LOKOMOTIVPERSONALETS
LPO DSB
OMRÅDEGRUPPE

Det Blå Blad

Nr. 4 - 2016

Indholdsfortegnelse

Leder ...S. 3

Redaktørens klumme ...S. 4

Farvel Grenåbane, Odder bane og nærbane. Goddag letbane ...S. 6

Grenåbanen—En epoke er slut ...S. 8

ERTMS—Det nye signalsystem—en skandale eller kæmpe succes? ...S. 10

K17 ...S. 12

Revision af kørerlæreraftalerne ...S. 14

Læserbrev—Defekte Klimaanlæg ...S. 16

Læserbrev—Gad vide om den var gået i Telegade? ...S. 19

Erik Vang Olsen—Lokal tillidsmand i LKI-gruppen ...S. 22

I øvrigt mener jeg... ...S. 23

Lokalnyt ...S. 24

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. 10. november 2016

Forside: "Formanden for LPO DSB lokalgruppen i Aarhus Niels F. Jacobsen foran det sidste tog på Aarhus Nærbane" Af Hans S. 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. 12-2016 vedr. funktionstilsyn af det nye sikkerhedsledelsessystem
- Medlemsinformation nr. 13-2016 vedr. DDR offline – Har Trafik- og Byggestyrelsen ændret holdning
- Medlemsinformation nr. 14-2016 vedr. utilsigtet dørfrigivning og sikkerhedskultur
- Medlemsinformation nr. 15-2016 vedr. revideret turvalgsaftale
- Medlemsinformation nr. 16-2016 vedr. nye LKF-K aftaler

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, Formand for LPO DSB

Som det sikkert er mange bekendt, har Trafik- og Byggestyrelsen (TBST) været på funktionstilsyn i DSB. Tilsynets formål har været at gennemgå DSB's nye sikkerhedsledelsessystem (SLS).

I et par år har DSB brugt utrolig mange ressourcer på at udvikle et system, som skal leve op til de regler og bekendtgørelser, som jernbanen er ***"velsignet"*** med. Regler, som ofte har sit udspring i EU. Hvor mange ressourcer det drejer sig om, er uvist, men tusinder af interne arbejdstimer og utallige millioner til konsulenter er ofret på SLS alteret.

Resultatet af TBST's funktionstilsyn er i det store og hele positivt. Der er godt nok 9 afvigelser, som DSB skal rette, før et nyt sikkerhedscertifikat kan udstedes. Det regner alle med vil ske hurtigt, og derefter vil DSB få et certifikat gældende for et år. Når dette år er gået, skal det vurderes, om DSB kan få et mere permanent certifikat.

LPO DSB ønsker DSB tillykke med det nye SLS system. Nu, hvor det administrative er ved at være på plads, og alle akademikerne kan vaske blækket af fingrene, så må det være på tide, at ressourcerne til sikkerhedsarbejdet kommer væk fra skrivebordene og mødelokalerne og ud i driften.

De afvigelser, der har berørt lokomotivførerne, omhandler alle emner, som LPO DSB længe har gjort opmærksom på. Så havde DSB Sikkerhed lyttet, kunne de afvigelser have været undgået. Lægges det oven i de mange sager, som lokomotivpersonalet har rejst over for DSB Sikkerhed, og som drukner i Telegade, giver det et indtryk af, at nok er SLS ved at være på plads, men sikkerhedskulturen ude i virkeligheden har det rigtigt skidt.

Man kunne endda få det indtryk, at det ikke længere handler om at køre tog. Det handler om at holde sikkerheden i top … på papiret.

Tilsyneladende tager DSB's ledelse ikke disse sager alvorligt. Sager hvor sagsbehandlingstiden i DSB Sikkerhed har varet mange måneder, ja, sågar år. Sager hvor mange lokomotivførere spørger, hvorfor der ikke sker noget, og hvor LPO er henne. På den baggrund vil vi i de næste numre af Det Blå Blad lancere en artikelserie, hvor vi beskriver nogle af de sager, som har konkret betydning for sikkerheden i den virkelig verden, men som DSB Sikkerhed åbenbart ikke finder vigtige. Det vil kun blive udvalgte sager. Skulle vi bringe dem alle, vil vi ikke blive færdige de første mange år.

Der skal aldrig herske tvivl om, at god sikkerhedskultur ligger lokomotivpersonalet meget på sinde. Sker der fejl i udarbejdelsen af SLS, får DSB en afvigelse, og en eller anden akademiker får et hak i cv'et. Sker der fejl ude i driften, kan det koste liv og lemmer.

Alligevel oplever LPO DSB ikke, at der i Telegade er den grundlæggende respekt for driftspersonalets forhold. En oplevelse vi tilsyneladende ikke er helt alene med, da meget tyder på, at en række dygtige medarbejdere i DSB Sikkerhed og flere ledere og chefer i driften, er mindst ligeså frustreret over tingens tilstand, som lokomotivpersonalet.

Vi håber, at de kommende artikler i Det Blå Blad, ud over at informere lokomotivpersonalet om status, også kan tiltrække en del opmærksomhed hos en direktør eller to, så det sikres, at ressourcerne til sikkerhedsarbejdet flyttes fra skrivebordsøvelserne og ud i driften. Det haster, for der er et udpræget behov for ordentlige og fagligt velfunderede løsninger, som styrker den konkrete sikkerhed, og som fører til enkle løsninger, som alle kan forstå og bruge i dagligdagen. Det er og bliver en forudsætning for en god sikkerhedskultur.

Redaktørens klumme

Af: Peter Kanstrup, Redaktør på Det Blå Blad

Farvel til IC2 – goddag til nye el-lok

Nu er det jo ikke fordi jeg historisk set har overfyldt spaltepladsen i mine klummer med solstrålehistorier om den danske jernbane og dens udfordringer. Desværre har de gode historier ikke ligget lige for, og det er egentlig trist, for intet højner humøret som en glad og positiv tilgang.

Men ret skal være ret. Når lejligheden byder sig, når der sker tiltag, som glæder, så skal de også frem i lyset.

I forbindelse med præsentation af DSB's halvårsrapport, som ellers langt hen ad vejen ikke var særlig opmuntrende, var der intet mindre end to rigtig gode nyheder. Indkøb af 26 nye el-lokomotiver og udfasningen af IC2. Ja, egentlig var der yderligere en god nyhed, idet IC2 udfasningen sker straks.

Jeg skal ærligt indrømme, at jeg i forhold til sidstnævnte har haft min medførte lokomotivfører-mistro i behold meget længe – måske fordi IC2 de første dage efter "dødsdommen" kørte lystigt videre i den vestfynske regionaltrafik – men nu godt 4 uger senere føler jeg mig (næsten) overbevist. Min ellers spritnye IC2 attest, kan ved først givne lejlighed overdrages til Danmarks Jernbanemuseum, som et klenodie fra en epoke i DSB's materiel historie, som nok bør glemmes, men jo trods alt alligevel et eller andet sted skal have en plads i annalerne.

Ud på den italienske materielkirkegård ryger ved samme lejlighed 5 ikke færdigudviklede IC4. Om end IC4 fremstår som et klart bedre produkt end IC2, vil de 5 togsæt næppe blive savnet. Lige nu kan hovedparten af de lidt mere end 75 togsæt ganske vist ikke undværes, men omvendt er der heller intet der tyder på, at IC4 nogensinde kommer til at udfylde sin tiltænkte rolle som rygraden i DSB's IC- og lyntogsproduktion. I tråd hermed kan man i forordet til DSB´s halvårsresultat læse, at DSB frem mod 4. kvartal 2016 vil udarbejde en analyse og anbefaling vedrørende den fremtidige anvendelse af IC4-togsættene, da der ultimo 2016, jf. kontrakten med Transport- og Bygningsministeriet, skal tages endelig stilling til IC4-togenes fremtid.

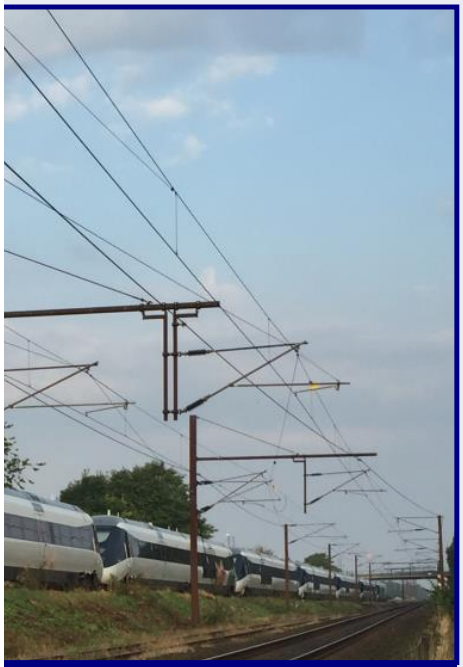
Foto: Flemming Hedegård Jacobsen

Nå, men på med jahatten, eller rettere af med den igen. Ikke for at smide den væk i arrigskab, men for at lette på den. For beslutningen om at skrotte IC2 og de 5 IC4 togsæt har ikke været let – og den har slet ikke været billig. Anders Egehus fortæller på abc.dsb, at ledelsen har vurderet, at det er bedst for DSB og vores kunder, at vi stopper med udvikling og reparation af de 23 IC2 og fem IC4 togsæt og i stedet koncentrere vores kræfter om de IC4-tog, vi bruger i driften i dag. Enig. Og må jeg tilføje. Intet nyt i det. Reelt var det vel også sådan for både et halvt og et helt år siden. Det nye er, at man nu også ser sig i stand til at skrive de astronomisk mange millioner, beslutningen koster, på "øv-kontoen".

I omtalte halvårsrapport fra DSB fremgår det, at alle 23 IC2 udfases straks, og der foretages som følge heraf en nedskrivning af værdien af de 23 togsæt og i øvrigt også af de 5 nævnte IC4-togsæt. Den samlede nedskrivning af togmateriel er på svimlende 673 mio. kr., hvoraf de 588 mio. kr. vedrører IC2. Konsekvensen af afskrivningen er, at DSB – trods et resultat på knap 200 mio. kr. før skat –

kommer ud af første halvår 2016 med et underskud på knap ½ mia. kr.

Et så omfattende tab gør uden tvivl ondt – i hvert fald på økonomerne, men beslutninger er rigtige. IC2 og IC4 har aldrig været svaret på de udfordringer jernbanen står med, hvor det altoverskyggende problem er infrastrukturen. At det i 2016 ikke er muligt at køre el-tog mellem landets største byer (bortset fra København og Odense), og at broderparten af de togkilometer, der køres under de alt for få køreledninger, vi har, køres med dieseltrækkraft, er ganske enkelt en skandale.



IC4 flåden, med en bogført værdi på 3,7 mia. kr., bliver hverken udfaset eller nedskrevet i morgen eller i overmorgen, men beslutningen om at skotte IC2 er begyndelsen på afslutningen af et ulykkeligt kapitel i den danske jernbanehistorie og startskuddet til en ny tid på materielsiden, hvor el-traktion – lokomotiver og togsæt – vil blive rygraden i DSB's materielpark. Og så er det forhåbentlig også startskuddet til, at landets trafikpolitikere får øjnene op for, at elektrificeringen af de danske banestrækninger bør opprioriteres. Af hensyn til miljøet, komforten og fordi kun indkøb af el-materiel imødekommer ønsket om indkøb af billigere og mere gennemprøvet teknologi.

Og det haster. Materielsituationen i DSB er tæt på håbløs. Der er et stort behov, både for at forbedre vedligeholdelsen af de gamle tog, vi har, og for at indkøbe nye el-tog. Set i det lys er det glædeligt, at DSB har besluttet at indkøbe 26 nye el-lokomotiver, der først og fremmest skal agere afløser for de udtjente og meget lidt miljøvenlige ME diesellokomotiver, og levere trækkraft til dobbeltdækkervognene i den sjællandske regionaltrafik.

Og står det til vores administrerende direktør er indkøbet af el-lokomotiver kun første skridt i en proces, der skal sikre virksomheden moderne eldrevet materiel. Det er nemlig således, at DSB har igangsat et større analysearbejde, med det mål at kortlægge, hvordan indkøb af fremtidens tog gennemføres mest hensigtsmæssigt. Lad os håbe, at man også gør sig nogle overvejelser om, hvordan det – trods nogle ret rigide udbudsregler – sikres, at udbuddene vindes af anerkendte togproducenter, som leverer lokomotiver og togsæt baseret på kendt og velafprøvet teknologi. Ellers er vi jo ligesom lige vidt…

Udbuddet af de nye el-lokomotiver forventes gennemført i efteråret 2016 med henblik på at kunne sætte de første i drift fra starten af 2020. Lokomotivernes anskaffelsessum er af indlysende grunde endnu ukendt, men det ligger fast, at DSB selv skal sørge for finansieringen, jf. bestemmelse herom i trafikkontrakten mellem DSB og staten. At pengene skal findes internt i virksomheden er således ikke en overraskelse, men det giver da den gamle redaktør lidt panderynker, når man tænker på, hvor kraftigt, der allerede er skåret til i DSB. Skal afskrivninger af IC2 og indkøb af 26 nye el-lokomotiver finansieres ved yderligere besparelser – og skal disse igen, igen findes i driften – så er det altså lige før den positive tone fra indledningen kommer alvorligt under pres.

Inden ja-hatten blæser helt af, vil jeg slutte med at vende blikket ud af DSB. Når de første nye el-lokomotiver sættes i drift i 2020, vil store dele af de sjællandske strækninger, der i dag befares af diesellokomotiver, endnu ikke være elektrificeret. Det giver selvsagt en udfordring i forhold til den ønskede overgang fra dieseldrift til eldrift. Der er derfor behov for politisk velvilje, så investeringer i køreledninger til både Kalundborg og Sydsjælland (en del af Femern-projektet) kan fremrykkes. Skulle der mangle finansiering – og det gør der jo altid, i hvert fald i finansministerens optik – var det måske værd at undersøge, om en slankning af Signalprogrammet, inden dette projekt ligger jernbanedriften i Danmark øde, kunne fremskaffe de ønskede midler.

Farvel Grenå bane, Odder bane og Nærbane. Goddag letbane.

Af: Lokomotivfører Lars Mielec, Aarhus

Den 26. august 2016 lukkede Aarhus Nærbane efter 37 års virke, for at overgå til letbane/bybane.

Da industrialiseringen for alvor tog fart i Østjylland, efter jernbanens åbning mellem Aarhus og Randers i 1862, så en kreds af Randers borgere store muligheder i at anlægge en jernbane fra Randers til den isfri Kattegat havn i Grenå. Banen mellem Randers og Grenå blev indviet den 26. august 1876 som privatbane under navnet Øst Jydske Jernbaner (ØJJ).

Dette tiltag gjorde en del bedsteborgere i Aarhus nervøse for, at Randers dermed skulle løbe med en væsentlig del af handelen og industrialiseringen i Østjylland, så de anså en jernbane mellem Aarhus og Ryomgård for en absolut nødvendighed. I Ryomgård blev banen fra Aarhus bundet sammen med den eksisterende bane til Grenå. Banen fra Aarhus til Ryomgård, blev indviet den 1. december 1877, også som privatbane under ØJJ.

Indvielsen af Aarhus Nærbane 1979

Foto: Arkivfoto

Banerne blev i 1881 overtaget af Jysk – Fynske Jernbaner i 1881, grundet dårlig økonomi, og fik i 1885 status af statsbaner, da DSB blev dannet.

Banen fra Randers til Ryomgård blev nedlagt i 1971, og det var meget tæt på, at også Grenåbanen havde lidt samme skæbne. Men Aarhus borgmester Orla Hyllested så muligheder for vækst og udbygning ved at lave et samarbejde med de omkringliggende kommuner om en nærbane, der kunne bringe folk til og fra centrum hurtigt og på faste tider.

Planen mødte meget modstand, men den 4. august 1979 bar den frugt, og Aarhus Nærbane blev indviet med pomp og pragt. Der var indvielsestaler, orkester, veterantogskørsel, borgmestre, og sågar en generaldirektør med følge af fine dignitarer fra DSB.

Men vigtigst af alt var der gratis kørsel hele dagen på den nye nærbane med DSB's nye røde MR tog, der fra denne dag afløste de gamle udtjente MO tog.

Der blev også indviet nye standsningssteder på nærbanen, mens to standsningssteder på Grenå banen blev nedlagt under stor protest. Flere gamle stationsbygninger blev revet ned og nye perroner med læskure og køreplans plakater kom til. Alle stationer blev nu fjernstyret fra Aarhus FC.

Der blev indført enmandsbetjente tog med billetautomater, og togpersonalets rolle var for de fleste togs vedkommende reduceret til stikprøvekontrol. Dette blev dog først en endelig model i 1984. Fra 1990 var også togene til Grenå uden togførere, og altså kun bemandet med lokomotivførere.

De røde MR tog sled Nærbanen og Grenåbanen tynd de næste mange år, først blev de hvide og røde, sidenhen

Indvielsen af Aarhus Nærbane 1979. En ung Lars Mielec står på perronen med hans far inde i toget, klar til at køre en tur.

Foto: Arkivfoto

grå og blå, men i 2008 blev det til en tiltrængt afløsning af litra MQ.

I 2013 blev der etableret samkørsel mellem Odderbanen (midtjyske jernbaner) og Grenåbanen (DSB), så skift på Aarhus H ikke længere var nødvendigt, og samtidig blev Odderbanens gamle Y–tog (Odder grisen) sendt på pension.

Men fredag den 26. august 2016 kl. 17.41 kørte det sidste nærbane tog fra Hornslet til Aarhus, hvor det fortsatte videre til Odder for sidste gang. Det sidste tog fra Grenå kørte kl. 21.29, og hermed er en jernbaneepoke i Østjylland uigenkaldeligt slut.

Ganske vist rejser banen sig igen som en fugl Fønix fra Grenå til Odder med eldrevne togsæt, men nu altså med status som letbane og ikke jernbane.

Lokomotivfører Valder. N. Mielec kørte det første indvielsestog fra Hornslet til Aarhus i 1979, så ringen blev sluttet med vemod, idet hans søn L. Mielec kørte det sidste tog på Nærbanen.

De mange lokomotivførere, der har kørt Djursland tyndt både nat og dag, sommer og vinter i sol og sne, vil helt sikkert savne Grenåbanen og undre sig over, at endnu en sidebane bliver frataget os ved DSB.

Også Odderbanens lokomotivførere og øvrige personale må stå tilbage med blanke øjne og en klump i halsen, når den arbejdsplads, hvor de kendte hvert et træ og hvert et hus, nu forsvinder.

I det mindste må vi glæde os over, at banen ikke nedlægges for at blive til "gummihjul", og at letbanen forhåbentlig vil give Østjylland et boost i den kollektive trafik.

Samtidig kan vi glæde os til at byde de nye letbaneførere velkommen som organiserede under Dansk Jernbaneforbund.

Lad os håbe og tro på, at løftet til letbane, fortsat giver en velfungerende og sikker transportform på skinner i hele Østjylland i de næste 140 år.

Til Aarhus Nærbanes 25 års jubilæum i 2004 var rollerne byttet om og far stod nu på perronen mens Lars Mielec har indtaget førerrummet.

Foto: Arkivfoto

Grenåbanen – en epoke er slut

Af: Hans Schøn Merstrand, LPO DSB daglig ledelse

Det Blå Blad var mødt op på Aarhus Banegård på en feststemt fredag. Feststemt hvis man skulle til Aarhus festuge, som startede netop på denne dejlige fredag. Desværre var årsagen til, at Det Blå Blad var mødt op på banegården, sidst på dagen, den 26. august ikke festlig. Tværtimod, så er det med et meget trist og sørgelig formål, nemlig at dokumentere de sidste DSB tog på Grenåbanen og Odderbanen, nu hvor det for fremtiden er Aarhus Letbane A/S, der skal betjene disse strækninger.

Fra venstre Lkf-K Jens Christian Ø. Røjgaard, Pensioneret LKf Oluf B. Poulsen og Lkf Søren Kirstein Pedersen (Lkf i vinduet)

Foto: Hans S. Merstrand

Det Blå Blad havde sat lokalgruppeformand Niels F. Jacobsen stævne på denne vemodige dag, hvor Niels havde valgt at være på arbejde eftermiddag og aften, således han var tilstede blandt de af hans kollegaer, der skulle "deltage i nedlukningen" af DSB's drift på de to regionale baner (inkl. Nærbanen).

På denne i sandhed triste dag for lokomotivførerne i Aarhus, ja måske for hele regionen, stillede vi Niels F. Jacobsen et par spørgsmål om hele situationen og forløbet.

Hvordan tror du, dine kollegaer har det med indstillingen af DSB driften på de to regionale baner?

Det er min klare opfattelse, at mine kollegaer er kede af, at vi har mistet Nærbanen. Det er med vemod, vi har sagt farvel til en strækning, som var med til at give vores arbejdsmiljø et løft. Det skal forstås på den måde, at vi efterhånden har så få strækninger at køre på, at det virker enerverende, som gentagen af det samme hele tiden. Man kan vel ikke fortænke vore unge overenskomstansatte i at søge nye udfordringer ved vore konkurrenter. Mange af lokomotivførerne føler, at strækningerne blev foræret væk af vores ejere (staten/politikerne, red.). Det virkede også underligt, at der slet ikke var nogen fra ledelsen (i DSB, red.) der deltog på denne "sorgens dag", men det fortæller vel også bare, at vore ejere formentlig har taget en overordnet beslutning, og her har vores ledelse bare rettet ind til højre.

Hvordan tror du befolkningen komme til at opleve den fremtidige drift?

Jeg har en fornemmelse af, at de glæder sig. Ser frem til en væsentlig forbedring af den kollektive trafik i området. Jeg tror også, det bliver en forbedring, om ikke andet, hvor der reelt er skabt en ny bane, eller med tiden bliver skabt nye strækninger. Det man starter op med, som noget nyt, er jo bare linjen fra Østbanetorvet op af Randersvej til Skejby Sygehus og videre til Lystrup. Her bindes letbanen på den gamle strækning mellem Aarhus og Grenå. Befolkningen er blevet bombarderet med fantastiske udtalelser og tegninger, som er udsendt af Letbaneselskabet. Nu håber jeg bare, at de ikke har gjort billederne mere attraktive, end virkeligheden viser sig at være. Vi har i aviserne set, at der er en kraftig reduktion af buslinjer, også på linjer uden for letbaneområdet, hvilket er nødvendig, hvis økonomien skal holde vand.

Hvordan har du oplevet hele det politiske forløb, omkring overdragelsen af Grenåbanen / Odderbanen til letbanen?

Det ser umiddelbart ud til, at der er nogle lokalpolitikere på Djursland, der har sovet lidt i timen. Personligt mener

jeg, de afskærer sig fra nogle muligheder på godssiden. Det bliver i fremtiden utroligt vanskeligt, for ikke at sige umuligt, med gods på skinnerne. Det må da være et tilbageskridt. Som tidligere omtalt har der ikke i Folketinget været opbakning til en nærbane fremfor en letbane. Det virker som om politikerne er lettet over, at det nu privatiseres, så man er fri for at tage stilling til denne del af jernbanen. Jeg er også bange for, at de ikke har fået de rigtige oplysninger vedrørende hastigheden. Her tænker jeg blandt andet på strækningen fra Ryomgård til Grenå.

Foto: Hans S. Merstrand

Kunne letbanen og Grenåbanen / Odderbanen være samkørt på en anden måde end den nuværende beslutning?

Vi kunne sagtens have kørt en velfungerende nærbane, og i stedet brugt pengene på at udvide letbanestrækningerne ind gennem byen, med grene ud i lokalområdet til flere kommuner. Her tænker jeg især på en bane vest for Aarhus ud mod Harlev, Skovby, Galten og videre til Låsby. Det ville også have været en god håndsrækning med en linje mod Tilst, Sabroe og videre til Hammel. Indfaldsvejene fra disse retninger til Aarhus er utroligt tæt trafikerede, og det er efterhånden ikke kun i myldretiden.

Efter vores lille snak på perronen, drog vi mod stationen Østbanetorvet, hvor vi stod på det sidste personførende tog fra Grenå til Aarhus H. Vi så også det sidste nærbanetog fra Hornslet glide til perron. Desværre nåede vi ikke det sidste personførende tog fra Odder.

Nu er en epoke slut, både for lokomotivpersonalet, og de passagerer som har rejst med DSB's tog på disse strækninger. Det er jo en trossag om de politiske beslutninger omkring overdragelse af Odder og Grenå banerne til Aarhus letbane, var rigtige og om det bliver den rigtige løsning for Aarhus, beslutninger som under alle omstændigheder lægger alle politiske drømme, om Intercity og godsforbindelser til f.eks. Grenå, i graven.

Selv om lokomotivpersonalet ved DSB, er kede af, at miste de to baner som arbejdsplads, så hilser vi vore nye kollegaer ved Aarhus Letbane velkommen, og ser frem til et godt fagligt fællesskab og samarbejde.

Fra venstre lokalgruppeformand Niels F. Jacobsen og Søren Kirstein Pedersen (med sørgebind)

Foto: Hans S. Merstrand

ERTMS – det nye signalsystem- en skandale eller kæmpe succes?

Af: Hans Schøn Merstrand, LPO DSB daglig ledelse

Lokomotivpersonalet Områdegruppe arrangerede tilbage i 2012, nogle studieture for medlemskredsen. De gik til Holland, hvor det nye europæiske signalsystem ERTMS (*European Railway Traffic Management System*) er implementeret på udvalgte strækninger. På disse studieture så de danske lokomotivførere vores – måske – kommende signalsystem ved strækningskørsel med en hollandsk kollega og prøvede desuden en ERTMS simulatorer.

Under vores besøg talte vi med de hollandske lokomotivførere og instruktører om de problemer, de oplevede, da de fik implementeret deres ERTMS signalsystem, i øvrigt i en udgave, som er noget mindre kompliceret end det, de danske politikere har besluttet sig for.

Hvad er så LPO DSB's oplevelse med Signalprogrammet i DK indtil nu?

Foto: Bo S. Halle

LPO DSB blev sådan for alvor rigtig inddraget tilbage i foråret 2013, hvor både radio programmet (implementering af GSM-R radio) og selve signalprogrammet ERTMS, skulle omsættes i praksis. På de første møder i 2013, fik man næsten det indtryk, at Banedanmark og underentreprenørerne var klar til at gå i gang med implementeringen af den nye GSM-R radio, og meget langt med det sidste arbejde med både ETCS udstyr (*European Train Control System - førerrumsmodul*) og STM modul (*Specific Transmission Module – oversætter af ATC-signal*), som skal implementeres på alt togmateriel, af Banedanmark.

Her toogfyrre måneder efter det første møde i 2013, så kan det godt give nogen panderynken og bekymringer for hele projektet, for der er bestemt ikke den fremdrift, som der var lagt op til tilbage i 2013.

Bl.a. har der været førerrumsbesigtigelse af samtlige DSB litra, en eller flere gange, med Banedanmark, Banedanmarks underentreprenør og LPO DSB repræsentanter m.fl., for at finde den bedst mulige placering af DMI-skærmen i førerbordet/på førerpladsen. Da vinklingen af DMI-skærmen er af afgørende betydning for lokomotivførerne og sikkerheden, kan det godt undre, at de projektansvarlige langt fra har haft en vinkelmåler med på alle besigtigelser. En lille ting, men også et af mange eksempler på, at selv små lavpraktiske udfordringer i projektet, giver anledning til lidt panderynker.

Når LPO DSB dags dato, kigger på de mange uløste problemer / problemstillinger, som vi kender til i projekterne omkring den nye GSM-R radio og ERTMS/ETCS implementering, så er vi alvorligt bekymret for togdriften overalt i Danmark. Signalprogrammet risikerer også at forsinke elektrificeringen af strækningerne, hvilket vil være et alvorligt problem for moderniseringen af den danske jernbane.

Foto: Bo S. Halle

som LPO DSB har). Ligeledes bekymring omkring kvaliteten af det monteringsarbejde, der udføres på DSB's togsæt.

- Bekymring for at der kan komme yderligere forsinkelser i Signalprogrammet, som så kan forsinke elektrificeringen.

Selv om ovenstående kan virke nedslående, skal det nævnes, at LPO DSB, m.fl. siden de første møder har været med til at ændre en hel del vedr. design, funktionalitet, mv., ændringer vi mener er til gavn for lokomotivførerne, sikkerheden og togdriften.

Nogle af de udeståender som LPO DSB oplever i projekterne er:

GSM-R radio:

- Routningsfejl – systemets manglende evne for at sikre at opkald går til ønsket modtager
- Problemstilling omkring nødopkaldsprocedure (funktionelt).
- Manglende dækning af GSM-R signal (døde huller på strækninger).
- Manglende mulighed for samtale mellem togsæt ved op og nedformering af togstamme.

ERTMS/ETCS/STM:

- Endeligt design af førerbordet til f.eks. litra MF/ER, som er grundstammen i fjerntrafikken, ikke på plads, selv om det blev behandlet på møde i Banedanmark tilbage i april 2013 (for første gang).
- Manglende løsning på placering af lysdioder for bl.a. havarilog m.m. – her er det over to år siden der har været enighed om en generisk løsning, uden at der taget endelig beslutning.
- Bekymring for at Banedanmarks underentreprenør bruger materiale, som ikke er varmebestandig nok (en formodning

Bekymringer og frustrationer er der nok af. En lille trøst er, at det er vores oplevelse, at vi ikke står alene med disse, men at de langt hen ad vejen deles af andre, også DSB. Man kan jo næsten håbe, at vi – når vi maler tingenes tilstand op så sort, som her – tager fejl. I modsat fald, så bliver der nok at tale om på Christiansborg, og andre steder, når det går op for de politikere, der har bevilliget op mod 22 milliarder til det nye signalsystem, at det ikke er færdigudviklet endnu. Så selv om den politiske beslutning sådan set er både god og visionær, må man håbe, at der er den fornødne politiske vilje til at tage de nødvendige konsekvenser, hvis Signalprogrammet "løber ud over kanten". Ikke mindst set i lyset af, at potentialet i forhold til økonomien i en mulig skandale, er fire gange større end IC4. Det er måske også en tanke værd?

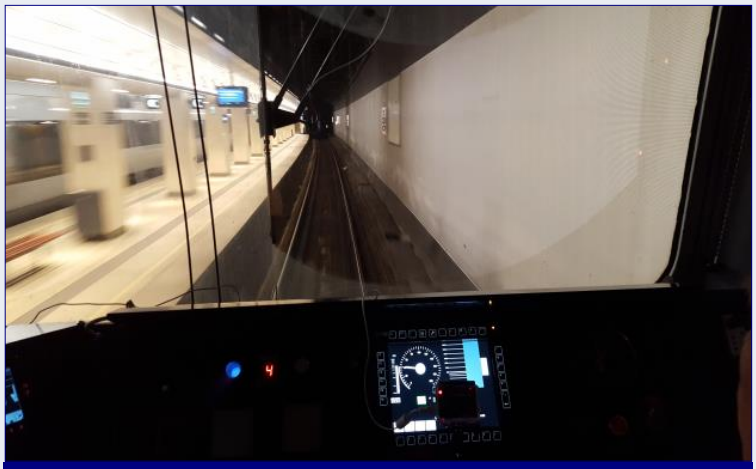


Foto: Bo S. Halle

K17

Af: Jan Bech Danielsen, Turansvarlig LPO DSB

Vi kom lidt skævt i gang med K17, for nogle uger efter, at turplanlægningen var startet op, blev der nedsat en arbejdsgruppe med køreplanlæggere fra DSB og Banedanmark for at replanlægge K17. Rettidigheden skulle hæves, desuden skulle en række kommercielle tiltag indarbejdes eller videreføres fra K16.

I K17 indarbejdes paskontrol og ID kontrol, da ingen har et bud på, hvor længe disse forhold fortsætter. Desuden har man været nødt til at tage hensyn til de køreplanskanaler, de øvrige operatører havde fået tildelt. Disse forudsætninger har i nogen grad begrænset mulighederne til K17.

Med det på plads blev de opdaterede planer udsendt og en rigtig travl tid i planlægningen kunne begynde.

Større ændringer på Sjælland:

- Ny tidlig Intercity afgang fra Odense, giver standsning i Borup og Viby Sj.
- Sydbanens myldretidstog standser i Hedehusene og kører via Valby.
- Regionaltogene til Slagelse mister standsning i Sorø.
- Desiro togsæt på Lille Syd giver hurtigere køreplan og bedre skiftetid i Køge.
- Færre tog på Kystbanen lørdag og søndag morgen/formiddag.
- Færre tog mellem København og Ringsted fra kl. 22, med det formål at skabe plads til sporarbejder, man håber hermed, at der bliver færre korrigeringer :-)
- Hurtigtogene til/fra Kalundborg standser i Hvalsø aften og weekender.
- Nyt hurtigtog fra København H kl. 5:53 med ankomst Holbæk kl. 6:39.
- Aflastningstoget fra Holbæk fortsætter i K17.
- Fjernelse af et hurtigtog i hver retning søndag til torsdag. KH kl. 21:47 og Holbæk kl. 22:28

Større ændringer på Fyn:

- Intercity (IC 1xx København - Aalborg) standser i Langeskov hver time. Pendlerlyn standser herefter ikke i Langeskov og regionaltogene mellem Nyborg og Odense forsvinder.
- Nyt morgen intercity fra Odense kl. 4:42 med ankomst i København kl. 6:27.
- RE-tog på Vestfyn får længere rejsetid (7 min), da toget overhales i retningen mod Odense.

Større ændringer i Jylland:

- Der er indarbejdet mere tid til grænsekontrol i Padborg.
- Internationale tog kører som solo tog til/fra Aarhus.
- Der er igen direkte intercity tog, mellem Aalborg og København hver time.
- Færre myldretidstog mellem Aarhus og Fredericia.
- Færre tog i aftentimer søndag til torsdag mellem Aarhus og Fredericia, med det formål at skabe plads til sporarbejder.
- Rejsetiden mellem Aarhus og Esbjerg er forøget med seks minutter. Fire minutter ekstra holdetid i

Fredericia og ekstra to minutter til ændret bremsekoefficient.

- Rejsetiden mellem Struer og Fredericia er forøget med ni minutter. Fem minutter ekstra holdetid i Herning og to minutter ekstra holdetid i Give på grund af krydsning. Derudover to minutter ekstra til ændret bremsekoefficient.

Lukning af Odder-Grenå banen den 26. august 2016, samt afgivelse af regionaltrafikken i det Nordjyske, til Nordjyske Jernbaner den 6. august 2017, vil betyde store ændringer i kørselsfordelingen til K17.

LPO`s Områdegruppebestyrelse har selvfølgelig diskuteret konsekvenserne af de store ændringer og indgået en fælles "Musketer ed", med det mål, at den resterende kørsel fordeles ligeligt mellem depoterne. Så må de kørselsmønstre, vi kender i dag, komme i anden række.

LPO`s turplanlæggere har dog en forventning om, at man allerede til K18, så småt kan begynde at normalisere kørselsstrukturen igen.

LPO`s turplanlæggere har haft et godt samarbejde med DSB omkring K17. De aftalte måltal er overholdt, og som udgangspunkt er det på de fleste depoter lykkedes at ramme en reserveprocenten på ca. 42 %.

Nu er det så op til medlemmerne at tage Ja-hatten på og sige: "godt arbejde drenge". Og så er det op til lokalgrupperne at opbygge nogle gode ture.

Sammen – og i samarbejde – er vi bedst.

NB! K17 træder i kraft søndag den 11. december 2016 – så der er noget at se frem til :-)

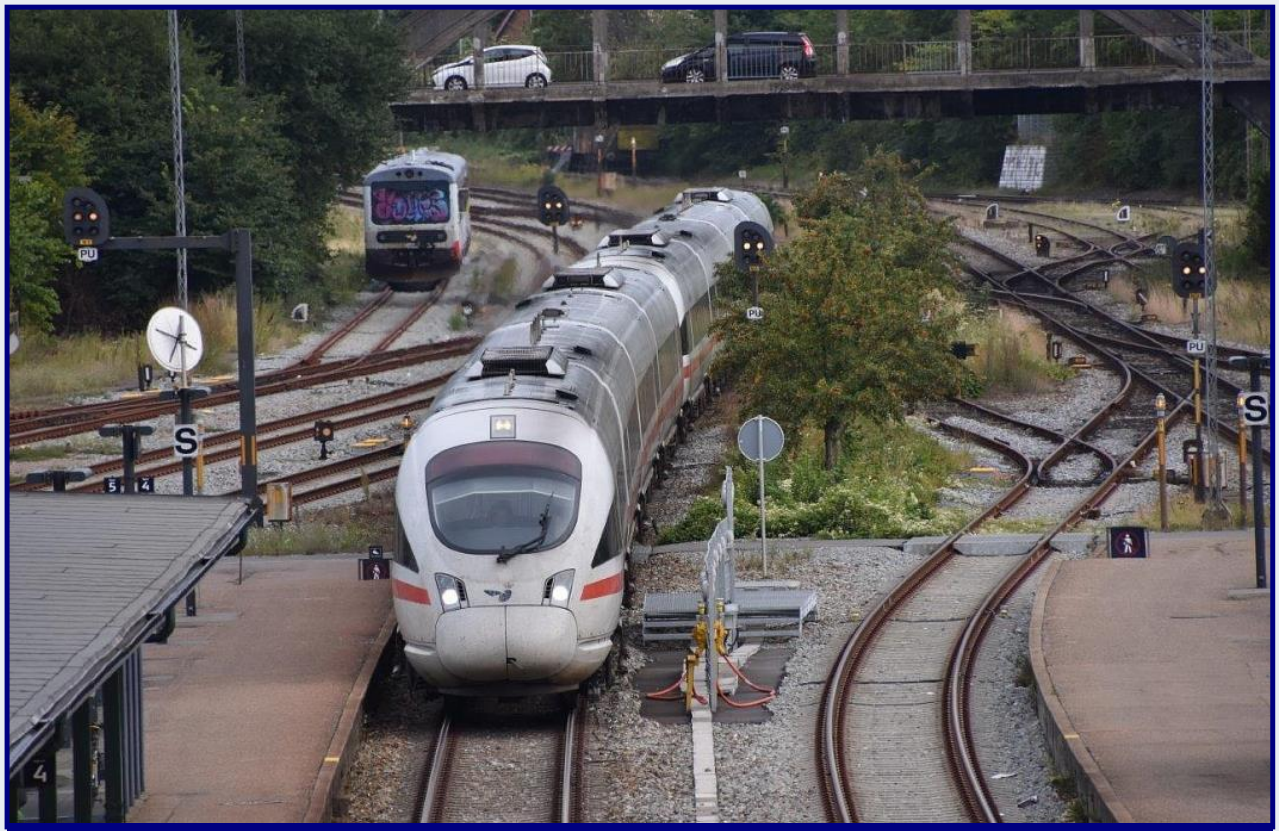


Foto: Jan Lundstrøm

Revision af kørelæreraftalerne

Af: Søren Max Kristensen og Peter Kanstrup, LPO repræsentanter i OSU Uddannelsesudvalget

I forbindelse med effektiviseringsaftalerne mellem Dansk Jernbaneforbund og DSB for årene 2012-2014, de såkaldte IFO aftaler, blev det bl.a. besluttet, at der skulle ske en revision / reduktion af aftalerne på DJ's aftaleområde.

Det er der indtil videre kommet ret mange løse tilkendegivelser ud af, men knap så meget konkret, idet parterne over lange stræk står forholdsvis langt fra hinanden, når IFO aftalens bestemmelser skal udmøntes i konkret handling. Der har dog været bevægelse på enkelte områder, f.eks. kørelærerområdet, hvor der har været en fælles interesse i at få revideret og simplificeret vores kørelæreraftaler (faktisk et gammelt ønske som går helt tilbage til den seneste store aftalerevision i 2009-2010).

Målet har fra starten været en revision som reducerede aftalerne til kun to aftaler, én om rekruttering, uddannelse og efteruddannelse af kørelærere og én omhandlende honorering. Beskrivelse af det konkrete uddannelsesforløb, mv. skulle så placeres i nogle tilhørende bilag, med det formål at lade OSU Uddannelsesudvalget tilpasse disse i en løbende dialog, således kørelærerne altid tilbydes den bedst mulige uddannelse / efteruddannelse og således at den altid er i tråd med både interne og eksterne krav.

Efter langt forhandlingsforløb, og en endnu længere godkendelsesproces, lykkedes det her i september at lande de to aftaler og samtidig opfylde ovenstående målsætning.

Der er en række ændringer i de nye aftaler, bl.a.:

- Rekruttering af kommende LKF-K sker fremover via "ledige stillinger" på abc.dsb, i lighed med øvrige jobopslag.
- Ansøger skal indsende ansøgning og cv, jf. beskrivelse i opslag på "ledige stillinger". Det vil fremgå af ansøgningen, hvad denne som minimum skal indeholde
- UPK udgår og rekrutteringsproces for kommende LKF-K normaliseres set i forhold til øvrig rekruttering i DSB
- Varighed på de enkelte moduler er ændret og nogle modulers varighed er gjort afhængig af antal litra. I konsekvens af nedenstående er bl.a. KIK

Foto: Ole S. Hansen

kurset udvidet

- PGU/VPGU udgår af LKF-K uddannelsen, hvilket betyder at fremtidige kørelærere ikke foretage egentlig klasseundervisning.
- Det er dog stadig muligt at tage en PGU/VPGU uddannelse. Dette sker i så fald via kompetencemidlerne og den årlige MUS samtale.
- Kørelærerseminar genindføres og lokale kørelærermøder indskrives i aftalen
- Det kræver minimum 3 års erfaring som lokomotivfører med mindst et litra certifikat i den del af virksomheden hvor hvervet udføres. I særlige tilfælde kan der dispenseres fra dette krav.
- Dette krav er egentlig ikke nyt, men er en præcisering.

Den nye ansøgningsprocedure, hvor der søges via "ledige stillinger" på abc.dsb er udfordret, idet mange lokomotivførere ikke har adgang dertil fra deres iPad. Det er derfor aftalt, at opslag om ledige LKF-K stillinger, i hvert fald indtil videre, vil fremgå af Drift F&R's månedlige nyhedsbreve og på infoskærmene på relevante depoter.

Og så udfordrer den nye procedure formentlig også flytte / byttebogen, idet ansøgere fra andre depoter – hvis de får jobbet som kørelærer – kan gå forud for de, der allerede er indskrevet i flytte / bytte bogen.

Der kan afslutningsvis oplyses, at der er enighed mellem parterne om, at LKI aftalerne justeres i nødvendigt omfang. Parterne er ligeledes enige om, at der er behov for at justeringer i efteruddannelsesaftalen. Dette arbejde er allerede igangsat, dog ikke pga. de reviderede kørelæreraftaler, men fordi arbejdet med revision af lokomotivpersonalets efteruddannelse, EUM5, kræver en del ændringer i den eksisterende aftale.

Faktaboks vedr. LKF-K aftaler

Ny aftale 543.19 uddannelsesforløb og efteruddannelse af LKF-K

Ny aftale 560.6 honorering af undervisning, m.v. LKF-K

Disse to aftaler erstatter følgende aftaler som herefter er opsagt:

543.9 – Eleverklæring fra LKF-K

543.19 - Udprøvning

543.20 – Kompensation for mistede særlige ydelser

560.6 - Honorering af undervisning, m.v. LKF-K

560.11 – Funktions- og elevtillæg

Lignende aftaler i DSB S-tog

Det skal understreges, at honoreringen er som hidtil.

De nye aftaler gælder for lokomotivfører kørelærere i Drift F & R og DSB S-tog. Aftalerne kan ses i sin helhed på www.lpo-dsb.dk. Under fanen "For medlemmer -> LPO Aftaler" Det kræver en adgangskode som kan bestilles på hjemmesiden.

Læserbrev – Defekte klimaanlæg

Af: Rene Weismann Larsen

Endnu en sommer går på held, endnu en sommer hvor man mange gange har siddet og drømt sig tilbage til de iskolde førerrum fra i vinters. Præcis som når vi om vinteren sidder og drømmer om sommerens overophedede førerrum….

Jeg har simpelthen aldrig forstået det evindelige problem med klimaanlæggene i vores førerrum. Det kan lykkes alle andre steder, biler, busser, fly osv., osv. Så hvorfor ikke i et tog?

I vinterhalvåret er der på MG ofte kun to temperaturer at vælge imellem nemlig iskold eller kølig. I sommerhalvåret er det ikke kun MG, der har store problemer med at køle førerrummet ned til noget der bare minder om en acceptabel arbejdstemperatur, MF og ER har samme problem.

DSB har gennem de sidste år ikke været nærige med at komme med restriktioner i sikkerhedens navn, og fint med det. Jeg forstår så bare ikke, hvorfor man ikke har langt mere fokus på førerrumstemperaturer i almindelighed og sommer/vinter månederne i særdeleshed. Jeg mener, det skærper jo ikke sikkerheden, at man sidder og bliver dvask og utilpas i et varmt førerrum.

Jeg kunne godt tænke mig at spørge om LPO's holdning til problemet. Er det noget I er opmærksom på? Og ikke mindst er det noget DSB er blevet gjort opmærksom på? Når jeg nu beder LPO om en kommentar, så er det fordi, jeg ved, at dette problem ligger rigtig mange kollegaer på sinde. Det kunne derfor være rart at høre lidt fra LPO om dette problem.

Det Blå Blad har bedt Hans Merstrand, LPO DSB's repræsentant i Gruppe 3.2F, svare:

Tak for dit gode og meget relevante læserbrev, som berører rigtig mange problemstillinger, som vi som lokomotivførere egentligt ikke burde være udsat for. Jeg vil forsøge at belyse lidt af mystikken omkring klima i førerrum.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at LPO DSB også (ofte) er uforstående overfor det til tider dårlige førerrumsklima, der er i vore forskellige litra typer – også over for "nogle" af de forklaringer, vi gennem årene har lagt "øre til".

I Førerrumsgruppe 3.2F, som er den gruppe der tager sig af problemstillinger omkring allerede implementeret togmateriel – dvs. alt materiel bortset fra litra MG/MP, som håndteres i Gruppe 3.1F – har det da også meget længe været en af de emner, som LPO DSB har lagt stor vægt på, da det for LPO DSB er uacceptabelt, at lokomotivførerne skal sidde i f.eks. træk, kulde og varme. Målet, har i det arbejde altid været, og er naturligvis fortsat, et behagelig førerrumsklima.

Tilbage i slutningen af 2012, da Førerrumsgruppe 3.2 blev genetableret – efter at have været henlagt af forskellige årsager, som jeg ikke skal komme ind på her – var holdningen i LPO DSB, at tidligere projekter som f.eks. "sammenkoblingsradar" og andre vilde projekter,

måtte vige, til fordel for fokus på arbejdsmiljøet i dagligdagen. Dette ikke mindst fordi vores oplevelse var, at DSB's togmateriel bare blev mere og mere slidt og fejlbehæftet.

Herunder har jeg kort beskrevet lidt af den fokus, vi har haft på indeklima og klimaanlæg i Førerrumsgruppe 3.2F:

- Tilbage i 2012 og 2013 sætte vi ekstra stor fokus på litra MR/MRD, da der på det tidspunkt var en del af disse i drift, og ingen rigtig vidste hvor lang tid dette skulle stå på. MR/MRD har derfor fået en gennemgribende renovering af oliefyr m.m. – en renovering der af forskellige årsager løb over et år.
- Litra ME vil i den kommende periode løbende blive taget ud af driften, for en gennemgribende rust og tætnings renovering.
- Litra ET er ved at blive undersøgt for fejl på varmeanlæg, og den hastighed som der bliver opvarmet i, når ubetjente førerrum bliver betjent førerrum. Dette er så nyt, at der ikke er tilgået Førerrumsgruppe 3.2F noget resultat i skrivende stund. Førerrumsgruppens indflydelse på samtlige eksisterende litra ET, er dog noget problematisk, da ikke alle eksisterende litra ET er DSB ejede.
- Vedr. køling på litra MF/ER. Dette er rejst, men der er endnu ikke kommet en tilbagemelding endnu.
- Litra MG (IC4) bliver endnu ikke behandlet i Førerrumsgruppe 3.2F, men i 3.1F. Lad mig starte med at slå fast, at det naturligvis ikke er godt nok med kun "iskoldt" og "køligt". Jeg er dog meget glad (ironisk) for, at du skriver, at der nu er to temperaturer på litra MG. For måneder tilbage var der "4 årstider" – året rundt. Der er p.t. fokus på klima i førerrummet på litra MG, og derfor har der senest også været lavet en 3D scanning af luft flow i togsættet, og der er lavet nye beregninger på f.eks. vandsøjletryk (dette går dog mest på varmetilførsel – vinter kørsel).

I forhold til sikkerhed omkring klima i førerrum m.v., så er det som udgangspunkt altid lokomotivføreren ansvar, at toget kan fremføres sikkert og forsvarligt, herunder tage de nødvendige beslutninger, hvis dette pga. kulde / varme ikke er muligt (læs evt. mere her, side 6)

Til sidst vil jeg godt, på vegne af LPO DSB, takke for de mange indmeldinger lokomotivpersonalet laver på fejl / mangler på DSB togmateriel. Det er vigtig at lokomotivpersonalet vedbliver med at melde fejl ind, da det er en stor hjælp i det arbejde, vi laver som repræsentanter for lokomotivførerne. Så selv om det er lidt "op ad bakke", så bliv endelig ved, så vi i fællesskab får løftet materiellets vedligeholdelsesmæssige tilstand.

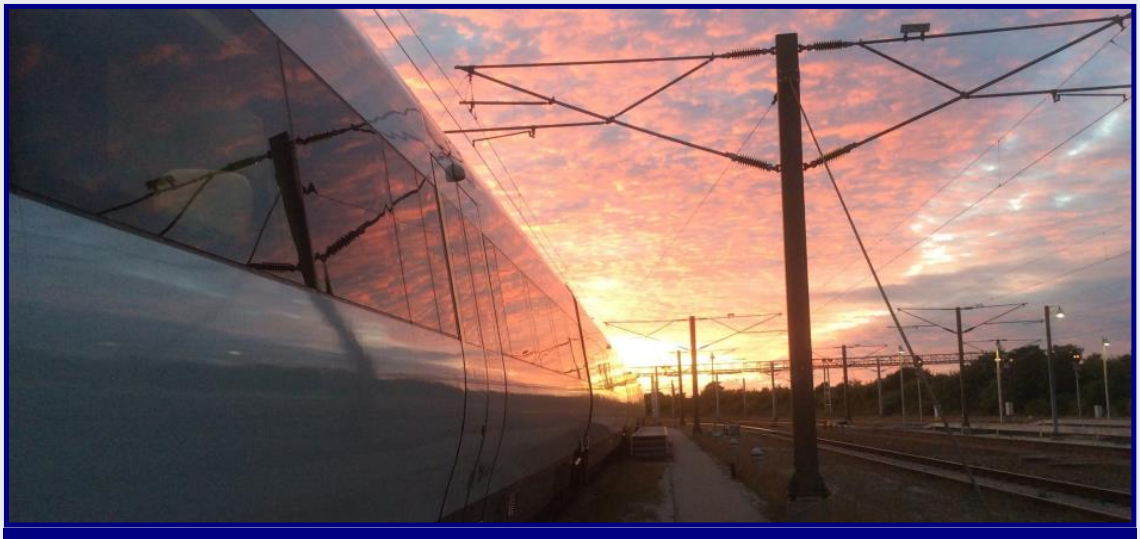


Foto: Maiken Tomlinson

iPladder...

Farvel til tjek ind via iPad?

Så smed DSB IT håndklædet i ringen ☺

Læserbrev

Af: Dan Nielsen, lokomotivfører Korsør

Gad vide om den var gået i Telegade?

1) Der har gennem rigtig lang tid været fokus på det dårligt vedligeholdte materiel, vi kører med. Og det er da heller ikke uden grund, da det næsten er som at vinde i lotteriet, hvis man får en MF med 100 % trækkraft og fuld bremseprocent. For ikke at tale om alle de andre fejl: defekte toiletter, manglende klima, kolde togvogne, gloende passagerafsnit, manglende batteriladning og tørkørsel fordi man ændret materieldisponeringen uden at tage højde for tankning. Ydermere skal vi til at vænne os til at køre med sorte skærme, fordi man ikke kan få reservedele osv., osv.

2) Mange af de mest alvorlige fejl, de sikkerhedsmæssige, resulterer dog stadig i, at toget bliver taget ud, og heldigvis for det. Til gengæld kniber det straks mere med de fejl, der udgør en risiko for personalet, her tænker jeg mest på os lokomotivførere.

3) Jeg har selv flere gange meldt fejl ind til Lki vagten, og pointeret, at det er meldt ind flere gange, hvortil de svarer, at de kun kan sætte toget ud, hvis det er sikkerhedsmæssige fejl.

4) Det er fint nok, at toget sættes ud for at undgå en ulykke. Men hvad med de fejl, hvor lokomotivføreren kan komme til skade. Her tænker jeg på defekte stole, førerrumsvinduer hvor låsen er defekt, så man skal stå og vride frem og tilbage, så man er ved at splitte sine fingre og dørlåse der er så stramme, at man skal sparke på døren samtidig med, at man drejer nøglen.

Foto: Dan Nielsen

Det er da også en kanon arbejdsstilling; bukket sammen, venstre hånd på dørgrebet, højre hånd drejer (måske) nøglen, samtidig med, at du med højre fod sparker i bunden af døren. Det kan godt være, at du får låst døren op, men det er også helt sikkert, at du har startet grundlaget for en dårlig ryg.

5) Førerstolene i ER togene er de ældste stole, vi har. De er totalt slidte, og har faktisk været det i mange år. Toget har som det eneste aldrig fået nye stole. De er nu så hulrøvede, at man sidder og hænger på kanterne af stolen. Jeg har fejlmeldt mange af dem og fået den besked retur, at det kan de ikke gøre noget ved. Indtil jeg skrev: "Denne stol er vist ved at være slidt op". Jeg medsendte billedet af stolen uden front på stoffet (se foto), med en bemærkning om, at hullet vist ikke blev slidt i går. Her måtte Lki-vagten gi' mig, at jeg havde en pointe. Den ville blive taget ud med det samme. Det er åbenbart det, der skal til, for at der sker noget.

6) En ting er, at stolene er slidte og ikke til at sidde på. En anden ting er, at mange ikke kan justeres fordi håndhjulene til justering ikke kan drejes. Andre kan ikke låses fast og står derfor og drejer fra side til side, så man skal sidde og spænde imod med benene. Det vil sige med det ene ben, da det andet betjener "dødmanden", altså sidder man og spænder skævt i ryggen. Så er der nogen, der ikke kan køres op og ned, eller hvor grebet til at rykke stolen frem og tilbage, er røget af, med det resultat, at man må sidde ude på kanten.

Foto: Dan Nielsen

Mange af disse fejl er indmeldt flere gange gennem flere måneder uden, at der er blevet gjort noget. Det er bare ikke godt nok. Man har end ikke forsøgt at udbedre fejlene.

7) Det virker måske, når man læser det, som ubetydelige fejl og petitesser. Ja, måske, men nu er det bare sådan, at man som lokomotivfører tit sidder på en defekt førerstol, eller ved et defekt førerbord i flere timer i træk. Og så er det pludselig ikke en petitesse. Kører man ind i kurve, siddende på en defekt stol, og toget slår et kraftigt sideværts slag, så er grundlaget for en arbejdsskade lagt.

8) På nogle af førerbordene er yderkanterne slået af, formodentlig fordi værkstedet har tabt noget ned på dem. Jeg fik et MF-togsæt en dag, som manglede hele kanten af førerbordet (se foto). Der hvor jeg skulle have min arm liggende for at betjene kørekontrolleren, stak der glasfiberstumper ud med det resultat, at jeg fik splinter i armen. Hvordan kan man på værkstedet få den ide, at det er OK at sende sådan noget ud uden i det mindste at fjerne de værste splinter. Det er helt tydeligt at alle disse opgaver er nedprioriteret. Det er bare så ærgerligt, da det er sådan noget, der er med til at fjerne den del af arbejdsglæden, som ikke er forsvundet pga. ledelsen. Ja, eller IC4. Ikke fordi jeg vil komme så meget ind på IC4, der skal jo også være plads til andre indslag i bladet, men det er da tankevækkende, at en ellers dreven lokomotivfører får hjertebanken og stresslignende symptomer, når han skal fremføre IC4, af frygt for, hvad han nu bliver udsat for af genvordigheder denne dag.

9) For at vende tilbage til overskriften. Jeg er ikke sikker på, at den var gået på et af kontorerne i Telegade. Mon de vil acceptere at sidde ved et bord, hvor forkanten er splintret og river både arme og tøj? Eller sidde på en stol, der er slidt huller i og som ikke kan justeres? For slet ikke at tale om at møde til en Pc'er, hvor man skal starte op og taste et hav af koder, 5-6 gange, før den er klar til brug – for så at kunne starte forfra, fordi den lukker ned igen næste gang, der skiftes billede?

Det er nogle af de ting, vi har at slås med i dagligdagen. Det er desværre ikke alle, der kan få luft for deres frustrationer ved at dele deres oplevelser med andre. Nogle går og brænder inde med det og til sidst bliver de nødt til at melde sig syge med stress, fordi de føler, at det er dem, der ikke slår til. Det er der al mulig grund til at beklage. Det er ikke den enkeltes skyld, men derimod manglende indsats på området fra ledelsens side.

Foto: Dan Nielsen

Til sidst en opfordring herfra – Pas godt på jer selv. I er de nærmeste til det.

Det Blå Blad har forelagt ovenstående for materielchef, Kjeld Garlov, som svarer…

Kære Dan. Tak for dit læserbrev som jeg vil forsøge at besvare efter bedste evne.

Dit indlæg rummer rigtig mange aspekter, hvorfor jeg har valgt at besvare indlægget lidt mere overordnet i forhold til, hvordan DSB tilstræber løbende forbedringer og professionalisering af den måde, vi arbejder på.

Helt generelt vil jeg påstå, at vi som virksomhed både har rigtig mange succeshistorier og tilsvarende et stort forbedringspotentiale, der skal styres for at komme godt i mål.

Af positive historier kan nævnes:

- Stor fremdrift i de sager der behandles af 3.2-gruppen
- Ny løsning for foliering af frontruder og implementering af samme
- Arbejdsmiljø som tænkes ind i moderniseringsprojekter
- Læring af tidligere tiders fejl, f.eks. at det brændte MF tog strippes helt før genopbygning for at undgå lugtgener
- Standardisering af indrapporteringsskala for fejl på materiellet, også kendt som ABC-fejl

Omvendt må vi erkende, at der fortsat er et stort forbedringspotentiale, da vi også fra centralt hold kan finde eksempler på forhold, der udbedres for sent.

For så vidt angår førerstole arbejdes der på at sikre en objektiv fortolkning og eksekvering af de indrapporterede fejl, og vi har ved flere lejligheder sørget for at konkrete forhold blev opprioriteret. Her er det imidlertid vigtigt, at vi udover at håndtere de enkelte sager, fokuserer på 'måden vi arbejder på'.

Du kommenterer specifikt "det dårligt vedligeholdte materiel", som jeg har diskuteret med DSB's værkstedsdirektør Lars Wrist-Elkjær.

Det seneste år har kombinationen af en ambitiøs køreplan og begrænset værkstedskapacitet været en udfordring. Samtidig har vi konstateret at nøgletallet MDBF (Mean Distance Between Failure), der angiver km-tal mellem hændelser på grund af materielfejl, har haft en vigende tendens. For at afdække de bagvedliggende årsager for dette, har DSB siden juni måned nedsat et projekt, der skal komme med forslag til korrigerende handlinger. Et af flere tiltag er oprensning af fejl på 5 materielenheder pr. værksted, der skal afdække, om det har en positiv effekt for MDBF'en hvis man kommer i bund med fejlene.

I tillæg til ovenstående har jeg fulgt op på et par af de specifikke problemstillinger. Tilbagemeldingen for MF er, at der er oprettet en 'stribeliste' for gennemgang af førerrumsborde og, at der er udarbejdet en handlingsplan for nedbringelse af antal MF uden fuld trækkraft frem mod løvfaldsperioden. Antallet af udkoblede motorer ligger pt. på omkring 20 ud af knap 400. For så vidt angår førerstole repareres disse ud fra en behovsvurdering, hvor vi som nævnt fokuserer på, hvordan denne proces kan forbedres.

Når det gælder sammenligningen i forhold til Telegade, er det vigtigt at huske, at Telegade er etableret for kun 2 år siden. Det betyder, at man har taget hånd om rigtig mange arbejdsmiljørelaterede forhold i forbindelse med flytningen. Trods dette får selv Telegade forbedringsforslag.

Helt generelt mener jeg imidlertid, at defekte stole og borde skal repareres, uanset om de er placeret i Telegade eller i det rullende materiel. Jeg støtter således op om, at flere af dine eksempler burde være repareret.

Når det gælder togflåden er denne som bekendt spredt over et stort antal togtyper, der er produceret over de seneste 40 år. Trods arbejdsmiljøet typisk forbedres i takt med introduktion af nye togtyper, er der gennem de mange år sket en række forbedringer, herunder i forhold til førerstole. Vi skal imidlertid være bedre til at fastholde de løbende forbedringer ved systematisk vedligehold af togets indretning. Her viser dine eksempler, at vi har et forbedringspotentiale, som vi diskuterer med værkstederne.

Helt overordnet tror jeg, at det gode arbejdsmiljø sikres via god dialog og en standardisering og professionalisering af den måde, vi arbejder med arbejdsmiljøet på. Trods vi har en række udfordringer, tror jeg, at vi har et godt afsæt for at sikre løbende forbedringer.

Erik Vang Olsen – lokal tillidsmand i Lki-gruppen

Af: Carsten Lehmann Hansen, LPO Lki-gruppen

I artikelserien med portrætter af lokalgruppeformændene i LPO DSB er vi denne gang nået til Lki-gruppens formand Erik Vang Olsen. På en solrig septemberdag har Det Blå Blads udsendte fanget Erik til en snak om tillidsmandsarbejde i almindelighed og tillidsmandsarbejdet for lokomotivinstruktører i DSB i særdeleshed.

Erik V. Olsen

Foto: Erik V. Olsen

Erik du overtog formandsposten ved generalforsamlingen i januar 2016 og havde indtil da siddet som næstformand i ca. 6 år. Hvad er din baggrund for dette arbejde?

Jeg debuterede ret tidligt. I min læretid på et autoværksted var jeg med til at starte en klub for lærlingene. Jeg havnede ret hurtigt i den første konflikt med en værkfører. Han fyrede mig for min faglige aktivitet, men kom dog (ret hurtigt) til fornuft og genansatte mig samme dag, stærkt hjulpet af svendenes tillidsmand.
I min soldatertid fortsatte karrieren, idet jeg blev valgt som talsmand for de værnepligtige på værkstedet i Høvelte.

Bygger din faglige aktivitet og politiske holdninger på familietraditioner?

Interessen for arbejdet udspringer helt klart af min opfattelse af solidaritet som et væsentligt livsgrundlag. Fagbevægelsen har fra starten været et værn mod social uretfærdighed, et værn jeg mener der stadig er brug for og som jeg gerne vil være en del af. Når du spørger om det bygger på familietraditioner, er svaret ja. Min far var fællestillidsmand for portørerne på Kommunehospitalet i København og min morfar var agitator for Socialdemokratiet i den tid hvor de sidste fire bogstaver i ordet "arbejdskamp" ikke var til pynt.

Hvad er det sværeste ved din opgave som tillidsmand?

Jeg har oplevet DSB´s forandring fra etat til SOV (Selvstændig offentlig virksomhed), en forandring der har været dikteret politisk og forhåbentlig oprindeligt med en fornuftsbaseret baggrund. Desværre har eksekveringen langt fra været så fornuftsbaseret. Vi har oplevet en perlerække af umodne, forhastede eller direkte tåbelige tiltag, der skiftevis er pålagt os udefra henholdsvis opfundet internt. Der foreløbige resultat ser vi i dag og det taler på mange måder for sig selv. Hvis formålet er, at vi skal agere på "markedsbetingelser" er vi ikke i nærheden endnu, heldigvis fristes man nok til at sige. Men måske er det et kræmmermarked, der har været tænkt på.

Hvilke opgaver giver dig energien til tillidsmandsarbejdet?

Det er især kampen for at for at fastholde fagligheden. Arbejdet med at forklare akademikere, hvad jernbanen egentlig handler om. Jeg kæmper stædigt for, at organisationen sætter handling bag de smukke ord i sikkerhedspolitikken. Det er en politik, der først er noget værd, hvis den udmøntes i sikkerhedsforståelse, sikkerhedskultur og sikkerhedsadfærd. Det er en kamp for de tålmodige, for der er lang vej endnu.

Kan du beskrive en tilfældig "dag på kontoret"?

Den er nok mere typisk end tilfældig. Det er en dag, hvor man bliver kastet hovedkuld ind i endnu en alvorlig sag, hvor jeg på Lki-gruppens vegne skal holde fast i fagligheden og minde om sætningen: "Intet forretningsmål kan forfølges på bekostning af sikkerheden".

Hvilke udfordringer står vi overfor i Lki-gruppen?

Vi skal arbejde målrettet for at sikre et lønniveau der passer til karriereforløbet.
Sammen med resten af LPO – og DJ for den sags skyld – skal vi kæmpe for at fastholde sikkerhed og faglighed i et DSB, der befinder sig i en presset økonomisk situation, i et samfund der ikke helt ved, hvad det vil med jernbanen.

Hvordan ser du fremtiden?

Normalt er jeg et optimistisk menneske, men jeg har en oprigtig bekymring for DSB´s evne til at tiltrække og fastholde de nødvendige profiler til sikkerhedsarbejde.

I øvrigt mener jeg…

Af: Jesper Ringe, lokomotivfører København

Hvordan jeg lærte ledelse på DSB'sk

Da jeg kom til DSB fra DSB Øresund, fik jeg ret hurtigt indtryk af, at alt var det samme, blot større. Jeg kørte mine tog og videregav, efter bedste evne, den viden jeg havde, til passagererne. Præcis som i DSB Øresund. Efter et halvt års tid begyndte det dog at gå op for mig, at DSB naturligvis ikke kunne leve med den slags tilfældigheder. Her har man noget, der hedder e-læring. Fantastisk, nu kan man sidde på vendesporet i Nivå og blive klogere, i stedet for at få et lille pusterum og koncentrere sig om sit arbejde. Helt sikkert en kreativ leder, der har fundet på det.

Jeg var naturligvis spændt til bristepunktet, da dagen oprandt og, jeg fik et link fra min gruppeleder. Service på DSB'sk hed kurset. 3 små moduler, nummereret på DSB'sk 1,3 og 4. Min finger dirrede af spænding, da jeg trykkede på linket. Jeg må sige, at jeg bestemt ikke blev skuffet. En flot fyr, med velplejet skæg fortalte, med perfekt indstuderet kropssprog, hvor vigtigt det var for DSB, at alle de sure kunder blev til knap så sure kunder og, at alle de knap så sure kunder blev til rigtig glade kunder. Dette kan jeg åbenbart sørge for, ved at være sød i stedet for sur, når en passager spørger om noget. Wow! Det siger sig selv, at jeg sugede ivrigt til mig af guldkornene i videoerne. Jeg lærte, at 10'er adfærd er godt og, at 3'er adfærd er dårligt. Ikke underligt, at jeg var begejstret.

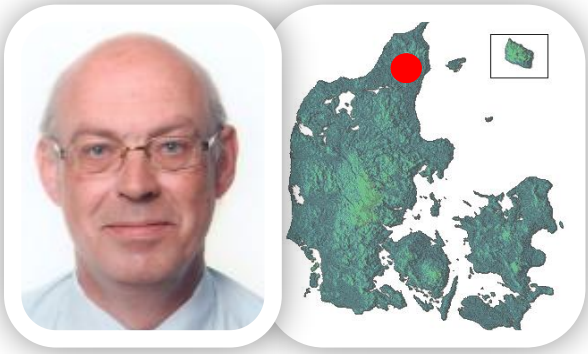
Nu ved alle der underviser jo, hvor vigtigt der er, at inddrage eleverne i undervisningen. Den flotte fyr med skægget er ingen undtagelse. Derfor var der en række små "opgaver", som skulle løses. Her må jeg indrømme, at min begejstring blev lidt udfordret. Hvorfor skulle jeg til at forestille mig, at jeg var togfører eller billetsælger? Selv om de er kreative i korrigeringen, har de dog aldrig sendt mig over i et billetsalg? Det blev ikke lettere, da jeg fandt ud af de rigtige svar. Billetsælgeren skulle åbenbart fortælle kunderne, at de skulle hjælpe sig selv på DSB.dk eller i billetautomaten og, således afskaffe deres eget job. Hvordan var det service? Jeg forstod det ikke.

Efter at have grublet længe nåede jeg frem til en erkendelse. Service på DSB'sk handler slet ikke om service. Det handler om ledelsens opfattelse af det at arbejde. Sagen er, at hvis du med smil på læben og glimt i øjet, kan fortælle folk, hvor de kan gå hen og klare sig selv, så mener ledelsen åbenbart, at du kan arbejde alle steder. Det forklarer unægtelig en del, og med det i baghovedet, vil jeg nu gå ned og køre mit tog, som jeg plejer. Hvis der er uregelmæssigheder, så vil jeg viderebringe den information jeg kan fremskaffe, så godt jeg nu kan, som jeg plejer, og så i øvrigt tage en puster i vendesporet i Nivå – som jeg plejer.

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

Lokalnyt

Aalborg



Af: Lars Rolving Jensen

Sommeren er overstået med alt, hvad det har medført af sporarbejder, ændringer i tjenester og løb samt afvikling af ferie. Vi er vist sluppet nådigt her i det nordjyske, jeg har i hvert fald hørt gruopvækkende historier, når jeg har været på andre depoter.

Vi har taget afsked med lokomotivfører, Frank T. Larsen, lokomotivfører Leif E. Christiansen og lokomotivfører (K), Hans K. Wittorff, som alle tre har valgt at tage imod DSB's tilbud om en fratrædelsesordning. Vi ønsker disse kolleger et godt otium og takker for den tid, vi har været sammen.

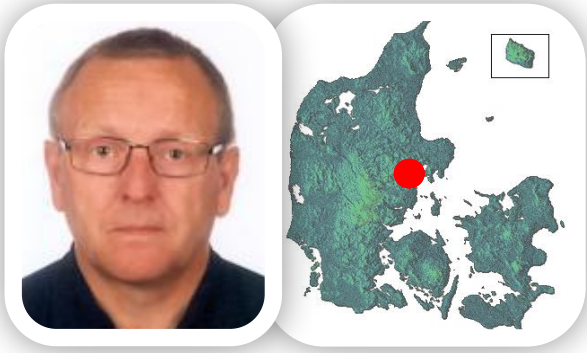
Arbejdet med at forberede overdragelsen af den nordjyske regionaltrafik kører stille og roligt. De første nyansatte kolleger hos NJ har været til licensprøve, og efter lidt turbulens om, hvordan prøven skulle aflægges, fungerer det nu også. Hvis der ikke var aktive og deltagende lokomotivførere (K) og en ligeså aktiv lokalgruppeformand, ved jeg ikke, hvordan man havde tænkt sig at få jernbanen i Danmark til at fungere.

De ændrede køretider, i forbindelse med sommerkøreplanens ophør, ser på papiret lidt mærkelige ud. Særlig ved kørsel med IC mellem Randers og Langå, hvor der pludselig er dukket 4 minutters ekstra køretid op. Men som altid (næsten!) er der en logisk forklaring. Randers station skal igennem en større sporombygning her til efteråret. I den forbindelse vil der blive tale om ind- og udrangeringer i stor stil. Derfor den ekstra køretid. Indtil ombygningen påbegyndes, må lokomotivføreren køre på sin rutine, for Greenspeed opfører sig, i bedste fald, underligt.

Turgruppen skal snart til Knudshoved og tilrettelægge de nye ture til depotet. Så snart det er sket vil de blive fremlagt og vi skal i gang med et turvalg. Et lidt mærkeligt turvalg, for det vil være sidste gang, der bliver turvalg i Frederikshavn. I det hele taget bliver 2017 et skelsættende år. Til august flyttes kollegerne i Frederikshavn til Aalborg, og de lokomotivførere som har søgt og fået ansættelse ved NJ forlader depotet.

Sic transit gloria mundi.

Aarhus



Af: Lars K Andersen

Så er sommeren så småt ved at forlade os og den nye verdensorden er startet i Aarhus.

Lokalnyt

Farvel til Nærbanen.

Den 26. august sluttede en epoke for Aarhus depot. På denne dag, kørte DSB det sidste tog på Nærbanen. Mange var rigtig kede af dette. Derfor var der den 10. august lavet en farvel tur for lokomotivførerne, hvor rigtig mange, særligt af vores pensionister, mødte op. Turen startede med kørsel fra Aarhus til Odder, hvor man brugte et ophold til at besøge værkstedet og den lokale pølsevogn. Inden afgang blev der også tid, til en øl på Perronværtshuset. Så gik det ellers mod Grenaa med højt humør og rigelige historier om den fantastiske tid, hvor man kørte på Nærbanen. I Grenaa havde man lagt en times ophold ind, inden turen gik til Hornslet, hvor aftensmaden blev indtaget på Den Gamle Kro. Alt i alt en meget vellykket tur.

Jubilæum.

Adi M Jensen, Peter Søby og Hans Merstrand har den 1. september haft 25 års jubilæum ved DSB. Stort tillykke til dem.

Afsked / nye job

I Aarhus har DSB valgt at tilbyde folk en aftrædelsesordning. Det er der 9 mand, der har valgt at sige ja tak til, så vi må sige farvel til følgende rigtigt gode kollegaer: Jørgen Andersen – Anders Mølgård – P. B. Andersen – Torsten L Hansen – Jan Boye – Bjarne Monberg – Franz Sivertsen – Flemming Andersen – Peter Poulsen. Stor tak skal lyde til dem alle for deres gode måde at være kollega på. Der afholdes en afskedsreception på et senere tidspunkt, som vil fremgå via opslag på depotet.

Der ud over har Kim Boeriis valgt at søge over til Arriva pr. 1. oktober og Ole Hjerresen er fra samme dag udnævnt til instruktør. Så Aarhus depot bliver lige så stille, mindre og mindre. Gad vide om disse er de sidste, der forlader os i 2016.

Turvalg

Turopbygning K17 foregik i dagene 12. – 14. september. Efter den obligatoriske høringsfrist og fremlæggelse, blev turvalget sat i gang d. 21. Det kører frem til d. 3. oktober kl. 8.00.

Der er i K17 en del flere i tur ved Aarhus depot. Vi har valgt, at de ekstra pladser tilfalder blandingsturene og så har Turgruppen søgt at fastholde samme antal i P-rist turene.

Studietur

D. 10. – 14. oktober vil et mindre hold aktive og pensionerede lokomotivførere tage på oplevelsestur til Polen. Oplysningsudvalget har de sidste mange måneder arbejdet hårdt på at få skruet en tur sammen, der tilgodeser alle. Erfaringen siger mig, at når vi er hjemme igen d. 14., så har vi set rigtig mange tog, skinner og gode madsteder.

En sidste tur på Aarhus Nærbane for nuværende og pensionerede lokomotivfører.

Foto: Per Armstrong

Lokalnyt

Helsingør

Af: Hans Morten B Andersen

Generalforsamling 19. januar 2017

Er det for tidlig at minde folk om denne dato? Måske, men der er faktisk snart mulighed for at søge fri i Ferieplan. I år afholdes generalforsamlingen som noget nyt nede i JIF's lokaler, lige ved siden af Fitnesscentret. Kom nu frisk alle sammen og vis, at vi står sammen om de ting, der fylder i hverdagen, f.eks. *DSB's dårlige tilbud vedr. parkeringsfaciliteter, tjenester der er strammet for meget op, osv.*

Efter 9 måneder som skribent på Det Blå Blad kan jeg endelig skrive en positiv historie, som jeg jo også havde lovet en god kollega i Aalborg.

I starten af juli måned kom beskeden om, at DSB havde droppet enmandsbetjening på Kystbanen. LPO Helsingør synes, det er den helt rigtige beslutning. Begrundelsen kender alle jo sikkert til.

Det triste ved dette projekt var, at det kostede Helsingør som togførerdepot, og man havde sagt farvel til 50 togførere i DSB Øresund. LPO Helsingør håber, at vi får togførerne tilbage.

Danmarks dyreste PU signal

Noget andet godt, der kom ud af dette enmandsbetjenings projekt, var, at alle vores standsningsmærker blev opdateret på strækning 10 både af højre og venstre spor. Og så kan vi prale af, at vi i spor 13 på Helsingør station har Danmarks dyreste PU signal. I forbindelse med enmandsbetjenings projektet skulle dette PU signal flyttes ca. 2 meter mod syd for, at det kunne passe med monitorerne, og således lokomotivføreren fik bedre udsyn til signalet. Vi havde gennem flere år klaget over synligheden til dette signal, men først da vi skulle indføre enmandsbetjening kunne det lade sig gøre at få signalet flyttet. Da det mig bekendt er det eneste fra enmandsbetjenings projektet, der skal bruges, kan man vel med noget ret sige, at flytningen af signalet har kostet i nærheden af 50 millioner, hvilket gør det til Danmarks dyreste PU signal.

Foto: Hans Morten B Andersen

Mus samtaler

Der var indkaldt til Mus samtaler i august måned, men de blev alle aflyst igen, da der manglede personale.

Strækningskørsel strækning 10 og 11

Den 29/6-2016 blev der kørt strækningskørsel. Efter i mange år at have rost Banedanmark for de ting, der er blevet udbedret efter disse kørsler, har det været meget

Lokalnyt

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

skidt i år. Man er så småt gået i gang med beskæring, men det er alt for sent, da bladene snart falder af træerne.

Så en opfordring herfra er at melde ind til FC/KMP hvis man oplever nogle fejl og mangler på strækningen.

Hvileværelser og reserveværelse

En anden god ting, der er sket hen over sommeren, er, at vi har fået nye brikse på hvileværelserne. Det har været et ønske fra personalet i Helsingør, at vi kunne få et værelse til reserven. Dette ønske er blevet efterkommet.

LKF-K Helsingør

Vores lokale kørelærere er lidt frustreret over, at de ikke bliver benyttet mere, end de gør. Lokalgruppen har bedt tjenestefordelingen om at se på dette problem. Der er jo en del elever, der er ude at køre Litra ET, og det kunne jo ligeså godt være med en kørelærer fra Helsingør.

Vi håber det bliver bedre, da risikoen er, at man mister lidt af motivationen, når man ikke bliver brugt.

Risteperroner og lys i Helsingør

Den 1. september var der møde mellem Banedanmark, LPO Helsingør og vores arbejdsmiljørepræsentant vedr. lys på sporskifterne 23,25 og 27. Der deltog også personer med kendskab til lys. Det var et positivt møde, så lige nu ser det lovende ud med hensyn til at få bragt tingene i orden. Der er til gengæld ikke noget nyt vedr. risteperroner.

K17

I Helsingør venter vi spændt på de nye tjenester til K17. Vi har indsendt vores ønsker og håber, at vi får nogle af ønskerne opfyldt. Det kan jo næsten kun gå én vej, og det er fremad.

K16 var fyldt med fejl og mangler. Alle vores tjenester er blevet korrigeret grundet ID kontrol og specielt hen over sommeren har den været helt galt. Næste sommer kan det vel næppe gå så galt, da Helsingør station er lukket to måneder pga. sporarbejde, så vi ser positivt frem mod den nye køreplan.

M.S.F

Her er lidt reklame for M.S.F. – Maskindepotets selskabelig forening. Efter faldende medlemstal af forskellige årsager, har jeg fået oplyst fra HC, at der er medlemstilgang. Det er jo positivt, men der er plads til endnu flere. Så kontakt HC og meld jer ind. Det koster 150 kr. om året. Der bliver lavet alt fra grillaftener til udflugter. Hvis man er ansat i Helsingør, eller har været det, kan man blive medlem.

Det var hvad Lokalgruppe Helsingør kunne berette. Vi er i skrivende stund så småt kommet i gang efter sommerferien, og ønsker alle et godt efterår.

Lokalnyt

Kalundborg.

Af: Maiken Tomlinson

Lokalt.

Ombygningen af vores forsyningsanlæg er i skrivende stund næsten færdig. Der mangler stadig lidt småting (justering af en rampe, og opsætning af en anden), men derudover er det nu taget i brug, hvilket betyder, at vi kan forsyne en hel MG ad gangen. Dertil kommer, at vi har fået lavet nødforsyning i spor 113, så man også kan tanke dér (dog ikke samtidig med at man tanker i spor 114)

Status på vores vaskehal: virker, virker ikke, virker, virker ikke, osv., osv.

Besøg af ledelsen.

Mandag d. 29. august havde vi besøg af Flemming Jensen og Annette Haugaard. Ca. 20 kolleger (både stationsbetjente, tog- og lokomotivførere) var mødt op, og det skortede bestemt ikke på spørgsmålene! De 2 timer gik derfor meget hurtigt, og personligt stod jeg tilbage med en følelse af, at der overhovedet ikke var afsat nok tid til "projektet". I hvert fald ikke hvis meningen er, at der skal være tid nok til at stille / besvare spørgsmål. Måske det ville være en god idé at prioritere. Er det ment som et informationsmøde til medarbejderne om, hvad der rører sig i DSB, kan det nok snildt klares på 2 timer (eller mindre), men vil man gerne ud at høre, hvad kollegerne har at sige, og svare på spørgsmål, er det måske en god idé kun at besøge ét depot om dagen (her var de startet i Nykøbing F. om morgenen, og kom så til Kalundborg ved 13-tiden).

Kolleger.

Vi får yderligere 3 nye kolleger fra S-tog til Kalundborg: Kell Mogensen, Reece Culic og Jesper René Knudsen. De starter med at høre til i København, og skal først lige "omskoles" og igennem nogle litra uddannelser, før de bliver flyttet til Kalundborg. Vi byder de 3 gutter velkommen på "de lange skinner", og ser frem til at de starter på depotet!

Fødselsdage og jubilæer.

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

Den 1. august: Jan S. Klausen, 30 års jubilæum.

Den 1. september: Jan D. Jørgensen, 30 års jubilæum.

Den 5. september: Jan S. Larsen, 65 års fødselsdag.

Et stort tillykke herfra til alle Jan´erne!

Dage i nærmeste fremtid.

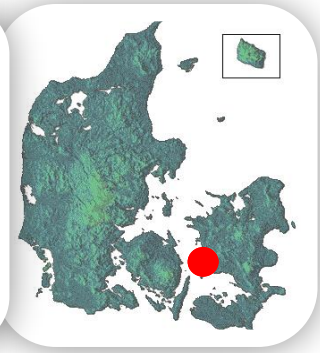
Fredag d. 30/9 lægges turene for K17 ud på stuerne, og turvalget sættes i gang.

Fredag d. 14/10 afsluttes turvalget.

Dette var alt herfra i denne omgang. LPO Kalundborg ønsker alle et godt efterår!

Lokalnyt

Korsør



Af: Dan Nielsen

I juni måned afholdt vi et hyggeligt arrangement på Bæltstedet i Korsør, hvor vi tog afsked med nogle gode kollegaer. Helstegt gris og øl og vin ad libitum, det kunne de fleste være med på. Det var en rigtig hyggelig aften, hvor der blev fortalt en masse løgnehistorier om, hvad der er foregået gennem tiden, og også en del sandheder.

Altså sådan som det altid er, når vi er samlede, hvor der altid er en, der har en god historie. Om den er sand eller ej spiller ingen rolle, bare det er sjovt, og det må det have været, for vi grinede meget.

Nu var det jo ikke pjat det hele. Der var også en alvorlig del. Arrangementet var, som nævnt i indledningen, også for at tage afsked med nogle fortræffelige kollegaer gennem mange år, nemlig: Knud Ole Jensen, Mogens Kleis og Finn W. Christensen. Tak for den tid, vi har haft fornøjelsen af jer.

LPO Korsør ønsker jer alle et godt otium, og håber at se jer til fremtidige arrangementer.

København

Af: Ebbe Drögemüller

Personalesituationen fortsat – Aflysning af sikkerhedskulturdage igen?

Desværre er personalesituationen i København ikke kommet helt under kontrol endnu og fortsatte aflysninger af bl.a. sikkerhedskulturdage er endnu aktuelt. Undertegnede har pt. været indkaldt til 4 sikkerhedskulturdage, som alle efterfølgende er blevet aflyst pga. den anstrengte personalesituation. Dette overlever vi som lokomotivførere nok uden de store problemer, men det er nu alligevel tankevækkende, at de ellers så fine ord om sikkerhed, har trange kår når krybben er tom. Det bliver spændende at se, om vi alle når at komme på sikkerhedskulturdag inden næste omgang skydes i gang.

Gør det selv køkken?

Igennem mange år har et næsten fast kritikpunkt fra lokalgruppen, bl.a. på vores LSU møder, gået på vores for længst udtjente kaffemaskiner. Vores kaffemaskiner er efterhånden ved at være så slidte og ustabile at daglige nedbrud næsten er normen. Vi har derfor med stor længsel set frem til at få nye og bedre kaffemaskiner i København. Jubelen var forståeligt nok næsten ikke til at dæmpe, da vi erfarede, at vi nu endelig efter mange års kritik, fik nye kaffemaskiner, tilmed kaffemaskiner i stil med dem, der er opsat på finere lokaliteter i firmaet.

Lokalnyt

Dagen oprandt og en tømrer gik i gang med at sætte nye køkkenborde op til disse længe ventede maskiner. Først skulle der dog gøres plads til arbejdet og en af de 3 eksisterende maskiner blev derfor afmonteret og alle maskiner blev skubbet ud midt på gulvet. Så langt så godt...! Efterfølgende skete der ikke en hujende fis... de næste 4 uger! Nu er vi jo godt klar over, at sådan en tømrersvend har andet at lave, men kunne man ikke lige have planlagt arbejdet lidt bedre fra firmaets side. Nu er der så endelig lagt bordplade på og der er sat 3 kaffemaskiner op igen. Selvfølgelig ikke nye maskiner, men vores gamle udtjente? Hvornår de nye lovede kaffemaskiner kommer, tør vi snart ikke gætte på længere. Lokalgruppen forstår simpelthen ikke, hvorfor man ikke prioriterer så simpel en opgave, da den i al sin enkelthed jo rammer lige ned i den højt besungne medarbejdertilfredshed, som alle siger de gerne vil forbedre.

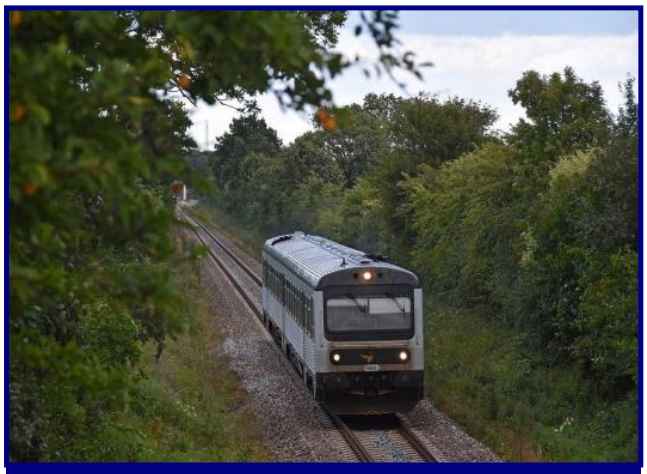


Foto: Jan Lundstrøm

Indmelding af fejl og mangler

Til trods for at en stor del af lokomotivførerne i København stadig ikke har fået noget som helst uddannelse eller nøduddannelse i iPad, jf. ovenstående vedr. gentagne aflysninger af sikkerhedskulturdage, inkl. to lektioners iPad nøduddannelse, er der flere kolleger, der er begyndt at bruge kamerafunktionen i iPad til at dokumentere fejl og mangler på lokaler, infrastruktur, materiel m.m. Senest er bl.a. manglende rengøring af toiletter og baderum blevet dokumenteret på denne måde og sendt til de ansvarlige ledere for kommentering. Lokalgruppen synes ideen er glimrende og vil godt opfordre endnu flere til at tage denne metode til sig og gøre brug af de muligheder, der nu ligger for at dokumentere fejl og mangler. Det er sjældent, at direkte fakta og beviser kan bestrides efterfølgende, og med tilstrækkelig dokumentation er det ofte noget nemmere at løfte en problemstilling. Hvis bare vi kunne få hver lokomotivfører til at indmelde 1 fejl eller mangel, 1 gang om ugen, så ville vi have 1200 indmeldinger i F & R hver uge. Dette er vel ikke en uoverstigelig opgave for den enkelte? Metoden vil tilmed have den fordel, at det hurtigt vil være tydeligt, hvad der er vigtigst, da det jo nok var det, som blev indmeldt flest gange.

Ombygning KH

Som de fleste nok ved, er Københavns Hovedbanegård en gammel og på nogle områder temmelig nedslidt bygning. Uden at afsløre alt for mange detaljer om de fremtidige planer for en kommende ombygning af KH, kan det nok godt afsløres, at der er nedsat en stor gruppe af interessenter som repræsenterer brugerne af KH. Opgaven er at se på mulighederne for en nytænkning af forholdende på vores fælles arbejdsplads. Lokalgruppe København deltager også i dette arbejde og vil selvfølgelig gøre vores til, at resultatet bliver så godt som muligt. Vi har her i starten af projektet specielt fokus på, at de basale forhold såsom varme, ventilation og sanitære forhold bliver forbedret væsentligt. Ligeledes er et af vores fokuspunkter for ombygningen, at vi skal kunne fungere i bygningen i hele den påtænkte byggeperiode. Mere om dette emne efterhånden som tingene bliver endeligt besluttet. Det er i sagens natur et stort projekt, og det er således ikke lige noget, der er færdigt på kort tid.

Nye El lokomotiver

Den 23. august blev nyheden om indkøbet af 26 nye ellokomotiver sendt ud. Nyheden kom ikke som den store overraskelse for lokomotivførerne i København, da det er noget, der har været snakket om i nogen tid på opholdsstuerne. Det har igennem længere tid også været mere og mere tydeligt for alle, at vores aldrende ME lokomotiver ved gud er ved at være pensionsmodne, og arbejdsmiljøet i og omkring lokomotiverne har længe været til debat. Nu skal processen selvfølgelig først i gang, og der skal tages en masse beslutninger og meget andet i den forbindelse. Men et er helt sikkert. Lokal-

Lokalnyt

gruppen ser frem til at arbejdsmiljøet forbedres for lokomotivførerne og ikke mindst omgivelserne.

Velkommen til nye folk på depotet

Den 29. august startede der endnu et hold på 8 lokomotivførere fra S-tog hos os i F & R. Lokalgruppen vil godt byde alle velkommen til. Det er dog kun 5 af de 8 nytilkomne, der skal fortsætte deres tjeneste i København. De øvrige 3 skal til Kalundborg. I starten af oktober starter Michael Dyrborg i København efter en karriere hos S-tog og DSB Øresund over DB Schenker til F & R. Midt i oktober forflyttes Michael W. Hansen fra Fredericia til KH. Lokalgruppen er sikre på alle nok skal blive godt modtaget ude på stuerne. Vi har i den grad brug for flere folk, så vi ser frem til at alle er færdiguddannede og opgraderede.

Næstved

Af: Jan Lundstrøm

Personalesituationen

Jack Reiner Eriksen sagde den 24. juli op ved DSB for at starte som lokomotivfører ved DB Cargo. Jack har siden afviklet frihed, så vi har stort set ikke set ham på depotet siden. Vi ønsker Jack alt muligt held og lykke med rigtigt store tog på lange skinner!

Når dette skrives er de sidste syv mand på depotet i gang med MQ-uddannelse, der denne gang sker på hjemdepotet.

Fremtiden for togførerne i Næstved

Tirsdag den 23. august var Anette Haugaard på besøg på depotet for at orientere togførerne om enmandsbetjening på Lille Syd og fremtiden for Næstved som depot for togførere. Hun oplyste, at arbejdet med at forbedre lysforholdene på stationerne er i udbud, og at hun ret hurtigt forventer arbejdet udført. Hun mener det er realistisk at indføre enmandsbetjening på Lille Syd fra 1. april 2017, og vender tilbage til depotet den 1. december med aktuel information om, hvordan det går.

I september 2013 - altså for tre år siden – meddelte DSB for første gang togførerne i Næstved, at depotet skulle lukke i nær fremtid. Siden har de lokale togførere haft en tre måneders varsel om lukning af depotet hængende over hovedet. Og hver den første i måneden har de så vidst, at "opsigelsen" var udskudt, og at de kunne blive yderligere tre måneder. Forlængelse på forlængelse. Godt fordi togførerne naturligvis helst vil blive i Næstved. Men ikke nogen køn måde at gøre det på, og togførerne har jo både en hverdag og en fremtid, det skal passe med. På et af de tidligere møder lovede Anette Haugaard, at medarbejderne måtte se de tal, der lå til baggrund for lukningen af togførerdepotet i Næstved, men hun har siden trukket i land. Da man vil beholde garderobe- og elektronikskabe, samt muligheden for at holde pause i Næstved, er den eneste reelle besparelse jeg kan få øje på, at der ikke længere skal være en togpersonaleleder i Næstved omkring en dag om ugen – men den tid skal jo bruge på de samme medarbejdere på et andet depot. Dette skal så holdes op mod, at togførere fra København H skal sendes med taxa ned til de første morgentog, der skal køre med dobbelt-MQ, da de også fremover skal betjenes med togførere. Dels koster taxaerne penge, dels er der tale om tid der fragår den tid togførerne kan arbejde i toget. Så, som jeg ser det, må det give underskud at lukke togførerdepotet i Næstved!

K17

I en præsentation for den nye køreplan jeg har set, kan man læse: "Desiro-togsæt på Lille Syd, giver hurtigere

Lokalnyt

køreplan og bedre skiftetid i Køge".

Vi er flere der – i hvert fald på nuværende tidspunkt – ikke mener MQ er meget hurtigere end MR, og slet ikke hvis der er mange passagerer med.

At skiftetiderne bliver bedre er muligt, men det er ikke ved skifte til Lokaltog i Køge. Sydgående ankommer vi fremover i minuttal 29 og 59, toget til Faxe Ladeplads kører i minuttal 31 og 01 – nok lige lovligt optimistisk når køreplanen samtidig er strammet op. Måske er de 5 henholdsvis 4 minutter vi i dag holder i Køge lang tid, men det giver god tid til at skifte til Lokaltog og forbedrer også muligheden for at mindre forsinkelser på den ene banedel ikke forplanter sig til den anden, og desværre er signalfejl ikke sjældne på Lille Syd.

At flytte krydsningerne fra Havdrup til Gadstrup anser vi ud fra et arbejdsmiljømæssigt synspunkt som en endog meget dårlig idé. Perronerne i Gadstrup er blandt landets laveste, perronen ved spor 2 er ydermere meget smal. I praksis er det nok under halvdelen af passagererne der benytter overgangen, der er sikret med varslingsanlæg, resten træder bare ned i spor 1 – både når de skal med toget, og når de kommer med toget. I nyere tid har der også været en alvorlig personpåkørsel i Gadstrup. Det er svært at forestille sig f.eks. en børnehave stå at vente på toget på den smalle perron.

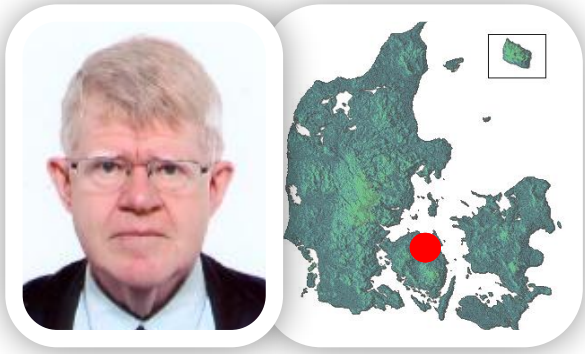
MQ

Føljetonen om MQ fortsætter. I skrivende stund har vi hele fire MQ på depotet, hvoraf de to dog er reserveret til uddannelse. En overgang fik vi meddelt, at vi nu kunne køre med to MQ i en oprangering. Det undrede os, da vi havde forstået der skulle en ny kompatibilitetskørsel til, og noget kunne tyde på, vi havde ret, for d. 12. september kom der meddelelse om, at det måtte vi så ikke alligevel! Jeg vil nu også mene, at "learning by doing" stemmer dårligt overens med DSB's sikkerhedsledelsessystem!

Vi får inden lang tid ombygget vores tankanlæg, så vi kan forsyne begge halvdele samtidig, ligesom der opsættes mærker, så vi holder rigtigt. Men der er stadig udfordringer (finere ord for problemer) med at pejle motorolie og efterfylde samme. Vi håber, vi med tiden kan få et godt anlæg til motorolie, sprinklervæske og kølervæske. Vi har længe ventet på at få vaskeanlægget fra Odder, men nu ender det desværre nok med, at det godt nok pilles ned i Odder, men at det, i stedet for at blive sat op i Næstved, bliver opmagasineret. Hvis vaskemaskinen en dag alligevel skal til Næstved, ender det med sikkerhed med at blive meget dyrere.

Der arbejdes også på at uddanne togførere fra København H til MQ, da de under 20 togførere i Næstved langt fra kan dække kørslen. Enkelte tog har måttet aflyses på grund af manglende togfører med MQ-uddannelse.

0 dense



Af: Ole Stuhr Hansen

Personalemangel

I sommer fik vi så den endelige bekræftelse på, at vi mangler folk: DSB skal ansætte/uddanne 150 nye lokomotivførere, selv om vores underdirektør til det sidste havde forsøgt at overbevise omverdenen om, at vi ikke skulle være flere i Fremføring. Så nu mangler vi bare at få gjort HR opmærksom på, at der er ledige stillinger. En ansøger fik at vide, at vi p.t. ikke ansætter folk! Er der

Lokalnyt

Foto: Maiken Tomlinson

noget at sig til, at virksomhedens omdømme er lidt flosset?

iPad

iPad-projektet halter videre. Nu og da fungerer den kompakte maskine glimrende, andre gange halter den gevaldigt, og af og til er det bare umuligt at betjene den. Og så er det i gang med nødproceduren. Vores ledelse har tilkendegivet, at 100 tilfælde af nødprocedurer om året er acceptabelt. Det tal nåede vi på ét døgn den 18. juli 2016, da DDR-appen forsvandt på et ukendt antal iPads pga. en serverfejl. Men det tæller nu ikke rigtigt, mener ledelsen, der forestiller sig 100 enkelttilfælde af svigtende iPads. Ok, godt ord igen. Til gengæld har man sat en grænse på to servernedbrud om året, men det loft er vi ifølge pålidelig kilde for længst brudt igennem. Så hvad nu?

Svendborgbanen

Selvsamme dag, hvor vores direktør Flemming Jensen i et interview med Fyns Amts Avis indrømmer, at DSB ikke har gjort det godt nok på Svendborgbanen, aflyses et Ringe-tog. Dårlig timing, kan man roligt sige - især da det går op for de ventende passagerer på perronen i Odense, at et netop ankommet togsæt bare bliver rangeret væk. Kunne man da for pokker - undskyld mit franske - ikke bare have lavet en skarp vending og ladet føreren, der dampede af med det tomme togsæt, køre til Ringe i stedet? Men så nem er virkeligheden tilsyneladende ikke set fra København.

Sporombygning og andre fortrædeligheder

Svendborgbanen blev i sommer totalt lukket i to uger i forbindelse med bl.a. istandsættelse af perroner og broer, og med den udsigt skulle man jo tro, at det gav plads til, at flere kolleger kunne få brændt nogle feriedage af. Men nej, i lighed med depoterne i Esbjerg og Aarhus skulle vi stille med forstrækning i København. De blev så til gengæld tilsyneladende overforsynet med folk på udstationering i en sådan grad, at man på stuen kunne høre københavnerførere undre sig over, at deres tjenestefordeler havde ringet og spurgt, om de ikke kunne tænke sig en fridag? Og det skete samtidig med at vores tjenestefordeler i Odense havde alvorlige udfordringer med at få planerne til at gå op.

Sommerens arbejde med at etablere en stitunnel under sporene på Ringe station blev forsinket af, at man stødte på en gammel grav til en drejeskive. Historien minder om en anden hovsa-opdagelse her i foråret, da man under sporarbejdet i den østlige ende af Odense station fandt en "hemmelig tunnel". Det viste sig at være den sløjfede, men stadig eksisterende viadukt, der i sin tid førte Nørregade under banen. Her kunne Banedanmarks projektfolk med fordel have spurgt sig lidt for hos de lokale - der var adskillige gamle Odensedrenge her på depotet, der i deres ungdom havde kørt på knallert under broen og vidste, at den stadig var der. I Ringe kunne man også have spurgt sig for. Det kom nemlig ikke som en overraskelse for de lokale, at der havde været en drejeskive. Banedanmarks entreprenør satte nemlig spaden i jorden lige ved siden af byens postomdelingscenter, der er bygget oven på den gamle remise - og ved siden af en remise har der ret ofte også været en drejeskive…

Man kan i øvrigt undre sig over Banedanmarks disponering i forbindelse med sommerens forbedringer på Svendborgbanen. I projektet lå en fornyelse af perronen ved spor 7 og 8 i Odense, mens perronen ved spor 1 i

Lokalnyt

Foto: Erik V. Pedersen, EVP.dk

Kværndrup stadig ligger ubrugelig og urørt hen. Det var her, at en ung kvinde tidligere på året mistede livet, da hun blev påkørt af et gennemkørende tog i spor 1, mens hun var på vej over til stationens eneste brugbare perron ved spor 2. Mig bekendt har ingen passagerer mistet livet på grund af perronens tilstand i Odense, så hvis jeg sad i Banedanmark med ansvaret for at skulle prioritere, ville jeg ikke være i tvivl om, at Kværndrup stod øverst på listen.

Driftsledelse på DSB'sk

Netop som sporspærringen på Svendborgbanen var blevet ophævet, blev banens hårdt plagede passagerer atter ramt af delaflysninger og dage helt uden tog. Vi nævner i flæng problemer med signaler og materiel, mangel på personale samt tørkørsler og aflysninger, fordi materiellet skulle tages ud af løbet for at blive tanket. Og her har mangen en lokomotivfører afført sig kasketten, tørret sveden af panden og rystet på hovedet. Hvorfor har vi fået elektronisk registrering af påfyldning af brændolie, hvis folkene i Metropolen ikke kigger på deres skærme og får pillet togsættene ud, inden de løber tør? Vi har endda et eksempel på, at lokomotivførerne gennem dagen har talt for døve ører, når de advarede driften mod "lige at snuppe en tur mere" til Svendborg eller Ringe. Til sidst var oliebeholdningen så lav, at føreren helt enkelt nægtede at køre videre - og kørte tør under rangeringen i vendesporet på vej ud til forsyningen.

Jeg nægter at tro på, at vores folk i Metropolen disponerer, som de gør, for at genere os. I sommer var der efter sigende en kollega, der brød grædende sammen ved sin plads. Det siger noget om, hvor pressede de er - også dér.

Farvel til IC2

Rygtet havde floreret på nettet, og ing.dk citerede direktør Anders Egehus for oplysningen, men testførerne i IC4-gruppen havde intet hørt, og på værkstedet i Fredericia var man i fuld gang med at bygge om, så man fremover blev i stand til at vedligeholde MG'ens lillesøster. Så hvad var op og ned? Men da DSB fremlagde sit regnskab, stod det sort på hvidt: MP / IC 2 var afskrevet - og samme dag kørte et af de ellers så fejlbefængte og udskældte togsæt lystigt frem og tilbage over Vestfyn helt uden problemer.

Forvirringen var total, da personalebladet ind&se nogle dage senere udkom med en notits om, at ombygningen af værkstedet i Fredericia forventes færdig i slutningen af 2016. Redaktør Maria Schouboe Sloth beklager fejlen og oplyser til Det Blå Blad, at ind&se var tæt på at gå i trykken, da ledelsen besluttede at udrangere MP, og at det ville koste et beløb med en masse nuller at standse produktionen.

Der er dog næppe tvivl om, at mange førere var lettede over udsigten til at slippe af med den nyeste anskaffelse til DSB's maskinpark. Talrige nedbrud og tekniske udfordringer gennem årene har ganske overskygget glæden ved at køre togsættet. Jeg kender ikke reaktionen blandt værkstedsfolkene i Fredericia, som jo var blevet lovet opgaven om vedligehold af MP som erstatning for MR. Men det er ærgerligt for DSB og skatteborgerne, at man nåede at brænde så mange kroner af – efter sigende 18 mio. kr. – på investeringer på værkstedet, som nu formentlig er spildt. Især i lyset af, at MP'erne angiveligt skulle være udstyret med nyere og dermed bedre komponenter end MG'erne. En opgradering var ca. otte måneder væk, men nu får vi aldrig at vide, om den ville have gjort IC 2 til et godt togsæt.

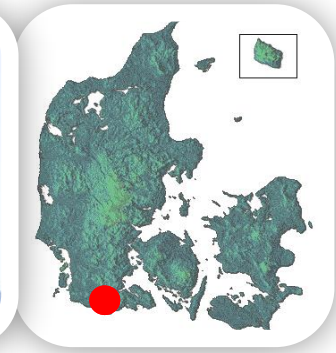
Personalia

Lokalnyt

Så har vi sagt farvel til fire kolleger. Paul Erik Klimek og Per Krog Rasmussen - Per Pjat - har kørt deres sidste tur. Per når lige at runde de 40 år ved banen, inden han stopper. Jesper Plesner Jønsson er begyndt som LKI i DSB Sikkerhed, og Kim Christiansen er begyndt at køre gods hos DB Cargo i Nyborg. Den gamle redaktør ønsker jer det bedste fremover!

Tinglev

Af: Torben Rydahl Due



Det siges, at fra månen kan man se den kinesiske mur. Nu kan depotet Tinglev stolt tilføje endnu et menneskeskabt bygningsværk: GANGBROEN over spor 1-3. Et mesterværk af endnu uhørte dimensioner og klart en kandidat til verdens 8.ende vidunder. Denne indtil for ganske nylig totalt overbelyste elegante adgangsvej til perron 3/4, som allerede kunne skimtes ved udkørslen fra Vamdrup og Sønderborg. Den har nærmest bibelske dimensioner, da den hæver sig hele 44 trin op mod Herren, en bagatel for folk med højdeskræk, meget bagage, cykler, barnevogne og gangstativ. Tænk på belønningen med nærkontakt til Skaberen. Enkelte svineheldige lokomotiv- og togførere oplever ind imellem et lykkesus, når vi opnår hele 3 daglige afgange og ankomster på den hellige platform. Det giver 44 trin op og 44 ned=88 á 3 omgange, hvilket giver et samlet regnestykke på 264 himmelske step. Det er vist efter sigende godt for lårmusklen, men knap så euforisk for knæ og led. Hele herligheden er lovet en opfølgning, nemlig indsættelsen af 2 stk. elevatorer, som skulle etableres inden jul. Her er det store spørgsmål så bare – hvilket årstal…

Siden sidste nummer af vores blå smuds, har DB Cargo (tidligere Schenker) nok engang været på rov blandt depotets dygtige medarbejdere. Denne gang er det lykkedes dem at sætte krogen i *Claus J. Kaffka*, hvilket vi dybt beklager og begræder. Samtidig malker de depotet for den fjerde medarbejder på under et år. Egentlig afføder denne hugst et etisk dilemma. DSB uddanner for millioner af kr., mens DB Cargo nærmest gratis høster frugterne. Disse mafiametoder må ophøre pr. omgående, selv om vi selvfølgelig ikke kan holde på guldet, hvis de selv ser deres fremtid hos en anden arbejdsgiver. Claus ønskes hermed tillykke med jobbet og held og lykke fremover.

D. 1. september havde to af depotets fremmeste lokomotivførere jubilæum. *Børge C. Hansen og Bent Kremmling.* De inviterede gavmildt til fin reception på Tinglevhus, og efter sigende blev de fejret til glædestårerne trillede. Herfra skal lyde et kæmpe stort tillykke med de første 25 år i DSB.

Ved dette blads deadline (d. 5. sep.) ophørte sommersæsonens helt store succes – vores nattoge 230 og 231. De to toge har været særdeles populære blandt passagererne, selvom selvsamme er blevet budt lidt af hvert. Bl.a. daglig natlig vækning omkring kl. 1.45 af politiet ved grænsen i Padborg. Dette dog en bagatel i forhold til et stammebytte i Rødekro, som vi desværre flere gange har budt vores søvnige rejsende. De ældre læsere af dette blad husker sikkert karakteren Burt Campbell fra soap operaen SKUM. Han kunne med en fiks hurtig bevægelse med armene erklære sig usynlig for omverdenen. Den evne var lige hvad man ønskede, når vi kl. 2 om natten listede fra tog 231 og over i materiellet fra 230, mens 2-300 passagerer slæbte flere tons bagage samme vej. Trods udfordringerne forlyder det, at der fra tysk side har været stor glæde for de pågældende tog, en succes som de gerne vil medvirke til fremadrettet.

I de seneste måneder har der i øvrigt været forholdsvis stille ved grænsen, hvor ganske få flygtninge har vist sig. Det har betydet stor fremgang i rettidigheden for vores nordgående tog.

BÆREDYGTIG JERNBANE?