LOKOMOTIVPERSONALETS
LPO DSB
OMRÅDEGRUPPE

Det Blå Blad

Nr. 2 - 2017

Indholdsfortegnelse

Leder—Robust DSB **S. 3**

Robust DSB **S. 4**

ETCS uddannelsen **S. 6**

BLJ—
Brancheorganisation for luftfart og jernbane **S. 7**

Sikkerhedskultur for viderekomne—
Er vi lige for loven? **S. 8**

Prøsentation af lokal TR—
Frederik Rose Ørskov Petersen, Næstved **S. 10**

Certifikat, infrastrukturkendskab, indøvelse og test—igen… **S. 12**

Crohn og mig—Når livet er noget lort,
Helt bogstaveligt… **S. 14**

Trafikgruppen LO Fyn **S. 16**

Folie på frontrudens inderside—
For din personlige sikkerheds skyld **S. 20**

Svar på læserbrevet—Lys i mørket **S. 21**

Lokalnyt **S. 22**

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Henvendelser til Det Blå Blad:
detblaablad@live.dk

Ansvarshavende redaktør:
Søren Max Kristensen
Bernstorffsgade 20. 2.sal vær. 230
1577 København V

Redigering:
Peter Kanstrup
Thomas Knudsen

Indlæg til næste nummer sendes pr. mail senest d. 7. juni 2017

Forside: "Esbjerg Station—Nu med køreledningsanlæg" taget af Peter Kanstrup

ISSN: 2246-2457

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Hans Schøn Merstrand

Skribent:

Carsten Lehmann Hansen

Skribent:

Thomas Knudsen

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

- Medlemsinformation nr. 04-2017 vedr. genoptryk af LPO foldere
- Medlemsinformation nr. 05-2017 vedr. 1. maj arrangement i Odense
- Medlemsinformation nr. 06-2017 vedr. infrastrukturkendskab og certifikat
- Medlemsinformation nr. 07-2017 vedr. Robust DSB
- Medlemsinformation nr. 08-2017 vedr. folie på indersiden af frontruder

Medlemsinformationerne kan læses på:

http://lpo-dsb.dk/informationer

eller på Facebook:

www.facebook.com/LPODSB

Artikler mv. er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller områdegruppens holdning, med mindre der er gjort opmærksom herpå. Redaktionen forbeholder sig retten til at forkorte artikler og læserbreve. Det vil—hvis muligt—ske i samarbejde med skribenten.

Formanden har ordet

Leder—Robust DSB

Af:
Søren Max Kristensen

Som vi nok alle kan huske, havde vi indtil for 2 år siden en direktør, der hed Jesper Lok. Han havde fået til opgave at spare 1000 millioner på DSB budget og fjerne 1000 medarbejdere. Det er jo let nok. Det behøver man ikke at have en stor og fin uddannelse for at udføre. At få virksomheden til at fungere bagefter er så en anden sag, men det kan jo være lige meget, når man render af posten. Så må vi andre tilbageværende jo prøve at løse det bjerg af problemer, som det giver, tænk bare på tilstanden af vores materiel.

Hvis der var nogen, der troede, at vi så havde sparet det, vi skulle, så blev indgåelsen af DSB's trafikkontrakt en brat opvågnen. I kontrakten skal DSB lave løbende forbedringer på 2-3% hvert år frem til 2021, hvor politikerne så vil se, om DSB's kontrakt skal fortsætte uændret frem til 2024, eller om der skal indføres yderligere tiltag – læs: udliciteringer.

På den baggrund indkaldte DSB derfor LPO DSB til forhandlinger. Efter moden overvejelse besluttede LPO DSB at indgå konstruktivt i disse forhandlinger. Besparelserne skulle findes, uanset om vi var med eller ej. Så hellere være med ved bordet end stå udenfor.

Forhandlingerne er nu overstået efter en lang og kompliceret proces. Disse forhandlinger er sket i god ro og orden, hvor begge parter har givet og taget med respekt for hinandens roller. Vi er nået i mål, og lokomotivpersonalet har nu bidraget til effektiviseringerne frem til K 21 (december 2020). Det betyder, at der i denne periode ikke kommer større besparelsestiltag på vores område. Dog har ledelsen meddelt, at de har et par emner, som vi skal have talt om, og at aftalen ikke påvirker deres (eller vores) krav til de kommende overenskomstforhandlinger. Situationen i Nordjylland, hvor DSB har mistet regionaltogstrafikken, vil påvirke turarbejdet og få konsekvenser i hele landet. Sådan er det, verden står ikke stille.

Indholdet af "Robust DSB" kan der læses om i artiklen inde i bladet.

At det er lykkedes at indgå en aftale skyldes, at ledelsen har en stærk og velfungerende faglig organisation at forhandle med. At vi meget ubeskedent betegner LPO DSB som en sådan organisation skyldes alene to forhold. Opbakning fra jer medlemmer og et lokalt tillidsmandsnetværk, som kan bidrage med deres store viden om vores arbejdsforhold og deres store faglige indsigt. Dette forhold skal DSB tænke alvorligt over og værdsætte, også selv om vi ikke altid er enige. Hvis der er nogen i ledelsen, der går og overvejer at skære ned på f.eks. antallet at tillidsrepræsentanter, så burde de stikke fingeren i jorden og anerkende, at medarbejderne, og deres valgte repræsentanter, er en vigtig ressource. Det er sund fornuft og en klog investering.

Lokomotivpersonalet, togpersonalet og stationspersonalet har nu bidraget. Endnu engang har DJ's medlemmer holdt for. Det må nu være på tide, at den øverste ledelse i DSB også begynder at kigge på administrationen. Administrationsprocenten er på den forkerte side af 20 %. Det kan ingen drift klare at holde liv i, som det tydeligt fremgik af den lille historie i lederen i sidste nummer af Det Blå Blad.

Det vil LPO DSB benytte enhver lejlighed til at gøre ledelsen opmærksom på.

Robust DSB

Af:

Søren Max Kristensen,
områdegruppeformand

Som det fremgår af lederen har DSB og LPO DSB nu indgået en aftale om "Robust DSB". Aftalen omhandler syv aftaler.

Ny UA aftale og øget norm 7.05

Pr. 1. maj 2017 starter den nye UA optjening på 0:00 i stedet for minus 21:45. Det betyder, at den daglige norm hæves til 7.05 gældende fra K 18 (december 2017). Der optjenes UA fra kl. 18.00 til 07.00 og hvis mere end 4 timer af en tjeneste ligger i tidsrummet fra kl. 16.00 til 08.00 beregnes UA tiden for hele dette tidsrum. UA optjeningsåret ændres til fra 1. oktober til 30. september, dog først gældende fra 1. oktober 2018.

Længere varsel for reserven

Pr. 1. maj 2017 hæves varslet af reservens tjenester fra 5 til 8 døgn. Andet kan aftales med personalets samtykke. Det længere varsel betyder, at varsel for søgning af ferie øges, og at der går længere tid før man kommer tilbage i tur efter sygdom.

Ferieaftalen

Aftalen omfatter søgning og tildeling af ferie, feriefrihed, UA, opsparingsdage og øvrig frihed. Aftalen omfatter **ikke** erstatningsfridage og seniorfridage.

<u>Sommerferien 1. maj til 30. september:</u>

Antallet af ferierækker regnes ud fra 4 ugers sommerferie pr. LKF. Der skal afholdes 3 uger. Efter ferievalget er overstået, frigives ledige pladser til enkeltdagssøgning. Ledige pladser i weekender halveres. Enkeltdagssøgning skal ske med 21 dages varsel.

<u>Vinterferie 1. oktober til 30. april:</u>

Til vinterferievalget skal der søges en uges ferie.

Ferieprocenten i jul, nytår og påske er 22%. Efter ferievalget er overstået, frigives ledige pladser til enkeltdagssøgning. Ledige pladser i weekender halveres.

Hvis juleaften og nytårsaften falder på en lørdag eller søndag er ferieprocenten 15%. Efter ferievalget er overstået, frigives ledige pladser til enkeltdagssøgning. Ledige pladser i weekender halveres, mens mandag til fredag opskrives til 22%. I den efterfølgende påske er ferieprocenten 19%.

Uge 7 og uge 42 er ferieprocenten 19%.

I øvrige uger er ferieprocenten 14% mandag til fredag og 10% i weekender.

Enkeltdagssøgning skal ske med 21 dages varsel.

<u>Restferie og øvrig frihed:</u>

Pr. 1. januar må man højst have 21 uansøgte ferie- og feriefrihedstimer på kontoen.

Pr. 1. april må man højst have 7 uansøgte ferie- og feriefrihedstimer på kontoen.

Der kan laves aftale om opsparing af ferie- og feriefrihedstimer til særlige lejligheder.

Pr. 1. november må man højst have 30 timer uansøgt "øvrig frihed" timer på kontoen (gælder ikke seniorer, der har en aftale om opsparing).

Litra uddannelse

Der er nu kun to aftaler om litra uddannelser. Én for togsæt og én for lokomotiver. De enkelte litra typer fremgår som bilag til aftalerne. Bilag kan fjernes eller tilføjes af DSB Drifts Uddannelsesudvalg.

Ændringerne i forhold til det kendte er, at LKF K nu kan deltage som anden underviser i teoriuddannelsen og på koblerdage.

EUM5

Efteruddannelsen splittes op, så vi skal på efteruddannelse hvert år. Perioden regnes stadig over 3 år. Sikkerhedskulturdagen bortfalder.

- År 1 – Efteruddannelse i færdsels-, passager-, materielsikkerhed og infrastruktur. Kurset afsluttes med en test som er certifikatgivende.
- År 2 – Efteruddannelse i EVAK, brand og førstehjælp. Fra 1. januar 2018 vil det ikke længere foregå i Korsør. Ny metode er endnu ikke fastlagt. Der er ingen test.
- År 3 – Praktisk efteruddannelse på litra gøres obligatorisk. Der er ingen test.

Fordeling af arbejdsopgaver LKF A (køremænd) og LKF B

Aftalen betyder, at stationsbetjente med A-certifikat (LKF A) kan køre med materiellet på hele stationsområdet i København, Maskindepot GB, Østerport, Helgoland, Kastrup, Fredericia og Aarhus.

Øst:

Det er altid LKF B der udfører teknisk klargøring på lok og vogne. Ved togfremførsel med lok og vogne, er det kun LKF B der kører til og fra perron.

Aarhus og Fredericia:

Det er altid LKF B der udfører teknisk klargøring på togsæt. Ved togfremførsel er det kun LKF B, der kører til og fra perron, dog kan LKF A køre til og fra perron ved ikke planlagte udskiftning af togsæt i driftssituationer. Det er stadig LKF B, der udfører teknisk klargøring.

Der vil frem til K 21 blive færre LKF B i klargøringsturene. Ansvarshavende skal være LKF B.

Sidesporet i Hornslet

Foto: Jesper Friis Sørensen

Alle aftaler kan læses på www.lpo-dsb.dk under fanen "For medlemmer".

Der skal bruges password, som kan bestilles på hjemmesiden.

ETCS uddannelsen

Af:
Peter Kanstrup,
LPO DSB Daglig ledelse

I forbindelse med implementeringen af Signalprogrammet, skal samtlige lokomotivførere i Kongeriget, måske lige på nær nogle få på lokalbanerne, have en helt ny sikkerhedsuddannelse i de nye / kommende operative regler (OR), som på sigt skal afløse SR75.

For at ruste lokomotivførerne til at kunne udføre sikkerhedstjeneste efter reglerne i Banedanmarks OR, er der i Banedanmark udarbejdet en uddannelsesvejledning til brug for uddannelsen af lokomotivførere i ETCS (**E**uropean **T**rain **C**ontrol **S**ystem).

Efter et længere tilløb og involvering af nogle forsøgskaniner (læs: gennemførsel af pilothold), blev et antal lokomotivinstruktører uddannet i slutningen af 2016. På baggrund af erfaringerne herfra blev de (indtil videre) sidste tilpasninger af uddannelsen gennemført og sidst i januar 2017 blev de første lokomotivførere, kørelærere og instruktører så uddannet.

ETCS uddannelsen bygger videre på en række principper, som er anvendt på CBTC uddannelsen på S-tog. I skrivende stund har 22 personer gennemført uddannelsen, og en foreløbig evaluering af deres uddannelse, gennemført d. 30. marts, er ikke entydig.

I LPO DSB skal vi afstå fra at konkludere på nuværende tidspunkt. Vi vil i stedet undre os – og ærgre os.

Vi undrer os over, at Banedanmark har fået bemyndigelse til at lave lokomotivføreruddannelser. Vi anerkender, at Banedanmark har viden om – og forstand på – sikkerhed og sikkerhedsuddannelser, men på hvilken måde det kvalificerer Banedanmark til egenhændigt at lave uddannelsesvejledninger til lokomotivføreruddannelser, står hen i det uvisse. Når de så ovenikøbet annoncerer, at der er gennemført et paradigmeskifte (moderne ord som betyder "skift i tænkemåde"), så bliver man altså lidt mistænksom. Ikke fordi der nødvendigvis er noget forkert i at skifte tænkemåde, men fordi det er uklart, hvorfor dette ønskes.

Vi ærgrer os over, at LPO DSB er blevet præsenteret for uddannelsen på et meget sent stadie. Hvad der helt præcis er sket i relevante overliggende organer som f.eks. TUR (Transporterhvervets Uddannelser), og på hvilken måde brugerne har været inddraget dér, eller andre steder, er meget vanskeligt at finde hoved og hale i. Vi har forståelse for, at vi i LPO DSB ikke har forhandlingsret på en uddannelse, som også omfatter lokomotivførere i Arriva, DB Cargo – ja alle operatører – men der er desværre ikke meget der tyder på, at andre repræsentanter for brugerne har været inddraget, eller for den sags skyld været orienteret i fornødent omfang.

På baggrund af de erfaringer, der er gjort i DSB S-tog (med CBTC), har LPO DSB og flere andre områdegrupper, sammen med DJ, iværksat en række initiativer, herunder forstærket dialogen med såvel Banedanmark, som DSB.

Vi har i den forbindelse mødt en del forståelse for vores grundlæggende bekymring i forhold til ETCS uddannelsens opbygning, nemlig den, at der ikke er afsat tid til at introducere kursisterne for en grundlæggende teoretisk forståelse af begreber, procedurer, mv. i OR fra henholdsvis Banedanmark og DSB. Uddannelsen er i stedet praksisorienteret. Dvs. der gennemgås en række scenarie i en slags simulator, som dog ikke er en rigtig simulator, men blot et PC program meget lig det, der blev anvendt ved Greenspeeduddannelsen.

Det er fint nok og LPO DSB mener sådan set heller ikke – ud fra det vi hidtil er præsenteret for – at der er noget galt med uddannelsen. Tværtimod. Den er lavet af nogle af de dygtigste lokomotivinstruktører i DSB, og erfaringen fra S-tog er, at næsten alle kursister består testen / den teoretiske eksamen i første forsøg.

Men hvordan håndterer den enkelte lokomotivfører efterfølgende rettelser til regelværket, hvis man ikke har fået en grundlæggende teoretisk uddannelse? I starten er det måske ikke det store problem, for alle ETCS uddannede lokomotivførere skal på brush up uddannelse hver 3. måned indtil de kommer ud og bruger uddannelsen i praksis. Men uanset udrulningen af Signalprogrammet er stærkt forsinket, oprinder den dag vel, hvor systemet tages i brug. Hvordan

sikres det så, at lokomotivføreren, når han, eller hun, læser et rettelsesblad, forstår hvilket scenarie der ændres / påvirkes af rettelsen? Der findes ingen erfaringer på dette område, så indtil videre må vi sætte vores lid til det tilsagn Banedanmark ved et par lejligheder overfor såvel de faglige organisationer, som operatørerne, har givet ved at love at kigge nærmere på denne udfordring.

Mens Banedanmark roder med det, vil vi komme med en opfordring. Der var oprindelig afsat 10 dage til uddannelsen. Af uransagelige grunde er det blevet til 8. Ja, egentlig er det 9 dage, men der er nogen usikkerhed forbundet med dette, da 9. dagen er praktikkørsel, som man jo endnu ikke har høstet nogen erfaringer med. Da ETCS uddannelsen – LPO bekendt – **ikke** er et spare projekt – var det måske værd at overveje om man skulle anvende alle de 10 oprindeligt afsatte uddannelsesdage, f.eks. for at give et løft i forhold til den teoretiske grundforståelse, øget praktikkørsel, eller mere undervisning i de virksomhedsrelaterede regler, dvs. DSB OR-F.

I et forsøg på – hvis muligt – at tilpasse og optimere ETCS uddannelsen, når og hvis der afdækkes behov for justeringer, er det besluttet at lave en mere omfattende evaluering, når ca. 100 kursister har gennemført uddannelsen. LPO DSB vil på den baggrund slutte denne artikel med følgende opfordring til de, som skal på uddannelsen frem til udgangen af oktober i år. Skriv en fyldestgørende – positiv eller negativ – evaluering. Alle input er velkomne. På forhånd tak.

BLJ – brancheorganisation for luftfart og jernbane

Piloter, lokomotivførere, togførere, kabinepersonale m.fl. i samme fagforening…

Af:
Hans Schøn Merstrand,
LPO DSB Daglig ledelse

Havde du en drøm om at blive pilot, eller bare en drøm om en pilotløn (altså før lavprisselskaberne underbød lønningerne i luftfarten), mens du fortsat passer dit arbejde som lokomotivfører? Så har du i den mindste nu fået en fagforening, som kæmper sammen med Flybranchens Personale Union (FPU), for gode arbejdsvilkår og lønninger for ansatte i både luftfarten og på jernbaneområdet.

På Dansk Jernbaneforbunds ekstraordinære kongres den 15. marts 2017, stemte alle kongresdelegerede, herunder de 19 fra LPO DSB, for oprettelsen af en fælles Brancheorganisation for Luftfart og Jernbane, kaldet BLJ. Det samme gjorde Flybranchens Personale Union (FPU), som samme dag afholdt ekstraordinær kongres om dette emne. Dermed blev en forhåbentlig stærk og kampvillig brancheorganisation skabt på denne blæsende marts dag i 2017.

Kongressen arbejder

foto: Hans S Merstrand

Både FPU og DJ forbliver selvstændige forbund, med selvstændig økonomi m.m., dog under samme tag på Dansk Jernbaneforbunds nuværende adresse på Søndermarksvej 16 i Valby, men altså fremover med en fælles overbygning med repræsentanter fra begge forbund / organisationer.

LPO DSB tror, at den nye brancheforening på sigt kan styrke medlemmernes indflydelse på den trafikpolitiske dagsorden. Der er selvfølgelig forskel på styre et fly og køre et tog, men i bund og grund er ansvaret det samme. Derfor er der også en række fælles problemer at slås med i det daglige.

LPO DSB tror, at vi får meget glæde af hinandens forskelle og ligheder og vil gøre vores til, at Brancheorganisation for Luftfart og Jernbane bliver en succes, som hverken politikere eller andre kan komme uden om.

Læs evt. mere på http://brancheorganisationen.dk eller https://www.facebook.com/luftfart.og.jernbane

Sikkerhedskultur for viderekomne – Er vi lige for loven?

Af:

Ebbe Drögemüller,

LPO repræsentant i OSU Sikkerhedsudvalget

Lad os starte denne artikel, den 3. i rækken om sikkerhedskultur i DSB, med at skue en smule tilbage i tiden. Godt nok ikke så langt, men langt nok til at problemerne bliver temmelig tydelige i læserens øjne. Vi behøver såmænd ikke gå længere tilbage end til en artikel om nogenlunde samme emne i det seneste nummer af Det Blå Blad, hvor vores direktør Flemming Jensen blev kraftigt opfordret til at afskaffe den så forhadte sikkerhedsmatrice. Ikke at det var første gang, at han og resten af ledelsen blev opfordret til dette. Der er givet utallige opfordringer af såvel de faglige organisationer, som andre brancher, og endda fra myndighedsside, helt tilbage til Trafikstyrelsens Sikkerhedskonference i 2014. Men – og her er problemet – intet sker. Det må efterhånden være tydeligt for enhver, at det, der mangler, er viljen.

Der er til stadighed fokus på at straffe den enkelte, der laver fejl, og der vises ingen oprigtig vilje til at trække læring ud af de konkrete sikkerhedssager. Er en lokomotivfører havnet i orange eller rødt felt i sikkerhedsmatricen, handler det kun om at forberede en kommende afsked eller fuldbyrde den. Dette har de faglige organisationer desværre set alt for mange eksempler på i de senere år. Selv når en medarbejder har forbrudt sig mod uklare regler, er virksomheden hverken til at hugge eller stikke i. Straffes den som straffes kan, er dagens orden. Når de faglige organisationer kommer med begrundede indsigelser eller anfægter virksomhedens udlægning af regler og procedurer i forbindelse med en sikkerhedssag, bliver vi blot mødt af tavshed og manglende vilje til dialog. Det virker næsten til at være besluttet på højere plan, at der skal afskediges en lokomotivfører i ny og næ, for at holde flokken i skak. Det er alment anerkendt og en hjørnesten i enhver samarbejdsrelation, at uden inddragelse og inklusion af alle parter, bliver resultaterne derefter og sjældent til alles tilfredshed. Her står sikkerhedsmatricen som et skræmmende eksempel på lige netop det. Som en slags ledelsesmæssig øjebæ.

At alle laver fejl er vist ikke nogen nyhed, således laver lokomotivførere også fejl. Med et omfattende regelværk og ændring af procedurer og regler i et væk, sammenholdt med en IT infrastruktur der lader meget tilbage at ønske, er det nærmere et under, at der ikke laves flere fejl. Lokomotivførere er, som alle andre mennesker, kun interesserede i at udføre deres arbejde bedst muligt. Det må ingen være i tvivl om. Ingen møder på arbejde med ønsket om at lave fejl, eller for den sags skyld forsinke et tog. Dog er forskellen her, at laver en lokomotivfører en fejl, skal han straffes, og er han så uheldig at lave gentagne fejl et mindre antal gange, skal han fyres. Bum – ud af vagten, dur ikke, ny tak!

Sker det samme for stort set alle andre i virksomheden, ja så sker der ikke mere. Dette uanset om det så har kostet virksomheden millioner. Hvis nogen f.eks. indkøber et nyt fejlbehæftet tog, nogle nye uvirksomme ure, smarte men fejlbehæftede iPads, der til stadighed koster kassen at servicere eller måske et IT system som ikke kommer i brug, og hvor intet virker, som det skal. Ja så sker der ikke mere, end at vi prøver igen på mandag og ser, om ikke vi kan få skidtet til at virke alligevel. Først efter brug af endnu flere millioner og efter råd fra dyre konsulenter, skrotter man så endelig et projekt og tilbage med ansvaret står...? Ja helt korrekt, pladsen er tom og den ansvarlige er ingen steder at finde. Den (in)kompetente medarbejder er selvfølgelig sendt videre til et nyt og spændende projekt. De store evner skal selvfølgelig ikke spildes.

Laver en lokomotivfører en fejlberegning af sin hastighed og bremser en brøkdel af et sekund for sent og ryger 2 meter forbi et signal, ja så er fanden løs. Han er uegnet og en fare for jernbanesikkerheden. Det er kun et held, at han ikke har lavet større ulykker i hans måske 28 eller 30 år som lokomotivfører. Han er uegnet til noget som helst i virksomheden, så ud af vagten med ham. Havde han dog bare siddet på ledelsesgangen, så kunne vi nok finde et andet projekt, han kunne lege videre med.

Den enkelte lokomotivfører må nødvendigvis sidde tilbage med en underlig følelse, når han i stilhed betragter virk-

somhedens sikkerhedskultur. Der bliver ikke lagt skjul på alle de krav, der knyttes til den enkelte lokomotivfører. Han skal kunne sin sikkerhed og sine regler og procedurer i hovedet, for hans IT udstyr kan han ikke altid regne med. Han skal køre til tiden, bruge mindst muligt brændstof, kende og holde styr på, hvor han må køre og med hvad, afløse til tiden og melde fejl ind, Han skal være omstillingsparat, fleksibel og serviceminded og så skal han så også lige være klar til at tage skraldet, hvis en regel ikke lige er klar og tydelig nok. Tolker han f.eks. forkert på et annulleret signal og mener, at det må passeres, fordi aftalen om rangeringen vist er lavet, ja så er det sgu bare ærgerligt Sonnyboy, når hammeren falder og han har tolket forkert. Det er i hvert fald den opfattelse, man sidder tilbage med, når ledelsen og sikkerhed tolker. Man kan næsten høre dem sige: "Vi, der repræsenterer ledelsen og sikkerhed, kan læse os frem til, at reglen er klar og tydelig – vi har for øvrigt også selv skrevet den. Så farvel og tak for denne gang. At din faglige organisation har en anden holdning er bare ærgerligt, det er os, der laver reglerne. Så betyder det mindre, at vi intet har gjort for at forhindre at det gentager sig. Ansvar det gælder vist ikke os, vi kan jo ikke straffes".

I forhold til ovenstående har vi i de faglige organisationer desværre også oplevet at lokomotivførerens retstilling gentagne gange er draget i tvivl. Efter normale retsprincipper skal der fremlægges beviser for at en skyldig er skyldig. Kan der ikke det, ja så er man uskyldig. Sådan er det i amerikanske serier og film, men også i den danske retsstat. Vi har aktuelle eksempler på lokomotivførere, der er blevet anklaget for at have lavet sikkerhedsfejl, men hvor bevismaterialet desværre ikke har kunnet fremskaffes. Så mener man, at det må være nok, at en stationsbestyrer siger, at sådan er det. Fordi han er jo trods alt stationsbestyrer. Jo, men lokomotivføreren er trods alt lokomotivfører, det må vel tælle for det samme, replicerer vi. I en sådan sag, hvor det er påstand mod påstand, står den enkelte medarbejder temmelig svagt og har jo i sagens natur ingen chance for at forsvare sig. Det kan vel ikke være meningen, at en medarbejder har en ringere retsstilling, som ansat i DSB, end i virkeligheden udenfor virksomheden?

Vi har pt. stadig lokomotivførere der på 2. år står uden afklaring på en anklage fra virksomhedens side. I den forbindelse har vi en klar opfordring. Kan virksomheden ikke løfte sagen, kan den i det mindste behandle medarbejderen med respekt og frafalde sagen. Vælger man det, så husk lige for god ordens skyld også at orientere medarbejderen. Det kunne også være rart at se DSB sikkerhed vise "røv i bukserne" over for HR og stå vagt om jernbanesikkerheden, også når sagerne ikke får den afslutning, man havde regnet med og måske håbet på. Det er vel stadig DSB sikkerhed, der står for jernbanesikkerheden og har forstand på sikkerhed. Eller er det HR? Det ville i så fald forklare en hel del.

Jernbanesikkerhed handler dybest set om, at vi alle respekterer og bruger de regler og procedurer, som der til enhver tid er gældende. Uden at stille spørgsmål til dem! Hvis regler og procedurer mister deres naturlige respekt fra brugerne, har vi for alvor et sikkerhedsproblem. Her må DSB sikkerhed tage pladsen og stå som garant for dette. På dette felt skaber det faktisk respekt, at man ved, hvad man taler om. Hvis ikke kursen og styringen er fastlagt, er der jo ingen der kan finde ud af, hvor vi er på vej hen. Så er vi blot et vildfarent førerløst skib i et klippefyldt farvand.

Nu kan man jo – desværre – nok fortsætte denne artikel og artikelserie om sikkerhedskulturen i DSB i det uendelige, men det ville nok blive en kende kedeligt i længden. Den bedste, og eneste rigtige, måde at stoppe den på er, efter LPO DSB's mening, ved at ledelsen hurtigst muligt tager sagen alvorligt og:

1. **Fjerner sikkerhedsmatricen og alle dens følgevirkninger.**
2. **Indfører en oprigtig lærende organisation.**
3. **Behandler sikkerhedsfejl med respekt for medarbejderen. Ingen laver fejl med vilje.**
4. **Klar opdeling af ansvar og opgaver – DSB sikkerhed tager ansvar for sikkerhed og HR tager ansvar for personalejura.**
5. **Behandler alle medarbejdere lige – Ens konsekvens for alle fejl.**

Bolden ligger på ledelsens banehalvdel. LPO DSB kan kun opfordre til, at der spilles videre med omtanke. Giv den forhadte sikkerhedsmatrice det røde kort og sæt den lærende organisation på banen. Så er vi sikre på, at vi sammen kan spille en seværdig kamp, som også tilskuerne vil synes om.

Præsentation af lokal TR – Frederik Ørskov Rose Petersen, Næstved

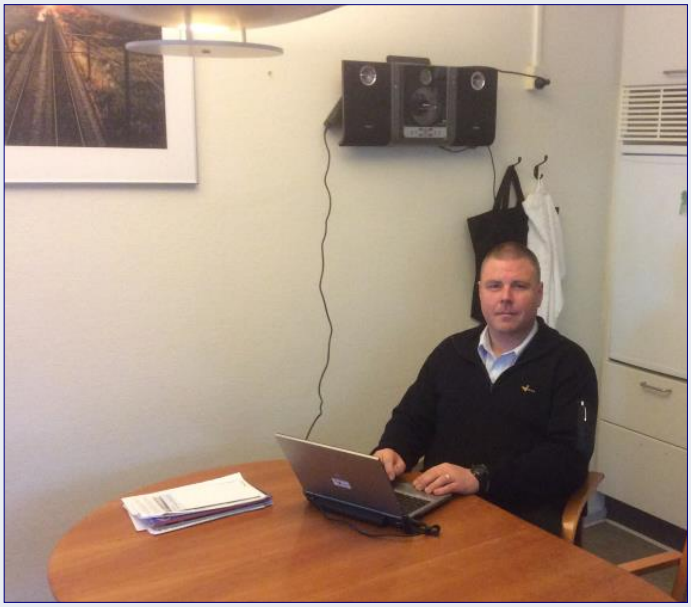
Af:
Hans Schøn Merstrand,
LPO DSB daglig ledelse

Det Blå Blad har sat lokalgruppeformand Frederik Ørskov Rose Petersen, LPO DSB Næstved stævne for en lille snak, som led i vores artikelserie om lokalgruppeformændene i LPO DSB.

Frederik er afholdt i den resterende del af LPO DSB tillidsmandskredsen, men hvordan oplever Fredrik verden som "lokalgruppeformand" for LPO DSB Næstved

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

Jeg har gennem mit arbejdsliv prøvet en del forskellige job, lige fra HT handicapservice til forsikringskonsulent. I 2002 gik jeg så i lære som VVS-montør ved en VVS virksomhed i Kgs. Lyngby hvorfra jeg blev udlært i 2005. Til september er det 8 år siden jeg startede ved DSB som lokomotivfører



Frederik Ørskov Rose Petersen

Foto: Ivan Hansen

Jeg er 40 år, og gift med Katja. Sammen har vi, Matias på 14 år og Julie på 9 år. Vi bor i et hus i den sydlige del af Næstved, hvor meget af min sparsomme fritid bliver brugt på at ordne enten haven eller på huset (hvilket de fleste husejere nok kan nikke genkendende til). Jeg kommer også i det lokale fitness center et par gange om ugen. Når vejret er til det, så finder jeg fiskestangen frem fra skabet.

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

Jeg blev valgt til lokalbestyrelsen som kasserer i 2013. Jeg blev konstitueret til næstformand, for lokalgruppen, på det først kommende bestyrelsesmøde. I 2017 blev formandsposten ledig, og jeg var så heldig at få opbakning fra mine kollegaer til at kunne varetage denne post.

Hvad har draget dig i retning af fagligt arbejde?

Da jeg startede i lære som VVS-montør, blev jeg inviteret på introdag i min fagforening, og der blev min interesse for fagbevægelsen for alvor vækket. Jeg blev hurtigt meget aktiv, og inden jeg fik set mig om, blev jeg valgt til formand for Blik & Rør ungdom i kreds 10 København/Storkøbenhavn. Her sad jeg frem til endt læretid, hvor stafetten skulle gives videre til nye unge kræfter, efter en meget lærerig og spændende tid.

Hvad synes du er sværest, ved at være lokalgruppeformand?

Hvis jeg skal fremhæve noget, som er svært, må det være tiden. Det kan til tider være svært at nå det hele, og opgaverne er ikke ligefrem blevet mindre med tiden. Men med god opbakning fra bestyrelsen, når vi rigtig godt rundt i de fleste hjørner. Og med en virksomhed som DSB virker det nærmest, som om missionen er, at udfordre medarbejdere og fagforeningens tillidsvalgte til det yderste.

Hvilke opgaver giver lysten til at være lokalgruppeformand?

Når interessen for det faglige arbejde er der, kommer lysten til at være med til at gøre en forskel for mine kollegaer helt af sig selv. Arbejdet som lokalgruppeformand er spændende. Man er med til at forme, beslutte og udføre vigtige opgaver, som direkte påvirker vores alles hverdag og fremtid. Kort sagt så er man med, hvor det hele sker, og får et godt indblik i vores virksomhed på godt og ondt.

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

En tilfældig dag starter nok som de fleste andre kollegaers dag, og tager derefter form efter mail er tjekket, hvor der tit ligger opgaver, spørgsmål eller sager, som der skal tages stilling til. Dagene kan hurtigt udvikle sig til alt, lige fra bestyrelsesmøder, LSU-møder etc., og til personsager, hvor de tillidsvalgte er med på sidelinjen som bisidder.

Et godt samarbejde med den lokale gruppeleder er meget vigtig, og vi bruger noget tid på at informere hinanden gensidigt. Med gensidig respekt får vi løst de fleste opgaver på en god og konstruktiv måde, og som regel i et normalt toneleje.

Hvilke udfordringer har LPO Næstved for indeværende?

Største udfordring i Næstved pt., som jeg ser det, er kampen om vores personlige sikkerhed når vi færdes i forsynings og rangerområderne. Der mangler mærker og op/nedstignings trapper/riste, hvilket er et stort problem. Da jeg startede i DSB skrev vores virksomhed stort set alle steder: "Kan du ikke gøre det sikkert, skal du ikke gøre det". Denne tekst er nu væk fra stort set alt materiale, og det klinger jo også lidt hult, når DSB ikke vil bruge pengene som skal til, for at vi kan udfører vores arbejde på en god og sikker måde. Men vi presser forsat på i tæt samarbejde med vores lokale arbejdsmiljørepræsentant, som gør en kæmpe indsats for vores fælles sikkerhed. Desværre bliver de lokale AMIR ikke tilgodeset med den tid, der skal til for at udføre deres vigtige indsats for vores personlige sikkerhed.

Frederik Ørskov Rose Petersen

Foto: Ivan Hansen

Hvordan ser du fremtiden for LPO DSB Næstved?

Jeg ser generelt lyst på fremtiden. I de næste mange år bliver Næstved jo et nøgledepot, ikke mindst pga. det store sporarbejde i forbindelse med Femernprojektet.

Vi har generelt et super godt og tæt samarbejde med vores nabodepot Nykøbing Falster, men skam også med de andre depoter, bestyrelserne imellem. Dette netværk mellem depoter gør os alle meget stærkere på den lange bane. Vi skal fortsat gøre alt, hvad vi kan, for at samle og sende et klart signal til vores virksomhed om, **at lokomotivførerne står sammen, og er stærke.**

Det Blå Blad siger tusinde tak for samtalen med Frederik. Vi fornemmer, at Næstved har en rigtig god lokalgruppeformand, som har benene solidt plantet mellem alle de andre gode kollegaer i Næstved. Og med evnen og lysten til at yde en indsats for såvel kollegaerne i Næstved, som LPO DSB, hvor Frederik er en del af Områdegruppebestyrelsen.

Certifikat, infrastrukturkendskab, indøvelse og test – igen …

Af:
Peter Kanstrup,
LPO DSB daglig ledelse

For snart 1½ år siden (i Det Blå Blad 5/2015) var der en ret omfattende artikel omkring EU certifikater, infrastrukturkendskab, infrastrukturinddeling, indøvelse og test. Hvis man får det indtryk, når man læser artiklen, at en løsning dengang lå lige for, er det fuldt forståeligt, men sjældent har DSB og den faglige organisation taget så grundigt fejl.

Arbejdet i EU certifikat fase 2 arbejdsgruppen går helt tilbage til 2013 og arbejdet omtales første gang i Det Blå Blad 5/2013. Ja, faktisk rækker arbejdet endnu længere bagud, da det tager afsæt i bekendtgørelse 985 af 29. oktober 2011. Trods dette meget lange forløb, er der fortsat en række udeståender, som dog alle – som det så smukt hedder nu om dage – er i proces. Det vil LPO DSB da gerne tage en del af kreditten for, men sandheden er nok desværre, at fremdriften primært skyldes Trafikstyrelsens sikkerhedstilsyn i 2016, hvor DSB fik en række afvigelser vedr. certifikaterne, som i øvrigt langt hen ad vejen kunne have været undgået, hvis man havde lyttet til LPO og taget arbejdet i Fase 2 arbejdsgruppen bare en smule mere seriøst.

Vores hårdt prøvede kørelærere, som jo er tiltænkt en nøglerolle i forbindelse med infrastrukturindøvelse, tests og udstedelse af midlertidige certifikater, har nok bemærket, at der siden 1. juli 2016, hvor det nuværende testregime trådte i kraft, har været en række udfordringer med at håndtere infrastrukturindøvelse og test på en ordentlig og professionel måde. Faktisk har udfordringerne været så omfattende, at såvel indøvelse som test på en række strækninger og stationer er sat på pause indtil der er overensstemmelse mellem erklæringsskemaet / det midlertidige certifikats inddeling og nummerering, strækningsskemaerne og de tilhørende tests.

Og det er ikke bare kørelærerne og de elever, som skal indøves og testes, som er udfordret. Også vi, der arbejder med de nye krav til infrastrukturkendskab, indøvelse og test, er udfordret. En af grundpillerne i vores arbejde i Fase 2 arbejdsgruppen har fra starten været ideen om at sikre, såvel en forståelig afgrænsning, som en håndterbar inddeling af infrastrukturen på stationsområder. Der er i dette arbejde taget udgangspunkt i SR §3.11.1, hvor det fremgår, at man, for at kunne være rangerleder, skal være lokalkendt. Det uddybes, at lokalkendskab er at have: *kendskab til SIN, de lokale sporanlæg, signaler og oversigtsforhold og ved hvilke områder, der er omfattet af sikringsanlæg.* Det kræver i sagens natur indøvelse, hvor skulle kendskabet ellers komme fra?

Det var, og er, der intet nyt i. Stor var forundringen derfor også da Banedanmark d. 15. august 2016 valgte at tilføje følgende til SR §3.11.1: *"Er lokomotivføreren rangerleder, omfatter infrastrukturkendskab til en given banestrækning også lokalkendskab til at udføre rangerbevægelser i områder omfattet af sikringsanlægget på banestrækningens stationer"*. Uheldigvis fremgik det ikke, hvorledes ændringen harmonerede med krav om lokalkendskab for at være rangerleder. Til gengæld kunne DSB Sikkerhed og Banedanmark, på forespørgsel fra LPO, oplyse at:

"Bestemmelsen udspringer af JU's branchenorm, hvori det i 19.3. fremgår, at en lokomotivfører ikke skal erhverve modulet "Lokalkendskab" for at "fremføre tog til og igennem en station eller udføre rangerbevægelser i områder omfattet af sikringsanlægget". Tankevækkende! Så Jernbanebranchens Uddannelsesudvalg, som er en brancheforening for jernbaneoperatører og infrastrukturforvaltere, kan via selvbestaltede branchenormer regelsætte sikkerhedsforskrifter? Det var i hvert fald nyt for LPO DSB.

DSB, som jo ellers, som medlem af brancheforeningen, må have været vidende om ovenstående, kom dog hurtigt på bedre tanker, og Driftsregler udsendte d. 16. september 2016 information nr. 4/2016, hvori det fremgik, at *"det er her fortsat DSB Sikkerheds vurdering, at lokomotivføreren skal have lokalkendskab til den infrastruktur, som befares. Også selv om området er dækket af sikringsanlægget på banestrækningens stationer"*. Trods endnu en rettelse til SR §3.11.1 d. 9. januar 2017, har DSB Sikkerhed Driftsregler fastholdt denne tolkning.

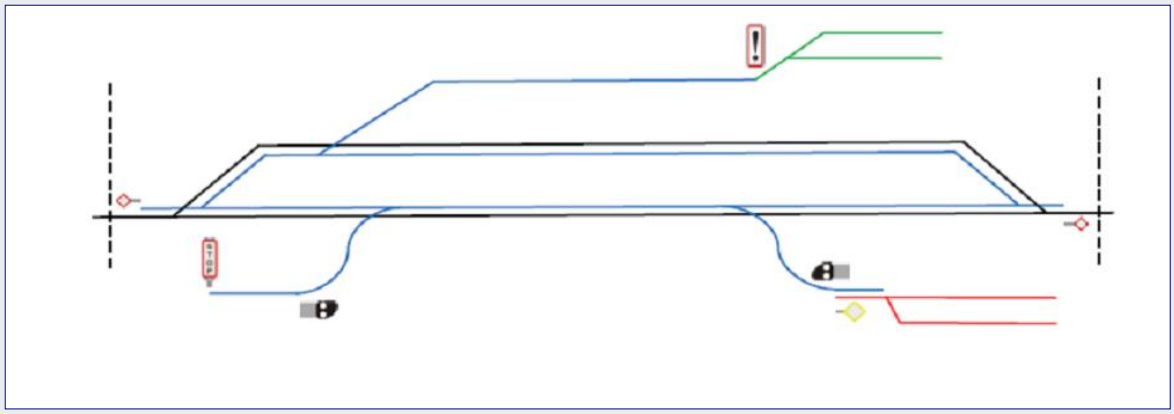
Og så var den ged barberet, hvis det ikke lige var fordi, at de modstridende meldinger fra Banedanmark og DSB Sikkerhed vedblev at give anledning til forvirring blandt sikkerhedsoperatører og diskussion mellem lokomotivførere og driftsledere, henholdsvis stationsbestyrere.

LPO DSB udsendte på den baggrund medlemsinformation nr. 6/2017, hvor det slås fast, at der (efter en drøftelse) er enighed mellem ledelsen i Driftscenteret og LPO om, at info 4/2016 fra Driftsregler er gældende også i de tilfælde, hvor den kolliderer med reglerne i SR § 3, stk. 11.

Det er i forbindelse hermed væsentligt at slå fast, at da det, jf. lokomotivførerbekendtgørelsen, er lokomotivføreren, der har ansvaret for oplysningerne på certifikatet – og i øvrigt også for togets førelse og sikkerhed – er det kun lokomotivføreren, der kan vurdere, om han / hun kan befare en konkret infrastruktur, uanset oplysningerne på certifikatet.

Den fremtidige inddeling af infrastrukturen på stationer ligger nu – med afsæt i ovenstående – helt fast, og som følge heraf er inddelingen blevet præsenteret for de, der har været på sikkerhedskulturdag 2017.

Inddelingen vil ske på 4 niveauer (se nedenstående principtegning)



I forbindelse med togkørsel henføres stationens togvejsspor til strækningskendskabet (sorte streger på tegningen). Rangertogveje dækket af stationens sikringsanlæg (de blå streger) vil være det egentlige stationskendskab. På certifikatet vil området få benævnelsen "a". På de fleste stationer er der desuden områder, hvor lokomotivførerne i DSB kører, som ikke er dækket af stationens sikringsanlæg. De er så enten dækket af et stedbetjent sporskifteomstillingsanlæg (de grønne streger), benævnt "b" på certifikatet, eller slet ikke dækket af sikringsanlæg (det røde område på tegningen), altså det som i daglig tale kaldes "usikret område". Sidstnævnte benævnes "c". Fælles for alle 3 kategorier (a, b og c) er, at de – for at undgå at en lokomotivfører skal være indøvet i store områder, hvor vedkommende aldrig rangerer – kan underopdeles i flere mindre områder. Hvert af de områder, hvortil lokomotivføreren har infrastrukturkompetence, skal fremgå af hans / hendes certifikat.

Inden ovenstående kan gennemføres fuldt ud, forestår der en del arbejde. I skrivende stund er Fase 2 arbejdsgruppen, efter mange sværdslag, klar med en revideret underopdeling af al den infrastruktur – såvel strækninger, som stationer – som DSB's lokomotivførere befarer. De mange tilpasninger giver nogle udfordringer omkring håndtering af ændringerne i diverse IT systemer. Mens det løses, arbejdes der videre på at tilrette, og forbedre, strækningsskemaerne, som er de skemaer, der anvendes af kørelærere og elever i forbindelse med infrastrukturindøvelse. Samtidig skal infrastrukturtestene på Baneeksamen justeres ind i forhold til de mange ændringer, så der bliver sammenhæng fra det midlertidige certifikat, via strækningsskemaerne og infrastrukturtestene til de oplysninger, der fremgår af den enkelte lokomotivførers certifikat. Det er et ret omfattende arbejde og baseret på de erfaringer LPO DSB har med dette arbejde fra 2013 og frem til nu, har vi absolut ingen forventninger til tidshorisonter og ingen fidus til illusionen (hvis der stadig er nogen, der har den) om, at arbejdet gennemføres i et snuptag.

Det eneste vi kan love er, at vi i LPO DSB agter at følge nærværende helt til dørs, så det sikres at lokomotivførerens retsstilling i forhold til regelværker, cirkulærer og bekendtgørelser sikres bedst muligt, uanset det på ingen måde medvirker til en mere fleksibel tilgang. Det med det fleksible er vi i vores optik langt ud over. Lovgivere og bureaukrater har, til stor skade for jernbanens fremtidige rentabilitet, besluttet noget andet – desværre.

Crohn og mig – Når livet er noget lort, helt bogstaveligt…

Af:
Kenneth Carving Geier
Lokomotivfører
Kalundborg Depot

For de sarte af jer, hermed en advarsel! Dette er en meget personlig beretning om mig og min lorte-mave. Sagen er, at jeg har en kronisk sygdom, der hedder Morbus Crohn, og den påvirker mit liv ret voldsomt i perioder.

Jeg begyndte at få ondt i maven og gå til læge, da jeg var 14 år gammel – i 1978. De kunne ikke finde noget galt…

Sygdommen kommer i anfald af fra 4 og op til 8-12 ugers varighed, og så har jeg det fint ind imellem. Hele min ungdom gik derfor med, at jeg blev syg. Efter et par uger gik jeg til lægen, som gav mig en henvisning til specialist. Der var som regel 8-10 ugers ventetid. Så når jeg så kom til specialisten, havde jeg det jo relativt fint, og de kunne ikke finde noget galt.

Det fortsatte til 1999.

Jeg har ikke haft "fast" mave, som jer andre, siden jeg var 14, med få smertefulde undtagelser. Min rørlægning, om jeg må bruge de ord, er vant til væske, så mere faste emner er smertefulde, når de skal passere. Jeg var 21, før jeg opdagede, at det ikke var normalt "at være på potten" 5-6 gange om dagen, hvilket ellers har været normalen siden jeg var 14. Når jeg er i anfald er det op til 20 gange i døgnet, ofte med meget, meget kort varsel.

Hvert andet eller tredje år kom jeg den helt store tur igennem hos lægerne, men de fandt aldrig noget særligt galt. Sådan er mit liv frem til 1999. I løbet af den sommer har jeg tabt mig voldsomt. Jeg er nede på 54 kg og kaster ofte op. Jeg har i to til tre år før dette haft så voldsomme smerteanfald i min mave, at jeg ikke kunne stå op, men måtte ned og sidde på hug i et par minutter til smerten fortog sig. Jeg synes selv, at jeg er rimelig sej, men det er meget trættende at have konstante smerter. Det tærer på energien, og man bliver fuldstændig flad. Men man skal jo fungere alligevel. Det er en simpel konstatering, og bestemt ikke ment som klynk.

Morbus Crohn

Crohns sygdom er en kronisk betændelsestilstand, som i perioder giver mavesmerter og diarré samt vægttab, afløst af perioder med få eller ingen symptomer. Sygdommen rammer typisk det sidste stykke af tyndtarmen (ileum) og/eller tyktarmen (colon), men kan ramme hele mavetarmkanalen.

De syge steder i tarmen bliver røde og hævede, og der kan komme sår, som undertiden bløder. Når betændelsestilstanden heler, kommer der ardannelse, som kan give forsnævringer af tarmen. Man kan ikke helbrede Crohns sygdom, men generne kan dæmpes, og tiden mellem opblussen af symptomer kan vare flere år.

Kilde: www.netdoktor.dk

Da problemerne i løbet af efteråret tager til bliver jeg indlagt på daghospital i Herlev. Efter et par måneder med utallige undersøgelser, og dage der bare var ventetid, var der en ung kvindelig reservelæge, der spurgte, om jeg nogensinde havde hørt om Morbus Crohn?

To dage senere fik jeg så diagnosen officielt. Morbus Crohn er en autoimmun tarmsygdom. Kort fortalt betyder det, at mit immunsystem er så stærkt, at det angriber mit eget tarmvæv. Det medfører betændte sår, der kan opstå hele vejen fra mundhule til anus. Når de opstår i tarmen, og der kommer maveindhold forbi, så gør det ondt. Der dannes arvæv, som lukker for tarmen. Folk der lider af Morbus Crohn har derfor stort set altid blodig, slimet diarré. Når vi ikke er i anfald, er der mindre slim og blod. Vi skal "på potten" 5-6 gange dagligt, ofte med meget kort varsel. Fra du mærker trangen, til du skider, går der, når det er værst, 30 sekunder. Og så kommer det bare, uanset hvad du foretager dig, og uanset hvor du er henne. Og – som nævnt – er vi i anfald, er antallet at daglige toiletbesøg 15-20 stykker, på alle tider af døgnet.

Sådan har min virkelighed været i mere end 30 år. Heldigvis kan jeg for det meste passe mit arbejde med omkring 15 sygedage om året. Nogle af disse skyldes "uheld". Dvs. at jeg har skidt i bukserne. Enten i tjeneste eller på vej til arbejde. Det er dog sjældent et problem, når jeg kører tog. I hvert fald ikke før jeg rejser mig op. Så har nogle gange under et minut til at finde nærmeste toilet.

Jeg har det sidste år ikke kunnet gå tur med mine hunde. Når jeg var nået 800 meter hjemmefra, så skulle jeg "på potten", men kunne ikke nå hjem i tide. Når det sker et par gange, så har man ikke ret meget lyst til at prøve igen.

I det hele taget er sygdommen blevet værre det seneste år. Den første vågne time er gået med 4-5 toiletbesøg inden jeg kunne køre på arbejde, og nogle dage har jeg bare ikke kunnet blive færdig, og har derfor måttet sygemelde mig. Når jeg ankom til depotet, så gik jeg på toilettet. Inden jeg rangerede op – pottebesøg. Ankomst København H – gæt selv. Inden afgang. Ved ankomst. Ved vending. Inden jeg kørte hjem. Jeg skider oftere i bukserne, når jeg på arbejde. For det meste er mængden kun det, som svarer til et fingerbøl, og jeg har altid rent undertøj og vaskeservietter med på arbejde.

Men ind imellem er jeg ikke så heldig. Min stakkels kollega Asger i Kalundborg var så uheldig at overvære en episode. Han var i øvrigt rørende forstående og sød omkring det, hvilket bringer mig tilbage til, at jeg ikke er flov over min situation. Jeg skammer mig ikke, og det er også derfor, jeg kan være så åben omkring det. Men det er ikke nemt. Jeg kæmper hårdt hver dag for at smile til jer alle. Jeg har ofte smerter eller ubehag. Jeg prøver alligevel at opføre mig pænt, selvom det nogen gange kræver al min energi bare at være til.

Heldigvis er der grund til at tro, at det nu langt om længe går fremad. Jeg har fået noget medicin, der virker. Jeg er optimist og føler, at jeg er på vej til at få mit liv tilbage. At jeg igen kan komme ud i verden og deltage. Jeg glæder mig.

Nu kender du mine omstændigheder, så hvis jeg virker tvær eller ultratræt, så er det ikke dig, den er gal med, men min mave. Lad være med at tage det personligt. Jeg bliver ked af det, når folk tror, det er dem, jeg ikke vil se eller tale med.

Det er bare (næsten) altid min mave, der bestemmer...

Dette er en forkortet version af et indlæg, jeg lagde op på Facebook d. 2. april i år. Den er offentlig og kan læses under min profil, Kenneth Geier, hvis du har lyst.

ME-stamme i Næstved

Foto: Jan Lundstrøm

Trafikgruppen LO Fyn

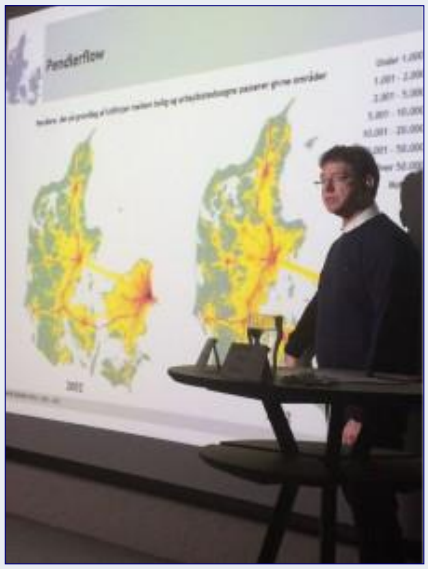
Af:

Peter Kanstrup, lokalgruppeformand i LPO Odense

Det er yderst sjældent, der her i Det Blå Blad er artikler om dét faglige arbejde, der foregår uden for vores eget forbunds regi. Egentlig er det synd og skam, for der foregår mange interessante, og faktisk også ret vigtige, faglige aktiviteter, koncentreret omkring arbejdet i LO og de lokale LO sektioner. Læs derfor denne artikel som undtagelsen, der bekræfter reglen.

Flere lokalgrupper i LPO DSB – og i Dansk Jernbaneforbund i det hele taget – er tilmeldt den lokale LO sektion, og deltager her i det mere overordnede faglige arbejde sammen med tillidsrepræsentanter fra andre fagforbund. Det er indlysende, at vi, med vores yderst begrænsede størrelse, ikke løber med al opmærksomheden. Bare for sammenligningens skyld kan det oplyses, at både 3F og HK har flere medlemmer i Odense, end DJ har på landsplan. Men vi har en bestyrelsesplads, taleret og har bestemt fået indflydelse, hvor vi har søgt den. Det gør sig bl.a. gældende i forhold til 1. maj arrangementet (som jo tilbydes til alle DSB ansatte lokomotivførere i Kongeriget) og i forhold til det, som denne artikel handler om, nemlig trafikområdet.

Ovenstående koster naturligvis noget benarbejde og i øvrigt også nogle penge (som i øvrigt ikke betales af lokalgruppen, men af forbundet). Men hvad får vi helt konkret ud af at bruge fagforeningens ressourcer på dette område? Vi får adgang de rette steder og mulighed for indflydelse. Adgang til et stort netværk af lokale beslutningstagere, herunder både borgmestre og lokalt valgte folketingspolitikere, og mulighed for at øve indflydelse på det som betyder allermest for os, nemlig den lokale trafikpolitik.



Debatmøde om broafgifter hos LO Fyn

Foto: LO Fyn

Tilbage i 2013 nedsatte LO Fyn en trafikgruppe. Gruppen er et fast udvalg under LO Fyns bestyrelse, med reference til denne. Forud var gået nogle sporadiske tiltag og nogle trafikpolitiske arrangementer, bl.a. omkring Odense områdets tog- og busforbindelser. Tiltag som i nogen grad var med til at forme de tanker og ideer, som førte til den letbane som p.t. er under etablering og som forventeligt åbner i 2021 som Danmarks kun anden letbanestrækning. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi som lokale repræsentanter for Dansk Jernbaneforbund pressede på for at få etableret Trafikgruppen, da vi mente et fast forankret forum for drøftelse af lokale og regionale trafikspørgsmål var vigtigt. I vores optik naturligvis primært i forhold til skinnebåren transport, men helt bestemt også for at få fokus på andre trafikpolitiske emner. Med god hjælp fra vores lokale LO formand og den lokale formand for 3F transport, kom vi fint fra land med offentlige møder omkring Togfonden, Timemodellen og regionaltrafikken på Vestfyn. Dette blev senere fulgt op med et tilsvarende møde omkring Storebæltstakster, pendling og bosætning, hvilket i øvrigt gav en del lokal blæst, da vores tilgang på det tidspunkt var noget i opposition til en stort anlagt kampagne fra Fyens Stiftstidende med krav om fjernelse af broafgiften.

Ud over ovenstående tiltag søger Trafikgruppen også indflydelse ved at give høringssvar på trafikoplæg og søge dialog med, og kontakt til, beslutningstagere. Havde det ikke været for arbejdet i Trafikgruppen og de kontakter, det arbejde skaber, havde vi – i forbindelse med de mange alvorlige udfordringer på Svendborgbanen – næppe haft mulighed for at påvirke de mange beslutningstagere, som vi faktisk lykkedes med at få i tale.

I LO Fyns trafikgruppe arbejder vi p.t. med bl.a. disse fynske trafikpolitiske emner:

- Etablering af et 3. spor på den vestfynske motorvej
- Ny højhastighedsjernbane på Vestfyn
- Odense letbane 2. etape
- Den 3. Lillebæltsforbindelse
- Opgradering / kapacitetsudvidelse Svendborgbanen
- Odense Lufthavn – trafiklufthavn eller internationalt drone testcenter

Nu er det jo ikke LO Fyns trafikgruppe der hverken skal bygge eller finansiere ovenstående projekter, så interessen skal i stedet ses i sammenhæng med en af fagbevægelsens vigtigste opgaver – at påvirke samfundsudviklingen på en sådan måde, at der skabes vækst og nye arbejdspladser og sikre at tilgængeligheden til disse arbejdspladser er så let som muligt for arbejdstagerne. I den forbindelse er optimering af infrastrukturen og effektiv kollektiv trafik helt afgørende.

Og lad os så lige vende blikket mod, hvordan Trafikgruppen konkret søger indflydelse. I et forsøg på at få sat maksimalt politisk fokus på flere af ovenstående punkter var vi sidst i februar inviteret til møde på Christiansborg med de to socialdemokratiske trafikpolitikere, Erik Christensen, valgt i Odense, og partiets trafikordfører, Rasmus Prehn.

Nu er det i sagens natur ikke altid let at afkode, hvad sådanne møder fører med sig, men muligheden for at bringe konstruktive resultater i det nuværende politiske landskab, hvor det er er et flertal uden om regeringen, bestående af S, DF og SF, som dikterer landets trafikpolitik, er absolut til stede.

Da vi nu var mødt frem i magtens maskinrum, var det svært ikke at spørge lidt ind til det forestående genudbud af jernbanetrafikken i Midt- og Vestjylland. Ikke fordi det er specielt lokalt, men der er jo et vedhæng til Trafikstyrelsens oplæg, som inkluderer Svendborgbanen i den såkaldte pakke 2. Forespørgslen resulterede i et forholdsvis politisk svar. For egentlig er S ikke begejstret for udbuddet og synes, det er lidt noget pjat at udbyde jernbanetrafik, da der jo, fordi Arriva er ejet af den tyske stat, ikke er et rigtigt privat marked. Omvendt er man i (visse) politiske kredse bestemt heller ikke imponeret over DSB's formåen. Især lokalt kunne DSB godt lære noget af "de private", som opfattes som mere nærværende og kundeorienterede, hvilket – vores erfaringer fra Svendborgbanen de senere år i frisk erindring – desværre nok ikke er helt forkert.

Mødet sluttede i øvrigt med ros fra de folkevalgte til vores fynske initiativ omkring etablering af trafikgrupper i LO regi. Det var vi selvfølgelig både glade for og stolte over og den nærliggende tanke er da også: Hvis det kan fungere på Fyn, kan det også fungere andre steder. Lad mig derfor slutte med at give opfordringen videre til andre lokalgrupper. Meld jer (hvis det ikke allerede er sket) ind i det lokale LO arbejde og slå et slag for etablering af et lokalt trafikpolitisk forum. Hvis vi vil udviklingen af jernbanen og den kollektive trafik, er vi nødt til at påvirke de politiske beslutningsprocesser. Og det er alt andet lige bare lettere, når man er en del af et større fællesskab.

LPO DSB's 1. Maj-arrangement 2017 Kongens Have i Odense

Fotos: Hans S. Merstrand

Fotos: Hans S. Merstrand

Folie på frontrudens inderside – for din personlige sikkerheds skyld

Af:

Hans Schøn Merstrand,

LPO repræsentant i Gruppe 3.2 F (Førerrumsgruppen)

Gennem de senere år har et antal lokomotivførere påkørt træer, biler og andet, som har betydet, at frontruden er gået i stykker. Ved flere af disse kollisioner har lokomotivføreren fået masser af glassplinter ned over sig, men heldigvis har ingen lokomotivfører endnu mistet synet.

Knust frontrude på MQ efter kollision med et træ.

Foto: Per G. Ottosen

LPO DSB har siden 2011 gentagne gange rejst problematikken omkring ønsket montering af sikkerhedsfolie på indersiden af frontruderne i førerrumsgruppe 3.2 F, med det formål at øge personsikkerheden for lokomotivpersonalet ved kollision.

Flere gange har LPO DSB fået oplyst, at monteringen af beskyttelsesfolien var påbegyndt, blot for efterfølgende – bl.a. i forbindelse med nogen af de senere års storme – med tristhed at konstatere, at folien ikke var monteret alligevel, når en af vore kollegaer havde en kollision, og blev overdænget med glassplinter.

I 2015 fik LPO DSB nok. Med udgangspunkt i et par konkrete hændelser, meddelte vi, at vores tålmodighedsgrænse i denne sag var nået. Hvis den lovede beskyttelsesfolie på indersiden af frontruderne ikke blev monteret som aftalt, så ville LPO DSB overveje "alternative løsninger". Nu kom der så endelig skred i sagsbehandling, hvilket ikke mindst skyldes en meget ihærdig DSB repræsentant, som desværre ikke længere er i virksomheden.

Efterhånden som både LPO DSB og DSB kunne se "lyset forenden af tunnelen", blev det aftalt, at der skulle påsættes mærkater på frontrudens inderside, så det tydeligt fremgik for lokomotivførerne, at der var monteret beskyttelsesfolie på pågældende litra.

Mærkat der viser, at der er beskyttelsesfolie på indersiden af frontruden

DSB har nu meddelt LPO DSB, at arbejdet med at montere beskyttelsesfolie på frontruderne, er afsluttet på samtlige litra, lokomotivførere i Drift F&R kører med.

Selv om arbejdet nu er afsluttet, og sikkerheden for lokomotivpersonalet er øget i forhold til eventuel kollision med træer, biler, sten, køreledningsanlæg, m.v., så er LPO DSB opmærksom på, at der jævnligt skal følges op på sagen, så der vedbliver at være monteret beskyttelsesfolie på frontruderne. Du må derfor meget gerne underrette din lokalgruppe om manglende beskyttelsesfolie, da det er den eneste mulighed, LPO DSB har for at følge op.

Får du kendskab til et litra, som ikke har monteret folie på indersiden af ruden, bedes du desuden – af hensyn til både din og dine kollegers personlige sikkerhed – fejlmelde pågældende litra, og det er altid lokomotivførerens ret at melde et tog nedbrudt, eller fremføre det med forsigtighed, hvis lokomotivføreren ikke mener, at toget er i sikkerhedsmæssigt i orden. Det kan i den forbindelse oplyses, at LPO DSB via førerrumsgruppe 3.2F allerede har meddelt DSB, at det er vores holdning, at den personlige sikkerhed går forud for alt andet fordi...

En lokomotivfører med ødelagt syn, er ikke lokomotivfører ret længe.

Svar på læserbrevet – Lys i mørket

I Det Blå Blad 1-2017 var der et læserbrev fra lokomotivfører (K), Henrik Ejlersen, Fredericia vedr. (for) kraftig arbejdsbelysning ved sporarbejder, herunder et forslag til at modvirke dette. Det Blå Blad lovede i den forbindelse – hvis muligt – at indhente et svar / en reaktion fra DSB Sikkerhed, henholdsvis Banedanmark. Redaktionen har modtaget nedenstående fra Flemming V Hansen, DSB Sikkerhed, Tilsyn og Undersøgelser

DSB Sikkerhed takker for at få mulighed for at kommentere læserbrevet og syntes, at det er en interessant problemstilling, der rejses. Det er en problemstilling, som vil kunne ramme alle lokomotivførere på et eller andet tidspunkt i forbindelse med udførelse af deres arbejde.

Svaret på læserbrevet er ikke sort eller hvidt, men vores tolkning af problemstillingen samt på, hvordan man skal agere som lokomotivfører, når man oplever lys der blænder.

At der ved eksempelvis sporarbejde vil være meget kraftig lys i forbindelse med dette, er åbenlyse arbejdsmiljømæssige hensyn fra Banedanmarks side, forhold vi ikke kan bestride.

Vi har ikke grund til andet end at tro, at Banedanmark gør, hvad der er i deres magt, for at denne belysning generer vores lokomotivførere mindst muligt, men helt udelukke at den kan genere, kan vi ikke.

Vi bakker op om, at lys der direkte blænder skal indmeldes til FC. Her skal der dog skelnes mellem kraftigt lys, og lys der blænder.

Enhver, der kører et stykke tid i mørke, ved, at øjnene har svært ved at omstille sig til meget lys, så bare det at opleve meget lys midt på strækningen er en udfordring. Vi ser dog ikke en generel indmeldingstendens omkring denne problemstilling, formentlig fordi nogle vil opleve det som et problem, mens andre ikke vil. Det samme er dækkende i forhold til, at man kører væk fra lyskilden og ind i mørket igen.

Argumentet i forhold til at kunne se fremad og evt. kunne standse foran enhver hindring, herunder eksempelvis personer i sporet, holder derimod ikke. Personale der arbejder i sporene skal ved barrierer sikre sig imod at kunne træde ud foran tog i bevægelse. Det er ikke operatørens ansvar.

Når sporet ved signaler indikeres at være frit, skal vi køre som om, at det er frit. Kendingssignalerne på vores tog er ikke konstrueret til brug for vores orientering i forhold til den hastighed materiellet kan fremføres med, men udelukkende i forhold til at vi skal kunne ses af andre.

Det er lokomotivføreren, der har ansvaret for togets fremførsel og skal afpasse hastigheden i henhold til forholdene. Hvis lokomotivføreren oplever at blive blændet umiddelbart foran signaler eller andet, der kræver vedkommendes opmærksomhed, skal lokomotivføreren afpasse hastigheden derefter.

Forslaget omkring evt. anden farve på lyset har vi bedt Banedanmark kommentere på. Vi har endnu ikke fået svar på vores henvendelse.

Dødsfald

Det Blå Blad modtog kort før bladet gik i trykken meddelelse om, at lokomotivførernes mangeårige formand, Ulrik Salmonsen, lørdag d. 6. maj var afgået ved døden efter kort tids sygdom. Ulrik var fra 1986 en meget dygtig og dybt respekteret formand for LPA (Lokomotiv Personalets Afdeling), frem til han i 2001 blev valgt som forbundsformand for Dansk Jernbaneforbund. Vores tanker i denne svære stund går til de efterladte.

Det Blå Blad håber at kunne bringe en nekrolog i næste nummer af bladet, som yder Ulrik fuld retfærdighed i forhold til den betydning hans arbejde og virke har haft for lokomotivførerne i DSB.

Æret være Ulriks minde.

Lokalnyt

Af:

Lars Rolving Jensen

Aalborg

Undskyld

Allerførst en undskyldning fra mig for eventuel opstået forvirring vedrørende depotets fremtid. Da jeg skrev indlægget til sidste nummer af Det Blå Blad viste det sig, at virkeligheden overhalede det skrevne indlæg. Forklaring følger: Når der skal skrives et indlæg, er der en deadline, der skal overholdes i forhold til den videre redaktion af bladet. Og da jeg skrev indlægget, var der IKKE kommet besked om situationen på depotet efter august 2017. Efter deadline, og aflevering af indlægget, men inden udgivelsen af bladet, kom så beskeden fra ledelsen til depotet om, at der ikke vil ske yderligere tiltag vedrørende personalesituationen på depotet. Så hvis jeg har skabt unødig bekymring – så undskyld!

Nekrolog

I dagene omkring d. 12. marts dette år mistede vi pludselig, og uden varsel, La 40 i Randers spor 3 i en alder af kun små 5 år. Vi er mange for hvem, det kom som en stor overraskelse, at La gik bort så pludseligt. Ingen, jeg har talt med, har set varsler om La'ens bortgang i form af sporarbejde, endsige en lille renovering eller sligt. Men pludselig var La borte. Lige så pludseligt som den opstod for små 5 år siden. Tilbage er den stille beundring over, at La nåede den, for La 40 i hvert fald, utroligt høje alder, den gjorde. Hverdagen i Randers er ændret for en stund måske.

IC4

I skrivende stund er IC4 så småt på vej tilbage på skinnerne, og det hilser jeg personligt med glæde. Det er, som arbejdsplads betragtet, et fremskridt i forhold til de efterhånden noget bedagede MR, vi har kørt med i Nordjylland. Og med de forbedringer med hensyn til ophæng af hydraulikpumpen der er foretaget, er en ganske alvorlig sikkerhedsrisiko forhåbentlig elimineret. For helt alvorligt, det kunne jo være gået grueligt galt hvis en "tabt" klump metal på 100 kg var røget ned og gået i klemme i et sporskifte, eller var blevet slynget ind på en perron eller i et modkørende tog.

Men hele historien rejser så et andet spørgsmål. Er det den helt rigtige fejltekst der bliver anvendt fremadrettet. Jeg mener, "generator UDFALD" har jo en uheldig klang, hvis det bliver opfattet bogstaveligt. Jeg vil foreslå teksten: "generator SVIGT", hvilket ikke lyder så voldsomt. Ligeledes bør vi, som lokomotivførere, tænke meget over på hvilken måde, vi indmelder fejlen til LKI-vagten. Vendinger som: "generatoren er ikke med" bør ikke anvendes. Ligesom vendinger som: "generatoren er faldet ud" og "generatoren er stået af", må forudses at kunne fremkalde tumultagtige scener i store dele af Driftscentret. Fremadrettet bør alle meldinger vedrørende IC4 til LKI-vagten indledes med "xxx er stadigvæk til stede i toget, men virker for nuværende ikke". Nå, spøg til side. Lad os håbe vi får lidt ro omkring IC4 for en stund. Vi, og toget, trænger til det.

Turvalg

Ved udgivelsen af dette blad har vi afholdt, eller er i gang med, et turvalg gældende fra august og resten af K-17. I skrivende stund kender jeg intet til, hvordan turene bliver, eller deres indhold, men jeg er sikker på, at turgruppen gør deres yderste for at gøre turene spiselige for så mange som muligt. Jeg ønsker et godt turvalg til alle.

Med ønsket om et godt og roligt forår for os alle…

Lokalnyt

Af:

Lars K Andersen

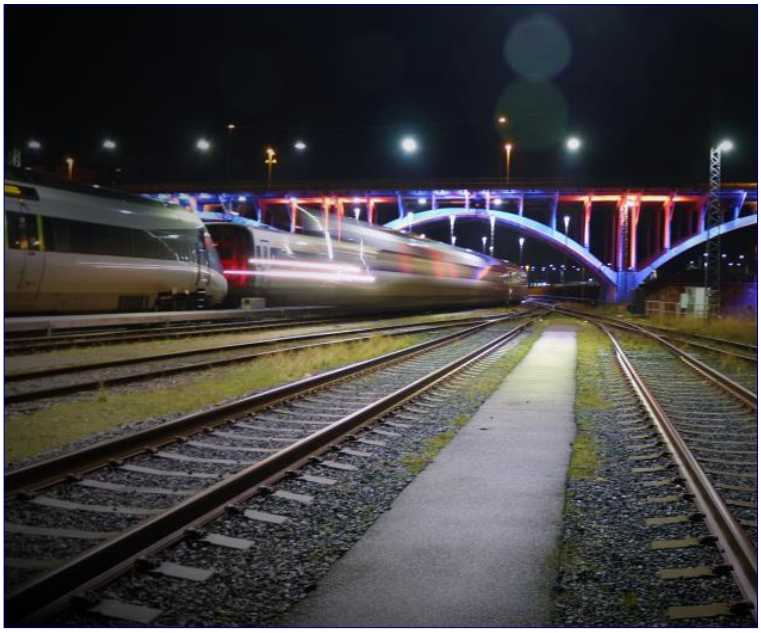
Aarhus

Jubilæum

Denne gang vil jeg starte med det positive, der er sket i Aarhus. 2 gode kollegaer har her i foråret fejret deres 25 års jubilæum ved DSB. Den 1. april var det Jesper F Sørensen der kunne fejre sine første 25 år ved banen. Jesper startede som stationsbetjent. Da DSB gods blev solgt til Railion, fulgte Jesper med der over. Da der var nedskæring i godsselskabet tog Jesper mod et tilbud, om at uddanne sig som lokomotivfører. Da DB Schenker lukkede i Aarhus blev Jesper så flyttet hjem til DSB her i Aarhus. Den 1. maj fejrede Claus Mortensen sine første 25 år ved banen. Også Claus startede som stationsbetjent, men han har alle 25 år været i DSB i henholdsvis Fredericia og Aarhus.

Føljeton: Gangsti P-rist

Nu er der tilsyneladende ved at ske noget alvorlig i denne historie. Banedanmark har tilsyneladende fået vredet armen om og fået besked oppe fra, at nu skal der ske noget i denne sag. Alle har nok set opslag fra ledelsen om den nye tiltænkte plan for sti til P-risten. Vi kunne godt ønske os i LPO Aarhus, at vi var blevet inviteret til et samarbejdsmøde om den kommende sti. Men det blev afvist med undskyldningen: "Manglende afløsning af næstformanden". Projektet drøner derudaf, så stien skal nok komme. Men en sti der laves i huj og hast over hovedspor, hvor hastigheden er over 40 km/t, er ikke optimalt. Vi ved, hvor mange der dagligt færdes mellem P-risten og Aarhus H i arbejdets medfør. Det er faktisk rigtig mange, så en sikkerhedsvurdering af denne overgang over hovedspor er en nødvendighed.



Ringgadebroen by night

Foto: Jesper Friis Sørensen

Nu skal man så som lokomotivfører ved indkørsel til Aarhus H både kikke efter signal (I-signalet står lige foran overgangen), forberede indkørslen, gøre klar til eventuel af- eller tilkobling på Aarhus H og på samme tid kigge efter de kollegaer fra Banedanmark, DSB, ISS, og Arriva, som skal passere hovedsporet. Det forlyder desuden, at hastigheden måske skal helt op på 75 km/t. Det duer ikke. Det eneste rigtige er at lave en TUNNEL. Det er næppe billigt, men det vil klæde DSB's ledelse, at gøre det, man altid giver udtryk for, nemlig at prioritere sikkerhed frem for økonomi.

Opholdslokaler

Jeg håber, at folk fra andre depoter, der kommer til Aarhus og skal holde deres pauser, giver sig tid til at nyde vores nyindrettede pauselokaler. Der er nye farver på væggene, nye pyntegenstande rundt om på stuen og fjernsyns- og spiseområder er blevet delt op på en rigtig god måde. Stor tak til vores to ildsjæle

Lokalnyt

Annette Bakholt og Dorthe Friis for deres arbejde med dette projekt. Håber at alle vil være med til at holde vores lokaler pæne og rene.

Sommer udflugt

LPO Aarhus laver også i år en udflugt til Djurs Sommerland. Turen finder sted d. 27. maj og laves i samarbejde med gruppelederne. Det har desværre ikke kunne lade sig gøre at lave arrangementet over to weekender, hvor LPO tog den ene weekend og gruppelederne den anden.

Der vil være tilmeldingslister på stuen. Håber at rigtig mange vil benytte muligheden for at få en dejlig dag sammen med familie og kollegaer.

Motorcykel ture

I Aarhus har vi adskillige kollegaer som bruger deres fritid på 2 hjul. Hvert år laver de et turprogram som jeg godt kan være lidt misundelig på. D. 29. april til Egeskov MC træf. D. 14. juni til Tørskind grusgrav. D. 25. juni til Grenaa motormuseum. Og endnu flere ture efter sommerferien. Er man interesseret i disse ture, kan man henvende sig til Henrik Schøtt.

Af:

Per B Baden

Esbjerg

Siden sidst er der kommet gang i testkørslerne med el-tog på strækning 29, hvilket blandt andet er sket med hjælp fra tre dygtige og engagerede kørelærere fra Esbjerg. De har, i skift med lokomotivførere fra Fredericia, fungeret som testførere. Det er dejligt, at det for en gang skyld er lykkedes Esbjerg, at komme med i et projekt

Arbejdet indebærer lidt alternative pauselokaler og afløsning foregår også lidt alternative steder. Det skyldes, at arbejdet rettes ind efter de eksterne firmaer, der står for testkørslerne. Da det er de vilkår, der nu engang eksisterer, er der lavet specialaftaler for arbejdet. I skrivende stund kommer testførerne i øvrigt slet ikke ind til Esbjerg. Der vendes i Tjæreborg, da man stadig arbejder med ophænget til køreledningerne på både banegården og på pladsen.

Testførerne har oplevet et spændende og stramt program fuld af sproglige udfordringer. Der bliver talt engelsk, men når der er tyskere, franskmænd, portugisere, polakker, og hvem ved, så kan det sagtens give komplikationer alligevel.

En anden udfordring, som vi alle kan risikere at møde, er de lange neutralsektioner. Det giver visse udfordringer ved Lunderskov ved udrangering, fordi man når at gå i stå, inden man når helt igennem den 600 meter lange neutralsektion. Så forhåbentligt undgår vi udrangeringer fra Lunderskov eller ATC nødbremsninger eller lignende inden neutralsektionen. Selv om de kan vende strømmen, så man kan køre i neutralsektionen, går der jo en del tid med det under alle omstændigheder.

Som en konsekvens af testkørslerne har der været sporspærringer i aften og nattetimerne, som har gjort, at vi har haft en del bus og taxakørsel. Taxakørslen var ikke så slem, men 2 timer og 16 minutter i en bus fra Kolding til Esbjerg er godt nok lidt for meget af det gode. Hvad angår buskørslen har det næsten været en velsignelse, at IC4 har været taget ud af drift, så regionaltrafikken har været aflyst. Men nu har vi da heldigvis fået lov til at køre tog igen, hvilket jo er det, vi er her for.

Lokalnyt

Helsingør

Så er det blevet forår i Helsingør og mange af de opgaver, vi beskrev i sidste nummer af Det Blå Blad er der stadigvæk. Nye udfordringer er dog kommet til, herunder uniform som kan læses i indslaget fra en af testpersonerne i Helsingør

Af:

Hans-Morten B Andersen

Uniformstest (af Pernille Rasmussen)

Vi er to lokomotivførere i Helsingør, som tester den nye uniform – undertegnede og arbejdsmiljørepræsentanten.

Pernille Rasmussen i færd med test af ny uniform

Foto: Hans-Morten B Andersen

Grunden til at jeg meldte mig var, at jeg repræsenterer en minoritet i DSB, nemlig de kvindelige lokomotivførere, som kun udgør 4 % af lokomotivførerstyrken i firmaet.

Hvad jeg ikke vidste, da jeg meldte mig, var, at firmaet ser på os som "Barbiedukker". Skjorter og jakker er figursyet med Barbietøj som inspiration. På den baggrund gik jeg fra str. medium i jakke til (lille) str. 3 x large på 5 min.

Det er svært at teste en hel uniform, når jeg ikke har modtaget alt tøjet endnu. Jeg har dog fået enkelte stykker byttet, men det er ikke muligt med alle dele. I skrivende stund kører vi på 4. testuge. Den fulde test er på 5 uger.

Min vurdering af uniformen er svær, da jeg ikke helt er klar over, om tøjet er behageligt at arbejde i og om stoffet er af god åndbar kvalitet, når det strammer og stumper alle steder. Jeg har ligeledes svært ved at bukke armene, da den langærmede skjorte og jakken har meget smalle ærmer. Jeg har haft en foret vinterbuks på. Spørgsmålet er imidlertid om de er varme i 10 graders frost, da det ikke har været så koldt i løbet af testperioden. Jeg fryser i sommerjakken, men det er nok fordi, jeg normalt ville gå med vinterjakke nu.

Jeg ville ønske, at alle uniforms testpersoner havde været til uniformsprøvning, så alle havde modtaget en fuld og brugbar testuniform. Og så skulle testen ikke have være skudt i gang før alle havde modtaget testuniformen.

Som vores formand sagde: "Man tester ikke en Formel 1 bil med kun to hjul. Så man tester vel heller ikke regntøjs vandtæthed i tørvejr"? Formel 1 testen er dømt til at gå galt, hvorimod regntøjstesten fører til et super godt resultatet.

Så spørgsmålet er, om denne uniformstest bare er et "spil for galleriet", læs: alt er bestemt og vedtaget på forhånd. Det er i hvert fald svært at tage testen alvorligt. Jeg håber på det bedste og frygter det værste.

Nye hvileværelser i Helsingør

I gennem et godt stykke tid er der opstået problemer med flygtninge, som har indlogeret sig i ISS containere rundt om på rangerterrænet i Helsingør. Det har skabt en del utryghed blandt de lokale lokomotivførere, at man kan møde disse mennesker ude på pladsen. Der er en dialog i gang om, hvordan vi løser disse problemer og politi m.m. er inde over. Personalet, som befinder sig på pladsen, er blevet bedt om at melde ind, hvis man ser noget mistænkeligt.

Det sidste nye er, at flygtningene også overnatter i sugebrøndene til fækalieanlægget. Ikke det mest lækre sted at sove, men da sådan en brønd er indrettet med el-radiator kan man jo godt forstå, at man søger mod sådan et sted for at kun-

Lokalnyt

ne holde varmen, inden man skal ligge på et reservehjul på en lastbil 600-800 km op i Sverige. Det er meget trist, men ikke desto mindre så er det virkeligheden.

LKF-K

Kørelærere uden elever er stadigvæk et problem i Helsingør. Man bliver frustreret, når man hører, at DSB sender LKF-K på udstationering på fremmede depoter for at indøve elever i IC 4 i den periode, hvor toget er sat ud af drift. Det virker meget uforståeligt for lokalgruppe Helsingør, når vi ikke kan få elever med her i byen. ET togene kører trods alt hver dag, så der skulle da være masser af muligheder. Når man kan sende kørelærere på udstationering på en litra type som ikke kører, kan det vel ikke være så svært at sende elever til Helsingør for at kører ET, eller sende kørelærere til København for at uddanne på ET. At have elever med er jo en af de ting, der kan holde motivationen oppe hos en kørelærer.

Risteperroner og lys i Helsingør

Lokalgruppen føler virkelig, at vi er blevet taget i r… med hensyn til risteperroner på pladsen i Helsingør. En direktør i DSB (har navnet) lovede det daværende LPO Kystbanen, at risteperronerne var sat op senest ved udgangen af 2016. Det er ikke sket og tålmodigheden er ved at være brugt op, så sagen bliver sendt videre i systemet.

En god nyhed er at Lysprojektet over vores sporskifter i P1, P2 og P3 er godkendt efter andet forsøg. Nu skal det bare sættes op.

Jubilar Stein Trosvik i tjenesten

Foto: Hans-Morten B Andersen

Sporarbejde på Kystbanen sommeren 2017

Kystbanen er, som alle nok ved, lukket i 6 uger på strækningen Helsingør-Rungsted-Helsingør. Det giver jo nogle udfordringer for planlægningsafdelingen. Flere løsninger har været i spil. LPO Helsingør / LPO DSB havde forslået, at vi fik midlertidigt tjenestested i Rungsted og fik noget afspadsering for hver tjeneste, vi havde. Det blev afvist af DSB. DSB havde til gengæld et andet forslag. Vi kunne få halv fleksibilitets tillæg, da Rungsted jo ligger halvvejs mellem Helsingør og København. Det blev afvist, da LPO har en aftale på dette områder. Så nu ender det med, at nogle lokomotivførere lader sig udlåne til København, og andre bliver i Helsingør.

Tjenesterne er kommet til gennemsyn, men noget at juble over, er der vel ikke.

Sociale arrangementer

Stein Trosvik afholdte sit 25 års jubilæum den 23. februar i kajakklubben i Helsingør. Det var en super hyggelig dag med både mad og drikke, og man fornemmede, at den gamle Helsingør ånd var tilbage.

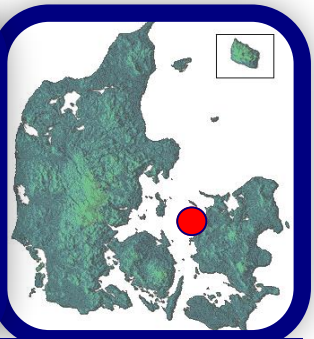
Når du læser dette, har vi festet yderligere to gange. Dels har vi sagt farvel til Jan H Christensen, som går på pension efter et langt liv hos DSB, og dels har vi været en tur i Odense og fejret 1. maj.

Allerede d. 18. maj er det næste arrangement. Her går turen til forbundshuset i Valby.

Det var ordene fra Lokalgruppe Helsingør denne gang –

alle ønskes en god forsommer

Lokalnyt



Af:

Maiken Tomlinson

Kalundborg.

MG – de evige "problembørn".

Det gik ellers lige så godt… eller det gik da i hvert fald! Indtil d. 8. marts, hvor MG´erne blev pillet ud af drift på grund af en løsreven hydraulik-pumpe – igen, åbenbart! Fair nok at man efter den "første" episode kun få uger forinden måske tænkte, at den var en enkeltstående fejl på et enkelt sæt, men når man så ovenikøbet kan læse (i "Ingeniøren" d. 8. marts 2017), at der har været kendskab til løsrevne hydraulikpumper 12 gange (!!!!!) siden 2011, kan man unægtelig godt begynde at undre sig på det kraftigste:

- Hvorfor blev vi, som de lokomotivførere, der kører togene, ikke informeret, til trods for at man havde haft kendskab til problematikken i 6 år?!!!
- Hvis den bagerste pumpe går gennem bundpladen, hvordan kan vi så se det i førerrummet: får vi blot en melding om at "generatoren kan ikke aktiveres"? Hvilket jo som sådan vil være sandt, men ikke helt fyldestgørende information! Den lokomotivfører, der kørte gennem Hedehusene, fik tilsyneladende ikke nogen kritisk fejlmelding om, at noget var faldet af!
- Er det forbundet med risiko for afsporing, hvis en af de hydraulikpumper, der sidder forrest i toget falder af under kørsel?
- Hvad er forklaringen på, at vi fremover ved gentagne klasse A fejl på generatoren ikke må være passagerførende, men gerne må køre som materieltog til nærmeste værksted… uden hastighedsrestriktioner!!
- Og hvorfor bliver der tilsyneladende først informeret og taget hånd om problemet efter de seneste to tilfælde, hvor pumpen er gået gennem bundpladen, og IC4-togene igen ender som "Breaking News" i diverse medier?

IC4 ude i kulden. Her i Aalborg

Foto: Jesper Friis Sørensen

Som følge af at samtlige MG togsæt blev taget ud af drift (dette i øvrigt nok en yderst klog beslutning!), valgte man at aflyse samtlige myldretidstog mellem Kalundborg og København og omvendt, hvormed vores faste pendlere til disse tog IGEN blev ramt! Det er nemlig næsten altid disse afgange, der bliver aflyst, når der er materielmangel, signal-/sporskiftefejl, (mistanke om) kraftigt snefald eller storm, osv. Dette medfører, at passage-

Lokalnyt

rerne ikke længere kan regne med disse afgange til at komme til og fra arbejde, og togførerne må gang på gang forklare og beklage overfor passagererne, at myldretidstogene er blevet aflyst, med overfyldte tog, og folk der kommer for sent på arbejde til følge. Det er ikke blot beklageligt – det er direkte pinligt!

Dette står også i stærk kontrast til den kendsgerning, at når man aflyser tog mellem København og Holbæk (og omvendt), skal togene fra og til Kalundborg ofte standse ekstraordinært i Hvalsø, da der ellers kun vil være 1-2 tog i timen dér. Hertil skal det lige nævnes, at når myldretidstogene kører er der 2 (!) tog i timen fra Kalundborg til København i tidsrummet 4.46-7.46, og fra København til Kalundborg i tidsrummet 14.45-17.45. Ellers er der timesdrift.

I skrivende stund er MG´erne vendt tilbage til Nordvestbanen. Så nu kan vi blot krydse fingrene og håbe på det bedste – både for os og for vores kunder!

Lokalt

For at forhindre "kone-parkeringer" både på skrå, på tværs, og i et enkelt tilfælde (næsten) ovenpå hinanden, har vores to gode kolleger, også kendt som "Team Claus og Klausen", malet en hulens masse streger på parkeringspladsen til parkeringsbåse til bilerne og en enkelt MC. Dette har givet plads til, at der nu kan holde betydeligt flere biler parkeret foran depotet. En stor tak til gutterne for den gode indsats!!

Kommende begivenheder:

10. maj afholdes vinterferievalg i Kalundborg.

Fødselsdage

Den 8. marts fyldte Jimmi Rasmussen 40 år.

Den 2. maj blev Dennis Engelsen ligeledes 40 år.

Et stort tillykke til dem begge!!

LPO Kalundborg ønsker alle et godt forår.

Af:

Ebbe Drögemüller

København

Hvor er respekten henne?

Lokalgruppen hører desværre ofte om "kommunikationsproblemer" fra VDL til lokomotivførerne og desværre også den anden vej. Lad det være sagt med det samme, lokalgruppen accepterer ikke, at lokomotivførere under lokalgruppe København, taler dårligt eller grimt til en anden ansat i vores firma. Dette uanset hvad baggrunden for miseren er. Vi har alle DSB som arbejdsplads og fortjener hver især respekt i forhold til vores person og vores stilling. Hører vi fra virksomheden, at en lokomotivfører i vores lokalgruppe ikke respekterer dette, vil vi ikke tøve med at tage sagen op overfor den enkelte. Så er det på plads. Lokalgruppens skarpe holdning til dette emne, står desværre i skærende kontrast til virksomhedens holdning til samme emne. Forstået på den måde, at bl.a. VDL "ustraffet" får temmelig lang snor i forhold til deres opførsel overfor lokomotivførerne. Lokalgruppen får, som nævnt i indledningen, ofte henvendelser fra medlemmer, der føler sig dårligt behandlet af VDL. Senest gik det ud over vores næstformand, der endte en telefonsamtale med ordene hængende i ørene fra VDL: "Nu husker jeg, hvem du er" hvorefter røret blev knaldet på. Dette blot fordi vores kære kollega, påpegede et brud på vores aftaler. Aftaler som ikke er hverken til diskussion eller forhandling blandt menige medarbejdere. Det

Lokalnyt

har vi organisationerne til. Lokalgruppen vil godt opfordre til, at alle læser og respektere de indledende ord om respekt for den enkelte person og dennes virke i virksomheden. Dette gælder lokomotivførere, men så sandelig også dem, der sidder på ledelsessiden. Lokalgruppe har rejst dette emne flere gange på vores LSU, tydeligvis uden længevarende holdbarhed. Måske vi næste gang skal rejse det i et højere samarbejdsudvalg.

Aflåsning af døre på ME

Et af de emner, der har fyldt en del i København den seneste tid, er aflåsning af døre på ME lokomotiverne. Der er efter seneste rettelse til ODI ME indført en ny regel om aflåsning af dørene på ME i drift. Hidtil har denne regel kun været gældende for parkerede ME lokomotiver. Nu er det jo ikke til diskussion om en regel i ODI skal følges eller ej, men det havde dog klædt virksomheden, at den havde haft styr på sin "hardware" inden regelændringen trådte i kraft. Der var snesevis af døre på ME lokomotiverne, der ikke ved regelændringens ikrafttrædelse var funktionsdygtige låse på. Et andet problem er, at ikke alle døre er udstyret med en lås. Dette betyder så, at lokomotivføreren åbenbart skal hænge i en arm på siden af lokomotivet for at låse eller åbne en dør, og da der kun er låse i den ene side, kan dette således også være ud mod et befærdet hovedspor!

At lokomotivførerens arbejdsmiljø og sikkerhed på den måde negligeres skriger jo til himlen. Hvad har man dog tænkt på, da man indførte denne regel? Ingenting må svaret nok være! Baggrunden for regelændringen har tilsyneladende været, at der flere gange er passagerer der ved en fejl er gået ind i lokomotivet i stedet for vognene? En lidt søgt forklaring mener vi i lokalgruppen. Men hvorfor gælder reglen så ikke på EA lokomotiverne? Det er måske fordi passagererne kan kende forskel på EA og ME. Helt komisk bliver det i forhold til vores Synergi system. Et MF eller ER togsæt, der kører med åbenstående førerrumsdøre, vil straks blive til en Synergi sag. Toget skal standses hurtigst muligt, dørene skal aflåses og den skyldige skal straffes. Et ME lokomotiv, eller for den sags skyld et EA lokomotiv, der kører rundt med åbne døre. Tja – bum, bum. Vi kan jo ikke aflyse blot fordi værkstedet ikke har fået lavet låse på dørene. Respekten for sikkerheden er jo imponerende. Lokalgruppen vil selvfølgelig opfordre alle til at fejlmelde døre, der ikke er låst eller ikke kan låses, alternativt aflåse dem, hvor det er fysisk muligt. Så må det efterfølgende være op til virksomheden at få styr på dette.

Hvis ovenstående fører til aflysninger eller forsinkelser, er der jo ikke noget at gøre ved det. Den enkelte skal i hvert fald ikke udsætte sig selv for fare eller risiko for arbejdsskade eller overtræde virksomhedens regler og procedurer, blot fordi nogen har glemt virkeligheden i deres iver for at lave nye regler, de kan fortolke på.

Gudskelov er der en nem løsning på dette problem. Lav låsene som smæklåse der virker på alle døre, og som kan åbnes og låses indefra og udefra. På den måde tilgodeses lokomotivførernes sikkerhed og arbejdsmiljø. Til orientering skriver vi trods alt 2017, ikke 1917...

Velkommen til nye lokomotivførere

Den 1. marts startede der 10 nye lokomotivførere i København. Desværre får vi ikke lov at beholde dem hos os, da de alle skal til andre depoter efter endt uddannelse. 5 skal til Næstved og andre 5 til Nykøbing F. Men indtil da hører de til i København og de skal selvfølgelig bydes velkommen her. Den 1. april startede et hold på 20 lokomotivførere, eller rettere 19, for der var åbenbart én, der sprang i målet. Disse 19 lokomotivførere får vi lov at beholde i København, også efter endt uddannelse. At vi mangler dem er vist klart for enhver. Lokalgruppen vil godt byde alle velkommen og ønsker jer alle held og lykke med uddannelsen.

Lokalgruppe København ønsker alle kolleger et godt forår.

MQ på lille syd

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalnyt

Af:

Jakob Østergaard Elikofer

Nykøbing F

Efter en del turbulens i bestyrelsen, hvor alle trådte af, faldt brikkerne endeligt på plads ved generalforsamlingen den 28. januar 2017. Efter opfordring valgte formand Brian Mattsson at fortsætte. Nyvalgt kasserer blev Bo Rentse, mens undertegnede, Jakob Elikofer, er valgt som næstformand.

Bo og jeg takker for valget, og vi vil begge gøre vores bedste, for at gøre et godt stykke arbejde for fællesskabet. Vores holdning til det faglige arbejde er nye tanker og nye og kreative måder at gå til arbejdet. Vi brænder for det faglige arbejde, og for fagbevægelsen som helhed. Derfor er det os en stor glæde og en stor ære, at I, vores gode kolleger, har valgt os til bestyrelsen for LPO DSB, Nykøbing F. Der skal ikke på nogen måde herske nogen tvivl om, at vi glæder os til arbejdet og til samarbejdet med Brian samt den lokale ledelse. Vi ser begge frem til at fungere som henholdsvis kasserer og næstformand sammen med vores dygtige formand.

I det daglige kører vores dejlige arbejdsplads, DSB, tilsyneladende som den har gjort i over 100 år. Alle i vores lille skønne land kender os, og alle har en holdning til os. Hvad de fleste mener, ved vi ikke, men de der råber højest, mener at vi altid er forsinkede – faktum er noget andet. Vi har høje tanker om en sikker og stabil jernbanedrift i Danmark. Vi synes faktisk, vi dagligt leverer denne vare, og det er vi stolte over at være med til. Desværre er der tunge skyer i horisonten, der truer med at ødelægge dette glansbillede. Politikere fra regeringen har givet udtrykt for, at jernbanedrift er forældet, og det vil være bedre at satse på selvkørende biler og asfalt – frem for tog og skinner. Vi er ganske uenige i denne tilgang til fremtiden. Derfor er vi af den opfattelse, at vi som fagligt grundlag skal ud og tage den snak alle steder, hvor disse holdninger har grobund. Det vil vi arbejde for. Ligesom vi vil arbejde for, at der svares igen, når politikerne, eller vores ledelse – som regel gemt bag konsulentrapporter – skyder på os, vores løn eller vores faglighed i de store medier.

Endelig er vi i bestyrelsen enige om at arbejde for et større engagement fra alle jer i det faglige arbejde. Vi ved, at stort set alle mener noget. Stort set alle har holdninger til vores arbejde, og mange mener, LPO og DJ kunne informere bedre. Det vil vi gerne arbejde for sker. Vi vil gerne arbejde for at fagligt arbejde ikke kun er bestyrelsens opgave – det er alles opgave. Fagligt arbejde handler om at skabe et stærkt DSB, med en ledelse i et stærkt samarbejde med en faglig dygtig arbejdsstyrke, og solidaritet mellem de ansatte. Det handler om deltagelse fra alle. Sådan vil vi arbejde for at skabe en fælles fremtid, med et stærkt DSB og en stærk faglighed med stort sammenhold.

Brandøvelser på Korsør Brandskole

Foto: Jesper Friis Sørensen

Onsdag den 29. marts 2017 flyttede LPO DSB, Nykøbing F til nye lokaler. Grundet flytning af lokaler i forbindelse med overflytningen af 9 togførere fra Næstved til Nykøbing, som skulle have mulighed for omklædning, skulle motionslokalet flyttes

Lokalnyt

ind, hvor vi havde lokaler før. Vi fik så lov at få tjenestefordelerens kontor (værelse 158) i stedet. TPO har så lokale mellem os og deres leder og tjenestefordeleren er flyttet ind i TPO's gamle lokaler på 1. sal, lige overfor køkkenet. Vi ser frem til at fungere fra det nye lokale, og du skal som altid være velkommen med spørgsmål, eller til snak, når vi er der.

Af:

Jan Lundstrøm

Næstved

Enmandsbetjening på Lille Syd

Vi har efterhånden kørt enmandsbetjent på Lille Syd nogle måneder, men stadig kun med ét MQ-togsæt. Der er kørt kompatibilitetskørsel i både dagslys og mørke med to togsæt, men der udestår stadig ændringer af lys og perronforhold et par stedet samt justering af standsningsmærker. Når standsningsmærkerne er flyttet forventer jeg en mere hensigtsmæssig og sikker afvikling af krydsningerne i Gadstrup.

Før sommeren skal vi næppe forvente at køre enmandsbetjent med to sæt.

Enmandsbetjeningen har givet os forskellige nye oplevelser. En gang faldt en passagerer om inde i toget, men ingen af de andre passagerer ville tilkalde hjælp, og det er jo svært for os at finde ud af, hvad der egentlig er sket inde i toget. Der er også blevet født et barn i toget undervejs til Næstved!

Fra 1. april er de tilbageværende togførere flyttet fra depotet i Næstved til Kalundborg, København H og Nykøbing Falster, så der er blevet noget mere stille på depotet, og den kommende tid skal der nok flyttes lidt om.

MQ

Efterhånden har vi jo kørt MQ i en del måneder, men fortsat har vi god hjælp fra de to håndværkere fra værkstedet i Fredericia, der er her fra søndag eftermiddag til fredag eftermiddag. De har travlt med at udbedre både store og små fejl på vore MQ'ere, og må ofte bruge ekstra timer på opgaven.

Nyt blod til depotet

Den 1. marts ansatte DSB Christoffer Hansen, Mads Robinson Mouritzen, Michael Frimann, Philip Hjelmar de Place og Ruben Schmidt som lokomotivførere til depotet i Næstved, og den 4. april begyndte de deres første periode med praktikkørsel på depotet. Vi byder dem hjerteligt velkommen, der er hårdt brug for jer her!

Forsyning og byggeri

Vores vaskehal har været ude af drift i flere år, og i efteråret faldt dele af taget ned. Nu skal den gamle vaskehal pilles ned inden vi får opsat vaskemaskinen fra Odder, som DSB har købt. Sandsynligvis ændres layoutet en del, bl.a. bliver det nok muligt at køre gennem anlægget, og ved kørsel ind i anlægget sydfra vil shampooen blive sprøjtet på, så det kan virke længere tid inden vi kører genne selve vaskemaskinen. Fækalietømning har vi allerede samme sted, og nu skal vi også kunne påfylde motorolie, kølevand og bremsesand i samme område. Muligvis kommer vi også til at kunne påfylde diesel i området, men der er også tanker om et nyt nødtankningsanlæg for ME m.m. på banegården. Det nuværende tankanlæg er af ældre dato, og lever nok ikke op til dagens miljøkrav, bl.a. er der ret lange brændstofledninger, der ikke er gravet så dybt ned.

Der er opsat et nødtømningsanlæg ved spor 1. Det blev dels brugt i Påsken, hvor Sydbanen var spærret, men skal også bruges når den gamle vaskehal skal pilles ned, og vi ikke kan køre derude.

Lokalnyt

Området ved banegården i Næstved vil de kommende år blive præget af store ændringer. Ved eller nærmere I Munkebakken opføres første del af et nyt Campus, og på den store parkeringsplads mellem banegården og Munkebakken ønsker kommunen at opføre et fireetagers kontorhus til Udlændingestyrelsen, der i 2019 skal flytte til Næstved. Det kræver så igen, at der laves parkeringshuse på den gamle Luxolgrund sydvest for Rampen og på den nye parkeringsplads på den gamle godsplads. Rampen, den karakteristiske buebro i stationens sydende, er ikke høj nok til køreledninger, så i 2018 erstattes den af en ny bro, der opføres lidt nærmere stationen, så vi mister cirka halvdelen af parkeringspladsen syd for remisen.

Thorsbro Vandværk

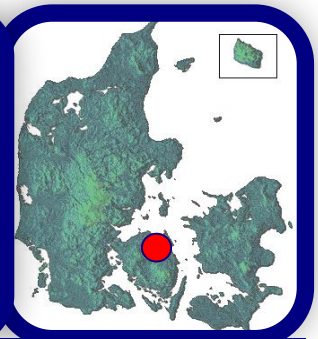
Foto: Jan Lundstrøm

Kollegatur

Lørdagene d. 11. og 18. marts havde vi arrangeret en kollegatur til Banedanmarks infocenter for Den Nye Bane og Thorsbro Vandværk. På Banedanmarks infocenter for Den Nye Bane var Berit Jendal velvilligt mødt op for at vise og fortælle os om Den Nye Bane, som fra december 2018 bliver en del af vores "hjemmebane". Vi fik forklaret, hvordan man i dag projekterer og bygger en jernbane med hjælp af EDB og 3D-teknologi. Jo, der er sket meget siden man byggede jernbaner med skovl og trillebør. Den nye teknik gør det muligt meget præcist at udregne, hvor meget jord der skal flyttes, og hvor det kan placeres. Det kan minimere omkostningerne og entreprenørerne kan komme med en bedre pris, fordi de ved præcist, hvor meget der skal laves. Vi fik også en "tur" langs den nye bane, så det er lige før, vi allerede har strækningskendskab!

Efter at have spist vores medbragte mad dér, fortsatte vi til Thorsbro Vandværk. Det er bygget i nationalromantisk stil, og den del af vandværket med de store dieselmotorer, der pumpede vand ind til København, fungerer i dag som museum, og drives af en ideel forening. Her fik vi forklaret lidt om vandforsyning gennem tiderne og om værket i Thorsbro i særdeleshed. Efter en lille pause med kaffe og småkager blev den firecylindrede B&W motor startet op. Som mange andre foreninger kæmper de med store opgaver og små midler, bl.a. lider den store bygning under at stå uopvarmet.

Tilbage i Næstved spiste vi på de to nye restauranter, Flammen den første gang, Ilden den næste og efterfølgende stod den på indtagelse af flydende kost … Inklusiv en håndfuld pensionister deltog cirka 20 i de to ture.



Af:

Ole Stuhr Hansen

Odense

Begejstring for nyt uniformsdesign

Ja, overskriften om, at personalet har taget godt imod det nye uniformsdesign, er desværre ikke af ny dato, men kunne stamme fra forrige gang, vi fik nye uniformer i DSB. Dengang var der tale om en forbedring, som kunne ses og blev værdsat af medarbejderne. Og da var det helt unødvendigt at bruge et dobbeltopslag i personalebladet på at overbevise de skeptiske medarbejdere om velsignelserne ved de nye uniformer.

Lokalnyt

Nej, forbedringerne talte for sig selv, og medarbejderne følte sig godt tilpas i deres nye uniform. Netop dét mål burde være indlysende for designerne, og vores ledelse burde lytte til kritikken og udvise lige så stor handlekraft som i beslutningen om at udflage MP/IC2: Det nye design er en kikser. Gå tilbage til tegnebordet, indtil wouw-effekten er der.

Og når vi nu er ved emnet uniformer, så skulle jeg spørge fra min kloge hustru, hvad meningen egentlig er med pludselig at gøre skjorterne i det eksisterende sortiment så meget større? Har man fra centralt hold fundet ud af, at vi allesammen er taget 5-10 kilo på i vægt, eller er de kvindelige førere blevet gravide samtidig?

Ny perrontunnel i Ringe

Så fik vi endelig åbnet den nye perrontunnel i Ringe. Det skete godt et halvt år efter, at vi havde haft lukket Svendborgbanen i 14 dage for at give entreprenøren arbejdsro til at grave under banen. Men i skrivende stund – mere end en måned efter at borgmesteren for Faaborg-Midtfyn Kommune, akkompagneret af Jernbaneorkestret fra Nyborg, kunne klippe snoren – har vi stadig ikke fået sløjfet den overgang, hvor vi har haft så mange nærvedpåkørsler.

Så er det, at man skatteborger kan undre sig over, hvordan vores penge forvaltes. Faktisk havde jeg forventet, at et hold fra Banedanmark stod klar allerede på indvielsesdagen til at sætte et hegn op, så folk tvinges til at bruge tunnelen, når der nu er brugt et tocifret millionbeløb på at etablere den.

Det Blå Blad har gravet lidt i årsagen til, at det ikke allerede er sket.

Vi starter hos Faaborg-Midtfyn Kommune. Ingeniør Omer Kaseem Salahadeen, Natur og Trafik, skriver i en mail til Det Blå Blad bl.a.: "Jeg forstår jeres bekymring vedr. den eksisterende overgang, som skaber utryghed og usikkerhed for passagerer og jer. Det er en situation, som vi håber på, at den nye stitunnel vil være med til at løse. Den eksisterende overgang er forvaltet af Banedanmark. Vi har oplyst Banedanmark om, projektet er afsluttet og overgangen kan lukkes". Der er altså ingen projekttekniske årsager til, at overgangen ikke kan lukkes.

Der går forlydender om, at DSB har været med til at betale for den nye tunnel. Det bekræfter presserådgiver Morten Tjerrild i en mail til Det Blå Blad: "Det er rigtigt, at DSB er medfinansierende på tunnelprojektet i Ringe, hvor vi har givet tilskud til trapper og elevatorer. Det har vi gjort, fordi det giver en lettere og mere sikker adgang til sporene fra blandt andet p-pladserne. En del af aftalen var, at Banedanmark skulle nedlægge overgangen", skriver Morten Tjerrild bl.a.

Esbjerg Station, med kig mod opstillingsspor, efter køreledningsanlæg er opsat

Foto: Peter Kanstrup

Fint, at DSB bruger penge på passagerernes sikkerhed – det kan jo kun være med til at forbedre vores arbejdsmiljø. Overgangen i Ringe har i en årrække ligget i Trafikstyrelsens top 2 hvad angår hændelser – bl.a. fordi passagererne skal over to spor – kun overgået af Tølløse, som for et par år siden fik etableret en tunnel.

Men hvorfor har Banedanmark ikke sløjfet overgangen endnu? Områdechef Morten Buur oplyser via en mail til Det Blå Blad fra kommunikations- og pressemedarbejder Mads Ullerup:

"Overgangene skal fjernes på sigt, hvorefter det kun bliver muligt at benytte tunnelgennemgangen ved

Lokalnyt

Ringe Station. Nedlæggelsen af overgangene er en del af et projekt, der skal fjerne de eksisterende varslingsanlæg i Ringe og genanvende dem i Kværndrup og Stenstrup. Tidsplanen for udførelsesfasen i dette projekt er planlagt til at løbe henover foråret og sommeren 2018. Banedanmark gør opmærksom på, at de eksisterende overgange over sporene på Ringe Station med fungerende varslingsanlæg fuldt ud lever op til de gældende sikkerhedsregler, men har også forståelse for den belastning, det er, når passagererne overtræder færdselsreglerne. Banedanmark vil derfor, på baggrund af din henvendelse, undersøge, om selve nedlæggelsen af overgangene evt. kan planlægges mere hensigtsmæssigt", lyder det i mailen fra Banedanmark.

Man kan håbe, at ikke bare nedlæggelsen af overgangen fremskyndes, men også flytningen af "tudemarie" til Kværndrup, så vi forhåbentlig undgår flere påkørsler her og samtidig kan få gennemkørselshastigheden hævet til 120 km/t til gavn for rettigheden, og så vi kan nedbringe antallet af de berygtede Stenstrupvendinger.

Personalia

Jesper Lismoes, depotets ungdommelige og uortodokse kørelærer, har rundet de 50 år. Fødselaren fik opfyldt et nostalgisk ønske om en pladespiller – men gaven fra kollegerne kostede ham faktisk dyrt, for han måtte efterfølgende ud og investere i ny forstærker og højttalere. Det gamle stereogrej var selvfølgelig blevet smidt ud for nogle år siden…!

Vores tidligere lokalformand, næstformand, kasserer, turgruppeformand – ja, han har haft rigtig mange tillidsposter – for lokalgruppen i Odense, Kim Kyhn, har været ansat i statens tjeneste i 40 år. Først som "panserbasse" (som en af vennerne skrev på Facebook), hvor Kim racede rundt ved Oksbøl i hærens kampvogne, og siden som lokomotivfører ved DSB.

Både fødselaren og jubilaren blev behørigt fejret ved velbesøgte receptioner. Tillykke herfra!

Af:

Torben Rydahl Due

Tinglev

Hvad skal vi med vores fagforening og fagforeninger generelt?

Dette tænker mange af os nok i dag. Vi har det jo godt. God løn, gode arbejdsvilkår, masser af frihed, gode uddannelsesmuligheder og generelt et godt samarbejde med arbejdsgiveren. Har det mon altid været sådan og vil det vedblive med at være sådan uden fagforeninger? Svaret ligger naturligvis lige for: NEJ og atter NEJ.

Louis Pio var en af grundlæggerne af den danske fagbevægelse i omkring år 1870. Han udfordrede arbejdsgiverne kraftigt og arbejdede for at forbedre levevilkårene for arbejderklassen. Han blev senere fængslet og siden bestukket til at udvandre til USA (i 1877). Men da var "skaden" sket for arbejdsgiverne. Allerede i 1871 dannedes landets første fagforening af Tobaksarbejderne, og i de følgende år fulgte mange områder trop. Målet var at varetage medlemmernes interesser, særligt på løn- og arbejdsforhold. Dette skulle gøres ved:

1. Kollektive overenskomster med arbejdsgiveren
2. Sikre det enkelte medlems rettigheder
3. I samarbejde med arbejdsgiveren sikre fagligheden
4. Udøve politisk pression og påvirke befolkningen.

Lokalnyt

Vi har meget at takke disse pionerer for. Uden dem var arbejderne fortsat blevet udnyttet, mens arbejdsgiverne kunne skumme fløden i deres pengetanke. Bilder vi os nu ind, at vores nuværende situation er en blivende tilstand, som ikke fremadrettet kræver pleje, så kan vi godt gå hen og blive MEGET SKUFFEDE.

Alle har set, hvordan fagforeningerne, med Ryanair i spidsen, i disse år udfordres kraftigt i jagten på profit. Groft sagt er det lykkes dette irske luftfartsselskab at genindføre daglejeren uden rettigheder. Senest måtte taxi-kopien, Uber, lukke og slukke for deres ulovligheder til stor fortrydelse for arbejderfjendske partier som bl.a. Liberal Alliance og De nye borgerlige.

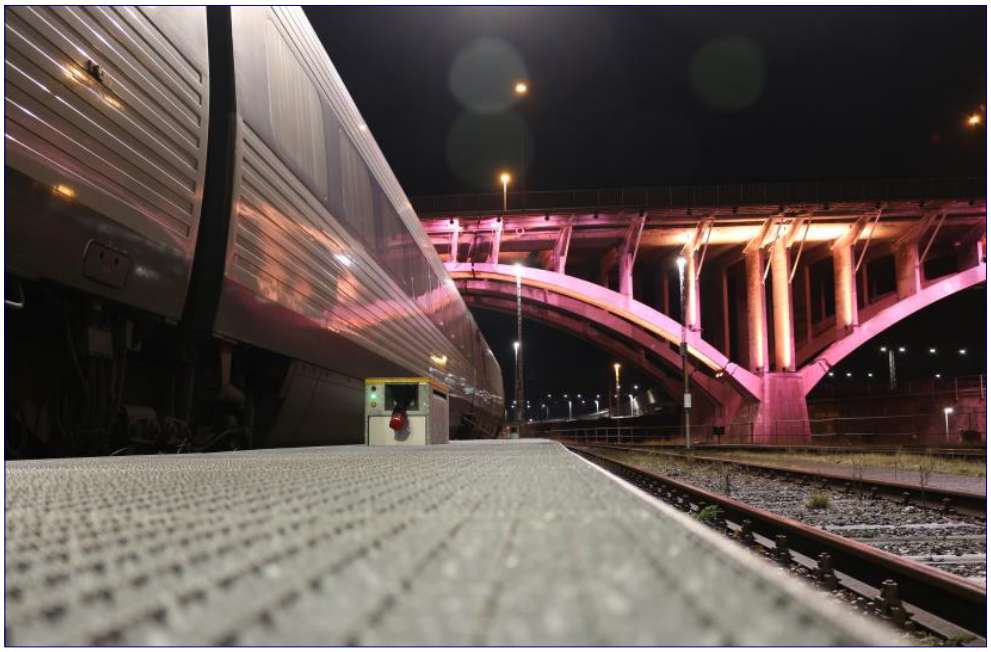
Så kære kolleger: Bak op om jeres fagforening (hvilket rigtig mange i øvrigt gjorde i forbindelse med Områdegruppens 1. maj arrangement i Odense). Tag godt imod nye samarbejdspartnere (piloterne) og fremfor alt lad jer ikke forføre af gule fagforeninger og den nuværende regering.
DSB er en god arbejdsplads, men de presses også politisk af en regering, hvor bl.a. transportministeren har udtalt, at fremtiden tilhører asfalt og biler.

Nattog

Når de velbesøgte nattog fra Hamborg via Padborg til København atter genoptages til sommer, bliver vores tjenestefordeler udfordret, da der i lighed med julen 2016 fortsat skal bruges to lokale lokomotivførere med evnen til at fremføre tog syd for grænsen. Det kan reserven ikke klare alene, da styrken ganske enkelt er for lille. En mulig løsning kunne være at lægge den ene natkørsel over i en af de faste ture. I skrivende stund kendes den endelige løsning på udfordringen ikke.

Ny uniform

I øjeblikket tester et par lokale kolleger den kommende nye uniform. Allerede nu er glæden og tilfredsheden stor, omend de har nogle forslag til små forbedringer. Vi er mange, som ser frem til at blive velklædte i den nye uniform.



Opstillingsspor under Ringgadebroen i Aarhus

Foto: Jesper Friis Sørensen

Helvede på DSB'sk

En mand var nået til enden af sit liv. Han var ganske enkelt løbet tør for år og dage og sov en nat stille ind.

Stor var hans overraskelse, da han ikke stod foran perleporten, hvor Sankt Peter skulle have lukket ham ind til evig frelse. Desværre viste det sig, at han gennem et langt liv havde forbrudt sig imod flere af de 10 bud. Men værst af alt, havde han ikke den rette tro. Han måtte derfor lide den tort, at blive sendt ned i underverdenen, hvor Lucifer ventede på ham med en lang liste over alle hans synder. Da regnskabet var gjort op, fik vor hovedperson dog et valg. Ville han i det liberale helvede, styret af en venturekapitalist med støtte af Goldman Sachs og Saxo Bank, eller ville han i DSB helvede styret af de danske statsbaner?

Vor uheldige ven tænkte sig om, og spurgte så Lucifer, om han ikke kunne få lov at bese de to udgaver af helvede. Det var dog et alvorligt og langsigtede valg. Ønsket var en anelse usædvanligt men da Lucifer egentlig ikke er en urimelig skabning, han har blot gennem tiderne været plaget af en del dårlig presse, gav han lov.

De startede hos de liberale. Den store jernbeslået egetræsport blev åbnet. Ud kom en frygtelig lyd af menneskelige pinsler og en stank af svovl og frygt. Indenfor gik Ole Birk Olesen og Bjarne Corydon rundt og sikrede sig, at alle blev pint og plaget på en effektiv og profitskabende måde, som oven i købet kunne måles og vejes – puha, tænkte den nylig afdøde. Lad mig komme ud.

Kort efter stod de foran en tilsvarende port. DSB helvede ventede forude. Porten gik op med en del besvær, da den var følerstyret og delvis defekt i hængslerne. Ud kom en duft af nybrygget øl og god tobak. Latter og bægerklang blandede sig med musik og da tågerne lettede og øjnene havde vænnede sig til den dæmpede belysning, så vor ven at Elvis himself stod for musikken, mens Kennedy og Marilyn Monroe dansede tæt, med armene kærligt slyngede om hinanden. I det uendelige lokale sad folk bænkede ved lange borde og øl blev nedsvælget i store slurke til munter snak og spas. Den afdøde var selvfølgelig ikke i tvivl og købte straks en billet (orange) til DSB helvede, men spurgte dog Lucifer, hvorledes dette dog hang sammen? Dette var da ikke et helvede i normal forstand!

Med et træt blik og et dybt suk svarede Lucifer, at kullene var bestilt gennem indkøb, men strandede på, at DSB ikke havde en rammeaftale på området. Blæsebælgene var dårligt vedligeholdt og virkede kun delvis. Knive, tænger og andre torturredskaber var rustne og sløve, men der manglede reservedele. Lucifer havde gentagne gange henvendt sig til ledelsen af DSB helvede, men fik blot besked på, at sagen var i proces, og at der var nedsat projektgrupper og ansat konsulenter til at løse problemerne.

Med disse ord vendte Lucifer sig om, og med ludende skuldre og trætte skridt sjokkede han mod udgangen og vor ven syntes at ane en lille tåre på den røde kind. Inden porten, med besvær, da et af hængslerne nu var røget helt af, blev lukket, meddelte Lucifer, at hvis vor ven ville have øl, skulle han henvende sig i pantryet i vogn 21, da der desværre ikke var nogen service.

Og moralen? Liberalisering er ikke nødvendigvis af det gode og blind høne finder også korn.