LOKOMOTIVPERSONALETS
LPO DSB
OMRÅDEGRUPPE

Det Blå Blad

Nr. 1 - 2017

Indholdsfortegnelse

Besparelser igen, igen! ...S. 3

IC4 evaluering og anbefaling ...S. 4

Nedsat bremseevne litra MF – en sidste gang... ...S. 6

Ny uniform – medarbejderinvolvering eller skindemokrati? ...S. 8

Signalforbikørsler, sikkerhedsbreve, matricer og sikkerhedskultur ...S. 10

Lokal tillidsmand i Helsingør – Hans-Morten Bejning Andersen ...S. 12

Udlicitering af passagertrafikken i Vestdanmark december 2020 ...S. 14

Instruktion i STM (Specific Transmission Module) ...S. 16

Læserbrev – Lys i mørket ...S. 17

Nekrolog ...S. 18

Lokalnyt ...S. 19

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. 3. april 2017

Forside: "Sidste BR605 i dobbeltraktion i Danmark"
af Jan Lundstrøm

ISSN: 2246-2457

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Hans Schøn Merstrand

Skribent:

Carsten Lehmann Hansen

Skribent:

Thomas Knudsen

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

- Medlemsinformation nr. 19-2016 vedr. gå test af uniform
- Medlemsinformation nr. 01-2017 vedr. MF bremsesagen
- Medlemsinformation nr. 02-2017 vedr. lokale generalforsamlinger
- Medlemsinformation nr. 03-2017 vedr. ændret procedure ved signalforbikørsler

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

Besparelser igen, igen!

Af:
Søren Max Kristensen

Som nævnt på de lokale generalforsamlinger, skal DSB spare. Det gælder også i driften. Dette arbejde deltager LPO DSB i. Under overskriften "Robust DSB" skal vi, endnu engang, finde 3 % på lokomotivpersonalets område. Det har vi sådan set gjort i årevis, og nu er krybben ved at være tom. Til gengæld er administrationsprocenten i DSB nu oppe på 26 %. Ingen virksomhed kan overleve under disse forhold. For at anskueliggøre problemets omfang, kommer her en historie fra den (næsten) virkelige verden:

Seks roere skulle krydse en bred flod. Alt var planlagt og klart, og de begav sig ud på deres færd. Da de var kommet et stykke ud i floden, opdagede de, at deres båd tog vand ind. De råbte ind til bredden, hvor der stod en masse akademikere fra hovedkontoret, at de skulle få en pumpe sendt ud, og hvis en pumpe var for dyr, så i det mindste en øse, så de kunne komme af med det uvelkomne flodvand.

Akademikerne, som nok mente, at de vidste mere om sejlads end en flok underuddannede roere, nedsatte straks en projektgruppe. Hurtigt kom projektgruppen frem til, at roerne skulle bore et hul i bunden af båden, så vandet kunne løbe ud af sig selv, således at roerne ikke skulle bruge deres tid på ineffektivt at øse vandet ud. Roerne gjorde pligtskyldigt opmærksom på, at det nok var en rigtig dårlig idé, men fik blot den besked, at ledelsen havde overvejet sagen grundigt, og at en ordre var en ordre.

Roerne borede derfor et hul i bunden af båden, hvilket forværrede problemet med vandindtrængning kraftigt. Straks dette gik op for akademikerne, hyrede de et konsulentfirma, som efter grundig analyse kom frem til, at den rigtige løsning var at installere en pumpe, eller hvis det var for dyr en løsning, så udlevere en øse eller to til mandskabet i båden.

To roere begyndte at øse, og de resterende fire roede det bedste de havde lært. Stærkt forsinket, delvist fyldt med flodvand og med våde og kolde fødder, kom båden med de seks roere endelig frem til den modsatte bred. Her blev de modtaget af to hold akademikere. Glade var roerne. Nu skulle båden på værft, skaden udbedres og alle læk tætnes. Men ak, glæden var kort.

Det ene hold akademikere havde lavet en analyse af, at hvis roerne holdt øsen i en anden vinkel kunne der være to deciliter mere i øsen ved hvert øseslag. Det betød, at ved en tredjedel fyldt båd kunne der spares 122,7 øseslag på overfarten, hvilket svarede til en effektivisering på 3 %.

Den anden gruppe af akademikere var stærkt utilfredse med, at båden var forsinket. De havde analyseret sig frem til, at de seks roere ikke arbejdede effektivt. Samtidig havde de lagt mærke til, at to af roerne ikke havde roet. Da roere der ikke ror, er ineffektive og et fordyrende element, blev to af roerne sparet væk. Det betød en forlængelse af overfartstiden, men denne merrejsetid kunne minimeres ved at de resterende fire roere øgede tempoet med 30 %. Der skulle desuden oprettes en følgegruppe med egen leder og processtyringssystem, til at sikre, at alle i båden fremover arbejdede effektivt.

De fire tilbageværende roere faldt udmattede om i græsset. Inden en dødlignende søvn indhentede dem, nåede de lige at indgive deres afskedsbegæring.

Akademikerne nedsatte nu en projektgruppe, der skulle rekruttere nye roere, og en projektgruppe der skulle udarbejde en fastholdelsespolitik under overskriften "En attraktiv arbejdsplads".

Med hensyn til båden. Ja, den er stadig læk.

IC4 evaluering og anbefaling

Af:
Peter Kanstrup, redaktør

At DSB har en række meget store udfordringer med IC4 togene er næppe en hemmelighed. Problemerne går helt tilbage til leveringen – eller rettere mangel på samme – og reelt har IC4-togene ikke på noget tidspunkt levet op til de forventninger, DSB, politikerne og samfundet har haft til indkøbet. At kalde forløbet en skandale, som det er blevet af pressen, forekommer ind imellem som en underdrivelse.

I 2009 indgik DSB et forlig med leverandøren, AnsaldoBreda. Forliget betød, at DSB skulle tage imod de fejlbehæftede togsæt og så selv sørge for, at togene blev opgraderet og brugbare. I modydelse fik virksomheden en anseelig økonomisk kompensation. Uheldigvis fortsatte problemerne, og i 2014 konkluderede en rapport fra konsulentfirmaet, Prose, at toget var i en dårlig forfatning. Prose anbefalede dog, at man skulle bygge IC4 togene færdige, da det var billigere end indkøb af nyt / andet materiel. Rapporten pegede i den anledning på en række nødvendige tiltag i forhold til f.eks. bremser, motor, gear og døre og skydetrin for at sikre driftsstabile tog. Selv om en række af disse tiltag er gennemført, er der fortsat mange uforudsete fejl og IC4 togene er nu helt nede på mellem 3.000 og 4.000 km mellem hver forsinkende driftshændelse, hvor Proses forventning, efter tiltag, var 9.000 km.

I marts 2015 indgik den daværende regering en aftale med SF og Enhedslisten om passagertogtrafik i Danmark 2015-2024. Det er den aftale, der bl.a. er rammen for DSB's trafikkontrakt. Af aftalen fremgår, at der ultimo 2016 skal tages stilling til, hvor mange IC4 / IC2, der skal færdiggøres og idriftsættes, og at DSB med afsæt i erfaring med togene, skal forelægge en anbefaling til det politiske system.

I tråd hermed fremlagde DSB en evaluering og en anbefaling medio december 2016. Da driftserfaringerne – som nævnt – var, og fortsat er, præget af mange uforudsete fejl og meget få kilometer mellem hændelserne, anbefales en såkaldt minimalistisk indsættelse, som i modsætning til den tidligere udarbejdede IC4 indsættelsesplan har et helt andet og meget lavere ambitionsniveau (se nedenstående)

IC4 indsættelsesplanen
• 66 togsæt i drift med passagerer
• 4 togsæt kan sammenkobles
• Togsæt kan adskilles / samles
• Anvendes primært i landstrafikken

DSB's anbefaling ultimo 2016
• Ca. 40 togsæt i drift med passager
• 3 togsæt kan sammenkobles
• Togsæt kan ikke adskilles / samles
• Anvendes primært i regionaltrafik

I erkendelse af, at IC4 ikke bliver rygraden i fremtidens landsdelstrafik, anbefaler DSB samtidig, at IC4 udfases i takt med at fremtidens tog indfases fra 2024. Det ligger i anbefalingen, at udfasningen og nedskrivning af togenes værdi burde fremskyndes, men udsigten til overfyldte tog og aflysninger pga. materielmangel, gør, at et større antal IC4 tog forbliver i drift indtil nyt / andet materiel kan indsættes.

Anbefalingen er forståelig, men den rummer også mindst et element, der giver anledning til bekymring. Togenes driftsstabilitet vurderes så ringe, at det kræver indsættelse af alle 77 tilbageværende togsæt, for at holde ca. 40 togsæt kørende i almindelig ordinær drift. Det svarer til en udnyttelsesgrad på kun 55 %, til sammenligning er tallet 90 % for IC3. I henhold til anbefalingen er årsagen hertil, at der ikke er en direkte sammenhæng mellem de gennemførte tiltag og udviklingen i IC4 togenes driftsstabilitet. Risikoen er, at driftsstabiliteten ikke kan forbedres, og at yderligere og endnu usete fejl opstår i takt med, at IC4 toget anvendes i øget omfang. Som følge heraf skal der afsættes knap 40 togsæt som drifts- og værkstedsreserver, henholdsvis til kørsel til eller fra værksted, inkl. togsæt som holder på værksted af hensyn til reparation og vedligeholdelse.

Gennemførsel af anbefalingen, som forventes at have fuld effekt fra 2018, opnås ved at øge værkstedskapaciteten, øge antallet af IC4 togsæt til rådighed for driftsplanlægningen fra de nuværende 64 til alle 77 og ved at indstille udviklingen af nye funktioner og i stedet alene fokusere på at forbedre driftsstabilitet og pålidelighed

Og så tilbage til bekymringen. Prisen for de nævnte tiltag – og prisen pr. togkilometer udført af IC4 – tør man efterhånden slet ikke tænke på. Det samme gælder konsekvenserne af disse merudgifter og de mulige besparelser, de kan føre til.

Uanset denne bekymring virker anbefalingerne – i mangel af brugbare alternativer – fornuftige. Der er bestemt grund til at bakke op om den allerede gennemførte udfasning (hensætning) af IC2 og nærværende anbefaling om en minimal indsættelse af IC4, herunder den økonomiske udfasning af den resterende IC4 flåde, som i årsregnskabet 2016 nedskrives med svimlende 2 mia. kr., svarende til en halvering af den bogførte værdi.

Foto: www.lpo-dsb.dk

Men det kunne være endnu bedre. Anvendelse af IC4, både i den nuværende og forventede forfatning, koster – som nævnt – kassen. Den økonomiske byrde IC4 har udgjort for DSB gennem mange år SKAL reduceres, og der bør derfor arbejdes på fastholde antallet af driftsklare togsæt på de eksisterende 64 i stedet for de ønskede 77, med det formål at reducere antallet af IC4 i samtidig drift fra de ønskede ca. 40 til max. 32.

Det vil kræve en række tiltag (hvis muligt fra K18):

- Opgradering af EA, leje af yderligere dobbeltdækkervogne og fuld indsættelse af dette materiel i togsystemet Østerport – Ringsted / Slagelse
- Indsættelse af frigivne ER-togsæt, jf. ovenstående, i 800 togene Østerport – Esbjerg
- Indsættelse af frigivne MF, jf. ovenstående, på Sydbanen og Nordvestbanen
- ER togsæt, som i K17 anvendes som lokalvogne / forstærkning af IC og lyntog Kastrup – Fredericia, af / tilkobles i størst mulig udstrækning i Odense og frigivne togsæt indsættes i Re-tog på Vestfyn i stedet for IC4
- Optimering af værkstedshændelser på MF + ER, så flere af disse udføres i de tidsrum, hvor der er mindst behov for togsættene (kan frigive togsæt som kan minimere behovet for IC4 indsættelse)

Ovenstående tiltag bør samlet set kunne frigive MF og ER togsæt nok til at udrangere de 13 IC4 togsæt, som er forskellen mellem det ønskede antal i anbefalingen og det eksisterende antal til rådighed for drift. Dette ud fra devisen:

Enhver beslutning i forhold til IC4 bør fremadrettet tage afsæt i – jo færre IC4, jo bedre.

Vil du vide mere, kan du læse hele anbefalingen her: www.dsb.dk/globalassets/om-dsb/presse/ic4-evaluering.pdf

Foto: Hans Merstrand

Nedsat bremseevne litra MF – en sidste gang…

Af:

Ebbe L L Drögemüller

og

Peter Kanstrup,

LPO repræsentanter i Sikkerhedsudvalget

Vi har over de senere år bragt en række artikler her i bladet vedr. nedsat bremseevne på litra MF. Sagen tager sit udspring i et par konkrete sager fra efteråret 2013 og i den markante stigning i antallet af indberetninger i 2014. Da DSB indledningsvis var ret afvisende over for påstanden om nedsat bremseevne på litra MF, og da der historisk set tidligere havde været sager, som på flere måder kunne minde om sagerne i 2013-2014, valgte LPO at inddrage Dansk Jernbaneforbund (DJ). Drøftelserne med DSB førte ikke umiddelbart til en afklaring i form af restriktioner, men det lykkedes at motivere DSB til at iværksætte en række omfattende bremsetests, som blev udført af en af verdens førende virksomheder på dette felt, Knorr i Tyskland. Et tiltag som måske blev hjulpet lidt på vej af DJ's beslutning om at inddrage jernbanemyndighederne.
Knorr rapporten viste, at MF bremser indenfor de krav, der er fastsat på området, men den viste også, at det – når reaktionstiden medregnes – er med bremselængder, der har en ret snæver margen til signaler og farepunkter, især når bremserne bliver varme.

Der blev samtidig udarbejdet en såkaldt årsagsanalyse, hvor alle mulige (og umulige) årsager blev samlet og senere udmøntet i en række konkrete forslag og tiltag, der dog for hovedpartens vedkommende enten ikke er gennemført, eller kun gennemført i nogen grad.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at såvel LPO, som DJ gennem hele forløbet har oplevet DSB i almindelighed, og DSB Sikkerhed i særdeleshed, som noget fodslæbende i forhold til at finde brugbare løsninger. Især har det været vanskeligt, at få DSB til at bakke op om restriktioner, som på den ene side kunne mindske risici, men som også samtidig kunne påvirke materielsituationen og rettidigheden negativt. Faktisk er den eneste iværksatte restriktion det midlertidige forbud mod anvendelse af MF i regionaltrafikken på Vestfyn.

LPO og DJ har – siden Knorr rapportens konklusioner blev kendt – arbejdet målrettet på en løsning, som enten indebar en teknisk nedskrivning af MF's bremseprocent, eller en fjernelse af magnetskinnebremsen fra togets ditto, som det f.eks. kendes fra MG og ET. En lavere bremseprocent sikrer fladere ATC bremsekurver. Det betyder, at nedbremsninger bliver mindre hårde og bremserne knap så varme, hvilket øger bremseevnen. Og så ville en lavere bremseprocent også – lidt afhængig af hvilken løsning man havde valgt – bevirke lavere hastigheder ved enhver udkobling af bremseudstyr.

Trods DSB's mantra om, at "Intet forretningsmål kan forfølges på bekostning af sikkerheden", stod det ud på efteråret 2016 klart, at ledelsen på ingen måde agtede at indlægge yderligere sikkerhedsbarrierer eller iværksætte (flere) restriktioner. Årsagsanalysen blev hasteafsluttet og et par af de "blødere" tiltag blev implementeret. Det eneste positive i den forbindelse er, at MF bremsesagen har sat fokus på risici ved forceret kørsel. Den undervisningsvideo, der vises på sikkerhedskulturdagen 2017, er bestemt et skridt i den rigtige retning. Varme bremser forøger bremselængden. Det er ingen nyhed for lokomotivpersonalet, men at den forøges helt op til 25 % overrasker nok de fleste. Ingen tvivl om at det er en kæmpe udfordring, især fordi lokomotivførerens reaktion – i mangel af tekniske indikatorer og hjælpemidler – i den konkrete situation ikke beror på viden, men alene på erfaring og fornemmelse.

Efter en række aflysninger i andet halvår af 2016, lykkedes det så endelig at gennemføre et møde mellem DSB og DJ / LPO d. 4. januar 2017. DSB fastholdt på mødet, at alt er i sin skønneste orden i forhold til sikkerhed, uddannelse, organisation, teknik, planlægning, mv., Ja, selv interview, opfølgning og tilbagemeldinger i forhold til de lokomotivførere, der havde indmeldt nedsat bremseevne på MF, var der nu styr på. DSB konkluderede på den baggrund, at de ikke ønskede at foretage yderligere tiltag, om end restriktionerne i regionaltogskørsel med litra MF på Vestfyn indtil videre opretholdes.

DJ fremførte, at de hele vejen igennem har været fortaler for det udgiftsneutrale forslag om nedskrivning af bremseprocenten. Ønsker DSB ikke at implementere dette forslag, tager DJ dette til efterretning og gør opmærksom på, **at DSB som følge heraf fremadrettet selv må stå inde for, om de udvalgte tiltag udgør en tilstrækkelig sikkerhedsbarriere**. DJ så på den baggrund ikke grundlag for at afholde flere møder om MF bremser i dette regi.

LPO opfordrede – da virksomheden vel ikke har noget at skjule – DSB til at offentliggøre Knorr-rapporten. Alternativt udsende den til lokomotivpersonalet, ledsaget af en uddybende forklaring, idet rapporten ikke er specielt læsevenlig (den er på tysk og teknisk vanskelig af gå til). LPO opfordrede samtidig DSB til at udsende årsagsanalysen ledsaget af en forklaring på den udvælgelse man har udført, hvor visse punkter er udvalgt til implementering, mens andre er fravalgt. LPO kritiserede også, at den udsendte materielinformation om bremseevnen på MF fortsat ikke er revurderet / ændret. Og så opfordrede vi DSB til at fastholde den eksisterende restriktion omkring regionaltogskørsel med litra MF på Vestfyn og om nødvendigt ledsage denne med en mere generel restriktion i forhold til regionaltogskørsel med MF. MF er, med kun ét bremsesystem, sårbar overfor varme bremser, og togsættet er ikke bygget til de hyppige nedbremsninger, der kendetegner regionaltrafik.

3 MF med et ER togsæt bagerst, måske som bremsevogn?

Foto: Jan Lundstrøm

Nogle dage efter mødet udsendte DSB en information vedr. forløbet i MF bremsesagen til lokomotivpersonalet. Det fremgår af denne, at: *"Konklusionen efter årsagsanalyse, teoretiske test og udførte bremsetest er, at litra MF bremser inden for de krav der er fastsat på området. Årsagsanalysen bekræfter, at teknisk set fungerer bremserne, som de skal, og bremserne er bedre overvåget end tidligere. Årsagsanalysen konkluderer med afsæt i dette at MF kan køre videre uden ændringer på teknik, procedurer m.m."*. Der gøres desuden opmærksom på, at: *"DSB har gennemgået og analyseret de øvrige anbefalinger, og ser på nuværende grundlag ikke årsag til at lave yderligere tiltag. I 2017 vil DSB følge op på og evaluere de valgte tiltag"*. Det vil LPO naturligvis holde DSB op på.

Derudover agter LPO ikke at foretage sig yderligere i denne sag med mindre antallet af indmeldinger om nedsat bremseevne igen stiger markant. Så lad os slutte med dén opfordring, der har fulgt alle artikler og informationer i denne sag:

LPO opfordrer fortsat til, at alle sager om nedsat bremseevne, på såvel MF som alle andre litra, indmeldes i Synergi.

Ny uniform – medarbejderinvolvering eller skindemokrati?

Af:

Carsten Lehmann Hansen,
næstformand LKI-gruppen

Hvis man i de seneste måneder har ulejliget sig ud en tur på DSB´s ledelses nyhedsorgan "abc" på intranettet, har man næppe overset, at der er store forandringer på vej på uniformsområdet.

De fleste nyheder genererer en håndfuld kommentarer og af og til kommer der sågar en lille debat på banen. Men nyheden og de opfølgende artikler om den nye uniform og processen der skal til i den forbindelse har udløst en hidtil uset storm af reaktioner. Reaktionerne har en meget tydelig fordeling: Mange konstruktivt negative, en del undrende eller frustrerede og ganske få positive. Nogle så frustrerede at virksomhedens interne kommunikationschef har følt sig foranlediget til at fjerne indlæg, der ikke overholdt reglerne for at kommenterer på abc.

Da DSB desværre ikke har ønsket at udlåne fotos af den nye uniform, har redaktionen måttet ty til billedmanipulation.

I Utopia tager den ansvarlig ledelse naturligvis med kyshånd disse kommentarer til sig og justerer sine planer ind, så et nyt uniformsprogram kan lanceres i god ro og orden. Men vi driver desværre ikke jernbane i Utopia og ledelsens argumentresistente og nærmest refleksagtige reaktion er så tæt på en blank afvisning af kritikken, som man kan komme. Det morsomste svar fra ledelsen indikerede, at resultatet kunne have været endnu værre!

Jamen har der da ikke været et udvalgsarbejde med medarbejderindflydelse? Jo, selvfølgelig har der da været inddragelse, men medarbejderrepræsentanter, der har deltaget i arbejdet, er blevet negligeret og deres skeptiske kommentarer opfattet som utidig brok. Når der inviteres til indflydelse fra repræsenter fra de medarbejdergrupper, der bærer uniform i deres daglige arbejde, gælder invitationen kun til indflydelse på det funktionelle, ikke til reel indflydelse på det samlede udtryk, som et nyt design medfører.

Hvis det ny uniformsdesign var holdt i et konservativt farvevalg, ville problemet måske være til at overse, men det er det langt fra: Skjorter i pepitatern, højrøde slips (der kunne vække associationer til en nyindsat amerikansk præsident) og en rød vest, der trodser enhver beskrivelse, er de mest markante nyskabelser!

DSB´s overpåklæderske har åbenbart ladet sig rive med af poppede input fra designere, der har hentet erfaring med uniformsdesign fra arbejde for burgerkæder og benzinselskaber. Designere som reagerer fornærmet på kritik, vel at mærke kritik fra erfarne DSB-medarbejdere der har båret uniform med værdighed i årevis.

I Utopia satser ledelsen på stabilitet og ro på uniformsområdet. Der er jo ikke meget værdi i at skifte fra grønne til røde streger på et slips eller en poloshirt for kort tid efter at skifte det hele ud med noget helt andet.

I Utopia respekterer ledelsen de medarbejdere, der skal bære uniform og medvirker til at de kan føle stolthed ved at bære den. Kun i cirkus rekrutterer man personale, der glæder sig over at trække i et klovnekostume.

I Utopia forstår ledelsen, at uniformen skal understøtte den autoritet og professionalisme som kunden skal kunne forvente at møde hos personalet, det aktuelle projekt er kontraproduktivt.

I Utopia anerkender medarbejderne ledelsens evne til at udstikke en kurs og fastholde den, intet demotiverer mere end ulidelige formålsløse kursændringer.

I den virkelige verden er DSB trængt af myndighedskrav, ejerne, kunderne, økonomien og teknikken. En ny uniform flytter intet på disse udfordringer, så et godt råd kunne være at spare energien til der, hvor det virkeligt gælder!

Hjælp – Det Blå Blad mangler fotos!

Selv om Det Blå Blad løbende modtager fotos fra vores trofaste læsere, mangler vi fortsat gode fotos i høj opløsning til brug i vores blad…

Har du nogle jernbanerelevante digitale fotos liggende, som vi må gøre brug af, eller er du indehaver af en smartphone, og har lyst til at give en hånd til dit faglige blad, må du meget gerne – på jobbet eller i det hele taget – tage nogle billeder med telefonens kamera. Du kan naturligvis også bruge den af DSB udleverede iPad, som faktisk tager nogle glimrende fotos om end selve iPad'en måske er lidt vanskeligere at håndtere ved fotografering, end en smartphone

I begge tilfælde send da venligst dine digitale billeder til:

detblaablad@live.dk

Lav gerne en kort beskrivelse af fotoet. Husk desuden at skriv afsender navn / navn på fotograf og evt. kildeangivelse.

På forhånd tak

Redaktionen

Signalforbikørsler, sikkerhedsbreve, matricer og sikkerhedskultur

Af:

Peter Kanstrup,

LPO DSB daglig ledelse

Til trods for at såvel administrerende direktør, Flemming Jensen, driftsdirektør Anders Egehus, sikkerhedschef Carsten Dam og underdirektør i Togdrift, Anette Haugaard alle samstemmende overfor LPO's tillidsrepræsentanter ved forskellige lejligheder har beklaget sikkerhedsbrevene, og den ved samme lejlighed indførte sikkerhedsmatrix, fra april 2013, arbejder DSB Sikkerhed og DSB Personale ufortrødent videre ud fra den farvede matrix.

Med påstand om uegnethed har man – beklagelserne til trods – både indledt og gennemført afskedssager mod lokomotivførere, som har forbrudt sig mod de tolerancer, DSB Sikkerhed har opstillet i sikkerhedsmatrixen, uagtet at egnethedsvurderingen et stykke hen ad vejen (i visse sager langt hen ad vejen), hviler på en administrativ gennemgang af tidligere sager, også fra før april 2013. Og i øvrigt uagtet, at sagsbehandlingen i flere af de ældre sager virker både mangelfuld og fejlbehæftet.

Sagsbehandling og votering med tilbagevirkende kraft er altid problematisk. Og som om det ikke var nok, har man til lejligheden anvendt en alternativ fortolkning af forvaltningslovens bestemmelser om brug af interne notater. Disse kan – som bekendt – ikke være interne, hvis de lægges til grund for en afgørelse. Så det gør de så ikke. De udarbejdes godt nok af DSB Sikkerhed i den konkrete sag, men når personaleafdelingen skriver partshøringen til den berørte medarbejder indgår DSB Sikkerheds (interne) konklusioner ikke. Der henvises blot til sagens akter, herunder tidligere sager, men ikke til vurderingen af disse. Men hvorfor så indstille lokomotivføreren til en sanktion – eller værre endnu – afsked. Det er måske ikke egnethedsvurderingen, der er årsag? Og hvis det ikke er, hvad er årsagen så?

Man kunne her komme med en lang redegørelse omkring Kongerigets retsprincipper i almindelighed og forvaltningslovens bestemmelser i særdeleshed. Det skal jeg skåne læserne for og i stedet forholde mig til om nærværende ikke bare – som påstået af nogle – er et perifært problem, som kun rammer nogle få brodne kar, og så ellers fokusere på, at ledelsen jo har lovet en løsning. At ledelsen har lovet en løsning, er imidlertid som ordsproget om de ti fugle på taget. Et luftigt og uhåndgribeligt tilsagn. Og problemet er i øvrigt på ingen måde perifært.

Signalforbikørsler og indplacering i sikkerhedsmatrixen kan ramme alle. Eller rettere alle lokomotivførere med A og B licens. For mærkelig nok er andre med sikkerhedsklassificeret jobs ikke underlagt samme sanktionssystem. Lokomotivførere som placeres i sikkerhedsmatrixens orange felt, de der rykker i rødt felt og – værst af alt – de, der fra starten blev indplaceret dér alene på baggrund af sager fra før april 2013, udsættes, henholdsvis risikerer at blive udsat, for en egnethedsvurdering.

Som tidligere nævnt er vurderingen i udgangspunktet administrativ og inddrager kun i begrænset omfang de, der er uddannet hertil – dvs. lokomotivfører kørelærere og lokomotivinstruktører – selv om disse personalegrupper er uddannet til at vurdere om en person besidder de nødvendige kompetencer. Ja, de er oven i købet certificeret hertil af landets øverste jernbanemyndighed. Det er på den baggrund både uambitiøst og useriøst at vægte en administrativ egnethedsvurdering. Selv om det ikke altid er let at vurdere egnethed i praksis, og selv om der kan være nogle udfordringer omkring uvildighed og etablering af en brugbar procedure, er det vel ikke argument for ikke at prøve. Hvordan skal man ellers – hvis vi da nogensinde når så langt – opnå en lærende organisation?

Kværndrup station set mod syd

Foto: Anonym (navnet er redaktionen bekendt)

Sikkerhedsbrevene og matrixen har – bevidst eller ubevidst – skabt et system baseret på frygt og utryghed. Rigtig mange lokomotivførere har den opfattelse, at resultatet af en undersøgelse i DSB Sikkerheds optik altid er givet. Fejlen og ansvaret ligger hos lokomotivføreren. Er man i hvidt, gult eller orange felt skal man skræmmes. Er man i rødt felt skal man ikke bare skræmmes og "skrivebord-vurderes", nej man skal også ud af vagten.

Ledelsen er på ingen måde lykkedes med at overbevise lokomotivførerne om andet. En af konsekvenserne er, at DSB ikke – til stor skade for virksomhedens generelle sikkerhedsniveau på den lange bane – vil kunne skabe en progressiv sikkerhedskultur, i hvert fald ikke så længe indberetninger af sikkerhedskritiske forhold sker i en atmosfære af mistro og mistillid.

Det kan være svært at vide, hvad der rør sig i den enkelte, men jeg vover alligevel det ene øje med følgende påstand. Lokomotivførere i gult, orange og rødt felt – herunder de der frygter at ende dér – bidrager ikke med noget som helst til den lærende organisation. De lukker sig om sig selv. Skulle de komme ud for en sikkerhedsmæssig hændelse, vil de gøre alt for at passe på sig selv og skjule sagens rette sammenhæng, også selv om en fuld belysning af sagens rette sammenhæng kunne føre til, at gentagelsestilfælde kunne undgås. Ikke fordi de er lystløgnere, men fordi sikkerhedsmatrixen og den trussel den udgør mod den enkeltes ansættelsesforhold, tilskynder til det. Og ovenstående er altså ikke bare min påstand alene. Det var hele essensen i temaet for Trafikstyrelsens sikkerhedskonference tilbage i 2014, som omhandlede sikkerhedskultur.

Fik jeg i øvrigt nævnt, at udkastet til denne artikel – og hovedpartens af dens indhold – er fra 2014. Det rejser unægtelig nogle helt centrale spørgsmål. Når nu alle de i indledningen nævnte direktører og underdirektører samstemmende har erkendt, at sikkerhedsmatrixen var en fejl, hvorfor eksisterer den så stadigvæk? Hvor bliver den højt besungne lærende organisation af? Er al snak om sikkerhedskultur bare snak? Og hvad blev der i øvrigt af retsstatens grundlæggende læresætning om, at tvivlen altid kommer den tiltalte til gode?

Måske vores administrerende direktør her snart to år efter hans tiltrædelse skulle se at komme i arbejdstøjet og træde i karakter. Det er en haster, Hr. Jensen.

(Denne artikel er skrevet FØR udsendelsen af medlemsinformation 3/2017)

Lokal tillidsmand i Helsingør – Hans-Morten Bejning Andersen

Af
Hans Schøn Merstrand,
LPO DSB daglig ledelse

Det Blå Blad har sat formand for LPO DSB Helsingør, Hans-Morten Bejning Andersen, stævne, for en lille snak, som led i vores artikelserie om lokalgruppeformændene i LPO DSB.

Kan du ikke sætte få ord på privatpersonen, Hans-Morten?

Jeg er i tidernes morgen udlært mekaniker på Mercedes Benz i Gilleleje. Jeg har været lokomotivfører ved DSB i 30 år til november. De første år kørte jeg S-tog, de næste knap 27 år har jeg været stationeret i Helsingør, og så har jeg været LKF K siden 1999. Jeg er 51 år og gift med Sabrina. Vi har to børn, Benjamin på 17 år og Lea på 15 år. Vi bor i hus i Græsted, 25 km fra Helsingør. I snart 26 år, har jeg været frivillig i vores lokale fodboldklub, både som træner og i bestyrelsen. Mine fritidsinteresser er veteranfodbold, som jeg spiller om mandagen, og så cykler jeg meget mountainbike. Det sidste nye er, at jeg er begyndt at køre gokart i DSB Racing Team. Motorsport generelt interesserer mig også meget. Så ud udover disse "få" ting bruger jeg også tid på familien og lidt LPO arbejde i fritiden, bliver det også til (siger Hans-Morten med et smil på læben, red.).

Hans-Morten Bejning Andersen

Foto: Peter Kanstrup

Hvornår startede du som tillidsvalgt?

Jeg startede som tillidsmand i 2011. På opfordring fra nogle af mine kollegaer, stillede jeg op på generalforsamlingen og blev valgt ind i LPO Kystbanens områdegruppebestyrelse.

Hvad har draget dig i retning af det faglige arbejde?

Jeg har ikke været særlig faglig aktiv de første år af min tid ved jernbanen, men jeg har aldrig været bleg for at åbne munden, når jeg synes, noget var galt. Min holdning er, at i stedet for at brokke sig hele tiden, kunne man måske selv være en del af fagforeningen, og gøre noget ved det. Jeg har i en længere periode siddet i Signalkommissionen. Det har åbnet mine øjne for, hvad der sker, når man har indflydelse. Jeg har været med fra første dag på "Projekt enmandsbetjening på Kystbanen". Efter 101 møder og besigtigelser over en periode på 37 måneder (!) blev dette projekt i sommeren 2016 lagt i graven (i hvert fald indtil videre). Så det nytter at kæmpe, selv om det for det meste er op ad bakke som tillidsvalgt.

Hvad synes du er sværest ved at være lokalgruppeformand i LPO DSB Helsingør, og er der stor forskel fra din tid i LPO Øresund?

Det er ikke som sådan så meget anderledes. Før var jeg jo valgt som tillidsmand for Helsingør depot. Der var ikke så mange møder som nu, disse tog fællestillidsmanden for LPO Kystbanen, sig jo af. Nu tager jeg til lidt flere møder. Til gengæld har jeg en hel lokalgruppe, der kan hjælpe mig. Og skal jeg være helt ærlig, er der blevet mere at se til. Men svært? Nej slet ikke.

Hvilke opgaver giver lysten til at være lokalgruppeformand?

Lysten til at være lokalgruppeformand kommer vel af, at man så har fingeren på pulsen, som man siger. Efter jeg er blevet tillidsmand har jeg også fået et indblik i, hvad der kunne være sket, hvis ikke der var nogle i LPO DSB, der greb ind. Og derfor synes jeg også, det giver mening at forsætte. Det bliver jo ikke bedre med alle de udfordringer, vi stå over for de næste mange år, hvis vi ikke gør noget. Lysten til de forskellige opgaver bliver jo ikke mindre af, at man har en god LPO bestyrelse i Helsingør. Tidligere formand i Helsingør, og kasserer i LPO DSB, Torben Sonne, sidder med i lokalgruppebestyrelsen. Endvidere har vores lokalgruppekasserer Pernille Rasmussen også en del erfaring fra fagligt arbejde. Så jeg har et godt team i Helsingør. Dialogen med kollegaerne på depotet, og opbakningen fra disse, giver også én lyst til fagligt arbejde. Og én ting er sikkert, man får altid af vide, hvis man har lavet noget skidt.

Hvordan vil du beskrive en tilfældig dag som tillidsrepræsentant i Helsingør?

Som tillidsmand står man jo altid til rådighed for sin kollegaer, så man kan jo godt blive lidt bekymret for sig selv med hensyn til arbejdstidsregler og om man selv kan overholde disse regler. Jeg kører morgen og møder som regel mellem kl. 02:50-06:00. Da jeg ikke er frikøbt formand, så jeg møder jeg allerede under tjek ind de første medlemmer og bliver mødt af dagens første spørgsmål. Et eller flere af de spørgsmål jeg fik da jeg mødte ind, kan jeg så gå og gruble over, da et svar sjældent kan vente til jeg har en kontordag. Hvis det skulle være tilfældet, at man ikke har fået nogle spørgsmål fra dagens start, så er det næsten lige så sikkert, som amen i kirken, at de dukker op i løbet af dagens pauser. Medlemmerne tror jo man ved alt. "Du er jo tillidsmand". Sådan er det nu ikke. Mange ting skal undersøges, måske i den næste pause, eller det må vente til dagen efter, hvor man måske har sin fridag. Så bliver fridagen jo bare det kortere. Som tillidsmand forventer medlemmerne, at man altid er kontaktbar. Og det er man jo også. Også når der bliver ringet kl. 06:30, og der var en fejl i en tjenesten, eller kl. 22:00 når der er fejl i en nattjeneste, som man skal møde til om 2 timer.

Hvilke udfordringer har LPO Helsingør for indeværende?

Som nystartet lokalgruppe i LPO DSB skulle man måske tro, at LPO Helsingør ikke havde de store udfordringer. Men sådan er virkeligheden ikke. LPO Helsingør har flere udfordringer, bl.a. reservens vilkår, som vi godt kunne tænke os at få ændret gjort bedre. Det arbejdes der på i øjeblikket. Vi har også en udfordring omkring uddannelse i Helsingør, da DSB har stoppet den uddannelse, der gør, at man må køre til Sverige. LPO Helsingør håber, at DSB genoptager denne uddannelse, da det både giver udfordringer til tjenestefordeler og reserven, når ikke alle på depotet har denne uddannelse.

Risteperroner i Helsingør er også et stort samtaleemne på depotet. De var lovet færdige i 2016 af en unavngiven direktør i DSB. Vi agter naturligvis at følge denne indtil risteperronerne står færdige. Sporarbejde i sommeren 2017 og 2018 er også en udfordring, ikke bare for LPO Helsingør, men for hele DSB

Hvordan ser du fremtiden for LPO DSB Helsingør?

Som regel ser jeg lyst på fremtiden, men i disse tider ved man jo ikke, hvad vej de politiske vinde blæser på Christiansborg. Så jeg vil ikke spå om fremtiden, men håbe på, at politikkerne besinder sig denne gang, når noget skal i udbud. Kystbanen har jo være i udbud før, og det var man jo ikke så heldige med. Så vi håber, vi går fri af næste udbud, og har fremtiden som lokalgruppe foran os.

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

Hans-Morten Bejning Andersen

Foto: Peter Kanstrup

Udlicitering af passagertrafikken i Vestdanmark december 2020

Af:

Peter Kanstrup,

LPO DSB daglig ledelse

Primo november udsendte Trafik- og byggestyrelsen, via ministeriet, rapporten - Afgrænsning af udbudspakke for regionaltogstrafik i Midt- og Vestjylland 2020

Rapporten blev præsenteret af ministeren på et samråd i Folketingets transportudvalg. Den indeholder en række anbefalinger fra Trafik- og byggestyrelsen vedr. kommende udbud i Vestdanmark, hvorom der i den kommende tid skal træffes politisk beslutning.

Rapporten tager afsæt i, at den udbudte kontrakt vedr. togtrafik i Midt- og Vestjylland udløber i december 2020, og der derfor skal forberedes et genudbud. Trafik- og byggestyrelsen har på den baggrund igangsat et arbejde for at belyse, hvorvidt det vil være en fordel at ændre i kontraktens omfang ved genudbuddet. I den anledning er der gennemført en undersøgelse af en række ændringsmuligheder, og der er udarbejdet tre forskellige udbudspakker, som indgår i den videre beslutningsproces.

Trafik- og byggestyrelsen anbefaler, at udbuddet bliver 8 årigt (december 2020 – december 2028) og samles, så trafikken udføres af kun én operatør. Det pointeres, at pakkerne er sammensat med henblik på at optimere økonomien og leverancesikkerheden, og så er pakkerne udarbejdet ud fra såkaldte passagerhensyn. Det virker jo meget fornuftigt, men hvad betyder det, og hvad indeholder de 3 pakker helt konkret?

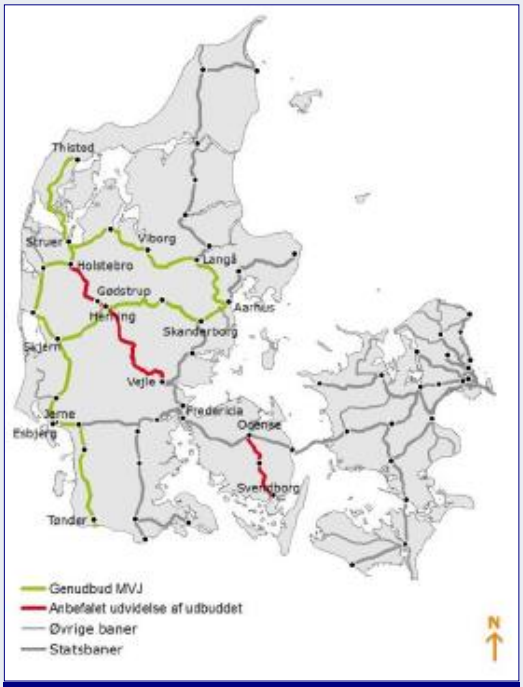
Grundpakken indeholder den nuværende Arriva produktion, inkl. de afgange DSB i dag kører med fjerntog på disse strækninger, dvs. Aarhus-Langå-Struer og Struer-Thisted. Desuden lægges der op til betjening af en kommende station i det østlige Esbjerg (Jerne).

Pakke 1 er en slags udvidet grundpakke, indeholdende en ny station ved sygehuset i Gødstrup i udkanten af Herning, som betjenes med direkte tog til / fra Aarhus. Pakken indeholder desuden udvidet betjening af strækningen Esbjerg-Jerne-Ribe.

Pakke 2 er en større overbygning på pakke 1. Den omfatter al togtrafik på de regional baner på Fyn og i Jylland, som på mellemlangt sigte køres med dieseldrevet lokaltogsmateriel. Ud over den nuværende udbudte trafik i Midt - og Vestjylland tillægges udbuddet således al kørsel på strækningerne Vejle – Struer og Odense – Svendborg. Fjerntog på strækningen Vejle – Herning – Struer bortfalder. Omvendt indføres der direkte tog Holstebro-Gødstrup-Herning-Aarhus, som i samspil med regional togene Struer – Vejle, giver ½ timesdrift Holstebro – Herning. Overordnet har pakke 2 desuden det mål at give et mere enkelt betjeningskoncept, hvor alle strækninger betjenes med samme type materiel (Desiro og Lint) af den samme operatør.

Pakke 2 indeholder desuden mulighed for intet mindre end 9 tilvalg, f.eks. flere myldretidstog, diverse udvidelser i lidt driftssvage tidsrum og betjening af en kommende bane til Billund. De to fravalgsmuligheder omhandler mindre betjening på trafiksvage tidspunkter og på trafiksvage strækninger.

Trafik- og byggestyrelsen anbefaler at pakke 2 lægges til grund for det videre arbejde med forberedelse af udbuddet gældende fra december 2020. Det skal – efter den megen polemik omkring Svendborgbanen det seneste års tid – bemærkes, at Svendborgbanen i pakke 2 i udgangspunktet forventes betjent med 3 togsystemer som i K16. For de fynske læsere er det måske også værd at bemærke, at Trafik- og byggestyrelsen anbefaler, at regionaltrafikken på Vestfyn ikke inkluderes, i hvert fald ikke før en evt. højhastighedsbane på Vestfyn aflaster den eksisterende banestrækning.



Kilde: Trafik- og byggestyrelsen – afgrænsning af udbudspakke for regionaltrafik i Midt- og Vestjylland 2020

Jf. rapporten er der foretaget en beregning på materielbehovet. Det er opgjort til 62 togsæt. Arriva og DSB har p.t. 63 Lint og Desiro togsæt. Disse burde altså, i henhold til Trafikstyrelsens beregninger, kunne udføre den forventede produktion. Også personaleressourcerne er analyseret, og samlet konkluderes det, citat: *"Tilstedeværelsen af tilstrækkeligt og kvalificeret personale er*

en forudsætning for høj leverancesikkerhed. De beskrevne pakker vurderes alle at kunne realiseres med materiel, der er i drift i dag, hvilket samtidig indikerer, at det relevante personale bør være til stede. Når trafik skifter operatør, er der er klare regler for, hvordan dette håndteres, f.eks. er der tidligere anvendt både udlån af tjenestemænd og overdraget efter regler for virksomhedsoverdragelse. Det vurderes derfor ikke, at personalesituationen er forbundet med stor risiko", citat slut.

Nu er der jo p.t. hverken en politisk drøftelse eller beslutning omkring udbudspakkerne. Det vides af samme grund heller ikke om det eksisterende udbud i Midt- og Vestjylland overhovedet skal udvides. Det er derfor værd at bemærke, at ovenstående konklusion må stå helt og aldeles for Trafik- og byggestyrelsens egen regning. Skulle det komme så vidt, at oplægget opnår politisk accept – hvilket på ingen måde er givet, da det alene er Regeringen som er ideologisk tilhænger af udliciteringer – er der en række udfordringer og ubekendte, som savner afklaring:

- Accepterer politikerne i de store byer i Midt- og Vestjylland, primært Herning, Viborg og Holstebro, at disse byer ikke længere betjenes med direkte fjerntog til København?
- Hvad med den resterende regionaltrafik i Vestdanmark (Aarhus-Esbjerg og Vestfyn)?
- Håndtering af udbuddets geografiske spredning. Vestfyn, som kunne have bundet udbuddet sammen, indgår ikke og Svendborgbanens tog skal serviceres i enten Struer eller Varde. Det samlede udbud kompliceres og den fynske del gøres mindre attraktiv for en evt. byder.

Og i vores egen andegård skal der bl.a. findes svar på:

- Håndtering af en evt. afvikling af DSB's lokomotivførerdepot i Struer
- Fremtiden for Odense depot og påvirkning af depotet i Fredericia
- Tvangsudlån af tjenestemænd og udfordringer med at tiltrække personale til Svendborgbanen, hvor kørsel på kun én strækning vil være en hæmsko for rekruttering

Som det fremgår er der tale om en anbefaling fra Trafik- og byggestyrelsen. Den politiske proces er i sin vorden. Hvor den ender, er uklart. LPO DSB (og Det Blå Blad) vil følge udviklingen nøje. Det er af indlysende grunde ikke muligt, at forudse hvor den politiske proces fører hen, men vi kan love, at vi vil orientere medlemskredsen efterhånden, som informationerne bliver tilgængelige.

Du kan læse hele rapporten her:

http://www.ft.dk/samling/20161/almdel/tru/spm/115/svar/1362287/1693133/index.htm

Arriva møder DSB—Esbjerg spor 1 og 2

Foto: Trafik- og byggestyrelsen – afgrænsning af udbudspakke for regionaltrafik i Midt- og Vestjylland 2020

Instruktion i STM (Specific Transmission Module)

Af:

Søren Max Kristensen

Baggrund – ETCS Level STM (Specific Transmission Module)

I en overgangsperioden, hvor ETCS ikke er installeret på alle strækninger, udstyres togene med et STM-modul for at de gamle togkontrolsystemer, f.eks. dansk ATC, fortsat kan anvendes. STM-modulet kan kommunikere med det mobile ETCS anlæg i toget. Hvis der skal håndteres flere togkontrolsystemer, installeres et modul for hvert system. (Kilde: Wikipedia)

I forbindelse med indførelsen af det nye signalsystem, skal der indbygges en DMI skærm i vores materiel. Skærmen bliver placeret der, hvor vi i dag har ATC førerrumssignalet / hastighedsviseren. Da det nye signalsystem indføres gradvist, skal den nye skærm i en periode kunne håndtere ATC oplysningerne. Det sker ved at indbygge STM i toget, som har til opgave at oversætte ATC oplysningerne, således de kan vises på skærmen. DSB skal frem til juni 2018 indbygge nye skærme og STM i alt materiel.

For nogle år siden fik vi alle en instruktion i betjening af STM. Denne instruktion er forældet med hensyn til virkemåde, og de fleste lokomotivførere har ikke haft mulighed for at bruge denne kompetence i drift. På den baggrund er det aftalt, at alle lokomotivførere skal have en ny STM instruktion. Da der blot er tale om en instruktion i en anden måde at behandle ATC oplysningerne på, er det vurderet af fagfolk, at instruktionen tager ca. en time.

DSB mente ikke, at det var ansvarligt at pille 1100 lokomotivførere ud af produktion i en hel dag for en enkelt times undervisning. Omvendt kunne LPO DSB ikke acceptere, at farcen fra "Service på DSB'sk" skulle gentage sig. Derfor aftalte LPO med ledelsen, at undervisningen skulle ligge i forbindelse med sikkerhedskulturdagen. Så var lokomotivførerne i forvejen taget ud af drift og aftale 543.10 "Arbejdstid ved kursusdeltagelse" ville sikre, at det skete i arbejdstiden mod den fornødne betaling.

Da der kan gå lang tid, fra instruktionen er givet, til kompetencen skal bruges, bliver der udarbejdet en lille instruktionsvideo, som kan benyttes af den enkelte til at få genopfrisket den opnåede viden. Tiden til dette arbejde bliver godtgjort med 30 minutter. Denne metode gælder frem til juni 2018. Skulle ombygningen blive forsinket ud over denne dato, skal der laves en ny aftale om instruktion / brush up i STM.

Montering af førerbord i en IC4

Foto: Ebbe Drögemüller

Læserbrev – Lys i mørket

Af:
Henrik Ejlersen.
Lokomotivfører (K), Fredericia

Forleden var jeg til MUS samtale. Her påtalte jeg, at for os der kører i døgnets mørke timer – og det er de fleste af os – er stærk arbejdsbelysning en sikkerhedsrisiko. Jeg påtalte lyset på de troljer, der arbejdes fra i forbindelse med køreledningsarbejdet på strækning 29, og arbejdspladsen vest for vaskehallen i Kastrup. Forholdet ved Kastrup er dog siden blevet løst.

Ved samtalen blev jeg bedt om at melde problemer med stærk arbejdsbelysning ind via DDI. Det gjorde jeg så, inkl. et billigt løsningsforslag. Det blev i første omgang positivt modtaget, men da det skulle videre i systemet blev det standset, med den begrundelse, at indmelding skal ske til FC … som om de ikke har nok at lave? Og så skal situationen specificeres. Det er svært at undgå at få det indtryk, at nogen ønsker forholdene tiet ihjel! En kollega har fortalt, at vedkommende har indmeldt manglende udsyn til VI-signalet i Hvidovre Fjern til FC. Årsag: Kraftig arbejdsbelysning og svejserøg, til FC. Lidt underligt, da jeg er blevet oplyst om, at jeg er den eneste lokomotivfører, der har påtalt de problematiske lysforhold.

Og hvad er det så, jeg er så utilfreds med?

Når vi som lokomotivførere fremfører tog i de mørke timer hen imod og forbi et arbejdssted, bliver vi meget ofte mødt af et blændende lyshav. Den kraftige belysning er naturligvis et gode for dem, der bruger lyset som hjælp i arbejdssituationen, men den indebærer desværre også en stor risiko. Vi, der kører, forsøger efter bedste evne at orientere os. Mens vi kører imod lyskilden, kan vi kun se hen til den, ikke forbi. Bevæger en banearbejder sig bag lyskilden, men indenfor fritrumsprofilen, opdager vi det først, når vi hører lyden af knogler der knuses under hjulene. Det er jo ikke umiddelbart i strid med reglerne at fortsætte kørslen, selv om man føler sig helt eller delvist blændet. Men hvad siger myndighederne mon, hvis vi har personpåkørsel i denne situation? Og hvor langt kan man egentlig køre – efter passage af lyskilden – før nattesynet er intakt igen, og hvor langt er det forsvarligt at køre?

Generende arbejdsbelysning?
(www.licitationen.dk)

Ingen der arbejder i / på / med / ved sporet fortjener at blive lemlæstet eller dø – blot fordi de passer deres arbejde. For at beskytte dem, har jeg følgende løsningsforslag: Den kraftige hvide arbejdsbelysning monteres med et rødt filter (som dem teatrene bruger foran deres projektører). Arbejdslyset mindskes ikke mærkbart – og vores nattesyn forstyrres mindre. En helt igennem mere sikker situation for os alle.

Jeg ved godt, at forslaget åbner op for en debat om placering af røde lamper tæt på banen og risikoen for at forveksle det røde lys med signaler i stop. Selv om jeg ikke har konkret dokumentation, er det min påstand, at en lokomotivfører sagtens kan skelne mellem et signal i stilling stop og et lyshav med rød arbejdsbelysning.

Kom nu ind i kampen. Der skal vel ikke en personpåkørsel til, før de beskrevne forhold bliver taget alvorlig?

Med dette lille indlæg vil jeg opfordre alle mine kollegaer til melde blænding som følge af kraftig arbejdsbelysning ind, både mundtligt til FC og på skrift via DDI. Kun således undgår vi i det lange løb en ulykke.

Det Blå Blad vil til næste nummer af bladet bede om en kommentar til forslaget fra Henrik fra DSB Sikkerhed og, hvis muligt, ligeledes fra Banedanmark.

Nekrolog

Af:

Henrik Nordentoft Lyck Hansen,
Nykøbing F

Det var med stor sorg at LPO Nykøbing F mandag d. 26. december modtog meddelelsen om Jens Østerskov Hansens alt for tidlige død.

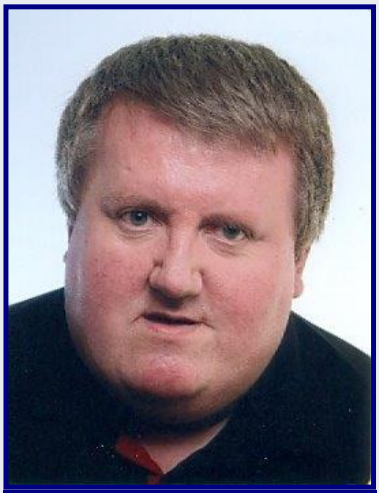
Jens var taget hjem fra arbejde, da han følte sig sløj, og da han ankom til stationen i Nakskov, faldt han om på perronen. Jens blev kun 53 år gammel.

Jens blev ansat i DSB 1. februar 1987, og efter endt uddannelse kørte han S-tog i nogle år, hvorefter han kom til Maskindepot Rødby Færge. Efter nogle år dér kom han til Nykøbing F, hvor han kørte den sidste tid.

Jens var en venlig og vellidt person på depotet i Nykøbing. Han var altid villig til at hjælpe en kollega, hvis han kunne. Jens brugte sin fritid sammen med sin datter og på at rejse rundt i landet og se speedway, som han gik meget op i. Jens vil blive savnet på depotet.

Vores tanker går til Jens' efterladte.

Æret være hans minde



Jens Østerskov Hansen

Lokalnyt

Af:

Lars Rolving Jensen

Aalborg

Lokalgruppen afholdte ordinær generalforsamling d. 18. januar, hvor omkring 25 medlemmer havde fundet tid til at deltage. Samtidig var LPO DSB daglig ledelse repræsenteret ved Søren Max Kristensen og Jan Bech Danielsen, ligesom Dansk Jernbaneforbund var repræsenteret ved Carsten Olesen.

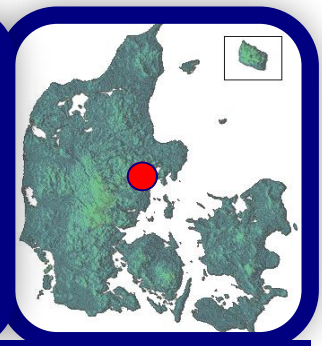
Generalforsamlingen var præget af en god og saglig debat og især situationen omkring overdragelsen af togdriften i Nordjylland til august fyldte en del. Her skal endnu engang lyde en tak til de fremmødte, både for debatten og sandelig også for indlæggene fra LPO DSB daglig ledelse og fra Dansk Jernbaneforbund. Vi kom viden om med hensyn til historik i forbindelse med overdragelsen og også med hensyn til depotets fremtid.

Kassereren og to bestyrelsesmedlemmer var på valg. Carsten Svendsen Mathiesen havde valgt at trække sig fra posten og fra bestyrelsesarbejdet i det hele taget, og som ny kasserer valgtes Thomas Klæstrup Hansen. Til de to andre bestyrelsesposter var der genvalg til Henrik Falborg og som nyt bestyrelsesmedlem valgtes Daniel Kirk.

Angående situationen i Nordjylland er der ikke så meget nyt at skrive om. Et antal lokomotivførere har skrevet under på en betinget opsigelse til DSB, og uddannelsen hos Nordjyske Jernbaner er allerede i gang med litra- og strækningskendskab, således at alle er klar til overdragelsen, der finder sted til august. Nu håber vi så på en snarlig udmelding fra DSB vedrørende fremtiden for vores depot i Aalborg.

Vi håber det bedste, og regner med i næste udgave af denne udmærkede publikation at kunne fortælle nyt.

Med ønsket om et behageligt forår til alle…



Af:

Lars K Andersen

Aarhus

Generalforsamling 2017

Den 19. januar var der indkaldt til generalforsamling i LPO Aarhus. Denne gang havde vi flyttet mødet fra Sonnesgade 21 til DJF's lokaler lige ved siden af motionscentret. På generalforsamlingen havde vores kasserer Hans Friis valgt at stoppe. Det er vi i bestyrelsen kede af, men sådan er det jo engang imellem. Hans har gennem årene udført et stort arbejde for lokalgruppen, både fagligt og som en meget påpasselig kasserer. På "forsamlingen" blev Hans takket for sit store arbejde i bestyrelsen med en lille gave. Hans havde givet udtryk for, at han gerne ville stille op til posten med det lange navn – BILAGSKONTROLANTSUPPELANT. Han blev valgt og bærer nu foreningens flotteste titel.

Ny kasserer blev Henrik Schøtt. Henrik har en lang "karriere" i fagforenings regi, både i Tinglev og Aarhus. Ny i bestyrelsen blev Jens C. Ø. Røjgaard. Også Jens har en masse erfaring, ikke fra det faglige arbejde, men som lokal arbejdsmiljørepræsentant. Vores konstituering i bestyrelsen blev som følger: Formand Niels F Jacobsen, næstformand Lars K Andersen, kasserer Henrik Schøtt, ferie Martin Zachariassen, sekretær Jens C. Ø. Røjgaard.

Lokalnyt

Der var ingen udskiftninger i Turgruppen, så her forsætter alle deres arbejde for at lave de bedste ture.

Som noget nyt var vi færdig med generalforsamlingen ca. en halv time tidligere end beregnet. Dette har jeg godt aldrig før oplevet i mine 25 år i Aarhus. Årsagen kan selvfølgelig være, at både sild og snaps stod klar, når vi var færdig. Efter silden kom der smørrebrød på bordet og "en enkel" øl. Borddækning, kaffe og kage, servering af mad og oprydning stod Birthe Lønstrup for. Stor tak til hende for en kæmpe arbejdsindsats. Jeg tror alle følte, at det havde været en hyggelig generalforsamling.

Djurs Sommerland

Traditionen tro arrangerer LPO igen i år en tur til Djurs Sommerland. Datoen for årets tur vil blive meldt ud efter bestyrelsesmøde d. 14. marts.

Medlemsmøde med DJ

Som sidste år er der arrangeret et medlemsmøde med DJ. Mødet holdes d. 8. maj kl. 12.00 i DJF's lokaler ved siden af motionscentret. Der vil, inden mødet går i gang, blive grillet et par pølser, og der vil også være mulighed for at få læsket ganen.

Kulturby 2017

Aarhus er i 2017 europæisk kulturby. Som lokomotivførere har vi fået den fornøjelse at have første parket til et af de største indslag, nemlig lyssætning af Ringgadebroen. Dem der kører ind til Aarhus om morgenen og aftenen, vil kunne se et farveskift på broen, som skulle afspejle himlens forskellige farver.

Ringgadebroen i Aarhus

Foto: Gitte Villads Larsen

Lokalnyt

Af:

Per B Baden

Esbjerg

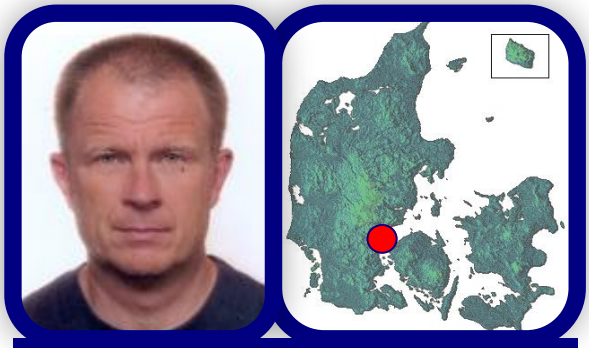
Så fik vi jul og nytår overstået, og – som det ofte er nødvendigt, når julen falder i en weekend – blev meget af produktionen udført ved hjælp af overarbejde fra hjælpsomme kollegaer.

Vi har også haft generalforsamling. For mig blev det en rigtig lang dag. Da jeg p.t. er i gang med min tillidsmandsuddannelse på LO skolen i Helsingør, startede dagen deroppe klokken 6:30. En rask gåtur til stationen for at få sig rørt på en ellers inaktiv dag. 5 timer senere stod jeg på Esbjerg banegård. Heldigvis havde jeg selskab af LPO's formand, Søren Max, fra København, så det blev en hyggelig tur.

Selve generalforsamlingen forløb stille og roligt og alle valg var overstået på under halvanden time. Det eneste, der kunne få lidt kommentarer, var de vedtægtsændringer, som næsten kun var ordkløveri. Men sådan er det, når man har en formand, der vil have alle detaljer med.

Gode indlæg fra vores arbejdsmiljørepræsentant, netværksgrupppen og LPO DSB's daglige ledelse udfyldte ventetiden indtil maden. Den var igen i år fra Fole Høkerkro, hvilket er virkeligt lækkert. Næste år håber vi at se mere end 9 aktive lokomotivførere ud over bestyrelsen. Det er alt for få deltagere. Vi skulle gerne op på det dobbelte.

Klokken 18:45 måtte jeg bryde op og returnere til LO skolen. Jeg var så heldig at få følgeskab af det meste af daglig ledelse og min lokale bestyrelseskollega, Pernille. Desværre var lyntoget propfyldt i Odense, da der manglede et togsæt, så vi måtte blive i IC tog 868. Og så tog det igen 5 timer inden jeg var i Helsingør, godt træt, men det havde været en god dag i selskab med gode kollegaer.



Af:

Ole Bang, m.fl.

Fredericia

Medlemstur

I slutningen af november drog 20 af lokalgruppens medlemmer mod København. Vi havde lavet en aftale med København Hovedbanegårds inspektør Birger Søby Hansen om, at vi kunne få en rundvisning. Vi var alle spændte på, hvad dagen ville bringe, men vi fik en meget spændende og grundig gennemgang af historien og af selve bygningen. Men for fan… hvor var det koldt at stå uden for hovedindgangen og se og høre om tårne og figurer.

Heldigvis skulle majestæten ikke ud at køre med tog den dag, så vi fik lidt varme og en lille rundvisning i de kongelige gemakker. Det gav tilsyneladende varmen, for efterfølgende blev der drukket mange kolde fadøl, efterfulgt af stegt flæsk ad libitum. Om det var den gode stemning blandt medlemmerne eller mængden af fortæret flæsk som gjorde, at vi blev bedt om at forlade restauranten, vides ikke. Men hyggeligt det var det, så mon ikke der kommer en ny tur til hovedstaden i 2017.

Generalforsamling 2017

Lokalgruppen afholdt tirsdag d. 17. januar ordinær generalforsamling. Ca. 50 medlemmer, pensionister og gæster havde fundet vej til mødesalen i 3F huset. Der var som sædvanlig en god stemning og en saglig debat. Efter

Lokalnyt

Foto: Ole Bang

beretningen var det bl.a. emner som nye lokaler på banegården, og hvordan lokalgruppens midler skal bruges, som var til debat. Der blev luftet nogle forslag og ideer, som bestyrelsen vil arbejde videre med.

Også Turgruppen beretning blev diskuteret, her var det kørslen i tur 431 og ophold / pause i KAK, som blev vendt.

De indkommende forslag blev alle vedtaget, hvilket har givet bestyrelsen lidt at arbejde med omkring bedre oversigt på frihedskontoen, automatisk tilskrivning af overarbejde i rammeturen og automatisk konvertering af UA timer til optjeningstimer.

Der var enkelte udskiftninger på de valgbare pladser, men alle som havde ønsket valg eller genvalg blev valgt. Der skal endnu engang lyde en stor tak for indsatsen til de, der har hjulpet til i løbet af året, til de der takkede af fra de forskellige poster og et stort tillykke til de valgte.

Der skal også lyde et stor tak til områdegruppeformånd Søren Max Kristensen og DJ's faglige sekretær Carsten M. Olesen for deres indlæg på generalforsamlingen om, hvad der rører sig i og omkring DSB. Traditionen tro havde vi også inviteret lokalgruppeformændene fra nabodepoterne. Det er vigtigt, at vi plejer og styrker vores samarbejde lokalgrupperne imellem, så også en tak for deltagelsen, indlæggene og for det gode samarbejde.

Personalia

Sidst på året 2016 havde Lars Smidt og Frede N. Nielsen sidste arbejdsdag efter mange års tro tjeneste. Mange tak for godt samarbejde og held og lykke med den nye tilværelse.

Heldigvis har vi, efter en meget lang periode, hvor vi stort set kun har sagt farvel til kollegaer, fået ansat 20 nye kollegaer på Fredericia depot. Det er rigtig mange nye ansigter, som vi nu skal have til at blive en del af depotet. Det er dejligt at få friske folk og nye input, men det er også en stor opgave at få så mange nye kollegaer til at falde til. En opgave jeg håber alle vil bidrage til at det lykkes. Velkommen til depotet.

Generalforsamlingen arbejder

Foto: Ole Bang

Sommerferievalg (af Tina Jensen)

Sommerferievalget blev afholdt sidst i januar over 2 runder, og forløb godt på trods af lidt små problemer i løbet af dagen. Efter 1. runde, viste det sig, at der til 2. runde stadig var ledige pladser at få i skolernes ferie.

Der var desværre nogle stykker, der glemte at søge ved 1. runde. Noget man nok aldrig helt undgår. De fik dog alle en brugbar ferie, så alt i alt må man sige, at valget gik godt og rigtig mange fik ferie i uger, som man kan kalde "sommerferie".

Lokalnyt

Pensionistarrangement (af Martin Kusk Rye)

Traditionen tro blev der afholdt pensionistarrangement i Fredericia første tirsdag i december. Der var samlet op i mod 50 pensionerede LKF'er og LKI'er til hygge i teknikgården. Dagen startede med rundstykker og kaffe samt røverhistorier. Efterfølgende var vi på rundvisning i Banedanmarks nye trafiktårn. Vi sluttede af med smørrebrød og juleøl.

Foto: Kjeld Jensen

Af:

Hans-Morten B Andersen

Helsingør

Så er der taget hul på et nyt år, og mange nye opgaver venter lokalgruppen i det år, der står foran os.

Sociale arrangementer

Året 2016 sluttede af med julefrokost og medarbejderarrangement. I november afholdte Helsingør Depot julefrokost på LO skolen. Efter et års pause valgte Marianne og Pernille at tage initiativ, så vi igen kunne afholde en lokal julefrokost. Der var pænt fremmøde, og vi ser frem til en gentagelse i 2017. Stor tak for initiativet herfra.

Også MSF afholdt julefrokost. Det var et hyggeligt arrangement med stor også stor tilslutning.

I december var der medarbejderarrangement på Skibsklarerergaarden i Helsingør. Museet beskriver Helsingørs første store velstandsperiode, sundtoldstiden. Vi fik en rundvisning på museet. Det var meget interessant, så det kan godt anbefales. Efterfølgende var der spisning på Madam Sprunck.

Ferievalg og Julegløgg

Tirsdag d. 13. december afholdt vi sommerferievalg. John Dyrhøj fra Ferieplan var tilstede på dagen, hvilket er en stor hjælp, da John kan svare på spørgsmål fra vores medlemmer. Ferievalget gik super godt, og de fleste var tilfredse med den ferie, de fik tildelt. Vi ønsker at se så mange medlemmer som muligt på depotet denne dag, så der blev serveret alkoholfri gløgg og æbleskiver. Rigtig mange mødte op. Det er lokalgruppebestyrelsen glade for, og vi håber, vi kan forsætte med denne tradition.

LKF K

LKF K uden elever i Helsingør er stadigvæk et problem. Vi håber at der snart sker noget. Vi har dog afholdt et vellykket ERFA møde november. Og vores kørelærestue er kommet op at køre.

Sporarbejde, risteperroner og lys i Helsingør

I sommeren 2017 skal der være et stort sporarbejde på Helsingør station. Lokalgruppen var kaldt til et kort orienteringsmøde om dette. Til stor overraskelse for os var risteperroner ikke en del af projektet til trods for, at de var lovet

Lokalnyt

færdige allerede i 2016. Vi er stærkt utilfreds med dette, og er gået videre med sagen i samarbejde med LPO DSB, vores lokale leder og arbejdsmiljørepræsentanten.

Lys ved sporskifterne 23, 25 og 27 skal afprøves i marts 2017 efter at første forsøg blev kasseret.

Tjenester til sporarbejdet 2017 kommer først i maj måned, sent som altid, kan man vel sige.

Køreplan K 17

Når man tænker på der er 45 km dobbeltspor mellem Helsingør og København, kan det undre, at det i K17 er lykkes at lave en krydsning midt i det mest befærdet sporskifte på Helsingør station. Togene ankommer minuttal 17, 37 og 57 og afgår 18, 38 og 58. Der er afsat 3 min og 30 sek., til at køre fra Snekkersten til Helsingør. Den reelle tid er 3 min 59 sek. og 99 hundrededele. Og så kan man jo selv gætte resten. LPO har løftet problemet til Præcisionsgruppen, som har sendt den videre uden held – mig bekendt.

Man havde et projekt hele 2016 med at togene skulle kører på sekundet fra Helsingør station.

Men det er nok ikke så vigtig med punktlighed i Helsingør i K17. Mærkeligt, for det er ellers det kunderne efterlyser.

Kolleganetværk i Helsingør

Netværket har længe ikke fungeret optimalt, men nu sker der endelig noget. Depotets 3 netværkspersoner – Lennart Skibstrup, Christian K Jessen og Hans-Morten Andersen – har været afsted på to uddannelsesdage på Knudshoved. Og det var tiltrængt, da den uddannelse man havde, trængte til lidt nye input.

Generalforsamling Helsingør

D. 7. februar 2017 afholdt Lokalgruppe Helsingør ordinære generalforsamling. Der var et flot fremmøde. 20 stemmeberettigede var mødt frem. LPO DSB var også repræsenteret ved Søren Max Kristensen, Jan Danielsen og Peter Kanstrup. Og fra DJ var der besøg fra Preben S Pedersen. Endvidere var der gæster fra de andre lokalgrupper på Sjælland og Falster. Peter Kanstrup blev valgt som dirigent og styrede slaget med hård hånd, som han plejer.

Områdegruppens 1. maj arrangement

LPO DSB fortsætter succesen…

Som det blev annonceret på de lokale generalforsamlinger har områdegruppen også i 2017 valgt at holde 1. maj i Odense, hvor vi igen i år får vores eget telt og bliver en del af LO Fyns 1. maj arrangement.

Arrangementet afholdes i Kongens Have lige over for Odense Banegård.

Den officielle del starter ca. kl. 12.30 med taler fra scenen, men du er meget velkommen til at komme i god tid, da vores telt vil være bemandet fra ca. kl. 11.30.

Der er underholdning og taler frem til ca. kl. 17.00, hvorefter pladsen lukkes ned.

Vi glæder os til at se dig – vel mødt.

Lokalnyt

Der var en livlig debat og mange spørgsmål til både lokalgruppen, LPO DSB og DJ.

Der var genvalg til alle som havde ønsket dette.

Jan H Christiansen genopstillede ikke til det lokale turudvalg, da han går på pension i foråret. Lokomotivførerne i Helsingør har meget at takke Jan for. Han har gjort et stort stykke arbejde for sine kolleger, først i DSB First/Øresund, sidenhen i DSB. Lokalgruppen takker også Jan mange gange. Yngre kræfter blev valgt ind i turudvalget. Dennis Nielsen erstattede Jan og der var genvalg til Henrik C Pedersen og Mogens Kieffer.

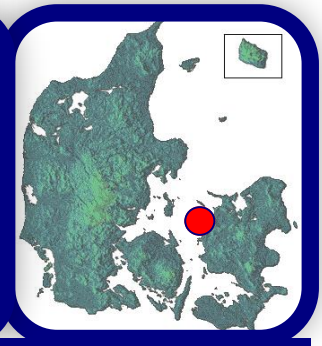
Jubilæum 25 år

Året var kun et minut gammelt, da vi havde årets første jubilar på Helsingør depot. Lokomotivfører og genvalgt fanebærer, Stein Trosvik, havde været ved DSB i 25 år d. 1. januar 2017.

Han var dog så flink ved sine kollegaer, så han ventede med at fejre sit jubilæum til den 23. februar i Kajakklubben i Helsingør. I skrivende stund er det om 14 dage, men vi glæder os allerede.

Det var hvad Lokalgruppe Helsingør kunne berette denne gang.

Vi ønsker alle et godt forår.



Af:

Maiken Tomlinson

Kalundborg.

Generalforsamling

Den 25. januar 2017 blev der afholdt ordinær generalforsamling i LPO Kalundborg på restaurant "Den tykke kok". Fremmødet lå i år på ca. 34% af de stemmeberettigede lokomotivførere i Kalundborg, idét 12 personer var mødt op. Derudover havde vi i år besøg af Hans Merstrand, Jan Danielsen og Søren Max fra daglig ledelse, samt Bertil Nilsson fra LPO Københavns bestyrelse og Hans Morten Andersen, formand for LPO Helsingør.

Bestyrelsens forslag om turgruppevedtægter blev vedtaget, og det samme gjaldt forslaget om, at enkeltudgifter for LPO Kalundborg på over 10.000,- kr. fremover skal sendes til urafstemning blandt depotets medlemmer.

Vi fik endvidere en god snak om, hvordan det kan være, at der på det seneste ikke har været den helt store opbakning til studieturen. Bestyrelsen foreslog, at vi i 2018 forsøger at lægge studieturen i foråret (inden 1. maj), og så fik vi et rigtig godt tilbud fra Alan Evans, som meldte sig frivilligt til at arrangere den kommende studietur, der kommer til at gå til England. Om turen kommer til at ligge i efteråret 2017 eller i foråret 2018, vides ikke i skrivende stund. En stor tak fra bestyrelsen til Alan for tilbuddet, som vi valgte at takke ja til!

På valg i år var:

- Et bestyrelsesmedlem: Kenneth C. Geier blev genvalgt.
- En kasserer: Lars F. Harder blev genvalgt.
- En bestyrelsessuppleant: Birgit S. Nielsen blev genvalgt.
- En bilagskontrollant: Bent H. Rasmussen valgte ikke at genopstille. I stedet blev Carsten Thanning valgt.
- En bilagskontrollantsuppleant: Lonny M. P. Nielsen blev genvalgt.

Et stort tillykke til alle med valget, og tak til Bent for mange års tro tjeneste som bilagskontrollant.

Lokalnyt

Efter "en kort bemærkning" fra daglig ledelse efterfulgt af et par spørgsmål, var det traditionen tro blevet tid til schnitzler og en tår at drikke, i hyggeligt samvær med 6 pensionerede medlemmer fra Kalundborg, samt vores lokale personaleleder.

Sommerferievalg

Midt i januar afholdt vi sommerferievalg, der som altid forløb stille og roligt, og med en bid brød til, til de fremmødte.

Jubilæer

På årets første dag kunne Bent Helmer Rasmussen fejre sit 30 års jubilæum.

Og den 1. februar havde Birgit Schmidt Nielsen ligeledes 30 års jubilæum.

Et stort tillykke til dem begge fra LPO Kalundborg!

Af:

Dan Nielsen

Korsør

Generalforsamling 2017

Onsdag d. 8. februar afholdt vi generalforsamling i Korsør. Vi opnåede i år det ellers umulige, at vi havde en deltagelse på 100% af medlemmerne. Ja, vi var tilstede – alle 4. Derudover var 4 pensionerede lokomotivførere mødt op. Vi skønnede, at det ikke var nødvendigt at have en dirigent til at lede slagets gang, når vi nu ikke var flere. Det var imidlertid nok en fejl.

Da generalforsamlingen blev holdt hjemme hos mig, rundt om sofabordet, og derfor var mindre formel, var udfordringen mest at holde deltagerne på "sporet". Efter hvert afsnit af beretningen opstod der heftig debat om emnet, hvilket jo så heller ikke gav anledning til nogen spørgsmål til beretningen senere.

Sjovt nok var det pensionisterne, der var de mest ivrige deltagere i debatten. Vi fik mange gode historier om, hvor godt det var før, samt hvor glade de var for at være stået af ræset, selv om de savner samværet med kollegaerne. Selv om de til tider var en anelse udisciplinerede, havde vi en god generalforsamling med en god debat om stort set alt, hvad der rører sig i os alle. Hvad bringer fremtiden? Vi har en depotstruktur lige rundt om hjørnet. Hvilke forandringer bringer den, og hvem står for tur ved ledelsens næste sparerunde? Ingen ved, det men alle frygter det værste.

Vi ved jo allerede, at Korsør er i spil. Det er jo ingen hemmelighed, at ledelserne gennem tiden har haft

Nymalet ME-lokomotiv på Københavns Hovedbanegård

Foto: Peter Kanstrup

fokus på os og gerne har villet lukke depotet. Der var enighed om at det vil være trist at skulle sige farvel til Korsør, hvor vi har tilbragt hele vores arbejdsliv.

Efter en vel overstået generalforsamling gik vi over til smørrebrødet, hvilket var meget lækkert. Her faldt snakken blandt andet på tiden, hvor DSB og Railion delte depotet, og hvor mange der gik med over, og hvem der blev tilbage. Der var enkelte blanke felter i hukommelserne hele vejen rundt og vi endte da også med at mangle to medlemmer på DSB's konto.

Efter spisningen indtog vi igen de bløde for at skylle maden ned. Vores gamle formand Mogens, som ellers altid er snakkesalig, sad helt stille og skrev en liste på bagsiden af dagsordenen mens vi andre snakkede. Pludselig udbrød han fuldstændig udenfor kontekst: "I må lige hjælpe mig, jeg kan fan'me ikke forstå, hvem det er vi mangler i Korsør? Jeg er sikker på, vi var 14 tilbage da vi blev delt". Og så måtte alle lægge hovederne i blød og hjælpe, det var jo ham, der var formand dengang, og nu kunne han ikke gøre rede for to af sine medlemmer. Heldigvis endte vi med at komme i tanke om både O B Christiansen og K I Rasmussen, som begge er gået på pension, så nu kunne Mogens sove roligt når han kom hjem.

Alt i alt en god generalforsamling med god dialog og megen udenomssnak. Jeg vil gerne sige tak til de fremmødte, ikke mindst pensionisterne der stadig interesserer sig for, hvordan det går på deres gamle depot.

Stor tak til jer alle sammen

Af:

Ebbe Drögemüller

København

Nyt år

Så er vi i gang med 2017. Foran os ligger et nyt jomfrueligt år. Ovenpå de udfordringer, der har været i året 2016, med bl.a. personalemangel, manglende muligheder for kompetencefondskurser og aflysning af uddannelser osv., ser lokalgruppen frem til et nyt år, hvor der forhåbentligt bliver rettet op på alt dette. Desværre er året 2017 allerede startet i samme stil som 2016 sluttede, altså med aflysninger af uddannelseshold. Det tegner således ikke alt for godt. Dog har vi et håb om, at der i år afvikles de kompetencefondskurser som bevilges. Ansøgningsmetoden er i hvert fald sendt ud i seneste nyhedsbrev fra ledelsen. Dette gøres vel ikke uden, at de tildelte kurser så også afvikles. Det modsatte vil jo være at holde medarbejderne for nar. Men det kan vi jo altid vende tilbage til på et senere tidspunkt, hvis det alligevel skulle ske.

Pebernødder

Inden vi slap det gamle år og bevægede os ind i det nye, modtog lokalgruppeformanden d. 20. december indtil flere henvendelser fra forundrede kolleger, der mente der manglede noget på depotet. Ved nærmere eftersyn kunne lokalgruppeformanden konstatere, at julen på depotet var blevet væk, eller nærmere bestemt julehyggen. Vi var flere der febrilsk ledte i krogene, i skabene og selvfølgelig i vores køkken. Desværre var der ikke så meget som en pebernød at finde på depotet. Alle eftersøgninger var forgæves. Lokalgruppeformanden sendte derfor et par stemningsbilleder fra depotet til vores underdirektør Anette Haugaard, med håb om, at hun måske kunne finde nogle få pebernødder til vores depot. Vi var sikre på, at det ville være i tråd med virksomhedens ønske om at hæve medarbejdertilfredsheden. Det lykkedes og dagen efter var der julehygge på det ganske depot. Så kom ikke og sig, at vores direktører ikke kan bruges til noget. Det var en stor og tung sag der blev løst hurtigt. Lokalgruppens ønske er, at man næste år starter julehyggen lidt tidligere. Må vi foreslå den 1. december, som alle andre. Tro det eller ej, medarbejderglæde kan ind imel-

Lokalnyt

lem godt købes for pebernødder…

Generalforsamling 2017

I lighed med landets øvrige depoter har der selvfølgelig også været afholdt ordinær generalforsamling i lokalgruppe København. Og hvordan gik det så? Der var tilmeldt 79 mand til spisningen inkl. pensionister. Derudover deltog selvfølgelig en god håndfuld medlemmer, der kun kom og deltog i generalforsamlingen. På valgsiden, var der valg og genvalg til bestyrelsens foreslåede kandidater. Herunder nyvalg til den ene bilagskontrollantpost. Her overtog Torben Silving efter John Pagh, som havde haft posten i en årrække. Ny fanebærer blev Henrik Them Christensen, som overtog efter Jack Fravn, som ligeledes har båret fanen i mange år. Som ny bilagskontrollantsuppleant valgtes Steen K. Kristiansen. Lokalgruppen vil godt takke alle der har brugt tid og kræfter på at løfte en del af arbejdet med at få vores lokalgruppe til at fungere. Ligeledes tillykke med valget til alle nyvalgte såvel som genvalgte. Bestyrelsen er glad for den opbakning, der har været til de opstillede kandidater. Fra debatten og forslagene fra selve generalforsamlingen, kan det nævnes, at anciennitetsspørgsmålet endnu engang var fremme. Denne gang i en forklædning som depotanciennitet. Efter en kort debat blev de 2 forslag sendt til afstemning og stemt ned med stort flertal. 3. forslag handlede om muligheden for at brevstemme til forslag på generalforsamlingen. Dette forslag blev ligeledes nedstemt med stort flertal. Af debatten fremgik det, at et af problemstillingerne ved at brevstemme var, at brevstemmen ikke kunne dække et ændringsforslag, stillet på generalforsamlingen. Dem der brevstemte fik heller ikke debatten på generalforsamlingen med, hvilket jo ikke er helt uvæsentligt, da debatten jo kan ændre folks mening undervejs. Faktisk er debatten nok det væsentligste i et hvert demokrati, således også i et lokalgruppedemokrati. Der var selvfølgelig også praktiske hindringer i forhold til håndtering af brevstemmer. Hvem skulle f.eks. modtage dem, sortere dem og godkende dem. På generalforsamlingen er der jo valgt stemmetællere til den del. Det kunne blive nogle temmelig lange generalforsamlinger. Til slut var der indlæg fra LPO DSB´s daglige ledelse ved områdegruppeformand, Søren Max Kristensen og fra forbundsledelsen ved forbundsformand, Henrik Horup, og forbundsnæstformand. Preben S. Pedersen. Alle gav medlemmerne en god gennemgang af de ting der arbejdes med for tiden. Lokalgruppen siger tak til alle for deres deltagelse. Ligeledes stor tak til faglig sekretær, Carsten M. Olesen for at lede generalforsamlingen på myndigste vis.

Sommerferievalg

På generalforsamlingen i 2016, blev der vedtaget et forslag om at flytte vores sommerferievalg fra januar til december. Som vedtaget så gjort. Sommerferievalget er således overstået for snart længe siden, inkl. den 4 ferieuge søgning og proceduren for vores ventebog. Om flytningen af sommerferievalget fra januar til december, var det, der var årsag til, at der var 46 lokomotivførere, der ikke afleverede en ferieseddel til ferievalget, skal vi lade være usagt, men tanken er da nærliggende. En del lokomotivførere fik vi fat i under ferievalget, men desværre ikke alle. Så husk sommerferievalget er flyttet til december!

Nye folk til depotet

Den 2. januar startede der et hold på 20 LGU elever i København. De skal fylde hullerne efter alle dem, der er holdt op i løbet af de senere år. Til april kommer der yderligere 20 LGU elever, så der bliver en del nye kolleger at forholde sig til og byde velkommen på vores arbejdsplads. Lokalgruppen vil ønske alle nye velkommen til. Vi håber I alle vil falde godt til på vores depot. Vi er sikre på, at I vil blive godt modtaget af alle. Velkommen til – og held og lykke med den forestående uddannelse.

Studietur 2017

Årets studietur er allerede planlagt og desværre også allerede udsolgt. Det tog lige godt 5 dage, så var alle 44 pladser ”solgt”. Lokalgruppen glæder sig over den store opbakning til vores studietur og ser det som et klart bevis på, at lokomotivførerne har det godt med hinanden og gerne vil socialisere, også udenfor arbejdstid. Årets tur går til den sydtyske Rhin by Boppard, som ligger lidt syd for Koblenz. Programmet er ikke endeligt, men mon ikke en sejltur på Rhinen og besøg på et museum af en art er inkluderet. Der er afrejse den 21. maj og hjemkomst den 25. maj. Der er allerede en del, der er klar til at tage af sted, så vi venter kun på, at dagen oprinder. Bare det snart var…

Lokalnyt

Ombygning Kh

Svendborg Station—Toget kører ikke videre

Foto: Peter Kanstrup

Et af de emner der helt sikkert vil fylde lokalgruppens indlæg i nærværende blad i den nærmeste fremtid. Er den forestående ombygning / renovering af vores opholdsbygning på Hovedbanegården. Ledelsen har allerede meldt rent ud, at den har et stort ønske om en total sammenblanding af medarbejdergrupperne, da den ser denne sammenblanding som væsentlig for at styrke samarbejdet personalegrupperne imellem. Nu er ingenting i den henseende, dog endeligt vedtaget, og der er ligeledes heller ikke givet endelig tilladelse fra kulturarvsstyrelsen til det ønskede. Lokalgruppen har ikke nogen speciel holdning til sammenblandingen af medarbejdergrupperne. Dog kunne vi godt tænke os, at man tænkte lidt bredere, end bare at mokke personalet sammen i fælles lokaler. Hvad med noget teambuilding, eller noget socialt samvær, på tværs af medarbejdergrupperne. Det kunne man jo sætte i gang allerede nu. Det behøver da ikke afvente en ombygning. Hvis man vil samarbejdet på tværs, er det jo bare at komme i gang med at planlægge. I forhold til "den rå ombygning" vil lokalgruppens fokus primært være på de hårde elementer såsom varme, ventilation og ordentlige toiletforhold. At man allerede har meldt ud at der ikke kommer flere toiletter, må være en fejl. Hvis alle medarbejderen rykkes sammen i den ene ende af bygningen, så må antallet af toiletter jo tilpasses dette. På abc.dsb findes en side, hvor der kan findes oplysninger om den kommende ombygning / renovering. Her findes også en afstemningsliste om den enkelte er klar til ombygningen. Den side vil lokalgruppen, opfordre alle til at besøge.

Lokalgruppe København ønsker alle et godt forår.

Af:

Henrik Nordentoft Lyck Hansen

Nykøbing F

Generalforsamling:

D. 28. januar blev generalforsamlingen i LPO Nykøbing F afholdt i hjemmeværnets lokaler ved kommandoposten. Det var en hyggelig dag med en del debat frem og tilbage. Igen i år blev der skiftet ud i bestyrelsen, da Carsten Larsen og Henrik N. L. Hansen havde valgt ikke at genopstille som henholdsvis bestyrelsesmedlem og kasserer. I stedet blev Jakob Elikofer valgt som bestyrelsesmedlem og Bo Rentse blev valgt som kasserer. Derudover var der som sædvanligt besøg fra DJ og LPO daglig ledelse samt nogle repræsentanter fra andre lokalgrupper i LPO.

Mandskabssituation:

Vi er efterhånden blevet heldigere stillet, da vi i foråret 2016 fik fire nye kollegaer fra S-tog, og vi igen til køreplansskiftet fik yderligere fire fra København. Sammenholdt med at vi har fire færre i tur, har det givet noget bedre forhold

Lokalnyt

for de kollegaer, der kører i reserven. Vi er selvfølgelig ikke glade for at have mistet produktion, men vi håber, at det kommer tilbage igen til næste køreplansskifte, når vi til den tid har fået tilført fem nye kollegaer fra gaden.

Vi har desværre også måtte sige farvel til Jens Østerskov, der forlod os alt for tidligt. Nekrolog over Jens kan læses andetsteds i bladet.

Generelt:

Derudover går livet sin gang her på depotet. Der er mange gode snakke og hyggeligt samvær omkring bordet på stuen, og så er der stadig godt gang i uddannelsen på MG.

Af:

Jan Lundstrøm

Næstved

MQ og enmandsbetjening

Fra overgangen til K17 blev der skiftet fra MR til MQ på Lille Syd. Det skete ret konsekvent, og kun få tog er efterfølgende kørt med MR. At DSB virkelig vil MQ ses tydeligt, to håndværkere fra værkstedet i Fredericia er udstationeret i Næstved fra søndag aften til fredag formiddag – foreløbig til og med marts måned. Det er luksus, de hjælper til med opstarter om morgenen og kan udføre en del mindre reparationer på MQ'erne.

Fra årsskiftet kom tilladelsen til at køre enmandsbetjent med én MQ på Lille Syd i hus, og det blev også taget i brug omgående. Anette Haugaard med følge var i Næstved den 16. december for at orientere togførerne om fremtiden, når togførerdepotet i Næstved lukker. Togførerne har tre måneders varsel, så med udgangen af marts måned flyttes de til deres nye depoter, og det gav anledning til mange spørgsmål om ture, planlagt ferie, weekendfri og meget, meget mere.

I februar måned blev den første prøvekørsler med to MQ-sæt med henblik på at få en godkendelse til enmandsbetjening på plads kørt. Igen skal der dog formentlig flyttes standsningsmærker og laves bedre lysforhold flere steder.

Selv om vi nu har kørt enmandsbetjent i over en måned, er der stadig en del hængepartier. Et af dem er glemte sager, hvor vi har ikke har modtaget hverken information om, hvordan vi skal håndtere glemte sager, eller en nøgle til det skab, hvor togførerne afleverer disse – for 7Eleven har jo lukket, når vi afslutter de fleste af vore tog. Og her gælder det gamle slogan fra Jesper Lok epoken, "ser du det, ejer du det", jo næppe…

De otte weekender i januar og februar har "Store Syd" været omledt via Lille Syd, og vi har kørt med MQ mellem Næstved og Ringsted, og denne strækning er heldigvis ikke godkendt til enmandsbetjening.

ERTMS uddannelse

Medio januar begyndte det første hold lokomotivførere fra Næstved på ERTMS uddannelsen. Det sker i DGI-byen i København og der er afsat tre plus tre plus to dage over tre uger. Hertil kommer en køredag, men den er dog ikke er afholdt i skrivende stund. For stadig at kunne opretholde den daglige drift fra Næstved depotet, trådte vore kollegaer i Aarhus igen til og hjalp med tre mand.

Lys og vand

Den 5. september 2016 gik den sidste vandvarmer ved vore parkeringsspor i stykker, dvs. der var kun koldt vand til rådighed for rengøringsmanden. Engang i december blev en af vandvarmerne tilsyneladende så utæt, for nu blev det nødvendigt helt at lukke for vandet, så nu stod den på "tørvask". Herefter gik et større internt slagsmål i gang, for hvem er ansvarlig for opgaven med at udskifte vandvarmerne. ISS, der ellers står for meget bygningsvedligeholdelse

Lokalnyt

for DSB, meldte hus forbi, efter sigende med begrundelsen, at det krævede sporspærring at skifte vandvarmerne. Hvem der i sidste ende kom til at skifte vandvarmerne ved jeg ikke, men først den 25. januar kunne det varme vand igen strømme frit…

Lyset på pladsen har også voldt kvaler, så i to perioder har stationen nærmest været helt mørklagt. Det har vist sig, at man under sidste sporombygning har lagt et kabel oven på en betonkant, og den har nu gnavet sig ind i kablet. I sidste omgang varede det cirka ti dage før lyset var tilbage, så nu håber vi bare fejlen ikke kun er midlertidigt repareret.

Elektrificering af Lille Syd forsinket

En dårlig "julegave" var oplysningen om, at elektrificeringen af Lille Syd mellem Næstved og Køge Nord alligevel ikke bliver klar til december 2018, mens først i andet kvartal 2020, og det er endda med forbehold for, at implementeringen af det nye signalsystem ikke forsinkes yderligere, og at man vælger at immunisere det eksisterende sikringsanlæg i Næstved.

Det ligger dog fast, at vi får et nyt togsystem fra Næstved med stop på alle mellemstationer til Køge, og derfra via Køge Nord til København fra K19, så nu bliver det jo spændende at se, hvad vi får af materiel at køre med indtil elektrificeringen er klar!

Mellem Køge og Roskilde forventes det at Lokaltog tager over, men så vidt undertegnede her er orienteret, kan prøvedriften af det nye signalsystem måske udskyde dette en overgangsperiode.

Hver dag kan vi dog stadig følge, at forberedelserne til såvel elektrificering, som etablering af det nye signalsystem, skrider frem.

Lars Hansen lokomotivfører i 25 år

Den 12. januar holdt Lars Hansen 25 års jubilæum med deltagelse af et stort antal kollegaer, lokomotivførere som togførere, samt pensionister m.m. Tak til Lars for et hyggeligt jubilæum. Vi ønsker Lars mange flere gode år på ret spor!

Generalforsamling

Fredag den 27. januar blev der afholdt ordinær generalforsamling i Metals hus i Næstved. Vi var 17 kollegaer fra depotet og otte gæster til generalforsamlingen. Lars G. Jacobsen havde på forhånd meldt ud han ønskede at afgive formandspladsen.

Foto: Ebbe Drögemüller

Lokalnyt

Køge Nord

Foto: Jan Lundstrøm

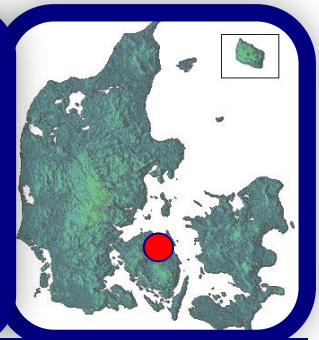
Som ny formand blev vores hidtidige kasserer, Frederik Ø. R. Petersen, valgt og Flemming Kongsted blev valgt som ny kasserer. Lars Hansen fortsætter som sekretær. Der var nyvalg til begge suppleantpladser. Ny første suppleant blev Lars Demus, og som anden suppleant blev Kim Schelde Christensen valgt.

Der var genvalg til pladserne som bilagskontrollant (Jan Hanssen), bilagskontrollantsuppleant (Flemming Johannessen) og til Kaj B. Nielsen som fanebærer.

I december måned blev der afholdt valg til turrepræsentanter. Denne afstemning gav genvalg til Per Strande Andersen og Flemming Johannessen.

Vi ønsker tillykke med valget!

Heldigvis var der stadig god spørgelyst til generalforsamlingen, der blev afsluttet med spisning, hvor også ni pensionister - med Johannes Sørensen på 92 som alderspræsident - deltog. Så det blev endnu en hyggelig aften på Aaderupvej.



Af:

Ole Stuhr Hansen

Odense

Generalforsamling

Overraskelsen var total, da Kent Larsen Jensen på lokalgruppens generalforsamling d. 24. januar rejste sig og meddelte sin afgang fra bestyrelsesarbejdet.

"Jeg brænder meget for det lokale fagpolitiske arbejde, og jeg føler, at jeg har meget at give endnu, men siden jeg var på valg sidst for to år siden, har jeg kunnet mærke, at jeg har brug for en pause fra det lokale," sagde Kent. Han understregede, at beslutningen ikke skyldes, at han ikke bakker den lokale bestyrelse 100 procent op. Tværtimod, men han gav samtidig udtryk for, at han glæder sig til at "kunne kalde en skovl for en skovl og en spade for en spade", når debatten går ved det ovale bord på stuen.

Kent har været en bærende kraft i bestyrelsen for LPO Odense, siden lokalgruppen blev stiftet i 1996, og i en lang årrække var han næstformand. Generalforsamlingen kvitterede for Kents indlæg med stående bifald, og selv om vores formand, som en af ganske få, kendte til Kents planer, var det med afskedsgaven misset i den almindelige forvirring, så han måtte haste afsted til det lokale butikscenter i Hjallese for at indkøbe blomster og vin, som ved generalforsamlingens afslutning blev overrakt Kent som tak for hans indsats gennem årene.

Kent fortsætter som LPO repræsentant i turplanlægningen.

I forbindelse med debatten om beretningen, rejste Steen Nygård og Per Godsk Ottosen kritik af lokalbestyrelsen i forhold til en beslutning på sidste års generalforsamling. Her blev LPO Odense pålagt at kræve urafstemning i

Lokalnyt

forbindelse med kampvalg om formandsposten i LPO DSB, som vi kender det fra lokalgrupperne. Forslaget blev dog aldrig fremsat ved Områdegruppens generalforsamling i april 2016. Peter Kanstrup erkendte, at formalia ikke var blevet overholdt, idet Odense i stedet havde valgt at bakke op om et forslag om samme emne fra LPO Aarhus, som imidlertid – meget uortodokst – pludselig valgte at trække sit eget forslag tilbage…!

Steen Nygård ønskede en status på sagen om MF'ernes omdiskuterede bremseevne, efter at det på sidste års generalforsamling blev vedtaget, at problemernes omfang skulle undersøges og internt offentliggøres. Peter Kanstrup henviste til, at sagen havde været løftet via Dansk Jernbaneforbund, og at han i øvrigt allerede sidste år havde advaret generalforsamlingen mod at vedtage forslaget, da det ville være vanskeligt at omsætte til praksis. Beretningen blev vedtaget med 23 stemmer mod 4, mens 4 undlod at stemme.

Under punktet valg blev Per Godsk Ottosen, der tidligere har været lokalgruppeformand i Odense, valgt til den bestyrelsesplads, som Kent forlod, mens Morten Kruse Jørgensen blev genvalgt efter kampvalg med Steen Nygård. Og så blev Dennis Glad valgt som ny kasserer efter Danny Vøttrup, som ønskede at stoppe.

Referatet fra generalforsamlingen kan i øvrigt læses i sin fulde længde her: http://lpo-dsb.dk/wp-content/uploads/2017/02/Referat-fra-ordin%C3%A6r-generalforsamling-2017_underskrevet.pdf

Turbulent tid for Svendborgbanen

I 2016 havde ikke bare pendlerne, men også politikerne på Christiansborg, fået nok af de mange aflysninger på Svendborgbanen. Politikerne i Folketingets transportudvalg og den daværende transportminister bad i eftersommeren DSB om at udarbejde en enklere, men også ringere køreplan for Svendborgbanen. Og så fik LPO Odense travlt.

Lokalgruppen offentliggjorde sin egen plan for at få banen på ret køl, holdt medlemsmøde om sagen, fik besøg af DSB's administrerende direktør, der gerne ville med en tur til Svendborg, fik foretræde for Folketingets transportudvalg og holdt møde med pendlerne og de sydfynske borgmestre. Og midt i det hele luftede ministeren endnu en gang planer om at privatisere banen, hvilket selvsagt fik snakken til at få på stuen: Hvad vil det betyde for depotets fremtid, hvis DSB mister banen, hvad vil det betyde for lokomotivførerne, tjenestemænd såvel som overenskomstansatte osv., osv.

Alt det fyldte i sagens natur meget i lokalgruppebestyrelsens beretning ved LPO Odenses generalforsamling, og kontrasten til medlemmernes reaktion var slående: Den var nemlig ikke-eksisterende. Ikke en eneste af de tilstedeværende tog ordet, så ret beset fik lokalgruppebestyrelsen ikke meget med hjem i forhold til, hvilken retning man skal gå. Ministeren har bebudet, at der kommer en plan på bordet her i foråret. Så kan det selvfølgelig være, at den giver anledning til, at lokomotivførerne i Odense mener, at der er brug for at snakke tingene igennem.

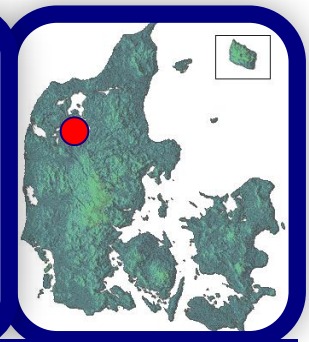
Kent Larsen Jensen

Foto: Ole Bang

Personalia

I februar blev det afholdt en fælles reception for to jubilarer og tre kolleger, der er gået hjem. Bjørn Jensen kunne markere, at han har været i statens tjeneste i 25 år, og Kent Larsen Jensen kunne fejre 25 års jubilæum ved DSB. Rene Davidoff har efter mere end 40 år ved DSB – først som håndværker på Centralværkstedet og siden som lokomotivfører – valgt at gå på pension. Også to Korsør-kolleger, Erik V. Johansen og Jan Brandt Frederiksen, har valgt at gå hjem, så de blev fejret ved samme lejlighed.

Lokalnyt



Af:

Niels Haunstrup

Struer

Der var vanen tro et stort fremmøde til lokalgruppens generalforsamling. Det er dejligt, at langt over halvdelen af gruppens medlemmer gider rykke en fredag ud af kalenderen. Det giver et godt rygstød til lokalgruppebestyrelsen. Trafik- og Byggestyrelsens planer for udbud af jernbanedriften i 2020 i Midt- og Vestjylland, med Svendborgbanen som appendiks, fyldte en del af debatten på generalforsamling. Det var meget klart, at det ikke var frygten for at miste arbejdet der fyldte. Nej, det der plager mange, er frygten for, at vi er i gang med at forringe vilkårene for de rejsende mod hovedstaden kraftigt. Et planlagt togskifte i Vejle skal ikke glippe mange gange før kunderne dropper toget som transportmiddel. Jeg håber da ikke, at det er målet med øvelsen. Det var i øvrigt igen lykkes for ledelsen at indkalde til sikkerhedskulturdag på dagen, hvor vi skulle afholde vores lokale generalforsamling. Det lykkes dog, i tæt samarbejde med gruppelederen, at få flyttet starttidspunkt for det pågældende hold. Det må da være muligt at planlægge uden om de lokale generalforsamlinger? De ligger jo trods alt på de samme tidspunkter år efter år. Hvis der skulle herske tvivl, så er generalforsamlingen i Struer fastlagt til den tredje fredag i januar. Og det gælder også næste år!

Vi havde på generalforsamlingen besøg af LPO's daglige ledelse. Det er altid spændende at høre, hvad der sker i de højere luftlag, og der var en rigtig god debat.

Når disse linjer læses er alle i Struer uddannet i litra MG. Uddannelsen er foregået lokalt, og det har der været stor tilfredshed med. Nu skal vi blot have oparbejdet noget mere erfaring med togene. Vi har indtil videre haft togfører med på alle ture. Dette ophører snart, da strækning 31 og 33 er blevet godkendt til enmandsbetjent kørsel med litra MG. Strækningerne var allerede godkendt til litra MR og MF, men det var en godkendelse fra midt i halvfemserne og der er heldigvis sket en udvikling på feltet. Der var slet ikke lys nok på perronerne og monitorerne skulle af gode grunde justeres. Vi har lagt vægt på, at der så vidt muligt skulle benyttes samme standsningssted uanset litra type. Det gav en række udfordringer med døråbninger i perronovergange, men det er nu blevet løst. Belysningsmængden er hævet markant ved opsætning af nye master og øget brug af LED-enheder. Der er sat ekstra kamera op og monitorerne er – som nævnt – justeret. Jeg er sikker på, at ændringerne har gjort arbejdsforholdene bedre. Alle skal dog fortsat huske på, at hvis de er stoppet for tidligt, eller for sent, i forhold til mærkerne, så SKAL der anvendes nødprocedure.

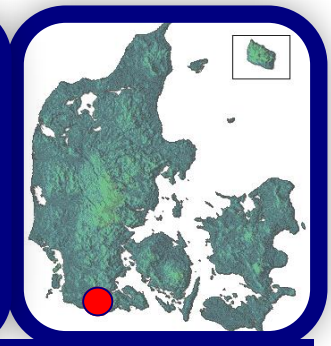
Den nye bane fra KH til RG bygges

Foto: Jan Lundstrøm

Lokomotivfører A C H Mikkelsen har udført sin sidste tjeneste og holder ferie indtil datoen for pensioneringen nås midt på sommeren. Håber at han vil få et godt otium, med mange ture på fjorden.

De bedste hilsner fra Nordvestjylland.

Lokalnyt



Af:

Torben Rydahl Due

Tinglev

Generalforsamlingen i Tinglev blev afholdt knap et døgn før deadline på dette indlæg, derfor følger kun et kort referat. Forsamlingen blev mødt af en veloplagt dirigent, som på elegant vis førte os gennem en god dag. Formanden aflagde en super beretning, hvor han med kirurgisk præcision gennemgik de vigtigste begivenheder for depotet i det forgangne år. Fra LPO deltog Jan Danielsen og Søren Max Kristensen. Sidstnævnte informerede os i vanlig humoristisk og sikker stil om de vigtigste aktuelle emner for os lokomotivførere. Store dele af forsamlingen blev efterladt med det indtryk, at den daglig ledelse virkelig kæmper hårdt for faget, depoterne og den enkelte lokomotivfører.

Under valgseancen måtte vi desværre vælge en ny næstformand, da den afgående (Jan Eichner) har valgt at søge nye udfordringer. Det skal ingen hemmelighed være, at vi havde store fremtidige planer med Jan, han var vores upolerede diamant, men vi kunne desværre ikke holde på ham. Vi vil hermed ønske Jan al mulig held og lykke i sit fremtidige virke i ordensmagten. Som ny næstformand blev Frede H. Dahl valgt, tillykke med valget og velkommen i bestyrelsen. Kassereren Torben Due, bestyrelsessuppleant Ib M. Holm, fanebærer Erling V. Tychsen og bilagskontrollant Finn Orbesen blev alle genvalgt for en ny periode. Keld Grønlund blev nyvalgt til posten som bilagskontrollantsuppleant, ligesom Alex Jakobsen blev nyt turgruppemedlem. Tillykke til alle ny- og genvalgte.

Slutteligt skylder Generalforsamlingen en kæmpe stor tak til Lene og Dorte, som sørgede for, at ingen ufrivilligt gik sultne og tørstige hjem.

D. 15. januar havde 3 af vores fremmeste lokomotivførere 25 års jubilæum. Stort tillykke til Bjarne Adolphsen, Anker Terp og Knud Aage Poulsen. De 2 sidstnævnte havde valgt at invitere til reception på Tinglevhus, hvor rigtig mange fremmødte havde en fornøjelig dag med den italienske buffet. Jo, jo – der er noget italiensk som fungerer!

Tinglev kalder Trump. Mr. President – hvis du tror, at du har problemer med mexicanerne, så er det intet i forhold til vores daglige, ugentlige og ja nu månedlige kamp mod rotterne. Der foregår daglige blodige kampe fra rum til rum og særligt hulrum. Vi bygger mure med cement og glasskår – hvad gør du, Trump? Vi har automatvåben placeret i to underjordiske kloakker – du har intet. Vi betaler selv – gør du? Vi har gruppegeneraler, som har erklæret hellig krig – du snakker bare. Nej, Trump the Klump er en joke. Desværre en dårlig en af slagsen. En joke er vores rotter desværre ikke. Der skal derfor herfra lyde en stor tak til vores energiske medarbejdere, og ikke mindst vedholdende gruppeledere, for kampen mod bæsterne. Det skal nok lykkedes at gøre os fri for det afskum. Vi glæder os til dagen, hvor vi kan erklære den totale og uigenkaldelige sejr over rotten – Mr. Trump.

"Bekymringer har jeg haft mange af i mit liv. De fleste blev dog aldrig til noget" Et herligt citat fra Mark Twain. Udliciteringer, depotstruktur, materielsituationen, det nye signalsystem, jobsikkerhed og meget mere. Jo, der er nok at spekulere på. Men måske går det hele alligevel. Vores arbejde har i bund og grund ikke ændret sig markant i de seneste mange år. Udsigten fra førerrummet og de gode kolleger på depoterne er kerneværdier i en god hverdag. Meget af det andet er blot "støj", som vi dybest set ikke har den store indflydelse på. Nyd øjeblikket og, ikke mindst, pas godt på hinanden derude.

Et rødt slips
”will make DSB great again”

Bagsideredaktionen erfarer, at DSB er trængt, men der er heldigvis lys for enden af tunnelen. Dygtige mennesker arbejder på en redningsplan, der skal redde virksomheden og genskabe dens centrale rolle i samfundet.

Redningsplanens fundament er introduktionen af et slips, der kan sætte spotlight på det væsentlige i planen.

Slipset har i nogle måneder været afprøvet af en fokusgruppe. På billedet ses gruppens formand, der efter et arbejdsmøde orienterer om de store resultater, han har opnået, og den autoritet slipset har givet ham.

I baggrunden ses et af fokusgruppens medlemmer, der desværre måtte trække sig fra arbejdet med øjeblikkelig virkning, da han var kommet til at benytte et slips i et design, der var påvirket af fremmede operatører.