LOKOMOTIVPERSONALETS OMRÅDEGRUPPE
LPO DSB

Det Blå Blad

Nr. 5 - 2016

Indholdsfortegnelse

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. 2. februar 2017

Forside: "Nykøbing Falster St. d. 9. november 2016" af Lars Hansen

ISSN: 2246-2457

Formanden har ordet ... S. 3

Redaktørens klumme—Sikkerhed eller jernbanebranchens kollektive selvmord ... S. 4

Tunnneltjek—Sidste akt ... S. 5

Helt sikkert forretningsmål? ... S. 6

EUM5—Nyt uddannelsesprogram på trapperne ... S. 8

Driftportalen—Velkommen til en nemmere hverdag ... S. 9

Svendborgbanen—Hvad nu? ... S. 10

Hans Mathis Petersen—Lokal tillidsmand i Tinglev ... S. 12

LPO Aarhus – studietur til Bydgoszcz, Polen ... S. 14

Ny lommelygte ... S. 16

Nekrolog ... S. 17

Når bægeret flyder over! ... S. 18

LPO DSB Jubilæumsliste 2017 ... S. 19

Sikkerhedskultur og sikkerhedsmatrice ... S. 20

Lokalgruppegeneralforsamlinger 2017 ... S. 22

Lokalnyt ... S. 24

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. 17-2016 vedr. dobbeltkobling i togvejsspor
- Medlemsinformation nr. 18-2016 vedr. fornyelse af helbredsgodkendelse

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

Udliciteringer

Af:
Søren Max Kristensen

Trafik- og Byggestyrelsen (TBST) har den 1. november 2016 udgivet en undersøgelse af "Afgrænsning af udbudspakke for regionaltogstrafik i Midt- og Vestjylland 2020" Undersøgelsen beskriver 3 udbudsmodeller, hvor TBST anbefaler model 2. Den omhandler den nuværende trafik, som i dag betjenes af Arriva, udvidet med strækningen Struer - Vejle og Odense - Svendborg. Den nye kontrakt skal virke fra udgangen af 2020.

Den nye udbudspakke skal vedtages politisk. Med den nye Transportminister Ole Birk Olesen (LA) tyder intet på, at model 2 ikke vil blive gennemført. Tværtimod er der intet der tyder på, at det stopper her. Vores virksomhed, DSB, er under et meget stort pres. Det stiller meget store krav til specielt økonomi, effektivitet og rettidighed. Kan DSB så leve op til disse krav?

I DSB's trafikkontrakt er disse krav en central del. Desværre er kontrakten udformet således, at skal vi leve op til økonomien, går det ud over rettidigheden, og skal vi leve op til rettidigheden, går det ud over økonomien. Samtidig koster sporarbejde, og forsinkelser af samme, DSB meget store beløb. Beløb, som der ikke er taget højde for i kontrakten. Ud over dette kræver de forskellige myndigheder, at DSB af egen lomme, leverer et meget stort registreringsarbejde og udarbejder diverse rapporter. Også en udgift som DSB selv må betale. Alt sammen forhold som en privat operatør aldrig havde fundet sig i, uden at der blev betalt ved kasse 1.

Disse forhold forhindrer dog ikke politikere og andet godtfolk i konstant at skælde ud på DSB. Vi er for dyre, og private (læs: andre landes statsselskaber) kan gøre det meget billigere. Ud fra disse betragtninger er DSB ganske enkelt udsat for ulige konkurrence som bunder i, at målestokken ændres efter politisk ståsted. Der er altså forskel på, hvorledes DSB bedømmes, og hvorledes "private" bedømmes.

At DSB bliver behandlet dårligt af vores ejer betyder ikke, at DSB ikke selv kan gøre noget. Effektivitet er et krav som DSB selv har stor indflydelse på. Derfor skal DSB løbende forbedre / effektivisere med 3 % hvert år. Det er vi vant til i "driften". De sidste mange år har vi opfyldt lignende mål. Det betyder, at det er ved at være svært at effektivisere meget mere, hvis driften skal hænge sammen. Så effektiviseringerne skal findes et andet sted. Her er DSB's meget store administration et godt sted at begynde. Dermed ikke sagt, at der ikke er brug for en god og relevant administration, men administrationen skal være til for driften og ikke omvendt. Utallige projekter og vanskabningen "Procesledelse" har medført, at administrationen er blevet en kolos på lerfødder. Samtidig er rigtig mange gode og fagligt dygtige HK'ere erstattet af dyre akademikere. Akademikere, der nok er dygtige til proces, statistik, managementsprog og andet "bling-bling", men som desværre ofte har et meget begrænset kendskab til jernbanen. At DSB har ansat mange akademikere, betyder mærkelig nok ikke, at de undlader at indkøbe andre dyre akademikere, kaldet konsulenter, måske fordi lige børn leger bedst?

Selvom DSB skulle komme i mål med kravene i trafikkontrakten, hvilket er tvivlsomt, så tyder Transportministerens udmeldinger desværre på, at det bliver ideologiske forhold, og ikke den offentlige transports ve og vel, der kommer til at afgøre DSB's fremtid. Som det ser ud nu, risikere DSB at blive skåret op i skiver. LPO DSB er ikke i tvivl om, at vi i "driften" er konkurrencedygtige. Vi skal bare have lov til at konkurrere på lige vilkår.

Redaktørens Klumme:
Sikkerhed eller jernbanebranchens kollektive selvmord

Af:
Peter Kanstrup,
Redaktør

I DSB´s sikkerhedspolitik finder man formaningen: ”Passagererne skal altid kunne tage sikkerheden for givet, det må vi aldrig”.
Flere konkrete sager – Vejle, Middelfart og Nørreport – viser desværre, at passagererne ikke ALTID kan tage sikkerheden for givet, men at man til gengæld som DSB ansat må erkende, at der ganske rigtigt slet ikke er grundlag for, at vi tager sikkerheden for givet.

Det er der ikke i sig selv noget forkert i, og undertegnede synes bestemt ikke, der er noget galt med artiklens indledende læresætning. Sikkerhed er en alvorlig sag, og formaningen i sikkerhedspolitikken skærper helt sikkert den enkeltes bevidsthed.

Men – når det så er sagt, er det faktisk tankevækkende, at det seneste årtis helt abnormt omfattende myndighedsinvolvering, fra EU og Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA), via ministeriet til Trafik- og Byggestyrelsen og videre ud i virksomhederne, ikke i sig selv – trods bedre overordnet styring af jernbanesikkerheden – er et bedre værn mod hændelser og ulykker. Det er nærliggende at tro, at årsagen hertil er, at fokus efterhånden kun er på struktur – ikke på handling.

Selv om det naturligvis er galt nok, er det ikke det eneste problem. Mængden af forordninger, bekendtgørelser og cirkulærer skal jo også omsættes til praksis. Ikke at det bekymrer det centrale embedsmandsvælde, men det er kæmpe belastning for jernbanevirksomhederne. DSB og de andre operatører er jo – eller var i hvert fald engang – driftsorganisationer, sat i verden for at bringe passagerer og gods fra A til B, helst indenfor overskuelig tid og til en fornuftig pris.

Men i takt med at kompleksiteten vokser, vokser også udgifterne til administration og konsulentbistand. Det udfordrer økonomien og besparelser rulles derfor ud over driftsorganisationen med overoptimering af køreplaner og ture og mere enmandsbetjening, mv. til følge. Antallet af fuldtidsstillinger i DSB har de seneste par år været nogenlunde konstant, men antallet af driftspersonaler falder fortsat.

I et forsøg på at skaffe yderligere finansiering til den nødlidende Togfond, lancerede forbundsledelsen i DJ på kongressen et forslag om at sammenlægge Trafikstyrelsen, Banedanmark og DSB, i hvert fald for så vidt angår de dele af de tre styrelser / virksomheder, som udøver myndighed. Det er et prisværdigt initiativ, som forhåbentlig kan føre til bedre myndighedsarbejde, og på den måde medvirke til at løse nogle af de overordnede problemstillinger.

Mere jordnært talte forbundsformandens ved samme lejlighed dunder mod endeløse, intetsigende rapporter og et omsiggribende konsulentvælde i jernbanesektoren. Tommel op. Akutte forbedringer efterspørges, for hvad er det, at vi – hverdagens eksperter, os med de korte uddannelser og den store erfaring – er oppe imod? Det er ”eksperter”, helt uden jernbanemæssig grundviden. Folk der ser stort på virkeligheden og som – måske for at skjule deres egen utilstrækkelighed – trækker et akademisk sprog, der nærmer sig volapyk, ned over os sagesløse. For at kunne navigere i denne fagre nye verden har alle organisationer været tvunget til at oprette interne afdelinger med ansatte, der har de kompetencer, der skal til for at kommunikere på ”volapyk” og som skal kunne acceptere og håndhæve, at systemet altid er vigtigere end indholdet.

Det er efterhånden svært at finde aktører i jernbanebranchen, der arbejder direkte med ”stålet” i hænderne, som ikke i en fortrolig stund ryster på hovedet over systemtyranniet og leverer nogle saftige eksempler på den idioti, man jævnligt havner i. Overalt er man i hænderne på myndigheder som euforisk kæmper for at sikre, at gjort staves uden d i stedet for at sikre, at den reelle jernbanefaglige kvalitet – og dermed det høje sikkerhedsniveau – fastholdes.

Men er der så slet ikke noget positivt? Jo, vi kunne ”gå med på spøgen”. Det astronomisk dyre sikkerhedsledelsessystem (SLS), som har lammet DSB’s sikkerhedsarbejde de senere år, er virksomheden nu i gang med at gøre til en del af hverdagen. Systemet rummer måske en mulighed for at tage ledelsen på ordet og anvende SLS

som barriere mod den række af hovsa-projekter, vi jævnligt har været ramt af. Bæredygtige risikovurderingerne kan kun laves af mennesker med reel erfaring, fornuft og omtanke. Så måske kan SLS blive vores ven, når der skal værnes mod den kreativitet, der udvises fra dem der tror, at jernbanen kan ledes med et excel-regneark. Selvfølgelig kan man ikke drive jernbane uden at være økonomisk bevidst, men sikkerhed, drift, og økonomi skal altid balanceres i en jævnbyrdighed, hvor sikkerheden ikke må gradbøjes.

Lad mig slutte med elefanten i lokalet, økonomien. Konsulenter er dyre, og hvad er det egentlig de fortæller beslutningstagere, embedsfolk og ledere? Tja, enten det de burde vide i forvejen, eller det som de godt ved, men blot savner et alibi for at gøre. Er det ledelse? Er det økonomisk ansvarlighed at betale andre for at fortælle én det, man burde vide? Eller er det bare et udslag af, at der rundt om i "systemet" er for mange uden jernbanefaglig baggrund?

Det er ikke småpenge, der forbruges, hverken i EU, ministerie og styrelser eller i DSB. Alt for mange af midlerne går til at komplicere det, der egentlig burde være indlysende, og på at forenkle det komplekse. Det er ikke fordi, der er grund til at betvivle hverken myndighedernes, eller DSB's, intentioner, men kompleksiteten med dertil hørende udgifter til konsulenter og andet godtfolk, ligner efterhånden – ukomplicerede fjernbusser og billige minibiler taget i betragtning – mest af alt et kollektivt selvmord for jernbanebranchen.

Tunneltjek – sidste akt…

Af:
Morten Kjellerup,
DSB Sikkerhed,
Driftsregler og
Peter Kanstrup,
OSU Sikkerhedsudvalget

Som det fremgår af artiklen i DBB 2-2016 vedr. tunneltjek (TUC) er den meget langstrakte sag tæt på sin afslutning. Alle udeståender omkring stort tunneltjek er løst, og med udsendelsen af rettelserne til SIN DSB-L, instruks 1.1 og 11.1 d. 15. oktober 2016 fastlægges de sidste detaljer omkring lille tunneltjek / Øresundstjek i regelværket.

Rettelserne d. 15. oktober 2016 gav imidlertid anledning til en del spørgsmål, især omkring ansvarsplaceringen. Som følge heraf er SIN DSB vejledning 3/2016 med gyldighed fra d. 25. november udsendt. Af den fremgår, at det er lokomotivførerens ansvar at lille tunneltjek / Øresundstjek er udført for pågældende oprangering inden toget afgår fra sidste station inden en tunnel / fast forbindelse, dvs. København H, Kastrup Lufthavn, Korsør og Nyborg.

Ændringen skyldes ønsket om at placere sikkerhedsbarrieren det sted, hvor den har størst effekt, nemlig hos den, der igangsætter afgangsproceduren og kører toget.

På baggrund af nogle sager omkring distraktion og signalforbikørsler, er det bestemt, at opkald fra togpersonalet vedr. lille tunneltjek / Øresundstjek begrænses, og i øvrigt sker med tanke for det sikkerhedsmæssige arbejde. Også dette forhold er nærmere beskrevet i rettelsen d. 15. oktober til SIN DSB-L, instruks 1.1 og 11.1 og SIN DSB vejledning 3/2016.

Såvel LPO DSB, som DSB Sikkerhed Driftsregler, anser med udsendelsen af nævnte SIN DSB vejledning, henholdsvis nærværende artikel, den såkaldte TUC-sag for afsluttet.

Helt sikkert forretningsmål?

Ebbe Drögemüller på talerstolen under DJ's kongres 2016

Foto: Ole Johnny Sørensen

Jernbanesikkerhed ligger LPO DSB meget på sinde, og intet sted er vel bedre at slå et slag for den, end på forbundets fornemste plads, nemlig DJ kongressens talerstol. Ebbe Drögemüller, LPO København, fremførte på områdegruppens vegne nedenstående (forkortede / redigerede) indlæg

Jeg har et par bemærkninger til beretningen omkring sikkerheden og sikkerhedsarbejdet i DSB. Nu har jeg jo desværre ikke tid til at berette om alle de uløste sager, der desværre stadig er, så opfordringen herfra til forbundsledelsen er derfor, at der fortsat holdes stort fokus på sikkerhedsarbejdet, da det efter min mening er under stadig større pres. Både i forhold til økonomien og i forhold til offentlighedens, og vores ejers, øgede fokus på rettigheden, men også i forhold til de resurser, økonomisk som personalemæssigt, der afsættes.

Det sidste med manglende resurser til sikkerhedsarbejdet, er desværre noget vi i lokomotivførerkredsen har mærket en del til i de seneste par år, hvor det at svare på og løse simple spørgsmål og sikkerhedsopgaver ofte trækkes i langdrag, og hvor indtrykket nærmest er, at det gælder om ikke at svare eller i bedste fald svare, så det ikke får konsekvenser for driften, eller måske nærmere bestemt rettidigheden. Selv et simpelt spørgsmål som f.eks.: "Hvor mange passagerer må der være i et tog", har indtil videre taget 3 uger at få svar på. Om det er fordi der ikke kan svares på spørgsmålet, eller konsekvenserne af svaret er meget vidtrækkende, og man derfor undlader eller udskyder svaret, er selvfølgelig ikke til at vide, men man sidder ofte tilbage med lige dele forvirring og frustrationer. Hvad blev der af sloganet: "Intet forretningsmål, må forfølges på bekostning af sikkerheden"? Men det er måske bare mig der har misforstået et eller andet?

Hvis jeg siger "Service på DSB'sk", vil en del af jer nok trække på smilebåndet, sukke dybt og måske blive fjerne i blikket. Grunden til at jeg trækker det ind her, er dog med et positivt udgangspunkt, hvis man da kan finde det i "Service på DSB'sk". Da man gennemførte dette fantastiske E–læringsprogram, som vi i dag ikke kan forstå, hvordan vi har klaret os uden, viste ledelsen, at den udmærket kunne udvise endog temmelig hårdhændet ledelsesstil overfor de medarbejdere, der ikke ville afsætte deres fritid til e-læring. Der blev truet med bål og brand, advarsler og fyringer og hvad der ellers var af skræmmemidler i ledelsens værktøjskasse. Den ihærdighed kunne man engang imellem godt ønske sig i forhold til de utallige uløste sager rejst i DSB sikkerhed. Jeg kan f.eks. nævne:

- MF bremseproblematikken, hvor litra MF fortsat er kraftigt overrepræsenteret i antallet af indmeldinger om nedsat bremseevne i Synergi.
- Langsommelig og til tider manglende opfølgning fra virksomhedens side på indmeldinger om sikkerhedskritiske fejl, herunder infrastrukturfejl indmeldt gennem S50 systemet.
- Problemer med implementeringen af den nye GSM–R radio
- Og så kommer vi heller ikke uden om den nødlidende nødprocedure for Den Digitale Rygsæk, som alle i DSB's ledelse må være vidende om ikke fungerer.

Og så har jeg slet ikke nævnt alle problemerne med implementeringen af iPad. En fastere ledelsesstil kunne godt bruges her, men måske man bare tager sikkerheden for givet?

Et andet emne som i den grad optager lokomotivførerne i DSB, er de øgede dokumentationskrav til snart sagt hvad som helst.

Jeg har været lokomotivfører i næsten 27 år. Indtil for nylig mente jeg selv, at jeg havde meget godt styr på, hvad jeg kunne, og hvad jeg ikke kunne, i forhold til mit job, herunder ikke mindst evnen og viljen til at sige til og fra, som er noget helt grundlæggende i det at være lokomotivfører. Sådan er det bare ikke mere! Nu er der bl.a. kommet krav om, at flere dele af en lokomotivføreres dyrt tillærte kompetencer (infrastrukturkendskabet, red.), som ikke er brugt med behørig dokumentation inden for de seneste 12 måneder, falder bort og kan kun generhverves ved fornyet test. I øvrigt uagtet at der ikke er lavet væsentligt om på hverken infrastrukturen eller materiellet i de seneste 25 år. I hvert fald ikke i et omfang der berettiger til så voldsomt et dokumentationscirkus, som det der nu er sat i gang.

Som jeg ser det, er det eneste formål med disse skærpelser, at alle kan vaske deres hænder og sige, at det ikke er deres skyld, når noget går galt. Kigger man på det fra en lokomotivføreres synsvinkel, ser det mest af alt ud som om, man er i gang med at sætte en masse snubletråde op for mulighederne for at drive en rentabel jernbane. Det skaber selvfølgelig nogle arbejdspladser i administrationen, men helt i tråd med DJ's trafikpolitiske oplæg, må jeg konkludere, at der i den sidste ende kun er én til at betale for dokumentationskrav og overadministration, nemlig kunden. Dette håber jeg, der kan komme mere fokus på, ikke bare som medarbejder, men også som tillidsmand og skatteyder.

Jeg kan ikke gå fra talerstolen uden at komme med en bemærkning til DSB's forhadte sikkerhedsmatrice. Lokomotivførerne accepterer, at det skal have konsekvenser, hvis man ikke passer sit arbejde og undlader at udføre arbejdet efter forskrifterne. Det er sådan set ikke her problemet ligger. Når det skal være, er lokomotivførerne nok de største kritikkere af sjusket og dårligt udført håndværk. Men sanktionssystemet bør efter vores mening tilføjes en vis portion rimelighed og gælde alle, der har indflydelse på sikkerheden – lige fra administrationen til den der bestiller de forkerte skruer til en aksel.

Når det så er sagt, er det vel tydeligt for enhver, at ingen går på arbejde for at lave fejl eller udføre sit arbejde dårligt, heller ikke lokomotivførere. Baseret på de oplevelser en række af vores kolleger har haft, når de bliver "kørt gennem sikkerhedsmatricen", kunne man ellers godt tro, at DSB har en anden opfattelse. Her er der ingen kære mor. Men laver virksomheden en fejl, hvad sker der så? Ja, gæt selv…

Lad os derfor hurtigst muligt få begravet denne forhadte og ubrugelige sikkerhedsmatrice og få den lærende organisation op at stå i stedet. Vi arbejder vel alle på hele tiden at blive bedre og lære af vores fejl. Kan vi lære noget af en fejl begået i går, kan vi jo undgå at lave den samme fejl i morgen. Det er dér fokus bør være, ikke på at få placeret skyld og ansvar. Hvis ikke det sker, må det forventes, at dokumentationscirkusset blot fortsætter sin inficerende gang, så alle til sidst laver intet for ikke at komme i klemme.

Foto: Anonym, kendt af redaktionen

EUM5 – nyt efteruddannelsesprogram på trapperne

Af:
Søren Max Kristensen
og
Peter Kanstrup,
LPO DSB daglig ledelse

Alle lokomotivførere i Drift F&R - bortset fra de kolleger der kom fra DSB Øresund i december 2015 - har nu været igennem EUM4.

Efteruddannelsesprogrammets 3-årlige cyklus udløber 31. december 2016 og skulle derfor ved årsskiftet være afløst af EUM5, og LPO DSB har da også siden det tidlige forår 2016 - sammen med DSB - søgt at komme til enighed om et nyt efteruddannelsesprogram. Vi har ved samme lejlighed drøftet en tilhørende revision af den eksisterende aftale om efteruddannelse for lokomotivførere i Drift F&R.

Da der fra begge parter har været interesse for at ændre efteruddannelse på en række områder, er omfanget af ønskede ændringer blevet en del større end oprindelig antaget, og det har derfor desværre vist sig umuligt at nå en brugbar aftale inden udløb af EUM4. Det er som følge heraf besluttet at forlænge EUM4 med endnu en sæson, med den konsekvens, at de lokomotivførere der skal på den lovpligtige efteruddannelse i 2017, må tage til takke med endnu en omgang EUM4. Det er samtidig besluttet, at alle lokomotivførere i Drift F&R også i 2017, indkaldes til én dags sikkerhedskultur, jf. den eksisterende efteruddannelsesaftale, men naturligvis med et opdateret / nyt indhold, som i skrivende stund er under udarbejdelse.

Så meget om baggrunden for forlængelse af det eksisterende efteruddannelsesprogram. Og selv om det bestemt ikke er ligegyldigt, finder vi det mere interessant at se fremad mod EUM5. Forhandlinger kører på fuld tryk og målet er at være klar med EUM5 og en revision af den nuværende aftale i første kvartal 2017, så der er god tid til at implementere samtlige ændringer inden 1. januar 2018.

Følgende elementer drøftes p.t.:

- Ny EVAK uddannelse med fokus på evakuering på den fri bane og evakuering af enmandsbetjente tog
- Opprioritering af praktisk efteruddannelse på litra så den bliver obligatorisk
- Sikkerhedskulturdagen udgår. I stedet indarbejdes sikkerhedskultur som et fast element i alle efteruddannelsesmoduler

Der er fortsat en række udeståender. Det er dog – selv om der fortsat er en række knaster – vores forventning, at vi kommer i mål. Vi vil, når tid er, præsentere og uddybe det nye efteruddannelsesprogram og dets indhold her i bladet.

Foto: Anonym, kendt af redaktionen

DriftPortalen – velkommen til en nemmere hverdag!

DriftPortalen blev udrullet på lokomotivpersonalets iPad fra d. 5. december 2016. Den er blevet til i et samarbejde mellem DSB Udvikling og forretningsstøtte og LPO DSB. Det Blå Blad har i den anledning modtaget nedenstående fra projektleder Morten Scheel Nielsen.

DriftPortalen er en "værktøjskasse" der giver adgang til dine daglige arbejdsinformationer med få klik. DriftPortalen samler og erstatter en række eksisterende links og apps på en enkel måde og virker både på en iPad og en iPhone.

DriftPortalen er udviklet i et rigtig godt og konstruktivt samarbejde mellem faglige repræsentanter, ledelse, Udvikling og Forretningsstøtte og IT. En lang række kollegaer har givet input, og ikke mindst testet. Tilbagemeldingerne har været positive og en del rettelser er foretaget. Alt dette for at give os i driften en nemmere hverdag.

Mere konkret er DriftPortalen:

◊ Den daglige 'værktøjskasse' der indeholder informationer, vis tog, arbejdsseddel, og meget mere

◊ Udviklet og testet af dine kollegaer for at gøre det nemmere for dig i dagligdagen

◊ Virker overalt og er ganske enkel at betjene

◊ Udviklet til alle frontmedarbejdere. Den har en design uanset, hvilken funktion du har i DSB

◊ DriftPortalen erstatter eller samler nogle af de apps du har i dag

Det er der adgang til:

◊ Arbejdsseddel for i dag og de kommende dage

◊ Udskrift

◊ Ferieplan tilpasset iPad

◊ Mail uden udløbsdato

◊ Vis tog i en forbedret udgave med direkte adgang til tognummer, køreplan og personale

◊ Links til de vigtigste funktioner

◊ Forenkling af password

◊ Plus en lang rækker flere funktioner

LKF Links eksisterer stadig, men efterhånden som den løbende udvikling skrider frem, vil disse også overgå til DriftPortalen. DriftPortalen vil ikke have indflydelse på de gener som opdateringerne vedr. Apple, Citrix, mv. giver.

Bemærk! Med indførslen af DriftPortalen bliver der ikke ændret på hverken procedurer eller de regler, der gælder for arbejdets udførelse. DriftPortalen er et supplement, ikke en erstatning for andre materialer / systemer.

Hvordan kan man få mere viden eller har udfordringer?

DriftPortalen er i sig selv designet til at være et enkelt og lige til. Såfremt du har behov for at vide mere, er der udarbejdet en film om brugen af DriftPortalen, samt instruksmateriale. Og så kan du, som altid, ringe til support på tlf. 2468 7575. Endvidere er der på depoterne en række testere, som også vil være i stand til at svare på spørgsmål.

Rigtig god fornøjelse og velkommen til en nemmere hverdag! – med DriftPortalen!

Tak til Morten for et meget fint og oplysende indlæg. LPO DSB vil gerne benytte lejligheden til at kvittere for det konstruktive samarbejde, der har været i forbindelse med udviklingen af DriftPortalen. Det er tilfredsstillende at kunne notere, at godt samarbejde fortsat leder til brugbare resultater, og LPO DSB ser på den baggrund med glæde frem til det videre arbejde, med at udvikle DriftPortalen til en nemmere hverdag for lokomotivpersonalet.

Svendborgbanen – hvad nu?

Af:
Peter Kanstrup, lokalgruppeformand i Odense

Efter 15 måneder med ustabil drift på Svendborgbanen og en lang række artikler i Fyns Amts Avis i forbindelse med kampagnen "Giv os tog til tiden", løb trafikpolitikerne d. 29. september tør for tålmodighed og sprang ud som jernbaneoperatører.

Lad det være sagt med det samme. Selv om det helt overordnet er positivt, at politikerne udviser interesse for vores lille lokalbane, er det at foretrække, at politikerne nøjes med at føre politik og overlader drift og infrastruktur til DSB og Banedanmark. Ikke sådan at forstå, at der ikke var – og er – behov for handling. Man skal bare være varsom med at bede om noget, som er alt for konkret, især når alle muligheder ikke er udtømt. Og så bør man – ikke bare politikerne, men i lige så høj grad DSB – inddrage de, der ved bedst, altså brugerne. Det vil i nærværende situation sige medarbejderne, altså os lokomotivførere, og pendlerne.

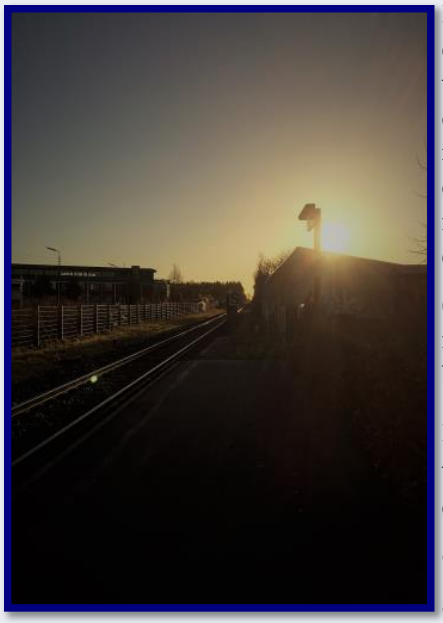


Foto: Peter Kanstrup

Det skete bare ikke. Så politikerne nåede frem til en løsning som, for at sige det rent ud, hvis den gennemføres, bomber Svendborgbanen tilbage til 1900-tallet. Færre togafgange, op til 35 % længere køretid, ingen løsning på kapacitetsproblemet mellem Stenstrup og Svendborg og som kronen på værket, fremskyndelse af et nyt – og endnu ikke færdigudviklet – signalsystem, som enten ikke kan implementeres i 2019, eller som for netop at kunne sætte det i drift i 2019, fremskyndes så meget, at det uudviklede signalsystem lægger driften på Svendborgbanen i ruiner.

Chokket var til at tage at føle på. Den havde vi slet ikke set komme. Så vi fik rigtig travlt, både med vores eksterne kontakter og med at få udarbejdet et brugbart alternativ til den fremlagte afviklingsplan.

Planen blev fremlagt d. 3. oktober, internt overfor medlemskredsen og eksternt som læserbrev i Fyns Amts Avis, og går i korte træk ud på at bevare de eksisterende 3 togsystemer, men gøre banens drift meget mere robust ved:

- At indlægge 6 minutters mere køretid – hver time
- I tilfælde af forsinkelser at tilføre banens største flaskehals (Stenstrup – Svendborg) op til 12 min ekstra køretid hver time, og…
- At forbedre mulighederne for at indhente forsinkelser med op til 18 min hver time.

Planen inkluderer desuden nogle forbedrede disponeringsregler og en række andre konkrete tiltag, som alle har det til fælles, at de kan indføres enten her og nu, eller inden for en meget snæver tidshorisont. Planen kan læses i sin fulde længde her: http://lpo-dsb.dk/svendborgbanen-tiltag-der-virker-her-og-nu/

Lokalgruppen indkaldte kort herefter medlemskredsen til et orienterende møde, hvor de forskellige muligheder – og trusler – blev drøftet, både i forhold til køreplaner, drift, passagerer, arbejdsmiljø og i yderste konsekvens vores fremtidige arbejdspladser. Mødet besluttede at forfølge alle tænkelige muligheder for at afbøde, eller forhindre, kraftige forringelser. Forringelser, som ville betyde, at de mange hundrede millioner, landets trafikpolitikere investerede i en omfattende opgradering af såvel infrastruktur, som togmateriel, tilbage omkring årtusindskiftet, ville være spildt.

I fortsættelse af medlemsmødet skrev lokomotivførerne i Odense et åbent brev til vores politikere og et bredt udsnit af lokale interessenter. Brevet kan læses her: http://lpo-dsb.dk/lpo-odense_aabent-brev-vedr-svendborgbanen/. Og så bad vi – på opfordring og via dialog med kontakter i det politiske system – om foretræde for Folketingets Trans-

portudvalg, både for at prøve at gøre dem opmærksom på de uheldige konsekvenser af deres forslag og for at promovere vores eget, som, i parentes bemærket, i mellemtiden havde opnået opbakning fra den lokale pendlerforening.

D. 10. november gik turen til Christiansborg, hvor vi fremlagde vores bud på en bedre fremtid for vores lille lokalbane. Nu foregår der jo ikke en egentlig forhandling under et sådant foretræde – man fungerer vel nærmest, i kraft af sin sagsfremlæggelse, som en slags rådgiver for beslutningstagerne – men politikerne udtrykte da anerkendelse for vores interesse for Svendborgbanen og dens brugere. Og nok så vigtigt. Der blev givet udtryk for, at udvalget ville gå videre med elementerne i vores plan og stille en række spørgsmål til transportministeren. Hvor meget tilsagn der så er i det i virkelighedens verden, er imidlertid nok et åbent spørgsmål.

Foto: Peter Kanstrup

I skrivende stund (primo december) er der intet nyt omkring forslaget om en reduceret køreplan med såvel færre togafgange, som længere køretider. Vores forslag har været sendt i ministeriet til kommentering. Det kom der en del afvisninger ud af, men også nogle små åbninger, som vi vil forfølge, primært at ministeren er enig i, at der på hver vending i Svendborg potentielt kan tilføres 7 minutter til flaskehalsen Stenstrup – Svendborg, hvis ellers man følger vores forslag om en overliggende togstamme og afskaffelse af bomlukningscirkulæret.

Vi er nu der, hvor der er behov for, at nogle af de tunge spillere melder sig på banen, det være sig lokalpolitikere – f.eks. en eller flere borgmestre – eller pendlernes repræsentanter. Og det er måske også fair nok. Ønsker ingen af ovennævnte at gå ind i kampen på brugernes side, skal vi ikke kæmpe den. Vi lever jo nok – i hvert fald i første omgang – med forringelserne. På sigt kan det mest vidtgående af de fremsatte forslag måske koste os et par pladser i tur. Med den nuværende personalesituation, og den afgangsprofil (og manglende rekruttering) der forventes de kommende år, er det jo snart lige før det er en lettelse.

Det ændrer bare ikke på, at reduktioner fører til færre passagerer. Og færre passagerer fører til flere forringelser. En ond spiral er skabt, og den træder man ikke bare ud af, heller ikke ved at gribe til udliciteringer. Selv om ministerens tanke i den henseende går helt tilbage til september 2009 og Hans Chr. Smidts forrige periode som transportminister, løser det intet. Det gør ikke noget ved kapacitetsproblemer og signalsystemer, hverken dem der er, eller dem der kommer.

Lad mig derfor slutte med en opfordring. Kom nu ind i kampen for en bedre Svendborgbane. Opfordringen gælder ikke bare de lokale borgmestre og pendlergruppen, dem er vi allerede i dialog med, men alle interessenter, også vores egen virksomhed, som mildt sagt har været fraværende. Selv om det udadtil kan forklares med, at man ikke kan gå op imod sin ejer, forklarer det på ingen måde, hvorfor man ikke internt – hverken denne gang, eller de senere år, hvor der ellers har været udfordringer nok på Svendborgbanen – søger dialogen. Jeg føler mig overbevist om, at nærværende aldrig var blevet en sag, hverken i offentligheden eller i de politiske kredse, hvis virksomheden havde søgt dialogen med de rigtige eksperter, nemlig os.

Hans Mathis Petersen – lokal tillidsmand i Tinglev

Af:
Hans Schøn Merstrand,
LPO DSB daglig ledelse

Det Blå Blad har – som led i vores artikelserie om lokalgruppeformændene i LPO DSB – sat lokalgruppeformand Hans Mathis Petersen, LPO DSB Tinglev, stævne for en lille snak. Hans er meget afholdt i LPO's tillidsmandskreds, men hvordan oplever Hans verden, som forholdsvis nyvalgt i LPO DSB, men dog stor erfaring fra dengang LPO hed LPA.

Hans, Kan du sætte lidt ord på hvem du er?

Jeg er 58 år gammel og bor i Bov, en by tæt på Padborg. Jeg er udlært som maskinarbejder på Danfoss i Nordborg på Als og har været nogle år ved Flyvevåbnet i Skrydstrup som konstabel.

Jeg startede hos DSB som lokomotivassistent 1. januar 1983. Jeg er gift med Lone og har to drenge på 28 og 32 år.

Du har jo været med til fagligt arbejde i mange år. Hvornår startede du egentligt med tillidsposter i LPA (Lokomotiv Personalets Afdeling) / LPO?

Jeg blev valgt som næstformand i LPA Padborg i 1986, og afløste den mangeårige formand, Morten Kjær Nielsen, i 1988. Ret hurtig derefter sagde jeg "ja", til at være med i Signalkommissionen. Danmark var på daværende tidspunkt opdelt 4 regioner, Nordjylland, Sydjylland, Sjælland og DSB S-tog. Jeg tog mig af den sydlige del og blev udpeget som landskoordinator.

Foto: Anker Terp

Jeg blev valgt ind i afdelingsbestyrelsen i LPA (Svarer til den nuværende områdegruppebestyrelse) i 1992 og sad der frem til 2000.

I 2001 blev DSB gods solgt fra, og jeg tog imod tilbud om udlåns til Railion Padborg, hvor jeg fortsatte som lokalgruppeformand i 6 år. Jeg arbejdede i mine 10 år hos Railion med opbygning af tjenester og ture for lokomotivførere i hele landet. Jeg var desuden med til at lave maskinløb. I marts 2011 kom jeg så tilbage til DSB, og for første gang siden 1986 skulle jeg prøve at være lokomotivfører, uden nogen som helst anden funktion. Her i 2016 blev jeg så valgt ind som lokalgruppegruppeformand for Tinglev depot.

Hvad har draget dig i den retning (af fagligt arbejde, red.)?

Min første store udfordring var at overbevise ældre tillidsmænd om, at vi unge (dengang i 1988) også kunne lave tjenester og ture. Jeg fik udleveret maskinløb for hele Sønderjylland, og ud fra dét skulle der så sættes lokomotivførere på fra depoterne Fredericia og Padborg. Alt foregik med en blyant og lineal. Lavede jeg en fejl, så kunne den viskes ud. Og hvis ikke måtte man begynde forfra. Min første tjenester og turplaner for Padborg tog 3 måneder af min fritid, til skræk og advarsel for min kone Lone. Men jeg var stolt, for DSB godkendte arbejdet, og selv en garvet tillidsmand fra Fredericia (Thorkild) var tavs, men ros fik jeg ikke (stilheden kunne nu godt indikere stor anerkendelse fra Thorkild, red.). Oplevelsen lærte mig, at jeg her kunne gøre en forskel både lokalt i Padborg og efterfølgende politisk på landsplan.

Jeg kan rigtig godt lide udfordringerne som tillidsmand og den dialog, som følger med. Jeg føler, at jeg altid har haft god og saglig dialog med kollegaerne, og da de først på året, pegede på mig som formand, blev jeg en smule rørt, jeg er jo trods alt ikke blandt de yngste mere.

Hvad synes du er sværest ved at være lokalgruppeformand, og er der stor forskel fra det "gamle LPA"?

Ja, det er stor forskel på områder, som f.eks. håndtering af IT. Før slog man op i en aftalehåndbog, tolkede aftalen og

gik så til ledelsen, hvor man så fandt en løsning som alle kunne leve med. Nu skal jeg huske mindst to koder bare for at åbne en computer, Og hvor skal man så begynde? Det har ikke været helt nemt, og jeg har brugt meget tid på at lære, hvordan jeg skulle håndtere IT, og hvordan jeg skulle håndtere de forskellige arbejdsopgaver inden for LPO DSB.

Hvilke opgaver giver lysten til at være lokalgruppeformand?

Dialogen med lokomotivførerne er noget, jeg sætter stor pris på. Jeg har et håb om, at DSB's ledelse, har lyst til at samarbejde, men oplever, at den lokale ledelse i Tinglev har så mange bindinger oven fra, at det nok bliver noget af en opgave! Som jeg plejer at sige: "Jeg er jo ganske ufarlig og vil blot det bedste arbejdsmiljø for både lokomotivførerne og DSB.

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

Tinglev er et dejlig depot. Selv om jeg har store organisatoriske arbejdsplaner med hjemmefra, så holder de som regel ikke. Vi er kun et lille depot, men bestemt ikke kedeligt. Jeg har to dejlige "unge hjælpere" i bestyrelsen, næstformand Jan Eichner, og kassereren Torben Due, som begge tager deres store tørn i det daglige.

Hvilke udfordringer har LPO Tinglev for indeværende?

Først på året lavede vi en trivselsundersøgelse. Lokomotivførerne svarede flittigt på undersøgelsen, som gav et godt billede af, at der i Tinglev er et godt kammeratlig samvær og professionelle forhold lokomotivførerne imellem. Der kom også lidt frem omkring samarbejde mellem de lokale ledere og lokomotivførerne, som godt kunne være bedre. Vi har haft en sommer, hvor der bl.a. er blevet talt meget om mobning. Øvelsen her går på, at alle skal føle sig velkommen i Tinglev. Alt det arbejdes der videre med i den lokale arbejdsmiljøgruppe og i LSU.

Vi har her i Tinglev også det speciale at køre grænsekørsel, hvor det tyske sprog kan være en udfordring. Jeg ser en kæmpe fordel i, at alle lokomotivførere med grænse certifikat er samlet et sted, og at vi ligger så tæt på grænsen. Der er indgået aftale mellem DSB og DB om, at lokomotivførere med certifikat til grænseoverskridende kørsel skal til Hamborg for at "køre i simulator". DB simulator har fået indbygget et specialprogram, som passer til vores Tysklands kørsel. Tilbagemeldingen fra lokomotivførerne, som har prøvet det, er meget positiv.

Og så har vi fået rotter på loftet, og en rottefænger sat på opgaven.

Hvordan ser du fremtiden for LPO DSB Tinglev?

Jeg tror og håber, at DSB kan se fordele ved små depoter, og at små depoter kan være med til at gøre en forskel. Jeg ved i hvert fald, at lokomotivførerne i Tinglev vil gøre deres bedste.

Omkring grænseoverskridende kørsel bliver der udført et stort stykke lokalt arbejde, som skal sikre, at alle føler, at det er et speciale, som skal køres på bedste vis, ikke mindst for vores kunder som ønsker en tur over grænsen mod syd. Min erfaring med grænsekørsel er, at arbejdet ved og omkring denne kørsel hører hjemme i Sønderjylland på Tinglev depot.

Det Blå Blad takker Hans for samtalen. Vi fornemmer tydeligt, at Tinglev har en rigtig god lokalgruppeformand med benene plantet solidt i jorden til gavn for kollegaerne, både i Tinglev og i LPO DSB, hvor Hans er en aktiv del af Områdegruppebestyrelsen.

Foto: Anker Terp

LPO Aarhus – studietur til Bydgoszcz, Polen

Af:
Carsten Understrup

Inden den egentlige turbeskrivelse, vil jeg gerne lige dementere en opfattelse af studieturene, som hersker blandt enkelte kolleger. Studieturene er ikke organiseret druk, og udskejelser. Turene, også den nyligt gennemført tur til Bydgoszcz, er bestemt meget organiserede, når det drejer sig om ud / hjemrejse og de daglige udflugter. Eventuelt indtag af alkoholiske drikke er til gengæld ganske ustruktureret, ja nærmest anarkistisk i sin natur.
At turene kun er for gamle togentusiaster, er også en ganske forkert måde at betragte turdeltagerne på. Indrømmet, gennemsnitsalderen på deltagerne er høj, men nu er depot Aarhus jo også et depot, med en ganske høj gennemsnitsalder, hvilket i sig selv sætter en begrænsning for hvor lav den gennemsnitlige deltager alder kan blive. Men alligevel en opfordring til yngre kolleger. Meld jer til, når der bliver inviteret til studietur. Næste tur er en gang i foråret 2018. Så der er tid til at spare op, og overtale eventuelle skeptikere på hjemmefronten. At de såkaldte togentusiaster skulle dominere blandt studietursdeltagerne, er heller ikke korrekt. Hvis man vil inddele folk i grupper, kan man sige at der er tre typer deltagere, hvor fordelingen er nogenlunde ligelig. De om jernbane og jernbanemateriel utroligt vidende, og sagkyndige, som glad og gerne deler ud af deres store viden. En gruppe med jernbane relaterede interesser, og speciel viden på helt specifikke områder, som også gerne deler denne viden med resten af selskabet. Sidst men ikke mindst, den gruppe som jeg selv tilhører, interesserede i jernbane på et meget lavt plan, men mest interesseret i hyggeligt samvær med ikke uniformerede kolleger. Nu inddelte jeg så deltagerne i typer, men det er ikke noget man lægger mærke til på turene, andet end når talen falder på jernebane. Rejseselskabet er blot en flok kolleger, som nyder hinandens selskab, uden for arbejdstid.

Turen 2016 til Bydgoszcz bød på visse udfordringer i forbindelse med at organisere rejsen, og udflugterne. Noget skyldtes kulturforskelle, men de primære hurdles var af sprogligkarakter. Da vi i Oplysningsudvalget kun kunne mønstre sprogkyndige i dansk, engelsk, og tysk, manglede vi en kyndig udi det polske sprog. Vi valgte derfor samme løsning som store trendsættende, veldrevne, moderne virksomheder gør. Vi søgte og fandt ekstern konsulent bistand. Vores fremragende eksterne konsulent var, i modsætning til majoriteten af eksterne konsulenter, ikke kun fuld af varm luft og vind frikadeller. Han var derimod af den temmelig effektive natur, hvor man omgående fik glæde af samarbejdet, hvorfor studieturen efter ansættelsen ret hurtigt faldt på plads. Om ekstern konsulent, Thomas Tjørnehøj, nogensinde fik betaling for sit arbejde ved jeg ikke. Hvis ikke skulle han da være den første eksterne konsulent, som trak snablen op af kassen uden at suge den tom.
Dette var det lange forord. Nu til det som indlægget handler om. Studietur Bydgoszcz 2016. Start mandag d. 10. oktober kl. 07:45 på Aarhus H, hvor de fleste turdeltagere var mødt op, klar til afgang. Så afsted ud i det ganske land og udland. Undervejs i Danmark steg de sidste turdeltagere ombord, vi var som jeg husker det, fuldtallige efter afgang fra Horsens. Oplysningsudvalgets stod for servering af morgenmad. Alle der kender til den tørre dåseluft i togene ved, at væske indtag er utrolig vigtig, hvorfor der da også blev udleveret, købt, og indtaget drikkevarer af forskellig art på rejsen. Udrejsen til Bydgoszcz var uden de store dramaer. Fire togskifte som foregik helt efter planen. Ingen glemt bagage eller deltagere. Dog var rejseselskabet blevet reduceret fra 21, til 20 personer under turen i Danmark. Et pas hjemme på køkkenbordet var årsagen. Ankomst til Hotel Brda Bydgoszcz kl. 22:43. Check in og, som jeg husker det, i seng for at hvile ud inden morgendagens udflugt.

Tirsdagens program var en tur til den nærliggende by Pila for at besøge Interlok, et reparationsværksted for næsten alle typer jernbanemateriel. Her kommer min manglende viden om udenlandsk jernbanemateriel til kort, hvorfor jeg blot vil skrive, at det da var et interessant værkstedsbesøg. Kunne forstå på de deltagende dampmaskineentusiaster, at der foregik en del arbejde på damptogskedler. Bl.a. en kedel som, det senere skulle vise sig, tilhørte smalspors selskabet i Bialosliwie, hvor en del af rejseselskabet tilbragte "fridagen" torsdag. Afslutningen på det officielle program foregik på restaurant No. 1 i Bydgoszcz. En fremragende middag bestående af en næsten rå bøf, som man selv stegte

færdig på en saltsten fra Himalaya. Hertil indtog vi en smule lokalt produceret øl. Pga. prisniveauet i Polen så Kassemesteren sig også i stand til at finansiere dessert. Ja, faktisk gjorde prisniveauet i Polen det svært at få brugt de personlig medbragte Zloty, hvilket Oliekanden sidenhen nød godt af. Inden vi forlod No.1 restaurant, nærmest tvang prisniveauet os til at indtage en smule mere lokal øl. Herefter var der fri leg. Så svigter hukommelsen dog en smule, men jeg må have stødt hovedet på et tidspunkt, for onsdag morgen havde jeg lidt hovedpine – og en utrolig trang til kaffe. Solidaritets museet i Gdansk, placeret på noget af området, ved det tidligere Lenin skibsværft, var målet for onsdagens udflugt. Museet huser også tidligere præsident (1990-1995), Lech Walesas kontor. Museet var og er bestemt et besøg værd, og giver et godt indblik i værftselektriker Lech Walesa og de andre værftsarbejderes kamp mod Polens daværende kommunistiske regering. Efter en omgang historie, og museums dåseluft, trængte de fleste af turdeltagere til en smule væske. Væskebalancen er en af de vigtigste bakrop, og derfor meget vigtig at vedligeholde. Heldigvis er Polen, som tidligere skrevet, et land, hvor selv almindeligge danske lønmodtagere har råd til at købe en øl på et værtshus. Efter at have prøvesmagt det lokale bryg, var det tid til en gåtur gennem Gdansk, en ganske smuk by med mange seværdigheder. Målet for gåturen var dog ikke udelukkende kultur i gængs forstand, men kulturen ved Oktoberfest på den lokale restaurant Brovarnia. Der var forudbestilt Schweinshaxe og to tønder af restaurantens eget bryg. Et ganske fornuftigt valg viste det sig, efter prøvesmagning af både gris og øl. I det hele taget var restaurant Brovarnia et godt valg, med udsøgt service udført af ualmindelig kompetent personale iført dirndl. Der var musik til maden, dog ikke tysk schlagermusik, som ville være naturligt, ej heller polsk folkemusik. Må indrømme, at jeg ikke rigtigt genkendte genren. Det var også lidt ligegyldigt med en genrebetegnelse, den kvindelige polske sangerinde fik alligevel ret hurtigt en dansk fanskare.

Foto: Jørn Bailum

Efter togturen tilbage til Bydgoszcz, ville vi som gode gæster i byen, da også lade noget af vores relative rigdom tilflyde denne. Men da alle butikker var lukkede, var vores eneste mulighed for dette, at finde et værtshus der var åbent. Således sluttede onsdagen, og startede torsdagen, for en del af rejsedeltagerne.

Torsdagen var betegnet som fridag. Her var mulighed for på egen hånd at udforske studieturs destinationen og omegn, alternativt deltage i en udflugt, der vanen tro henvendte sig til et meget jernbaneentusiastisk publikum. Arrangementet på fridagen var en tur til smalsporsbanen i Bialosliwie, arrangeret af ekstern konsulent Thomas Tjørnehøj. Det lød som, og var også, en meget interessant tur. 7,5 km køretur på en polsk smalsporsbane, med slutdestination på udturen ved et brændevinsdestilleri. Polsk landlig hygge på højt plan, hvorfor jeg, sammen med størstedelen af rejseselskabet på studieturen, valgte at deltage. Vel ankommet til Bialosliwie, var der en kort forevisning af værksted og materiel. Bl.a. så vi stemplerne til den dampmaskine, der var under renovering, hvor vi hos Interlok havde set kedlen. Efter endt rundvisning steg vi ombord i smalspors toget. Dette trykkede tilbage ned mod købmanden, hvor vi kunne foretage proviantering af både vådt og tørt. Jeg er ikke bekendt med hverken den instruks, eller det cirkulærenummer, der tillod dette. Således udrustede drog vi afsted gennem frugtplantager og majsmarker, indtil destilleriet dukkede op i det fjerne. Destilleriet viste sig at være en lille virksomhed, der kun destillerede 99 % ren alkohol, som de solgte til videre forarbejdning hos producenter af alkoholiske drikke. Der blev ikke uddelt smagsprøver på produktet, hvilket sikkert var ganske fornuftigt. Efter det forholdsvis korte besøg på destilleriet, gik det tilbage til Bialosliwie ad smalspor. På depotet i Bialosliwie blev der byttet gaver med de gæve frivillige, som havde forevist os deres fritidsbeskæftigelse. De lokale smalspors entusiaster kunne også henvise til byens bedste restaurant. Der indtog vi et fremragende aftensmåltid, hvortil der efter bedste polske tradition blev serveret vodka. Der er koldt i Polen, så for at frostsikre

blodårerne var det nødvendigt at overskride grænsen for normalt mådehold, så det var i en sådan lettere opløftet stemning, at vi i løbet af aftenen drog mod stationen i Bialosliwie for at finde et tog med retning mod Bydgoszcz. Selve togturen til Bydgoszcz foregik uden de store problemer. Der skete ikke noget, som ikke ville kunne ske for en flok 16-17 årige, en aften i byen med lidt for mange penge på lommen. Vel ankommet til Hotel Brda, hvor en tjener beredvilligt åbnede baren, var vi nogle deltagere, der beslutte endnu engang at lade vores, efter polske forhold, velstand tilflyde nattelivet.

Hjemrejsen fredag d. 14. oktober startede kl. 08:53 fra banegården i Bydgoszcz, og forløb helt planmæssigt. Stemningen fejlede intet. Den var dog, efter 4 dage med oplevelser, en smule mere afdæmpet, end udturen. Kl. 23:18 kunne de deltagere, som fortsatte helt til Aarhus, tage afsked og begynde at se frem til studieturen i 2018.

Ny lommelygte

Af:
Jan B Danielsen,
Teknologiudvalget

Teknologiudvalget har godkendt nye lommelygter til det kørende personale. Lygten (som du kan se herunder) udleveres / byttes i Servicecentrene, når den gamle lygte er defekt.

Lygten, som hedder COAST TX10, kan lyse med både hvidt, rødt, blåt og grønt lys til f.eks. signalering. Lampen er 10 cm, vejer 85 gram, inkl. batterier (3 x AAA) og kan lyse i 8 timer 15 minutter.

Sammen med lygten bliver der udleveret et hylster. Og, efter ønske, kan der udleveres et batterilåsende plasticrør til lommelygten. Dette er dog i skrivende stund endnu ikke på lager.

Foto: Jan B Danielsen

Foto: Jan B Danielsen

Nekrolog

Af:
Peter Kanstrup,
lokalgruppeformand Odense

Det var med stor sorg, at lokalgruppen i Odense modtog meddelelse om, at vores gode kollega, lokomotivfører Benny Holton, d. 24. oktober, efter længere tids sygdom, var gået bort. Benny blev kun 60 år.

Benny var ud af en arbejderfamilie, født og opvokset i Skibhuskvarteret i Odense. Efter endt skolegang kom han i 1972 i lære hos Fiat Auto. Herfra gik turen til militæret, og frem til 1981 arbejde Benny som mekaniker. Trods hans flair for godt håndværk syntes Benny det var tid at prøve noget andet. Så han fik job ved rutebilerne i Fyns Amt og d. 1. januar 1982, startede han så som lokomotivfører, eller som det hed dengang, lokomotivassistent på prøve.

De første år ved DSB kørte Benny rangermaskine. Det var en tid, han altid talte om med glæde, og det var bestemt ikke hans opfindelse, at dette arbejde blev overdraget til stationspersonalet. Nu kastede Benny i stedet sin kærlighed på MR-togene og regionaltrafikken og efter nogle år i Fredericia kom han til Odense i forbindelse med depotets spæde start i efteråret 1989.

Benny var yderst hjælpsom og vellidt på arbejdspladsen og så var han fynbo med stort F. Han mente nærmest det var faneflugt at fremføre tog "udenøs", om end han med jævne mellemrum sneg sig en tur over Lillebælt, men dog sjældent længere væk end Fredericia, og i konsekvens heraf var det Svendborgbanen der optog Benny, når han var på job.

Benny holdt af sit job som lokomotivfører, og så holdt han af at komme tidligt hjem, for Benny var nemlig morgenmand. Han yndede at sige, at han kørte i morgentur, fordi han var B-menneske. Når nogen så venligt gjorde opmærksom på, at han da vist mente A-menneske grinede Benny højlydt og bekendtgjorde, at han skam mente B-menneske, og at han med lidt held kunne nå hjem fra arbejde inden han vågnede helt op.

Benny Holton, Odense

Og så kunne Benny noget med bytninger. Han missede aldrig en mulighed for at bytte rundt på tjenesterne, eller opgaverne, på en sådan måde, at alle kunne komme før hjem, eller køre de tog, eller den tur, de var mest glade for. Her var Benny en sand mester, endda i en grad så man – hvis man en dag i fremtiden ser en person, som kunne minde om Benny – uvilkårligt vil tænke: "Det var ligegodt pokkers, selv på den yderste dag lykkedes det ham sgu' at bytte dagens opgave væk".

Benny tog livet med et smil. Han så livets lyse sider og da kræften i eftersommeren 2015 ramte ham, var han længe meget fortrøstningsfuld. Til trods for at mulighederne for helbredelse efterhånden svandt ind, insisterede han på at leve livet på sin måde uanset konsekvenserne. Og selv om Benny havde set frem til en tilværelse som pensionist i hans landlige idyl på Sydlangeland med udsigt over havet, fornemmede man aldrig, hverken bitterhed eller fortrydelse over, at det ikke blev sådan, det kom til at gå.

Vores tanker i denne svære stund går til Bennys hustru, Lykke.

Æret være Bennys minde.

Når bægeret flyder over!

Af:
Hans Lund,
lokomotivfører (K), Aarhus
Foto: Selfie (Hans Lund)

31. december 2016 bliver så min sidste sygedag som ansat ved DSB.

Jeg startede i DSB i en alder af 30 år d. 1. august 1987 som lokomotivassistent på prøve. Jeg er uddannet elektriker. Byggeriet lå stille, og jeg havde været nødt til at tage ufaglært arbejde, som chauffør i en trykkerivirksomhed i Aarhus. Det var et helvede, så jeg søgte et job som elektriker på værkstedet i Århus. Jeg fik afslag, men søgte så ind som lokomotivfører. Også her fik jeg afslag. DSB skrev, at min uddannelse ikke var adgangsgivende, jævnfør aftale med LPA.

Det ville jeg ikke acceptere, så jeg skrev til LPA. Det var dengang man skrev på skrivemaskine, med kalkerpapir, så man selv fik en kopi. Verden var mere rolig dengang. Og missionen lykkedes. Den daværende ledelse i LPA (Ulrik og Ole) revurderede adgangsbetingelserne og jeg blev indkaldt til ansættelsesprøve. Jeg skal afholde mig fra at vurdere om LPA med ansættelse af mig begik en fejl, men det var første gang, jeg fik hjælp fra fagforeningen. Jeg var rigtig glad og har i de næsten 30 år der siden er gået, bakket op omkring foreningen.

Ansættelsesprøven gik godt, og da jeg kom hjem til min daværende frue og unger, var jeg glad. Nu kunne kun en ikke bestået helbredsattest forhindre DSB i at ansætte mig, men som I alle kan regne ud, gik også det i orden. Skolen blev overstået som en leg og jeg fik kun fantastisk gode kørelærere. Stig Søndergaard, Karl Poulsen. Birger F Jensen, Flemming T Pedersen, osv. Som elektriker tænkte jeg, at det var "piece of cake". Det har så ændret sig siden.

Min første attest fik jeg 29. februar 1988. En tur til Hornslet med MR, så var jeg klar til at køre alene. De første par år kørte jeg kun med MR og mest mellem Skjern og Grenå, især sidstnævnte. Det er blevet til rigtig mange gode stunder på Grenåbanen. Man kunne også få enkelte ture til Nyborg Færge og Aalborg, forudsat at man var "sød". Vores super tjenestefordeler syntes, at jeg var sød… Så jeg døjede med den lille bog med højttalertekster. Dengang havde vi en specifik tekst til flere af de tog, som vi kørte… Gys, men det var lettere at forholde sig til: "Om få minutter ankommer vi til Fredericia. I Fredericia deles toget …". Der kunne være 5 togsæt som kørte i flere retninger, så der var nok at holde styr på. Nederst i teksten stod der: "Du bør sikre dig, at din besked blev forstået"! Øh, hvordan gør man lige det??

Tilbage i april i år overværede jeg en episode på Aarhus H, der sammen med alle de andre episoder, jeg har haft, fik mit bæger til at flyde over. En ung mand "fingerede", at han ville springe ud foran det tog, jeg skulle afløse på. Jeg fik endnu et "pjosk". Det blev mit sidste. Den dag tilbage i 1987, hvor jeg var til ansættelsessamtale og prøve, var det som om, at DSB's folk, gjorde alt for at skræmme os ansøgere. Der blev talt meget om personpåkørsler og andre uheld. Jeg synes egentlig, det var lidt underligt. I dag forstår jeg det godt.

Nu er det hele så slut for mit vedkommende. Jeg har haft rigtig mange gode år. Som kørelærer har jeg haft den glæde at være med til at uddanne mange gode kolleger. Tak for alle de gode oplevelser, som jeg trods alt har haft. Tak til LPO og DJ. Jeg har dyb respekt for det arbejde, der gøres for medlemmerne.

Jeg kunne have fortsat med at skrive. Det ved alle, der kender mig. Men nu vil jeg slutte og ønske jer alle en god fremtid. Tak for alt og undskyld forstyrrelsen.

LPO DSB Jubilæumsliste 2017

40 års jubilæum

3. april

Kim Ivan Kyhn, LPO Odense

7. juli

Per Thygesen, LPO Aalborg

24. september

Jan Truelsen, LPO København

15. oktober

Lars Larsen, Lki-gruppen

25. november

Per Larsen, LPO Nykøbing F

25 års jubilæum

1. januar

Allan Søgaard Nielsen, Lki-gruppen

Claus Andreas Pedersen, Lki-gruppen

Frank Jensen, LPO København

Lars Hansen, LPO Næstved

Stein Trosvik, LPO Helsingør

Stig Prejler, Lki-gruppen

13. januar

Søren Arnholtz Overgaard,

LPO Nykøbing F

15. januar

Anker Terp, LPO Tinglev

Bjarne Adolphsen, LPO Tinglev

Kent Larsen Jensen, LPO Odense

Knud-Aage Møgeltoft Poulsen,

LPO Tinglev

Niels Jørn Jensen, LPO København

Rune Fahnø Hansen, LPO Odense

Torben Spliid Ludvigsen, LPO Aarhus

16. marts

Ole Hjerresen, Lki-gruppen

1. april

Jesper Friis Sørensen, LPO Aarhus

1. maj

Claus Mortensen, LPO Aarhus

29. juni

Ann-Marie Houmann Christensen,

LPO Nykøbing F

1. juli

Henrik Haue, Lki-gruppen

13. juli

Flemming Erik Johannessen

18. august

Lars Kjær Storm, Lki-gruppen

1. oktober

Henrik Sand, LPO Aalborg

18. december

Gert Ove Andersen, LPO Odense

Sikkerhedskultur og sikkerhedsmatrice

Første artikel i en serie om sikkerhedsarbejdet i DSB

Af:
Ebbe Drögemüller,
LPO København
og
Søren Max Kristensen,
LPO DSB daglig ledelse

Baggrund

Det er vist ingen hemmelighed for lokomotivførerne i DSB, at der for nogle år siden blev indført en såkaldt sikkerhedsmatrice. Fra virksomhedens side var et af hovedformålene med indførelsen, at der skulle mere styr på registrering og sagsbehandling af synergisager, herunder signalforbikørsler. Sagsbehandlingen var frem til indførelsen af sikkerhedsmatricen temmelig tilfældig og ens sager blev ikke nødvendigvis behandlet på samme måde overalt i virksomheden. Derudover var der med indførelsen af sikkerhedsmatricen naturligvis også det ædle formål, at antallet af signalforbikørsler og synergisager skulle nedbringes væsentligt. I de fremlagte PowerPoint præsentationer, der dengang blev vist for bl.a. tillidsmandskredsen, var jernbanesikkerheden, efter DSB Sikkerheds udsagn, på niveau med 3. verdenslande, når man med et moderne ledelsesudtryk benchmarkede (som betyder sammenlignede) DSB op imod andre jernbaneselskaber. Det havde de fleste af os, der beskæftiger sig med sikkerhed, lidt svært ved at se det logiske i. Antallet af dræbte og tilskadekomne i den danske togtrafik var, jf. samme fremlagte PowerPoint præsentationer, på et ekstremt lavt niveau i forhold til nævnte 3. verdenslande, og flere af vores naboer i øvrigt. Mistanken fra tillidsmandskredsen var derfor logisk nok, at indberetningerne vist ikke kunne sammenlignes. Meldte alle lande det samme ind og foretog alle lokomotivførere i alle lande det samme? I Danmark rangerer lokomotivførere f.eks. en hel del og udfører flere tilknyttede opgaver til produktionen, end i de fleste lande, vi sammenligner os med. Kort sagt var der så store usikkerheder i det fremlagte datagrundlag, at kun få, kunne få det til at passe med virkeligheden.

Det eneste det lykkedes at få ændret, da sikkerhedsmatricen blev indført var, at LPO fik talt DSB fra, fremover at sende lokomotivførerens indplacering i sikkerhedsmatricen hjem til privatadressen som anbefalet brev (de såkaldte sikkerhedsbreve). DSB havde ikke selv tænkt, hvilke tanker der ville fylde hovedet på en medarbejder, når han eller hun modtog et anbefalet brev fra arbejdsgiveren. 97 % af lokomotivførerne modtog et sikkerhedsbrev, hvori der blot stod, at de gjorde et godt stykke arbejde, og de skulle være stolte over dette. DSB foreslog tilmed, at den enkelte lokomotivfører kunne bruge sin indplacering i grønt felt til at foregå som et godt eksempel for kollegerne. Hvordan det så lige skulle kunne foregå, når brevene var private, stod dog lidt uklart. At sikkerhedsbrevene – der kom som en tyv om natten og blev indført med fem års tilbagevirkende kraft – førte til en del røre i medlemskredsen, kom ikke som den store overraskelse for tillidsmandskredsen. Matricen gjorde, at kolleger, der allerede havde "sonet deres straf" og efter almindelige retsprincipper havde betalt deres "gæld", fik et ekstra Jesper Lok gok i nøden oveni.

Og helt i tråd med den daværende ledelsesfilosofi, var man til den lette løsning. Sikkerhedsarbejdet skulle man nok få styr på; det der manglede, var bare en fast hånd.

De hidtidige erfaringer med sikkerhedsmatricen

Har det så givet os en bedre sikkerhed på jernbanen? Både **ja** og **nej**.

Ja – fordi der, jf. definitionerne i sikkerhedsmatricen, er lokomotivførere, der er blevet afskediget på baggrund af et for stort antal sikkerhedshændelser. Disse lokomotivførere udgør jo ikke længere et sikkerhedsproblem, hvis man tager den korte og kolde udgave. Ræsonnementet skulle så være, at sikkerheden er forbedret for de øvrige. Hvis man bruger elementær procentregning, er det jo også korrekt. De samme lokomotivførere kunne dog være "fanget" i det gamle system, hvis man havde valgt at prioritere ens sagsbehandling. Det var jo ikke sådan, at signalforbikørsler ikke blev behandlet førhen.

Nej – fordi der desværre ikke er meget læring for organisationen i at afskedige en medarbejder. Det er blot symptombehandling og ikke noget der forbedrer eller ændrer (sikkerheds)kulturen. Resultatet af en straffende organisation er, meget naturligt, at alle, hvis overhovedet muligt, holder småfejl og skæverter for sig selv, da ærlighed kan få fatale og

ansættelsesmæssige følger for en ærekær og åbenmundet medarbejder. Det er de færreste, der ønsker at stille sig i skudlinjen, når man ved, der skydes med skarpt.

De faglige organisationer har flere gange forsøgt at drage læring ud af "en uheldig sikkerhedsadfærd" hos en medarbejder, inden det var for sent og fælden klappede. Desværre har DSB's ageren indtil nu begrænset sig til fine ord og politikker, der ikke altid fungerer ude i virkeligheden. Man har så at sige blot smidt bevismaterialet ud, ved at afskedige medarbejderen, i stedet for at bruge resurser på at undersøge de bagvedliggende årsager. Måske det havde været klogere at skabe et lærende forløb ovenpå en uheldig sikkerhedssag. Kunne det tilmed virke fremadrettet, ville det jo være en hellig gral i forhold til sikkerhedsarbejdet og sikkerhedskulturen. Nu startes der så at sige forfra hver eneste gang, der er en sikkerhedsbrist og en medarbejder der skal "retledes".

For mange år siden havde DSB et åbent system der hed MOSH systemet (Melding Om Sikkerhedsmæssig Hændelse). I dette system var der ingen sanktioner, forudsat den enkelte var ærlig og åben om fejl og hændelser. Dette selvfølgelig forudsat sikkerheden ikke bevist var blevet tilsidesat. Her handlede det om at få alle fejl og uhensigtsmæssigheder frem i lyset, så vi alle kunne lære af fejlene. Til glæde og gavn for sikkerheden i virksomheden.

Fremtiden for sikkerhedsmatricen

Der skal ikke herske nogen tvivl om at de faglige organisationer ønsker sikkerhedsmatricen hen hvor peberet gror, og det kan kun gå for langsomt. Sikkerhedsmatricen står som et uhyggeligt monument fra en tidligere ledelsesstil, som alle taler om at fjerne sig fra, men hvor intet endnu er sket. På Trafikstyrelsens årlige sikkerhedskonference tilbage i 2014, var oplægget og budskabet klart, nemlig en opfordring til alle jernbanevirksomheder til at indføre en lærende organisation. Erfaringerne fra en række udenlandske virksomheder var entydige og blev på fornemste vis italesat af internationale sikkerhedseksperter fra både flybranchen og skibsfarten. Vi, der sad som tilhørere i salen, sad kun med én undrende tanke. Hvorfor var DSB på vej i den stik modsatte retning med 180 km/t. Nu er det jo aldrig for sent at vende om og blive klogere, især ikke når man er kørt forkert og faret vild. Skulle DSB komme på den tanke at skrotte sikkerhedsmatricen og indføre en oprigtig lærende organisation i stedet, vil de faglige organisationer, som de første, klappe i vores hænder.

På det seneste har der ved flere lejligheder verseret rygter om, at matricens død, var umiddelbart forestående, men hidtil er det blevet ved snakken. Om DSB savner lyst til at aflive misfosteret, eller der ligger andre tanker til grund for den udeblevne eksekvering, er ikke til at vide, men mangler man en skarpretter, stiller de faglige organisationer gerne op udfører opgaven.

Er lokomotivførerne ansvarsløse ansatte?

Ovenstående vil alle lokomotivførere uden stor tøven, svare klart nej til. Lokomotivførere er, uden undtagelse, bevidste om deres ansvar for sikkerheden på de danske jernbaner. Alligevel må det være overvejelser i stil med ovenstående spørgsmål, der præger tankerne bag mange af de tiltag der de senere år er haglet ned over sikkerhedsoperatører i DSB. Væk er tilliden til medarbejderne og troen på, at en selvstændig tænkende ansat kan udføre et stykke arbejde, uden det skal dokumenteres og beskrives i kilovis af dokumenter og rapporter.

I en verden som bevæger sig stadig hurtigere, og med en administration der skifter ud i medarbejderstaben oftere end iPad'en kræver opdatering, er det stadig vanskeligere at finde en faglig stærk og vidende modpart i sikkerhedsarbejdet, i hvert fald på ledelsesniveau. Her er erfaring og viden ikke i høj kurs, og det er derfor ofte de menige medarbejdere, der sidder inde med den faktuelle viden og overblikket over, hvor de reelle risici i virksomheden befinder sig. Det siger sig selv, at det ikke er holdbart i længden.

Det er LPO's opfattelse, at der fortsat bruges alt for mange resurser på "banale" sikkerhedsfejl og synergisager. Sager som hverken er specielt sikkerhedskritiske eller fører særlig meget læring med sig. Drop det nu og lad os i stedet fokusere på at udvikle en lærende organisation og bedre sikkerhedskultur. Det er både indlysende og nødvendigt – og kræver i første omgang kun ét eneste tiltag. Sikkerhedsmatricen skal væk, ellers får man aldrig den enkelte lokomotivfører til at spille med.

Opslagstavlen

Lokalgruppegeneralforsamlinger 2017

Aalborg

LPO-DSB lokalgruppe Aalborg/Frederikshavn afholder ordinær generalforsamling **onsdag d. 18. januar 2017 kl. 13 i Håndværkernes Hus, Kattesundet, Aalborg.** Efterfølgende er bestyrelsen vært ved spisning på Duus Vinkælder kl. 19, hvor pensionerede kolleger er velkomne. Tilmelding til spisning foretages på de ophængte lister, for pensionisters vedkommende ved tilmelding til kassereren på telefon 2468 7571.

Fredericia

LPO DSB Fredericia afholder i henhold til vedtægterne ordinær generalforsamling **tirsdag den 17. januar 2017 kl. 13:00.**
Vi holder vores generalforsamling i mødelokalerne hos **3F, Venusvej 32, 7000 Fredericia.**
Dagsorden for generalforsamlingen vil blive hængt op lokalt, ligesom der vil blive hængt en tilmeldingsliste op. LPO vil til generalforsamlingen være vært for lidt godt til ganen, derfor er tilmelding til spisning efterfølgende nødvendig.
Pensionister er meget velkomne til at deltage i den efterfølgende spisning og bedes tilmelde sig til maryha@dsb.dk

Aarhus

LPO/DSB lokalgruppen Aarhus afholder ordinær generalforsamling, **torsdag den. 19. januar 2017 klokken 13.00 i DSB kantinen Sonnesgade 21.**
Efter generalforsamlingen, vil der være spisning, som er planlagt til kl. 18:00
Til spisning, husk og tilmeld jer på stuen.
Pensionister er meget velkommen, på denne dag og kan tilmeldes på telefon: 24687751

Helsingør

LPO-DSB lokalgruppe Helsingør afholder ordinær generalforsamling. **tirsdag d. 07-02-2017 kl.14:00** i Helsingørs kongelig privilegerede Skydeselskabs Selskabslokaler:
Stengade 46 3000 Helsingør.
Dagsorden iflg. Vedtægter.
Der vil være spisning efter generalforsamlingen ca.kl.18:00
Tilmelding til spisning vil foregå via ophængt liste på depotet eller mail. hamba@dsb.dk

Esbjerg

LPO DSB Lokalgruppe Esbjerg afholder ordinær generalforsamling **tirsdag den 31. januar 2017 kl. 14:00** på adressen:
Søndre Skadsvej 7
6705 Esbjerg Ø
Dagsorden ifølge gruppens vedtægter.
Forslag vedrørende vedtægter skal være bestyrelsen i hænde senest søndag den 18. december 2016.
Øvrige forslag skal være bestyrelsen i hænde senest tirsdag den 17. januar 2017.
Efter generalforsamlingen er der fælles spisning.
Lokomotivfører pensionister er vanen tro meget velkomne til at deltage, også i den efterfølgende spisning.
Tilmeldingsliste vedrørende spisning og transport bliver fremlagt i briefing rummet, Jernbanegade 37 i Esbjerg.
Sidste tilmelding til fællesspisningen er tirsdag den 24. januar 2017.
Menuen bliver offentliggjort i løbet af december 2016.

Kalundborg

LPO DSB Lokalgruppe Kalundborg afholder ordinær generalforsamling den **25. januar 2017 på restaurant "Den tykke kok" (på Kalundborg station) fra kl. 14.00 til kl. ca. 17.30.**
Efter generalforsamlingen vil der være spisning kl. 18.00, hvor også pensionerede medlemmer er meget velkomne til at deltage.
Indkaldelse med dagsorden og tilmeldingsliste til spisning vil blive offentliggjort på tjenestestedet, samt på mail til de lokale medlemmer, senest midt i december.
Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være bestyrelsen i hænde senest onsdag d. 11. januar kl. 12.00.
Tilmelding til spisningen er nødvendig, og kan ske enten ved at skrive sig på listen ophængt på LPO´s tavle i opholdsstuen, eller ved henvendelse til kasserer, Lars, på tlf. 24687581. Tilmelding skal ske senest d. 16. januar.

Opslagstavlen

Lokalgruppegeneralforsamlinger 2017

Korsør

LPO DSB, Lokalgruppe Korsør afholder generalforsamling onsdag den **8. februar 2017 kl. 18.00 på Rugvænget 27 Vemmelev.**
Dagsorden iflg. Lovene.
Forslag skal være formanden i hænde 7 dage før generalforsamlingen.
Der vil blive serveret et let traktement.
Tilmelding senest den 3. februar 2017

Nykøbing F.

LPO lokalgruppe Nykøbing Falster afholder generalforsamling **Lørdag d. 28. januar kl. 10:00 i hjemmeværnets lokaler ved kommandoposten.**

Næstved

LPO-DSB Lokalgruppen Næstved afholder ordinær generalforsamling **fredag den 27. januar 2017 kl. 14.00 i Metalhuset på Åderupvej 12 i Næstved.** Dagsorden ifølge vedtægterne. Tilmeldingsliste til spisningen bagefter, ophænges på tavlen ved siden af kontoret.

København

Lokalgruppe København afholder ordinær generalforsamling **Torsdag den 26. januar 2017 kl. 15.00 i Valby Kulturhus (indgang fra Toftegård pl.)**
Tilmelding til spisning efter generalforsamlingen via liste på depotet eller på mail ebdro@dsb.dk
Forslag til vedtægtsændringer skal være bestyrelsen i hænde senest den 1. januar 2017
Øvrige forslag skal være bestyrelsen i hænde senest den 16. januar 2017, klokken 09.00

Odense

LPO DSB, lokalgruppe Odense afholder ordinær generalforsamling **tirsdag d. 24. januar 2017 kl. 13.30 i Hjallese Forsamlingshus, Hjallesegade 31, Odense S.**

Pensionister er meget velkomne

LKI gruppen

LPO Lki gruppen afholder ordinær generalforsamling **torsdag d. 23. januar 2017 kl. 15.45 på Hotel Plaza, Øster Stationsvej 24, 5000 Odense.**
Dagsorden ifølge vedtægterne.
Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være gruppeformanden i hænde senest 3 uger før generalforsamlingen.
Efter generalforsamlingen vil der traditionen tro blive afholdt fælles spisning, tilmelding er derfor nødvendig, senest mandag den 16. januar 2017 på mail: evo@dsb.dk

Struer

LPO - DSB Lokalgruppe Struer afholder ordinær generalforsamling **fredag den 20 januar 2017, kl. 13,30.**
KFUM/KFUK's lokaler, Ringgade 68 Struer
Dagsorden ifølge vedtægterne.
Med efterfølgende spisning kl. 18. Pris 100 Kr.
Pensionister er velkomne, tilmelding på
2468 7604 eller 2468 7661
Tilmeldingslisten
til spisning ophænges på tjenestestedet.

Tinglev

Generalforsamling for Tinglev depot.
Torsdag den 2 feb. 2017 kl. 14.00 Tinglevhus.
Dagsorden og indkaldelse bliver bekendt gjort ved opslag på depotet i Tinglev.

Lokalnyt

Af:

Lars Rolving Jensen

Aalborg

28. september blev der afholdt gokartmesterskab på banen i Mou. Her viste det sig, at Daniel Kirk besad evner udi at køre stærkt, i hvert fald vandt han foran Peter Nielsen og Anne Møller Johansen (og alle vi andre, selvfølgelig). Tak for et storartet arrangement til René Geertsen og Henrik K. Jensen.

Turvalget er overstået, og turene blev fyldt op på nær 2 pladser. Vi går et spændende år i møde, hvor vi forsøger at være med til at få alle detaljer på plads, så overdragelsen til NJ i august bliver så smertefri som muligt.

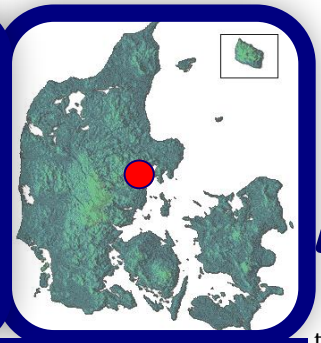
Vi har været igennem en større spormodernisering i Aalborg. Spor 3 og 4 er blevet fornyet, spor 0 har fået en ny sporstopper og endelig er sporene 20 og 21, de gamle godsspor, blevet totalt fornyet. Vi står foran en udvidelse af skinnebåren godstransport i Aalborg, hvilket vi hilser velkomment.

Starten af november bød på en del tæsk til DSB i dagspressen. Her tænkes naturligvis på havarikommissionens rapporter, som DSB angiveligt skulle have haft indflydelse på. Det får mig til, endnu engang, at opfordre alle til at passe godt på sig selv, og at sørge for at være opdateret på alt, hvad der forventes af os i vores daglige gerning. Skidt har det med at falde nedad, og vi skal sørge for at vores rygge er frie i tilfælde af en hændelse.

Det var alt for nu. Husk generalforsamlingen 3. onsdag i januar 2017 (se annoncen andet sted i denne publikation).

Alle ønskes en fredfyldt jul og et godt og lykkebringende nytår,

også de som skal sørge for at hjulene ruller i højtiden.



Af:

Lars K Andersen

Aarhus

Efteråret er over os og julen står lige for døren. Julebio i DSB – syng på DSB'sk. Jeg kom sådan til at tænke på børnesangen "Hjulene på bussen (toget) drejer rundt, rundt, rundt". Julegaver bliver det også til fra DSB i år. Ikke et øje er tørt. MTA resultat er kommet, og hvad viser det så. Ja, et er sikkert. Man skal nok få drejet resultatet, så det ikke ser så skidt ud. Selv om svarprocenten i Aarhus var noget skuffende.

Jubilæum

Sten Rasmussen, Per T. Nielsen, Michael Mondrup Madsen og Erik Kræmer har haft 25 års jubilæum ved DSB. Stort tillykke til dem.

Afsked

Hans Lund forlader DSB ved udgangen af 2016. Hans havde fået nok af diverse påkørsler og en enkel MR, han væltede med tilbage i 90'erne. Hans var i mange år en del af LPO (LPA) bestyrelsen i Aarhus, hvor han lavede et stort arbejde.

Lokalnyt

Hans var, og er, altid en, der er meget opmærksom på andres velbefindende. Han vil blive savnet på stuen med hans gemytlige drilleri. Med håbet om, at han får et godt otium (læs i øvrigt Hans Lunds sortie andet steds i dette blad).

Turvalg

Turvalget er vel overstået og hele 75 % fik deres første ønske opfyldt. Og så fik Aarhus depot hele 24 mand mere i tur end i K16. Årsagen var, at vi havde mistet nærbanekørslen (Grenå – Odder), og man derfor havde flyttet kørsel fra Øst / Syd mod Aarhus. Mange af de forholdsvis nye kollegaer, som ønsker at køre i tur, havde nu muligheden. Om det så var os i turgruppen, der havde lavet nogle dårlige ture, vides ikke helt, men resultatet af turvalget blev, at der var 6 ture, som manglede at blive besat.

Til dette turvalg havde vi lavet en ny type tur, som var bygget op om fri weekender, der bestod af 3 fridage. Denne tur følger vi med spænding, da den har flere nattjenester end depotets øvrige ture. Turen lukkede forholdsvis tidlig på turvalgslisten.

Studietur

Studieturen til Polen er vel overstået og de 21 deltagere fik en stor oplevelse. Turen er beskrevet i et selvstændigt indlæg i dette blad.

Generalforsamling 19. januar 2017

Lige en gentagelse fra sidst blad! Er det for tidlig at minde folk om denne dato? Nej vel, og man kan faktisk søge fri i Ferieplan. I 2017 afholdes generalforsamlingen som noget nyt i JIF's lokaler, lige ved siden af Fitnesscentret. Kom nu frisk alle sammen og vis at vi står sammen, f.eks. om DSB's dårlige tilbud af parkerings faciliteter. Tur dage der er strammet for meget op, manglende opbakning til kørelærerne, osv.

Til slut vil jeg sige tak herfra og ønske alle en god jul og godt nytår. Som forrige år giver LPO Aarhus mad og sodavand til dem, der er på arbejde juleaften og nytårsaften. Se opslag på stuen om, hvilke ture som modtager madpakker.

Foto: Anonym, kendt af redaktionen

Lokalnyt

Af:

Per B Baden

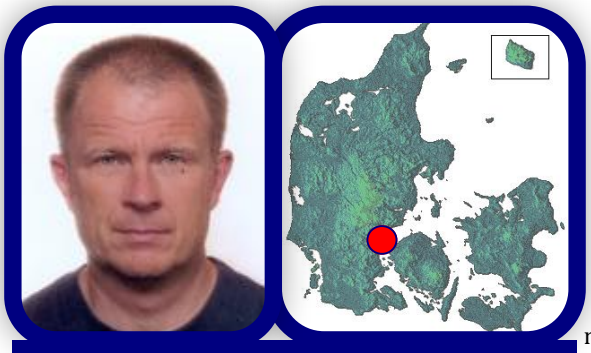
Esbjerg

Siden sidst er der sket rigtig meget med elektrificeringen af strækning 29, Lunderskov – Esbjerg. Det ser ud til at gå rimeligt stærkt i øjeblikket, selv om der meldes om diverse forsinkelser. Men hvad gør et halvt år fra eller til med de forsinkelser der allerede er?

Det bliver spændende at se om Banedanmark vil lave sporskiftet mellem spor 8 og 9 inden elektrificeringen når til Esbjerg. Det er lovet, men det kan være svært at bevare optimismen i den retning, for det har jo været lovet i flere år nu.

I skrivende stund begynder de første forberedelser til generalforsamlingen 2017. Vi vil denne gang forsøge med en kørselsordning, så det bliver nemmere, at komme til Skads. Kørelejlighed kan ønskes / tilbydes på tilmeldingslisten til spisningen, der bliver hængt op i briefingrum.

Vi vil på det kraftigste anbefale alle, der har mulighed for det, at deltage, da vi har nogle fantastiske rammer hos Peter. Alle der har deltaget, har været glade for forholdene.



Af:

Ole Bang

Fredericia

Turgruppen

I uge 37 var vi samlet på Knudshoved for at lave turene til K17, hvilket efter turgruppens egen opfattelse gik rigtig godt. Helt skidt kan det i hvert fald ikke have været, for ved turvalget blev alle ture besat. Der har dog været enkelte, som har ytret deres utilfredshed, nogle mere sagligt end andre. Er man ikke tilfreds med turgruppens prioriteringer, så har man altid mulighed for at komme med konstruktive forslag eller selv stille op som turgrupperepræsentant. Det er dog den nuværende turgruppes mantra, at vi laver ture til alle.

Medlemsmøde

I midten af september var der indkaldt til medlemsmøde i Teknikgården. Ca. 20 medlemmer mødte op til en snak om de arbejdsrelaterede ting, som fylder i hverdagen. Der var en god debat, hvor vi fik vendt og fandt svar på det meste. K 17 blev også vendt på mødet.

Jeg vil her gerne opfordre til, at man deltager på medlemsmøder og på generalforsamlingen. Har man kritik af lokalgruppens eller LPO's indsats, så bliver man nødt til at møde op, så vi kan få en snak om tingene. Det er altså en del af jobbet som lokomotivfører, at man kan sige til og fra og stå ved sin mening.

Besøg

Vi har også været så heldige, at vi på depotet har haft besøg af vores direktør Anette Haugaard. Om Anette fik noget ud af besøget, ved jeg ikke, for jeg har ikke hørt om ret mange, som talte med hende. Om Anette, på hendes besøgsrunde på depoterne, er blevet bekymret over, om lokomotivførerne har den fornødne viden omkring certifikat- og licensreg-

Lokalnyt

ler, indmelding af sikkerhedsmæssige hændelser og regler vedr. infrastrukturkendskab, ved jeg heller ikke. Men det er tankevækkende, at gruppelederne i forbindelse med Trafik- og Byggestyrelsens besøg kort tid efter, på forhånd havde headhuntet nogle lokomotivførere til at svare på disse spørgsmål. Om det er fordi DSB ikke selv kender svarene og derfor heller ikke tror, at medarbejderne kender dem, er ikke til at vide. Men måske er det emner, som skal vendes på Sikkerhedskulturdagen.

Nye kollegaer nye kørelærer

Det er næsten 8 år siden, at der sidst blev ansat nye lokomotivførere til Fredericia depot. Så det er dejligt, at vi nu kan se frem til at få hele 25 nye i løbet af 2017. Det er mange nye kollegaer, som vi skal have til at fungere på depotet, en opgave som vi alle skal være med til at løfte. I den forbindelse, skal der i øvrigt også ansættes 4 nye kørelærere.

Personalia

Vi har siden sidst sagt farvel til en del kollegaer. Frank Hedensted, Erhard Jørgensen og Knud Erik Fevre er alle gået på pension. Michael W. Hansen, Jens Peter Poulsen og Ulrik K. Sørensen har fået nyt job. Tak til alle for jeres opbakning og held og lykke med jeres fremtidige tilværelse.

Familiedag – af: Elo Møller

Fredericia Depot og værkstedet inviterede d. 24. september til familiedag. Tilmeldte kolleger mødte op på banegården med deres familie, hvor gruppelederne holdt klar med et IC3 tog. På turen fra banegården til P-risten havde børnene mulighed for at komme ud i førerrummet, og se hvordan man kører tog. Herefter var der rundvisning på værkstedet og i de parkerede tog på området. Der blev bl.a. startet en MZ maskine op, men ifølge flere af de mindste deltagere, så larmede den alt for meget. Inde på værkstedet var der mulighed for at se toget fra oven, hvilket var en stor oplevelse. Det er der ikke så mange, der har prøvet.

Foto: Elo Møller

Der var selvfølgelig også sørget for, at man kunne få en pølse eller to, samt kaffe, sodavand og kage.

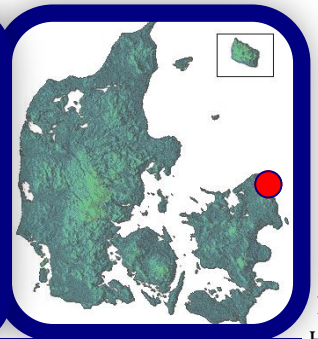
Efter et par timers ophold i P-risten, var der afgang til banegården. Her var der en overraskelse til børnene i form af slikpose, malebog og farveblyanter.

For at få det hele med, så var der også mulighed for at komme en tur op i kommandoposten.

Alt i alt en rigtig hyggelig og spændende dag, og et arrangement som vi forventer at gentage.

Stor tak til jer som gjorde arrangementet til en rigtig god oplevelse.

Lokalnyt



Af:

Hans Morten B Andersen

Helsingør

Så har Lokalgruppe Helsingør eksisteret i et år, efter vi er kommet tilbage under DSB's vinger igen. Man kan derfor blive lidt overrasket, når man møder kollegaer, som siger de har været ovre og hjælpe os i DSB Øresund, selv om DSB Øresund har været lukket i snart et år. Endvidere hører man… Er der også et depot i Helsingør?? Og her kan vi oplyse, at Helsingør Depot har eksisteret i over 100 år… Så er den vist på plads.

LKF-K og LKF Helsingør

Endnu værre er det når uddannelsesafdelingen også glemmer os. Det var, hvad der skete med vores LKF-K, som ikke fik den efteruddannelse, som var påkrævet for at have elever med. Efter LPO Helsingør flere gange havde gjort opmærksom på dette problem, er kørelærerne blevet sendt afsted på kursus.

Så fik LKF K fik at vide, at man skulle starte med overgangsuddannelsen i april måned 2017. Det var jo gode nyheder. Så kunne man da se lys for enden af tunnelen. Men glæden varede kort. Indkaldelserne nåede ikke at blive sendt ud, før det var udsat til 2018. Udsættelsen gælder ikke bare LKF K, men alle LKF i Helsingør, på nær én, som er i gang nu. Det bliver da rigtig sjovt, når alt lokalt lokomotivpersonale skal på efteruddannelse samme år. Der må og skal findes en løsning på dette.

Lad mig slutte afsnittet med noget positivt. Første lokale ERFA møde for LKF K blev afholdt d. 28. november, hvor mange interessante emner blev vendt.

Foto: Hans Morten B. Andersen

Risteperroner og lys

Risteperroner er udskudt til efter det store sporarbejde i 2017. Sådan går det jo, når man aflyser de møder, som var planlagt i forbindelse med dette projekt. Lokalgruppen er meget utilfreds med udsættelsen, da arbejdet var lovet færdig i 2016.

Lysprojektet ved vores sporskifter i pakhussporene ligger også stille, efter første forsøg blev kasseret. Her var gruppeleder, arbejdsmiljørepræsentant og LPO helt enig, så "lysfolkene" måtte erkende, at det var en ommer….

Mus samtaler

Disse samtaler er så småt kommet i gang igen, så det er da positivt.

K17 og turvalg

Turvalget er overstået i Helsingør. Alle ture blev besat. Helt som forudset var der kun én som havde reserven som første

Lokalnyt

ønske, hvilket ikke som nogen overraskelse med de arbejdsforhold, man byder reserven i DSB. Reservens vilkår er noget, man skal tage meget seriøst. Hvis ikke de forbedres, vil mange af firmaets gode unge mennesker stille og roligt forsvinde. Til gengæld tror LPO Helsingør ikke der skal så meget til, for at gøre det bedre.

Nye tiltag i forbindelse med K17 – rammereserve, færre nattjenester, flere morgentjenester – skulle gerne gøre, at personalet bliver mere tilfredse end tilfældet var i K16. Turudvalget har også gjort, hvad de kunne, for at sætte nogle gode ture sammen. De har nu engang kun de tjenester, der er, og det må de jo så få det bedste ud af.

Tjenestefordelingen gør også, hvad de kan. Der er mange ting at tage hensyn til. Og når man også er underbemandet på depotet, så bliver det rigtig svært at tilgodese alle. Lokalgruppen tror dog det lysner i 2017.

Ferievalg, julegløgg og julefrokost

Når dette blad udkommer, er der både afholdt LPO julefrokost på LO skolen og sommerferievalget er overstået i Helsingør. I forbindelse med ferievalget havde vi vores julegløggdag på depotet. Mere om dette i næste nummer af Det Blå Blad.

Faneskab

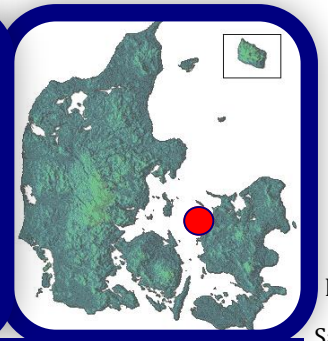
Faneskabet har fundet sin plads i Helsingør, flot ser det ud når man kommer ind.

Ny kollega på Helsingør depot

Den 1. december flyttes Bo Laursen til Helsingør. Han har været "udlånt" til København i 8 år, så mange af jer kender Bo allerede. Fra LPO Helsingør skal der lyde en stor velkomst til Bo. Tag godt imod ham.

Husk LPO Helsingør holder generalforsamling d. 7. februar 2017 KL.14.00

Lokalgruppe Helsingør ønsker alle en god jul og godt nytår



Af:

Maiken Tomlinson

Kalundborg.

Lokalt

For første gang i flere år, har vi på Kalundborg depot haft vores "egen" julefrokost. Vores gode kollega, Claus Thaarup, har lagt mange kræfter i projektet for at få julefrokosten "tilbage" til Kalundborg.

Så lørdag den 5. november mødtes 20 kollegaer fra "Team Kalundborg" på Knudshoved Kursuscenter, hvor vi afholdt holdkonkurrencer i billard og dart om eftermiddagen. Til aftensmad var der disket op med den helt store julebuffet, og hvad dertil hører, og efterfølgende var der dans, spil, snak og hygge i "Vognporten" til langt ud på natten.

Det geniale ved Claus´ plan var at planlægge julefrokost med overnatning, således ingen kærester/ ægtefæller, eller andre stakler, skulle ud at køre midt om natten for at hente os. Til gengæld mødtes vi alle mere eller mindre udhvilede til en veludrustet morgenbuffet om søndagen, og kunne så drage hjemad, som det nu passede bedst.

Tusind tak til Claus for et supergodt arrangement – vi ser allerede nu frem til næste års julefrokost!

MG…

Lokalnyt

Endelig er vi blevet hørt (og ikke mindst taget alvorligt), hvad angår de kolde førerrum på MG. Desværre er løsningen bare langtfra god nok!

De installerede varmeblæsere larmer mere end de varmer, hvilket godt nok er medvirkende til at fjerne fokus fra al anden "generende støj" i førerrummet, såsom træk fra døren, kørelærerstolens raslen, brummer, ATC-lyde og fejlalarmer, men også kan gøre en lettere bims i bøtten, hvis man har den kørende i mere end 2-5 min. Men i det mindste støjer de lige meget, uanset om de står i stilling "I" eller "II"! Og netop det faktum, at de på det nærmeste kan overdøve brummeren (som i forvejen ikke er særlig høj på de fleste MG), ATC-lydende og alarmerne for fejl på togsættet har allerede, med rette, vakt bekymring hos flere af kollegaerne.

Det er derfor glædeligt, at man har meldt ud, at varmeblæserne kun er installeret i tilfælde af, at det "rigtige" klimaanlæg ikke kan følge med. At vi stadig skal melde fejl på togsættet, når der er fejl på klimaanlægget (HUSK DET!), samt at varmeblæserne bliver taget ud igen om ½ år. Om det så er for at give plads til de blæsere, der skal køle førerrummene ned til næste sommer, og som man fik med i mængderabatten hos Harald Nyborg, vides endnu ikke!

Vi er for nyligt blevet informeret om, at såfremt en powerpack lægges ud eller går i tomgang i mere end 48 timer, skal bremsen på tilhørende drivaksel suspenderes (fra værkstedets side). Dette har medført, at en masse togsæt på det seneste har kørt med både nedsat trækkraft, lavere bremseprocent og som en følge heraf, til manges frustration, også uden hastighedsautomatik. På den baggrund er det jo meget godt, at aksel 5 nu har fået lov at bremse med igen. Om ikke andet er dét da i det mindste en lille sejr for MG´en!

Turseminar og turvalg.

I år skulle vi for første gang planlægge turene som en turgruppe, i modsætning til de forgangne år, hvor vi har haft fire turrepræsentanter, der planlagde hver sin tur.

Turgruppen består af Jimmi, Jan Klausen og undertegnede, hvoraf både Jimmi og Jan er garvede turplanlæggere. De 4 ture blev planlagt i fællesskab, og endte med at blive (synes vi selv) ganske gode.

Turvalget valgte vi igen i år at holde som et lukket valg, og det gik faktisk rigtig godt. Kun 5 personer fik ikke deres 1. ønske opfyldt, og indtil flere havde reserven som første prioritet, hvilket vi ser som et stort skulderklap til vores tjenestefordeler, som i dén grad har formået at få løftet stemningen i reserven.

Fødselsdage og jubilæer.

D. 1. november: Jan S. Larsen, 30 års jubilæum.

D. 13. november: Flemming C. Jensen, 60 års fødselsdag.

D. 14. november: Lars V. B. Kristensen, 50 års fødselsdag (denne gang skulle den være god nok).

Et stort tillykke herfra til jer alle 3!

Og så en rettelse… Tidligere på året fik jeg gjort Lars V. B. K. 50 år gammel lidt for tidligt, men i det seneste Blå Blad "overgik" jeg dog mig selv, ved at gøre Jan S. Larsen 5 år ældre end tilfældet var: Jan fyldte 60 år d. 5. september, og ikke 65 år, som jeg desværre fik skrevet i bladet. *Undskyld, Jan (endnu en gang)!*

Datoer i nærmeste fremtid.

Onsdag d. 18. januar 2017: Sommerferievalg

Onsdag d. 25. januar 2017: Ordinær generalforsamling for LPO Kalundborg.

LPO Kalundborg ønsker alle en rigtig god jul, og et godt nytår!

Lokalnyt

Af:

Ebbe Drögemüller

København

Nye kaffemaskiner

Så kom den dag endelig, hvor et stort ønske blev opfyldt for lokomotivførerne i København, nemlig dagen for udskiftningen af vores gamle og udtjente kaffemaskiner, til nogle nye og forhåbentlig mere driftsstabile maskiner. Læseren har på denne plads kunnet følge føljetonen igennem snart lang tid. Med indtoget af de nye maskiner håber lokalgruppen, at dette emne ikke er noget, vi skal beskæftige os med i lang tid fremover. Et sidste øf skal dog lyde, inden vi lægger endeligt låg på kaffedåsen. De nye maskiner er jo ikke vedligeholdelsesfrie, ligesom vi også allerede har erfaret, at de heller ikke fungerer specielt godt uden kaffebønner! Da der ikke længere er andre end ISS, der kan servicere maskinerne, skal denne opgave prioriteres højere end tidligere, hvor flere lokomotivførere kunne træde til og lave "nødservice" på maskinerne. Ellers kan det ikke afvises, at føljetonen genoptages.

Hvem stjæler?

Lokomotivførerne i København modtog, i lighed med andre lokomotivførere i DSB, en mail fra souschefen i vores del af butikken. Mailen omhandlede i korte træk, at der forsvandt varer for en værdi af 120.000 kr. fra togene pr. måned! Det skulle dreje sig om de såkaldte 1. klasses varer (nødder, chokolade, vand og kaffe mm.). At souschefen er skydeskive for vores indlæg skyldes alene, at det i mailen ikke er til at se, hvem mailen oprindelig er sendt fra. Lokalgruppen har mere end svært ved at se, hvorfor lokomotivførerne skal blandes ind i denne debat, da lokomotivførerne ikke har meget at gøre med catering, passagerservice i toget eller øvrig håndtering af ovennævnte varer. Til høflig oplysning for dem som ikke er klar over det, sidder lokomotivføreren for det meste i førerrummet og er den, der **kører** toget. Hvis lokomotivføreren er heldig, kommer der en venlig togfører med en kop kaffe og på en god dag også et rundstykke. Varer som vores driftschef Rolf Møller Pedersen, vist nok også betaler en pæn sum penge for i forvejen? Desværre er dette medarbejdergode kun noget der eksisterer, når der køres IC og Lyn tog. I regionaltogs driften hører det vist til sjældenhederne, at medarbejdergoder i den stil forekommer. Derfor kan lokalgruppen kun tolke det udsendte som, at nogen har en ide om, at lokomotivførerne stjæler varerne fra 1. klasse! Vi har i lokalgruppen intet kendskab til nogen sager af denne art, hvorfor vi stiller os noget undrende overfor fremgangsmåden. Nu sætter man så lås på alt, og når så det viser sig at svindet mindskes, så har vi jo svaret på, hvem der stjal. Det må jo så være dem, der ikke har nøgler til varerne? At DSB ikke har styr på deres logistik i forhold til servicekonceptet og DSB 1., skal vel ikke gå ud over lokomotivpersonalet? At virksomheden er så naiv, at man sender et tog afsted med varerne frit tilgængelig for alle kunder, 1. klasses billet eller ej, uden styr på og uden opsyn med, hvem der har adgang til hvad og hvor meget, kan jo undre. Og så alligevel ikke!

Lokalgruppen i København har, af et medlem, modtaget dette flotte juleklip som nu stolt pryder lokalgruppekontoret.

En anden gang ser lokalgruppen gerne der fremlægges dokumentation, inden man sender spredehagl, læs mail, i lokomotivførernes retning. Det eneste positive der er at se i historien er, at det nu er

Lokalnyt

meldt klart ud til alle, at tjenestegørende lokomotivførere nu må tage kaffe, rundstykke og personalevand. Så det forventer lokalgruppen selvfølgelig der ikke bliver problemer med fremover, citat: "På IC & Lyn tog må du som tjenestegørende TGF1, TGF3 samt LKF på det pågældende tog tage 1 stk. rundstykke med ost, smør og marmelade, kaffe samt 1 stk. personale vand (Denise)", citat slut.

Medarbejderarrangementer

De årlige medarbejderarrangementer er, når bladet læses, alle afholdt. På grund af den anspændte personalesituation stod de lokale gruppeledere alene for planlægningen og ideer til arrangementer. Det blev dog de gamle heste, der blev trukket frem igen. Besøg på Tøjhusmuseet, Politigården og bowlingarrangementer var mulighederne. At der var tale om gengangere afholdt dog ikke mange lokomotivførere fra at deltage og lokalgruppens indtryk er, at alle arrangementer forløb med højt humør og god stemning. I forhold til de seneste par år, var der vist også slækket lidt på spændetrøjen i forhold til den tildelte økonomi. Lokalgruppen vil gerne takke de lokale ledere for deres arbejde med at arrangere og afholde medarbejderarrangementerne. Vi håber, at alle kan se, at arrangementerne har stor betydning for arbejdsglæden og sammenholdet på arbejdspladsen. Lokalskribenten deltog selv i et bowlingarrangement. Resultatet mine bestræbelser skal læseren spares for, men det kan konstateres, at der blev fundet en suveræn vinder denne dag. Tillykke til Christina M. R. F. Johnson. Hun tog titlen med et forspring på knap 200 point til nærmeste kollega! Flot gået, man må sige hun havde styr på kuglerne og ikke mindst keglerne. Det var vist ikke første gang, hun havde sådan nogle bowlingkugler i hånden.

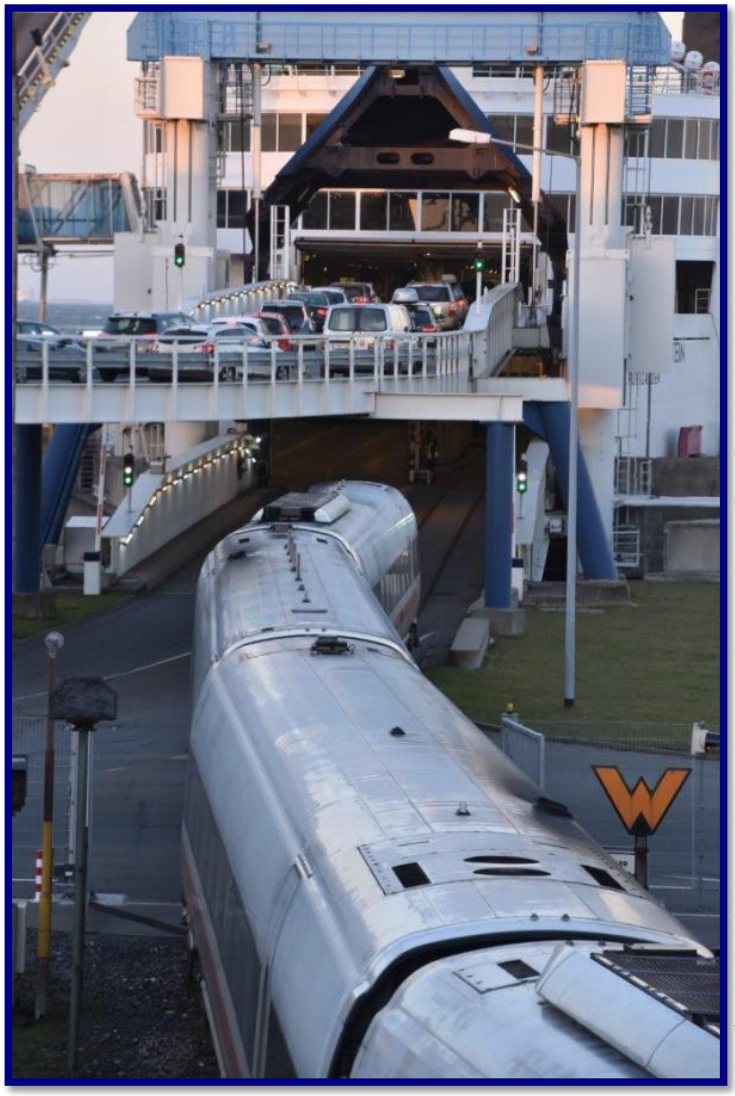


Foto: Jan Lundstrøm

Turvalg K17

Turvalget i København blev afviklet i starten af oktober og som sædvanlig var der spænding om udfaldet. Efter integrationen af det tidligere DSB Øresund, var der til dette turvalg åbnet op for, at alle kunne søge de forskellige reserverammeture, da det ikke gav mening at holde TTJ LKF (sverigesuddannede tidl., JTF, Säo) i selvstændige reserverammeture. Efter søgningen til turvalget at dømme, var dette noget der blev taget godt imod. Ligeledes blev der til turvalget forsøgt med en løsning, som tilgodeså de kolleger der stod højt på anciennitetslisten og samtidig havde høj levealder. Ved 1. ønske af "gammelmandsturen" fraskrev de pågældende sig ved tidligere turvalg, muligheden for at komme i seniorturen efter levealder, da denne skulle søges som 1. ønske for at komme i betragtning. Dette uanset om de kom i "gammelmandsturen" eller ej. Dette var ikke helt fair over for den enkelte. Tursætningen gik nogenlunde problemfrit i forhold til dette og metoden ser ud til at kunne genbruges til kom-

Lokalnyt

mende turvalg. Alt i alt er det lokalgruppens opfattelse, at turvalget forløb tilfredsstillende for langt de fleste. Til turvalget var der næsten sædvanen tro, ledige pladser i enkelte ture. Ved det ekstra turvalg for reserven var der 3 lkf der fandt sig en turplads. Ved køreplansskiftet sendes den sædvanlige mail ud om fastholdelse af foranstående turønsker. Det er herefter op til den enkelte at vurdere om fremsatte, men ikke imødekomne turønsker, skal fastholdes. Det forventes at første turrokade udføres primo februar 2017

Sommerferievalg 2017

Mange lokomotivførere i København undrede sig nok over, at de modtog en ferieønskeseddel allerede i november måned. Det gjorde de af den simple årsag, at der til generalforsamlingen i januar 2016, blev vedtaget et forslag om at rykke ferievalget 1 måned tidligere, altså fra januar til december. Da sedlerne skal ud en måned før ferievalget, blev det således i november måned, at disse udsendes. Sommerferievalget 2017 starter den 5. december klokken 8.00. Så husk at få indleveret din ønskeseddel.

Personalesituationen

At der stadig mangler folk i København er alle vist klar over. Derfor er det også med stor glæde, vi snart kan tage imod et nyt hold på 20 lokomotivførere. Holdet starter den 2. januar 2017. Senere på foråret, nærmere bestemt den 1. april starter der 20 lokomotivførere mere, alle fra den offentlige grunduddannelse. Så vores allerede pressede kørelærere får nok at se til i 2017, dels med grunduddannelse af mange nye lokomotivførere, dels med al den øvrige uddannelse og efteruddannelse som stadig mangler af andre lokomotivførere som er kommet til fra såvel S-tog, som det tidligere DSB Øresund. At der samtidig er startet en rekrutteringsproces op med ansættelse af 15 nye kørelærere til København, er selvfølgelig positivt, men nok desværre lidt sent i forhold til det kæmpe uddannelsespres, der kommer i 2017. Deres kørelæreruddannelse tager ca. 1 år fra start til slut, så de er ikke til megen hjælp det første år. Lokalgruppen håber, at alle tager godt imod både vores nye kolleger fra den offentlige grunduddannelse og vores kommende kørelærere. Vi har mere end hårdt brug for dem alle.

Lokalgruppe København vil ønske alle en god jul og et godt nytår.

Af:

Jan Lundstrøm

Næstved

Personalesituationen

Efter over 36 år i DSB, heraf de 29 i Næstved, har Jørn Hjort haft sidste arbejdsdag ved DSB og sammen med togfører Lis Larsen holdt han en hyggelig afskedsreception i en af byens kinesiske restauranter tirsdag den 18. september. Vi takker Jørn for mange års godt kollegaskab og ønsker ham alt vel fremover!

Efter Jørn er stoppet, er vi nede på at være 42 lokomotivførere ved depotet i Næstved, hvor vi for blot fem år siden var 57. Ja, tidligere endnu har der endda været over 70! Da vore kollegaer i Nykøbing F samtidig har trukket sig helt fra Lille Syd, siger det sig selv, at afvekslingen i arbejdsdagene er svær at få øje på. Vi er stillet fem nye lokomotivførere fra de nye hold, der starter op "fra gaden" i 2017 i udsigt. Men da mindst en lokomotivfører forventes at stoppe i 2017, og da to står i flytte / bytte bogen til Nykøbing F, ændrer det ikke væsentligt ved personalesituationen, men for den gode håndfuld kollegaer, der siden ansættelsen for syv år siden ikke har rykket mange pladser op på anciennitetslisten, vil det dig give et kærkomment løft.

Lokalnyt

MQ og enmandsbetjening

Det går langsomt fremad med MQ'erne. Først her i november måned er vi for alvor begyndt at køre med flere MQ samtidig og har i skrivende stund hele seks MQ og fem MR på depotet. Vi har også fået den længe ventede tilladelse til kørsel med MQ i dobbelttraktion (uden der er kørt kompatibilitetskørsel med to sæt), og der afholdes i skrivende stund koblerkurser for de 20, der pga. materielmangel ikke fik lejlighed til at koble under MQ-uddannelsen.

Arbejdet med at gøre Lille Syd klar til enmandsbetjening er også for alvor kommet i gang. Der er opsat ekstra lysmaster og endnu afdækkede standsningsmærker. De forventninger visse har haft om, at man også gjorde noget ved perronhøjderne bliver ikke opfyldt, så enten er man selvhjulpen eller også kommer man ikke med toget, og fra de fleste perroner er der stadig et højt trin op i en MQ.

Vi kan stadig ikke tjekke, endsige efterfylde, motorolie m.m. på MQ, men tilsyneladende har det ikke givet anledning til problemer … Laaangt om længe ser det ud til at der kommer mærker op, så vi ved hvor MQ'en skal placeres ved påfyldning af diesel og fækalietømning.

Krydsning i Gadstrup

Desværre fik vi hverken flyttet krydsningerne fra Gadstrup eller sat hegn op på perronen dér. Man har lyttet til vores indsigelser, men hegn var der øjensynligt ikke plads til, og vi kom jo også ret sent ind i processen, idet det var ved et tilfælde, vi blev opmærksomme på, at man havde flyttet krydsningen fra Havdrup til Gadstrup. Egentlig kan det undre man ikke har orienteret arbejdsmiljøorganisationen, for det har man faktisk pligt til, når der sker væsentlige ændringer i produktionen. Det er brandærgerligt, vi ikke var med fra starten. Måske havde man så kunnet nå at finde en anden løsning, der havde givet vore passagerer bedre og mere sikre perron- og overgangsforhold, og givet os et bedre arbejdsmiljø uden den forøgede risiko for påkørsler, vi nu får.

Nye ture / turvalg

Vi har fået vore nye ture for K17 og turvalget er foregået i god ro og orden. Vi fortsætter med 30 mand i tur fordelt med 8 i aftenturen, 10 i morgenturen og en blandet tur med 12 mand. Uden for tur har vi en tjeneste mandag til onsdag og fredag.

I og med de internationale tog for det meste skal køre med IC3, får vi igen noget kørsel med dem til såvel København H, som Rødby Færge.

Antallet af Københavnernætter falder fra seks til fem ugentligt, og nu bliver det togsæt både frem og tilbage (med kobling i Ringsted på turen ind) og pause i Kastrup.

Vi kører stadig til Helgoland og Holbæk, men ikke i de samme ture, så nogle skal erhverve nyt strækningskendskab mens andre formentligt ikke kan opretholde deres.

Den blandede tur (274) er den mest populære, og krævede ved turvalget 15 års anciennitet, aftenturen (277) kunne man komme i med 10 års anciennitet, og lige efter lukkede morgenturen, også med 10 års anciennitet.

Lille Syd – elektrificering og nye signaler

Der arbejdes på mange fronter på Lille Syd. Mellem Næstved og Køge fjernes træer langs banen, og der gås virkeligt grundigt til værks. Faktisk er det lige før man efterhånden føler sig mere hensat til den amerikanske prærie end et sydsjællandsk skovlandskab. Dagligt er landmålere også på banen. Det undrer mig, at man bliver ved med at måle, for efterhånden må Banedanmark da have et endog meget nøjagtigt billede af deres bane!

På stationerne arbejdes der med at sikkerhedsjorde master, hegn og broer.

Arbejdet med at forberede det nye signalsystem fortsætter også, og egentlig er Lille Syd nok det bedst tænkelige valg til teststrækning, for med tanke på de mange signalproblemer og nedbrud på fjernstyringen, må de passagerer – som

Lokalnyt

vi har tilbage – være blandt verdens mest tålmodige. Så de lader sig næppe skræmme væk af de gener for trafikken det nye signalsystems forventelige børnesygdomme vil medføre!

Her fra Næstved ønsker vi alle en glædelig Jul og et godt Nytår!

Af:

Ole Stuhr Hansen

Odense

Skal Svendborgbanen bombes tilbage til 1900-tallet?

Som det vil være læsere af denne lokalspalte bekendt, har Svendborgbanen skrantet i en sådan grad, at det har givet ekko på Christiansborg, og den 29. september var politikernes tålmodighed brugt op. Efter et møde med politikerne i Folketingets transportudvalg gav transportministeren DSB ordre om at udarbejde en ny køreplan med færre afgange og ca. 15 minutters længere køretid (!). Desværre løser disse tiltag ikke flaskehalsproblemet mellem Stenstrup og Svendborg, ligesom det næppe kan afhjælpe de – blandt passagererne – berygtede Stenstrupvendinger.

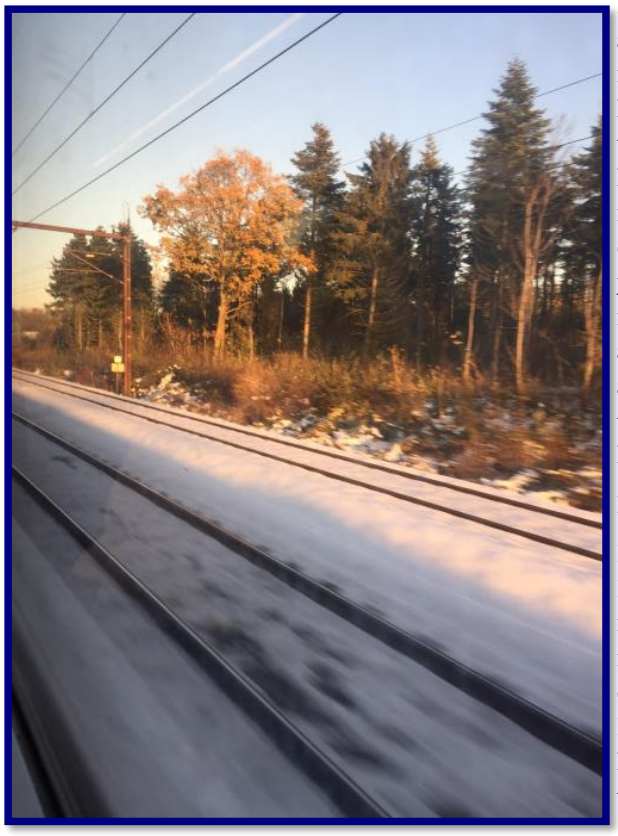


Foto: Peter Kanstrup

Dette uegnede – men sikkert velmente – politiske forsøg på at komme passagererne til undsætning, fik LPO's lokalbestyrelse til at indkalde til medlemsmøde, og her gik bølgerne højt. "Kan det virkelig være rigtigt, at vi skal bombes tilbage til 1900-tallet med én afgang i timen og en køretid på omkring en time?" lød det f. eks. fra en af kollegerne. De fremmødte var enige om, at det nu måtte være på tide at fortælle de ivrige politikere, at de skulle droppe tankerne om at lege jernbaneoperatør og i stedet lytte lidt til os, der kører rundt i virkeligheden til hverdag. Harmen blev konkretiseret i et åbent brev fra lokomotivførerne i Odense (som kan læses andet steds i bladet) og i øvrigt fulgt op af et foretræde hos transportudvalget, som var kommet i stand efter dialog med kontakter i det politiske system.

Direktøren på banen – og lokomotivførerne på Borgen

Inden foretrædet meldte vores administrerende direktør, Flemming Jensen, sig på banen - Svendborgbanen. Direktøren ville gerne ud at køre med et af de berygtede, overfyldte morgentog, som ofte kører for sent eller aflyses i tide og utide, og samtidig have en snak med vores tillidsmand, Peter Kanstrup. Turen gik planmæssigt, men nu hører det med til historien, at politikernes udspil kom, netop som regularitetstallene på Svendborgbanen faktisk var på vej op. Det hænger sandsynligvis sammen med, at vi har fået en del MQ togsæt tilbage fra Aarhus og fået fjernet MG'erne fra Svendborgbanens skinner. Samtalen med direktøren forløb

Lokalnyt

i en positiv atmosfære, beretter Peter Kanstrup, som fik lejlighed til at fremlægge lokalgruppens plan for, hvordan Svendborgbanen skal genoprettes.

Foto: Jan Lundstrøm

D. 10. november gik turen til Christiansborg, hvor undertegnede var med som sekretær, da Kanstrup præsenterede politikerne for Odense lokomotivførernes plan. Der foregår ikke en egentlig forhandling under et sådant foretræde, men politikerne udtrykte anerkendelse for vores interesse for Svendborgbanen og dens brugere og stillede samtidig en række supplerende spørgsmål. Efter at Peter havde besvaret dem, gav mødelederen, Kim Christiansen (DF), der er næstformand for udvalget, udtryk for, at udvalget ville gå videre med elementerne i vores plan og stille en række spørgsmål til transportminister Hans Chr. Schmidt (V). Hvor meget tilsagn der så er i det, er nok et åbent spørgsmål.

Nyt signalsystem og privatisering

Nu er det ikke jo DSB, der står for alle forsinkelserne på Svendborgbanen. Banedanmark har sin andel, når de aldrende signaler går i udu. Derfor havde politikerne på omtalte møde d. 29. september fostret en idé om at fremskynde udrulningen af det nye signalsystem på strækning 21, så de gamle, ustabile signaler kunne køres til skrot. Til gavn for regulariteten og pendlerne, måtte man forstå. Vi var ellers udset til først at skulle begaves med nyskabelsen som den sidste strækning i kongeriget.

Men forleden stod det klart, at fremrykningen af signalsystemet ikke vil ske for pendlernes blå øjnes skyld. Nu skulle vi i stedet tage alle børnesygdommene: Det nye system skal afprøves på sidebanerne, så det ikke skaber forsinkelser og kaos på hovedstrækningerne, fortalte transportministeren i et samråd med transportpolitikerne. Interesserede kan se videoen på Altinget.dk. Nogenlunde samtidig annoncerede ministeren i øvrigt, at banen er udset til at blive privatiseret. Det var den også forrige gang, vi havde Venstre i regeringskontorerne, så det er der sådan set ikke noget nyt i. Men ingen kan klage over, at vores lille sidebane mangler politisk bevågenhed.

Vi mangler ikke folk

I forrige udgave af Det Blå Blad ræsonnerede jeg, at vores ledelse nu endelig havde erkendt, at vi mangler folk i Fremføring. Det gjorde jeg på baggrund af oplysningen om, at DSB nu vil ansætte 150 nye lokomotivførere. Men det havde jeg misforstået, for sådan kan jeg ikke udlægge beslutningen, mener underdirektøren i Togdrift, Anette Haugaard, der sendte mig en mail som reaktion på artiklen. Jeg har derfor bedt Anette Haugaard om at uddybe og forklare sammenhængen, og vi bringer svaret her:

"Hvert år er der 60-70 lokomotivførere, som går hjem på pension fra Fjern- og Regionaltog, så alt andet lige skulle vi hvert år rekruttere 60 LKF for at være det samme antal som året før. Vi har de seneste år sammen effektiviseret og ændret således, at vi kan håndtere grundproduktionen med færre lokomotivførere. Disse løbende forbedringer er en nødvendighed for, at vi kan leve op til de økonomiske rammer, vi får fra staten. Vi har derfor ikke skullet rekrutteret fuldt ud de seneste år. I 2017 skal vi rekruttere 90 lokomotivførere til Fjern- og Regional og 60 til S-banen – der kommer de 150 LKF fra. Det skyldes, at vi nu kan se, vi vil mangle folk til produktion K18 og K19, hvis ikke vi får fyldt op. Blandt andet kommer

Lokalnyt

der en produktionsudvidelse i forbindelse med Ringstedbanen, som vi skal kunne dække. Så vi skal ikke være flere – vi fylder blot op for dem, der går hjem, og forbereder os på en produktionsudvidelse," skriver Anette Haugaard.

Plan om bedre vedligeholdelse

Forleden kom jeg ved et tilfælde ind på ABC. Det sker ellers ikke så tit i disse iPad-tider, hvor det i perioder nærmest har været umuligt for lokomotivførerne at se, hvad der rører sig i den øvrige del af DSB.

Men under jagten på noget helt andet indhold tonede der pludselig en artikel frem, hvor overskriften var ved at slynge mig ned af stolen – for det har vi lokomotivførere da forgæves sagt i mange år: "Der er for mange fejl på DSB's tog". Indledningen på artiklen lød således: "Flere og flere forsinkelser skyldes, at tog kører rundt med for mange fejl, der ikke i tilstrækkelig grad bliver rettet i tide. Nu intensiverer Drift indsatsen for at komme fejlene til livs." Da direktør Flemming Jensen forleden – i forbindelse med at han var ude at køre på Svendborgbanen – lagde sin vej forbi depotet, kunne han da også fortælle, at man vil styrke vedligeholdelsen af vores togsæt.

Den beslutning kan vi som lokomotivførere jo kun hilse med tilfredshed. Men det er da også på tide, fristes man til at sige, på baggrund af det seneste halve års havarier. Man kan i flæng nævne brand i en strømaftager, en stribe brande i og ved MF'ernes drivanlæg, og en række af tilfælde, hvor kardanaksler er faldet af under kørsel.

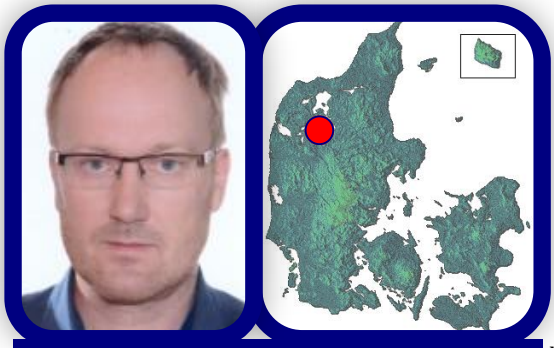
Personalia

I slutningen af oktober mistede vi vores gode kollega Benny Holton, som længe havde kæmpet med alvorlig sygdom. Du kan læse nekrologen andetsteds i bladet. Æret være Bennys minde.

Den 23 oktober havde Per "Pjat" Krog Rasmussens 40 års jubilæum, og 8 dage senere, d. 31. oktober, var det så Pers sidste dag som ansat i DSB. Dagen efter, den 1. november, markerede han jubilæet. Det skete ved en fælles reception med Carsten Mørch, som rundede de 25 år på skinnerne. Herfra skal lyde et tillykke til de to jubilarer og mange ønsker om et godt otium for "Pjatten" – Der bliver godt lidt mere stille på stuen nu...

Lars Damgaard har forladt depotet til fordel for et job som instruktør i Fredericia. Lars har som kørelærer med sit rolige væsen været en god støtte for mange elever og efterfølgende altid været parat til at øse ud af sin tekniske viden, hvis man stod over for en udfordring. God vind fremover.

Og så skal vi snart til at sige farvel til René Davidoff. René er indbegrebet af en rigtig lokomotivfører, der i sin tid startede på Centralværkstedet, og som allerede har rundet de 40 år i statens tjeneste. Renés faglige viden, nysgerrighed, gode humør og vilje til at lære nyt synes usvækket, og derfor kom det lidt bag på undertegnede, at han har besluttet at holde op her ved årsskiftet. Vi takker for turen og ønsker et godt otium.



Af:

Niels Haunstrup

Struer

Blæsten går frisk over Limfjorden her i efterårsmånederne. Det mærkes også på Struer Banegård. Det er om at få lukket godt for jakken inden man forlader opholdslokalernes varme. Sensommeren var en utrolig varm oplevelse i vores opholdslokale, da det var ikke muligt at styre varmen. Jo mere der blev skruet op for klimaanlægget jo varmere føltes det. Resultatet blev hurtigt, at vinduer og døre måtte stå på vid gab for at få bare nogenlunde tålelige en temperatur på stuen. Nu holder bybusserne desværre lige på den anden side af vinduet, så dieselos var en

Lokalnyt

sikker sidegevinst. ISS blev sat på opgaven. Stor ros til dem. De blev ved, lige til vi var tilfredse. Nu har vi fået lige den temperatur, der kan gøre de fleste i godt humør.

Ca. halvdelen af depotet er nu uddannet i litra MG, og resten er skemalagt til at få uddannelsen i løbet af de næste par måneder. Der arbejdes på at gøre det muligt at benytte MG som enmandsbetjent tog på strækningen mellem Vejle og Struer. Der blev kørt et par test ture tilbage i marts måned. Der blev ved den lejlighed noteret en lang række infrastruktur forhold, der skulle forbedres, for at gøre det muligt at betjene togsættet alene med lokomotivføreren. Entreprenøren, der vandt udbuddet, er gået i gang med at forbedre lys og udsyn på stationerne. Adskillige af stationerne udstyres med helt nye lysarmaturer og der opsættes nye forbedrede monitorer. Selv om der er sat mange mand på opgaven, tvivler jeg meget på, at det lykkes at nå at blive færdige før K 17 træder i kraft. Selv om vinteren skulle vise sig fra sin milde side, kan det nemt vise sig, at foråret kommer før strækningen står klar. Hvis det ikke lykkes at få strækningen klar til starten af K 17, kan det det blive en udfordring at skaffe togførere nok til at dække MG tjenesterne.

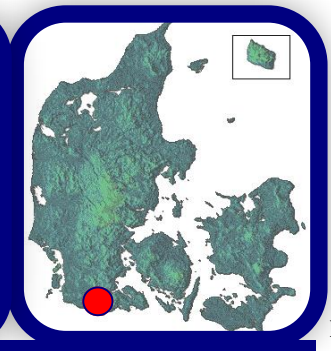
Vi er i Struer gået fra 28 til 30 mand i tur. Antallet af ture blev øget og turstørrelsen sat ned. Det skulle nu være muligt at finde en tur, der passer ens ønsker. Det faldt åbenbart i god jord. Det viste sig nemlig ved turvalget, at der var så god søgning til turene, så de blev næsten fyldt op. Det var ved turvalget tydeligt, at julen i år falder i en weekend. Det blev derfor desværre nødvendigt at tvinge adskillige i den modsatte weekendfrihed. Situationen opstår ca. hvert syvende år, og er ikke nem at løse.

Vi har i rigtig mange år ønsket os et omstillingsanlæg i Struer, både for at lette hverdagen og for at øge sikkerheden. Vores ønske deles desværre ikke af ledelsen i Telegade. De mener åbenbart, at det ikke hænger sammen økonomisk.

Vi vil i den forbindelse gerne minde om, at vi er blevet lovet at få forlænget gangbroerne ud til sporskifterne, hvis der ikke kunne bevilges omstillingsanlæg. Gad vide hvornår det sker, for der er ikke igangsat noget endnu?

Jeg kan se, at resultatet af MTA'en er dukket op i postkassen og bemærker, at der var en høj svarprocent. Det bliver spændende at se, hvorledes det står til med firmaets omdømme, og om der er sket noget lokalt. Nu må vi bruge vinteren på at lave fornuftige og gode handleplaner.

Med dette vil jeg slutte fra Struer. Vi ses derude på stuerne.



Af:

Torben Rydahl Due

Tinglev

En GIGANT i Tinglev nærmer sig definitivt sin arbejdsmæssige endestation. Gunnar Petersen Juhl har efter mange fantastiske år under DSB's vinger, valgt at opsige sin stilling pr. 31/12 for at påbegynde sit velfortjente otium. Undertegnedes fattige ord evner ikke på retfærdig vis at hylde Gunnars enorme indsats og betydning for DSB og herunder helt særligt for depotet i Tinglev. Men – efter bedste evne skal her gives et beskedent forsøg.

Gunnar er for Tinglev / DSB, som Beckenbauer var for fodbolden og Senna for motorsporten. Gunnar har med et enormt slid og kæmpe engagement opbygget et unikt samarbejde med vores tyske kolleger i DB og særligt VIAS. Han har nærmest ene mand udført et arbejde, som kræver den dybeste respekt fra alle ansatte i DSB, og det er vores håb, at det også er blevet bemærket og ikke mindst anerkendt på direktionsgangene i Telegade. Gunnar er videbegærlig og nærmest perfektionist ned til mindste detalje. Det gælder både det tekniske omkring vores litra og alt indenfor SR.

Lokalnyt

Man går aldrig forgæves til ham, men bliver altid hjulpet videre. Gunnar er pragmatisk indstillet: "Vi er her for at køre tog", som han plejer at sige. Det samme gælder i undervisningen, som altid har været varieret, så selv lange dage blev til spændende dage. Gunnar har altid formået på bedste vis at være venskabelig, kollega og underviser på en og samme tid. Vi har aldrig i tvivl om, hvem der var chef, men det har altid været på en ordentlig, respektabel og ærlig måde.

Gunnar har også haft den (tvivlsomme?) glæde at lægge navn til vores Æ Tøvs pris der, som det vil være trofaste læsere at denne lokal spalte kendt, gives for en helt særlig indsats, f.eks. togkapringen i Kolding. Af andre sjove iagttagelser kan nævnes, at der næppe er nogen NOGENSINDE, som har set Gunnar på en rulletrappe, hvis der parallelt med gik en almindelig trappe samme vej. Hmm! Måske er det derfor, at vi fortsat ikke har set skyggen af en elevator over spor 1-3 i Tinglev?

Foto: Jan Lundstrøm

Slutteligt vil jeg konstatere, at ingen er uundværlige, men i dette tilfælde kommer det MEGET tæt på. På depotets vegne ønsker vi dig et rigtig godt liv fremover, Gunnar. Tak for indsatsen.
Vores uddannelse i forbindelse med vedligeholdelsen af kørslen syd for grænsen har fået et nyt spændende indhold. I efterårets løb har flere af vores dygtige kolleger allerede været i Hamborg for at blive testet i en simulator. Alle har meldt positivt tilbage. Måske det var en ide for DSB?

Primo oktober afholdt vi vores årlige turmøde. Ud over fremmøde fra mange af vores dedikerede kolleger, var vi beæret af besøg af 2 x Kent fra Planlægning. Vi fik præsenteret de nye ture, som virkelig så gode ud. For undertegnede desværre så gode, at en næstsidste plads på anciennitetslisten ikke gav mulighed for en plads i fast tur. Nu håber vi, at turene kommer til at glæde os alle, da de gamle bestemt ikke var værd at videreføre. Efterfølgende havde vi hyggeligt socialt samvær, hvor flere af vores pensionister mødte glade frem.
Årets generalforsamling afholdes torsdag d. 2. februar 2017 kl. 14 i Tinglevhus. Der kommer senere opslag op på depotet. Vi har valgt at starte en time tidligere end normalt, så der efterfølgende er lidt bedre tid til at evaluere over en bid brød.

Da tiden nærmer sig for årets endeligt, vil jeg hermed ønske alle

En glædelig jul og ikke mindst et godt nytår

JOBNYT

Mohammed Saeed al-Sahhaf er med øjeblikkelig virkning begyndt i en stilling i DSB Sikkerhed. Al-Sahhaf skal arbejde med information og formidling. Et område som kræver stor erfaring og snarrådighed, og det har al-Sahhaf fra en tidligere stilling som informationsminister i Saddam Husseins sidste regering. Denne til tider meget svære opgave blev løst med så stor indlevelse, at Mohammed Saeed al-Sahhaf af venner og gode kollegaer fik tilnavnet "Komiske Ali"
Alle i Telegade ser frem til samarbejdet med en international kapacitet.