LOKOMOTIVPERSONALETS
LPO DSB
OMRÅDEGRUPPE

Det Blå Blad

Nr. 3 - 2017

Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet ... S. 3

Fremtidens tog ... S. 4

RDX—Ændrede regler ... S. 7

Interview med Karsten Hønge, MF og transportordfører for SF ... S. 8

Hvad er en signalforbikørsel? ... S. 10

Nye aftaler—Andre pligter og rettigheder ... S. 12

Lokalgruppe Københavns studietur til Boppard ... S. 14

Læserbrev—MF bremser ... S. 16

Den store rorgænger er gået fra borde—Mindeord for Ulrik Salmonsen ... S. 18

Lokalnyt ... S. 20

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets Område-gruppe 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. 31. august 2017

Forside: "Den kommende Køge Nord station" af Jan Lundstrøm

ISSN: 2246-2457

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Hans Schøn Merstrand

Skribent:

Carsten Lehmann Hansen

Skribent:

Thomas Knudsen

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

- Medlemsinformation nr. 09-2017 vedr. forbedring af hjemmesiden

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

Udbud og andre fortrædeligheder

Af:
Søren Max Kristensen

Den 9. juni 2017 meddelte Transportministeren, at når trafikken i Midt- og Vestjylland genudbydes i december 2020 (K21), så skal udbuddet også omhandle Struer-Vejle og Svendborgbanen, som i dag betjenes af DSB.

Meddelelsen kom sådan set ikke som den store overraskelse, da planerne har været kendt længe. Men at Transportministeren tilsyneladende ikke mente, at det var nødvendigt at forhåndsorientere DSB, er dybt underligt. At ens ejer ikke har mere respekt for sin virksomhed og de mange loyale medarbejdere, viser at det liberale værdigrundlag lader meget tilbage at ønske.

I dagene efter udmeldingen gik ministeren helt i selvsving. S-banen skal være førerløs og skal da også i udbud eller helt sælges fra. Der skal oprettes et materielselskab uden for DSB, selskabet skal stå for indkøb af nyt materiel og, hvem ved, vel også vedligehold, og resten af DSB skal i det hele taget bare udbydes på det fri marked, uanset at DSB har en trafikkontrakt, som netop skal vise, at DSB kan blive som en statsvirksomhed, der effektivt kan stå for den sammenhængende togtrafik i Danmark.

At en liberal regering ønsker at liberalisere jernbanen og forære samfundets værdier til private operatører, (læs: andre landes statsbaner) er ingen overraskelse. At den bakkes op af sit borgerlige støtte parti, DF, undrer vel heller ikke. Mere uklart er det, hvorfor Socialdemokratiet støtter tiltaget. Selv om partiet tidligere har brilleret med opbakning til udliciteringer, og partiets ledende trafikpolitiker "glemte" alt om lønmodtager rettigheder, da man forærede trafikken i Nordjylland til regionen, er det skuffende. Skuffelsen gælder også SF, som nu, med opbakningen til den forestående udlicitering, også slår ind på den stenede vej til markedsliggørelse af fælles værdier. Det er dybt beklageligt, at det i Folketinget, kun er Enhedslisten, der står vagt om statsligt ejerskab af vores fælles arvegods. Om kort tid starter det politiske slagsmål om DSB's og jernbanens fremtid i Danmark. Her er det afgørende, at både "Rød Blok" og DF spænder hjelmen og finder tilbage til det samarbejde uden om Regeringen, som de senere år har ført til flere positive tiltag for jernbanen i Danmark. Sker det ikke, er det ikke bare "Den Skrå" og Svendborgbanen, som ender på private hænder, men potentielt al jernbanetransport.

Fortrædelighederne påvirker alle medarbejdere i DSB. For lokomotivpersonalet i Struer og Odense vil de næste 3 år være præget af usikkerhed og stor nervøsitet for, hvad fremtiden vil bringe. Lokomotivførerne i resten af landet vil også komme til at mærke konsekvenserne af den politiske beslutning, om ikke andet i forhold til kørselsmønstre og turopbygning.

Der vil i den forbindelse opstå en masse spørgsmål og behov for afklaring. Det er ganske forståeligt. Der vil dog gå noget tid, før det giver mening at besvare spørgsmål, hvor relevante de end er. Det skyldes ganske enkelt, at detaljerne vedrørende udbuddet ikke er kendt. Når detaljerne er kendt, så skal der findes løsninger. Her har de faglige organisationer aftalt med ledelsen, at det skal ske i et samarbejde. Det tager også tid. Ud over det kan der være en masse emner af juridisk art, som også tager tid at få undersøgt grundigt.

Så LPO DSB må opfordre til tålmodighed i medlemskredsen, også selv om det er utrolig let at skrive og langt sværere at leve op til, hvis man står med begge fødder i suppedasen. Vi vil sammen med DJ kæmpe for vores medlemmers arbejdsforhold. At det skal ske i samarbejde med ledelsen er meget positivt, og vi forventer, at vi i fællesskab kan finde de bedste løsninger ud fra de vilkår, som politikerne nu engang bestemmer.

Har du som medlem af LPO DSB spørgsmål, så gå til din lokale tillidsmand. Vi vil så samle spørgsmålene sammen og bruge dem i de kommende forhandlinger, og når det giver mening, vil vi selvfølgelig prøve at give svar og information. Men igen. Vi skal nok alle væbne os med tålmodighed. Ufuldstændige svar og rygter kan ingen bruge til noget. Det skal vi alle huske i respekt for de medlemmer og deres familier, som bliver direkte berørt af ministerens beslutninger.

Fremtidens Tog

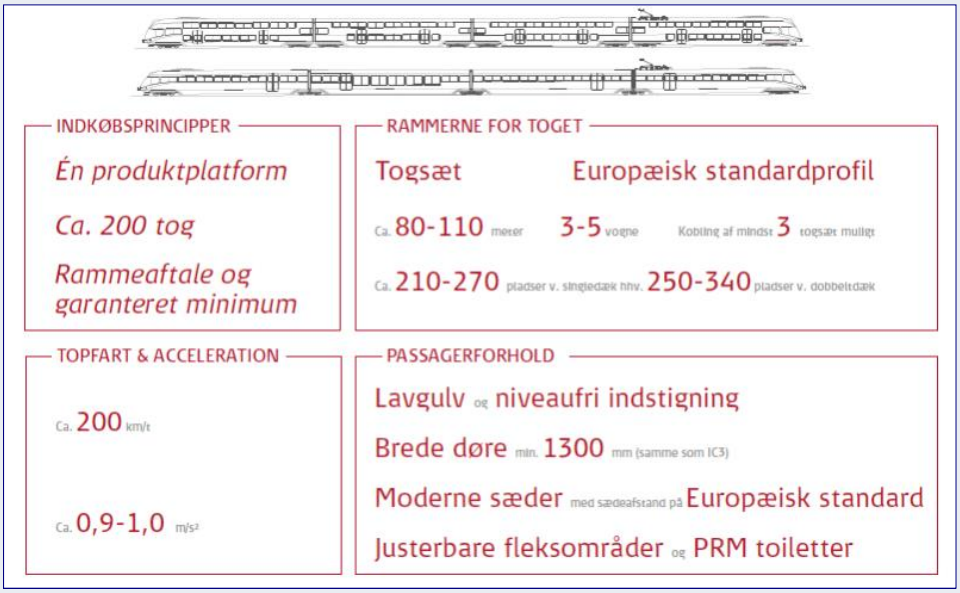
Af:
Hans Schøn Merstrand,
LPO DSB Daglig ledelse

Fremtidens Tog, handler langt fra kun om nyt el-togmateriel til danskerne. Det handler i allerhøjeste grad lige så meget om fremtidens jernbaneinfrastruktur og fremtiden for DSB som togoperatør. Og det er inden for de kommende måneder skæbnen for DSB og danskernes fremtidig togbetjening bliver afgjort – en afgørelse der sandsynligvis vil være implementeret, når Fremtidens Tog er leveret.

Som lokomotivfører så ser man som udgangspunkt frem til et nyt stykke værktøj, så vi kan levere godt "håndværk" til danskerne – for sikker og stabil togdrift ligger os jo meget på sinde.

LPO DSB vil fortsat følge processen omkring anskaffelsen af nye tog til Danmark tæt. Der er mange faldgrupper, som kan spænde ben for indkøb og implementering nye tog. Lige nu roder specielt Folketinget og Transport-, Bygnings- og Boligminister Ole Birk Olesen (LA), gevaldigt rundt i "glasbutikken" med alle mulige, og ikke mindst umulige ideer, til fremtidens jernbanedrift – og med kurs mod en skandale på over 20 milliarder kroner.

Planen er, at Danmark skal have leveret ca. 200 nye el-tog i perioden fra 2023 til 2029. Det er endnu ikke besluttet, om det skal være lokomotivtrukne togstammer eller togsæt. Eller om det skal være etplanstog, dobbeltdækkere eller en kombination, men med den viden vi p.t. har på Det Blå Blad, gætter vi på, at det bliver togsæt.



Kilde: Tranport-, Bygnings– og Boligudvalget
http://www.ft.dk/samling/20161/almdel/tru/bilag/161/1716670.pdf

Den endelige plan for anskaffelsen, herunder togenes serviceniveau, skal godkendes af Folketinget, inden det endelige udbud og indkøb. Resten af 2017 kommer til at gå med forberedelsen af udbud, hvilket kan blive noget forsinket med alle de ideer transportministeren fremkommer med. I 2018 og 2019 bliver der udsendt prækvalifikation og udbuddet sættes i værk. Fra 2019 og frem til 2022 er der planlagt design-, test- og godkendelse af Fremtidens Tog. Levering og

implementering sker løbende fra 2023 til udgangen af 2028, så der er ikke plads til mange forsinkelser og slinger i valsen.

Som tidligere nævnt ser LPO DSB en række faldgrupper, som kan spænde ben for indkøb, og ikke mindst implementering af nye el-tog til danskerne – og dermed skabe en ny "IC4 skandale". Faldgrupperne er elektrificering af danske jernbanestrækninger, yderligere forsinkelse af Signalprogrammet, problemer omkring placering af nye værkstedsfaciliteter, uklarhed om evt. service og vedligeholdelsesaftale for nye tog og infrastrukturudfordringer, bl.a. omkring opstillingsspor / forsyningsspor. Også udfasningsplanen for DSB's eksisterende materiel bekymrer. Af det nuværende materiel skal DSB kun råde over 20 MQ togsæt, 26 el-lokomotiver, 113 dobbeltdækkervogne og 34 ET togsæt i 2030. Så risikoen for at lægge Danmark "øde", hvis de nye el-tog skulle løbe ind i tekniske problemer, og må tages ud af drift i en periode, er betydelig.

For indeværende afhænger elektrificeringen af den resterende del af hovedstrækningen (Fredericia-Aalborg) af Banedanmarks implementering af Signalprogrammet, med mindre det da besluttes, at elektrificere inden Signalprogrammet er færdig. Og det bør nok overvejes. Baseret på de erfaringer og de oplevelser LPO DSB har med Signalprogrammets fremdrift, er der nemlig ikke grund til at tro andet, end at Signalprogrammet vil blive yderligere forsinket.

Det er værd at bemærke, at Banedanmark først forventer, at strækningen Fredericia-Aarhus er elektrificeret i 2024. Aalborg nås i den plan i 2025. Det er et til to år efter det første nye tog er leveret, og mindre end fem år før det sidste IC3 tog efter planen er udfaset. Margen for udfasning af eksisterende togmateriel og implementering af nye tog er ganske enkelt *for lille*, ikke mindst set i lyset af, at grundstammen i det eksisterende materiel (IC3), allerede i dag er noget udslidt, og måske allerede nu har kørt to til tre gange mere, end det er konstrueret til.

En anden stor faldgruppe, som folketingspolitikerne kan blive fanget i, er deres mulige beslutning om, at DSB ikke skal stå for indkøb af nye el-tog. Det påtænkes udført af et andet "statsligt selskab", som man vil oprette til lejligheden. Men har vi ikke allerede været der? En af de helt store fejl omkring indkøb af IC4 var, at man ikke fra starten af benyttede de mange personer, der havde både gode og dårlige erfaringer fra tidligere indfasning af både IC3 og IR4 togene. Folk med erfaring og fingrene dybt begravet i driftsorganisationen. Held og lykke siger vi bare, hvis Folketinget i efteråret 2017 beslutter at outsource indkøb af Fremtidens Tog.

Politikkerne, ikke mindst Regeringen, skylder også at fortælle danskerne, at de mange planer den liberale transportminister, Ole Birk Olesen, hele tiden melder ud omkring jernbanens, og dermed også DSB fremtid, har enorme konsekvenser for den fremtidige togbetjening, f.eks. udvidelsen af det kommende udbud i Midt- og Vestjylland, så det omfatter både Vejle-Struer og Svendborgbanen. Desuden har Ole Birk – som nævnt – fremsat forslag om oprettelse af et nyt statsligt selskab til indkøb af Fremtidens Tog, luftet forslag om at udbyde DSB S-tog, samle den sjællandske regionaltrafik i et "hovedstadsselskab" og forslag om yderligere opsplitning af DSB, når Fremtidens Tog er leveret.

Man kan som medarbejdere i DSB godt tage sig til hovedet og undre sig over, at når politikkerne taler om sygehusene, så taler de om "stordriftsfordele", men når de taler om jernbane, så taler de om mindre enheder. Men måske skal det forstås sådan, at stordriftsfordelen ligger i, at udlicitering fører til, *at andre landes meget store nationale jernbaneselskaber kommer til at drive togtrafikken i Danmark*. Det er i hvert fald "stordrift" – om det så også er en fordel, er noget helt andet…

Når de nye el-tog på et tidspunkt er leveret og hovedstrækningen er elektrificeret, så er hele Midt- og Vestjylland koblet af de direkte togforbindelser mod København. At politikere valgt i det jyske ikke opponerer, kan godt undre. Allerede fra 2020 halveres antallet af direkte tog fra Midt og Vestjylland. Det kan da ikke være i områdets interesse, men måske er ideen at vænne befolkningen til, at de direkte togforbindelser forsvinder helt få år efter? Men ikke nok med det. Også Langåbanen mister fra 2020 direkte tog mod København via Aarhus. Man undres over, hvorfor byer som Skive og Viborg tilsyneladende bare accepterer det?

Belært af bl.a. IC4 skandalen og anskaffelsen af ET-togene, så frygter LPO DSB, at Fremtidens Tog vil blive leveret uden særskilt kupe til de kollegaer, som skal yde service og billetkontrol i togene. Skal en sådan etableres efterfølgende, bliver det dyrt. Så opfordring til politikerne herfra er: Bestil et tog med tjenestekupe.

Vil befolkningen opleve det som en serviceforbedring i Danmark, med nye el-tog? Nogle vil så absolut, mens andre vil opleve det som en komfort og serviceforringelse. Dels vil der være store dele af Danmark, som ikke vil blive togbetjent af Fremtidens Tog, dels vil der blive dårligere sidde komfort sammenlignet med de 30 år gamle IC3. Årsagen er, at sæderne sandsynligvis vil blive europæisk standard, monteret i europæisk vognkassemål, som er ca. 26 cm smallere end danske / nordiske mål. Hvor det ender henne er i sidste ende et politisk valg.

Noget andet som bekymre LPO DSB er, at der i Fremtidens Tog, sandsynligvis ikke vil være mulighed for salg af kaffe, m.m. fra en kiosk, men måske kun fra en automat. Er det Fremtidens Tog?

Lokomotivpersonalet ønsker indflydelse på fremtidens jernbane og dens drift, og her på Det Blå Blad vil vi følge udviklingen omkring indkøb og anskaffelse af Fremtidens Tog tæt. Så skulle der sidde en politiker, eller andre, med denne udgave af bladet, så er vedkommende meget velkommen til at kontakte LPO DSB og få vores gode råd til, hvad der kræves for at sikre en vellykket implementering af nye tog til danskerne.

Lokomotivførerne, vores medlemmer, og vi som deres repræsentanter, er jernbanens mest konstante faktorer. Jobbet som lokomotivfører er jo ikke bare "et springbræt" til noget andet. Det er noget stabilt og blivende. Lokomotivførerne har erfaringen og kan i sandhed sige, at vi har været med i alle nyanskaffelser. *Havde man dog bare lyttet lidt mere…*

Vi ser – som dem, der sidder forrest i toget med ansvar for dets førelse og sikkerhed – frem til et godt samarbejde med både DSB og politikerne (hvis de vil) omkring nye tog til danskerne.

Del af den nye bane mellem Vigerslev og Ringsted.

Foto: Jan Lundstrøm

RDX – ændrede regler

Af:
Jan B Danielsen,
næstformand LPO DSB

Som rigtig mange allerede har bemærket, er reglerne for RDX ændret. Fortolkning / tilretning er sket på baggrund af et ret stort antal aftalebrud i forbindelse med indlæggelse af arbejdsopgaver i RDX tjenester på dag 0 (driftsdøgnet).

Der var, om end med hver vores udgangspunkt, enighed mellem ledelsen og LPO DSB om, at en løsning var påkrævet og ledelsen "tilbød" på den baggrund at afskaffe RDX – som i parentes bemærket ikke er aftalebundet. Hvis vi ikke kunne finde en løsning som sikrede, at hele tjenestetiden mellem tjek ind og tjek ud kunne disponeres, ville man i stedet gøre brug af reglerne for RDG. Disse er omtalt i arbejdstidsaftalen (aftale 570,1) og betyder bl.a. at tjenesten – på dagen – kan forlænges op til 12 klokketimer i dagtimerne og 11 om natten.

Efter en drøftelse blev LPO og DSB i stedet enige om, at RDX fremadrettet kan forlænges med op til 30 minutter, såfremt forlængelsen udelukkende er pausetid.

Alle opgaver inkl. pauser skal altid registreres i LTD2. Dermed har lokomotivføreren altid en opdateret arbejdsseddel at forholde sig til, og det sikres at tjenesten, herunder overgange til de tilstødende tjenester og fridagslængder, overholder bestemmelserne i arbejdstidsreglerne.

Tjenesten må ikke udvides med arbejdsopgaver, udover det meddelte sluttidspunkt for pågældende RDX. Omvendt, når der så er en arbejdsopgave sidst i tjenesten og pausen **ikke** må placeres med tilbagevirkende kraft, så må pausen jo nødvendigvis placeres efter sidste opgave.

Bemærk! Driftslederen skal **altid** sende en mail til pågældende lokomotivføreren, hvori det skal fremgå, at pausetiden tillagt 50 % er tilskrevet til anden indtjening.

Opfølgning på læserbrevet "Lys i mørket"

I det seneste nummer af Det Blå Blad var der svar fra DSB Sikkerhed på et læserbrev fra LKF K, Henrik Ejlersen, Fredericia, vedr. (for) kraftig lys og risiko for blænding ved natlige sporarbejder.

Det fremgår nederst i svaret fra DSB Sikkerhed, at "Forslaget omkring evt. anden farve på lyset har vi bedt Banedanmark kommentere på. Vi har endnu ikke fået svar på vores henvendelse".

Redaktionen har forespurgt DSB Sikkerhed om de siden har modtaget et svar fra Banedanmark. DSB Sikkerhed oplyser, at de har rykket for svar, men at bestræbelserne desværre ikke har kastet et svar fra Banedanmark af sig. Skulle et sådant dukke op, vil det blive videresendt til Det Blå Blad.

Her på redaktionen kan vi garantere, at svaret vil blive offentliggjort i bladet, når – og hvis – vi modtager et.

Interview med Karsten Hønge, MF og transportordfører for SF

Af:
Peter Kanstrup,
Redaktør, Det Blå Blad
Og
Carsten Lehmann Hansen
Skribent, Det Blå Blad

Det Blå Blad har bedt en af venstrefløjens markante stemmer i den trafikpolitiske debat, Karsten Hønge, svare på en række spørgsmål om tidens udfordringer for jernbanen i Danmark. Karsten er arbejderklasse med stort A, og kendt for at kalde en skovl for en skovl og en spade for en spade. Karsten giver herunder (*med kursiv*) sine bud på, hvilke tanker SF gør sig om, hvor jernbanen – og DSB – er på vej hen.

Tidens trafikdebat opstilles ofte som modsætninger – Offentlig transport kontra individuel transport, vejtrafik kontra jernbanetrafik på korte distancer, flytrafik kontra jernbanetrafik på længere distancer, offentlig drevet jernbanetrafik kontra privat drevet jernbanetrafik. Når disse modsætninger mixes med modsætningerne mellem politiske og faglige argumenter opstår der ind imellem nogle brydninger. Mener SF, at det er muligt at få en saglig debat, der fører til bæredygtige planer for jernbanens fremtid i dette "landskab"?

Karsten Hønge

Foto: www.ft.dk

Det er helt korrekt, at transportområdet virkelig kan sætte folk op i forhold til ideologi og bringe gode diskussioner. Til gengæld er det forholdsvis let at finde forligspartnere, og der afsættes faktisk rigtig mange penge til området. SF's politiske udgangspunkt i debatten er en langsigtet transport og miljøstrategi som sikrer, at så meget transport som muligt – både passager og gods – bliver skinnebåren.

DSB og dermed medarbejderne er udsat for et massivt pres både politisk og i medierne, mener du (SF), at det er en fair kritik?

DSB og kollektiv transport i almindelighed er bedre end sit rygte. Jeg kører selv meget med tog, og det fungerer som oftest rigtig godt. Personligt foretrækker jeg klart tog fremfor bil på længere afstande, da jeg oplever togturen som et afslappende frirum, selv om jeg en gang imellem også bruger tiden på at forberede mig på møder, mv. Også servicen er jeg godt tilfreds med, jeg holder af at få en snak med personalet og en frisk bemærkning.

Jeg kan selvfølgelig godt forstå, at nogle kunder bliver utilfredse, hvis nogle af de uheldige episoder, der opstår, rammer en selv. Det fremgår af Passagerpulsen, at man som kunde ikke får nok for sine penge, men det hænger ligeså meget sammen med, at det er alt for dyrt at tage toget og derfor svært at levere service, som matcher prisen.

Banedanmarks Signalprogram er på vej til at gøre sagen om DSB´s IC4-tog til en bagatel. Er det en god ide for samfundet at gennemføre udlicitering midt i dette kaos? Hvorfor / hvorfor ikke?

Signalprogrammet er under observation og transportordførerne følger det tæt. Jernbanen er de næste 10 år både en fysisk og en organisatorisk byggeplads. Udlicitering af f.eks. S-banen er i det lys ikke nogen god ide. Omvendt er det aftalte udbud i Midt- og Vestjylland, inkl. Svendborgbanen ret afgrænset og Signalprogrammet kommer ikke til udrulning på "Den Skrå" (Vejle – Struer) i udbudsperioden eller i hvert fald først til allersidst. Det er på den baggrund min opfattelse, at et sådant begrænset udbud godt kan håndteres.

Hvorfor er det i SF's optik en god ide at udbyde jernbanetrafikken til de såkaldte private aktører – som jo alle er dele af statslige jernbaneselskaber i andre lande – i stedet for at lade DSB køre togene?

I vores optik er det ikke afgørende om jernbanetrafikken køres af en statsejet virksomhed. Det afgørende er at skabe gode vilkår for passagererne, og når DSB ikke gør det godt, f.eks. på Svendborgbanen, beder man jo indirekte om, at det skal undersøges om andre kan gøre det bedre. Når det så er sagt, er DSB for os – også fremadrettet – den dominerende aktør.

DSB skal moderniseres og effektiviseres og have det økonomiske råderum til det, men afgrænsede udbud af strækninger kan godt bruges for at afprøve om andre kan gøre det bedre, hvis de vinder. Det er vel ikke givet, at de private vinder? For i SF går vi ud fra, at DSB som landets førende togoperatør byder på de baner, der sendes i udbud. Kan SJ og DB deltage i udbud – og vinde disse – kan DSB vel også.

Ved præsentation af de kommende udbud 2020 af en række togstrækninger i Vestdanmark, fremgår det af pressemeddelelsen fra transportministeren, at "Såfremt der efter indgåelsen af aftalen træffes beslutning om væsentlige ændringer af infrastrukturforudsætningerne (for eksempel anlæg af nye jernbaner og elektrificeringen af store dele af det statslige jernbanenet) for udbuddet, vil Folketingets partier genoptage drøftelserne af udbuddet". Kan man forestille sig, at der er tale om en form for kattelem i forhold til implementeringen af Signalprogrammet, herunder evt. ændringer eller udvidelse af den allerede besluttede elektrificering?

Selvfølgelig betyder omfanget – og tidshorisonten – i forhold til elektrificeringen noget. Det er f.eks. allerede besluttet at elektrificere "Den Skrå", men tidsplanen ligger ikke fast. Det er derfor usikkert, om det bliver i den periode, der er omfattet af det kommende udbud i Vestdanmark. SF arbejder for yderligere elektrificering af jernbanenettet i Danmark, men der er ikke konkrete planer om udvidelser ud over det allerede aftalte. Med hensyn til udrulning af Signalprogrammet, er det klart, at yderligere forsinkelser risikerer at påvirke udliciteringen.

I fortsættelse af ovenstående omkring udbud, kommer det næppe bagpå ret mange, at en af den faglige organisations store bekymringer ved udbud er sikring af lønmodtagernes rettigheder. Inden for vores område handler det både om aktivering af virksomhedsoverdragelsesloven og (tvangs)udlån af tjenestemænd til en evt. ny operatør. Hvilke overvejelser har du / SF i den forbindelse som trafikpolitiker og forligspartner?

Jeg er – som gammel fagforeningsmand – meget opmærksom på, at lønmodtagernes rettighederne skal sikres, og vil derfor følge op på dette.

Er det stadig et politisk mål for SF, at opgradere hovedstrækningerne til højhastighedstog og fastholde tankerne bag Togfonden? Hvis ja, kan du løfte lidt af sløret for, hvorledes du / SF påtænker at fastholde politikernes, mediernes og meningsdannernes fokus på dette?

Togfonden er hjerteblod for SF, men det er vanskeligt at fastholde tankerne bag, da Regeringen gør hvad den kan for at spænde ben for Togfonden og dens finansiering. Og det er bestemt ikke let at holde fokus. Regeringen står uden for de to store transportforlig – Togfonden og Bedre og billigere offentlig transport – samtidig med, at der er rigtig mange tiltag i spil og mange forskellige forligskredse indenfor offentlig transport, der går på tværs af hinanden.

De seneste udspil fra ministeriet om udlicitering af S-tog og toganskaffelser / ejerskab i et særligt statsligt selskab udstråler et nærmest stedmoderligt forhold til DSB. Tror du, der er en plan om en fuldstændig demontering af DSB?

Ja, dominerende kræfter i Regeringen har – i min optik – en plan om en fuldstændig opdeling / opsplitning af DSB, startende med S-banen. De gør offentlig transport til en ideologisk kampplads, hvor de går i felten med en række af de mest liberalistiske ideer, og stort fokus på at begrænse det driftstilskud, der i dag er sikret i trafikkontrakten. F.eks. fremgår det af den såkaldte "Sektoranalyse for jernbanen" udsendt af Transport, bygnings og boligstyrelsen, at udbud kan føre til højere priser, overfyldte tog og færre togafgange, hvilket vil være gift for jernbanen.

Det virker som om, DSB er ved at løbe tør for politiske venner. Tror du, der er et DSB om 10 år? Hvis nej, hvordan tror du så at den danske jernbanesektor er organiseret til den tid?

Jeg tror, at DSB, også om 10 år, er rygraden i jernbanedriften i Danmark, selv om der vil være strækninger, som er sendt i udbud og køres af andre. Men ligesom med alt andet er det selvfølgelig afhængig af, at de liberale kræfter ikke får gode valg og mere vind i sejlende. Og så er det naturligvis afgørende, at DSB leverer varen, dvs. yder god service til kunderne.

Hvad er en signalforbikørsel?

Af:
Peter Kanstrup,
Medlem af OSU Sikkerhedsudvalget

Ingen skal beskylde Det Blå Blad for at undlade at fokusere på sikkerhedsmatrixen og virksomhedens håndtering af signalforbikørsler efter matrixens indførsel i april 2013. I et utal af artikler over de senere år, er det emne blevet belyst både forfra og bagfra.

Den opmærksomme læser har nok bemærket, at vores fokus – og bekymring – især har koncentreret sig om de ansættelsesretlige konsekvenser for de lokomotivførere, der har været involveret i signalforbikørsler. Et system, der alene har til formål at finde skyldige og idømme dem hårde sanktioner, leder ikke til åbenhed omkring de sikkerhedsmæssige udfordringer, fejl og mulige brist, som altid vil være i et system. Uden åbenhed, ingen læring. Uden læring, ingen forbedring af sikkerhedskulturen. Og vupti – pludselig er der ikke tale om et individuelt problem, men om et problem, som i den grad påvirker hele organisationen negativt.

Det har DSB's øverste ledelse sådan set anerkendt i nu 2 år. Men intet er sket. Tværtimod er matrixen skærpet i perioden. Mens vi venter på, at nogen i ledelsen besinder sig, var det måske på sin plads at se lidt på det, som ikke tidligere har fyldt så meget her i bladet, nemlig en gennemgang af, hvad en signalforbikørsel egentlig er, og hvad man som lokomotivfører kan forvente at komme ud for, hvis man er involveret i én.

En signalforbikørsel defineres som en kørsel uden tilladelse, eller kørsel længere end tilladt. Det vil sige, at det godt kan være en igangsætning uden signal, uagtet at toget ikke passerer et signal uden køretilladelse, eller kørsel forbi et mærke "Stop", uagtet at dette ikke er et signal i almindelig forstand.

Signalforbikørsler / forbikørsler inddeles i typer:

A. Signalforbikørsel under togkørsel i togvejsspor / på den fri bane med tognummer.

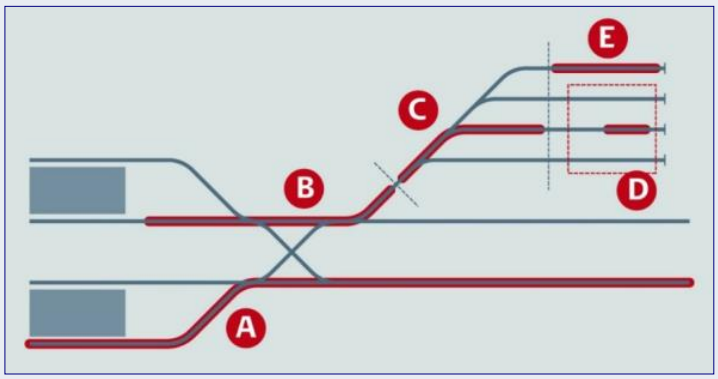
B. Signalforbikørsel under rangering i eller ind i togvejsspor samt på og ind på fri bane.

C. Forbikørsel under rangering på centralt sikret rangerområde.

D. Forbikørsel i omstillingsanlæg.

E. Forbikørsel under rangering på usikret område i øvrigt.

Matrixen er bygget op således, at der ved indplacering skelnes mellem signalforbikørsler med højt og lavt farepotentiale. Forskellen er forholdsvis simpel.



- **Højt farepotentiale** betyder, at signalforbikørslen under lidt andre omstændigheder kunne have forårsaget en alvorlig ulykke.
- **Lavt farepotentiale** betyder, at andre barrieresvigt eller tekniske svigt skulle have sammenfald med signalforbikørslen / forbikørslen for at forårsage en alvorlig ulykke.

Eller sagt lidt mere firkantet. Er der ikke andre barrierer end lokomotivføreren til at forhindre en kollision, er forbikørslen med højt farepotentiale, om end der er nuancer.

Forbikørsler af typerne D og E registres, men en beskrevet procedure for behandling i forhold til den ansvarlige findes ikke. Normalt håndteres dette mellem lokomotivføreren og dennes nærmeste leder. Anderledes er det hvis du skulle være så uheldig at komme ud for en signalforbikørsler, som vedrører typerne A, B eller C, som du vurderes ansvarlig for og som er hændt inden for de seneste 5 år. De indgår nemlig i sikkerhedsmatrixen og behandles, jf. nedenstående:

- Undersøgelsesvagten modtager underretning om signalforbikørsel og foretager en umiddelbar vurdering af, om det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt (psykisk påvirkning, særlige omstændigheder ved hændelsen mv.), at lade lokomotivføreren fortsætte sin tjeneste. Vurderes det, at lokomotivføreren ikke må fortsætte med togfremførsel, afdisponeres lokomotivføreren via Driftsleder. Påkørselsvagten inddrages for håndtering af lokomotivførerens velbefindende.
- Undersøgelsesvagten foretager på baggrund af de umiddelbart tilgængelige oplysninger, en foreløbig indplacering af føreren i matrixen for signalforbikørsler, inklusive den aktuelle signalforbikørsel. Den foreløbige placering noteres i relevant IT system og nærmeste leder for lokomotivføreren underrettes. Bliver den foreløbige indplacering i matrixen i **rødt** felt, afdisponeres lokomotivføreren af Driftslederen, som sikrer, at lokomotivførerens togfremførsel stoppes på første togfølgestation. Også her inddrages påkørselsvagten for håndtering af lokomotivførerens velbefindende.
- Hvis lokomotivførerens foreløbige placering er i et **rødt** felt i matrixen, foretager undersøgelsesleder en gennemgang af de tidligere signalforbikørsler. Det kontrolleres, at der er tale om signalforbikørsler af typerne A, B eller C, og at signalforbikørslerne ligger inden for femårs grænsen i forhold til den aktuelle signalforbikørsel.

Ovenstående er ikke bare en teoretisk øvelse, så den involverede lokomotivfører skal forvente at blive kontaktet telefonisk af undersøgelsesvagten. Afhængig af omstændighederne ved forbikørslen, kan det være fordelagtigt at være forbeholden i sine udtalelser i den anledning. Flere konkrete sager indikerer, at ting sagt i forvirring i minutterne efter en signalforbikørsel, er blevet brugt imod den involverede lokomotivfører, og at enhver tvivl vil komme lokomotivføreren til skade.

Desværre stopper fortrædelighederne ikke her. Lokomotivføreren skal forvente – straks muligt – at blive indkaldt til en tjenstlig samtale / tjenstlig afhøring for yderligere uddybning. Selv om det i udgangspunktet er positivt at få mulighed for at forklare sig – og måske gå i rette med det der anses for "sandheden" om den konkrete signalforbikørsel, er det altid fornuftigt at tænke sig godt om. LPO DSB vil i den forbindelse kraftigt opfordre til, **at du medbringer en bisidder.** Er det ikke muligt, skal du sige mindst muligt under samtalen / afhøringen (bemærk at tjenestemænd har ret til at undlade at udtale sig), og du skal sørge for, at det fremgår helt tydeligt af samtalens notat / afhøringsrapporten, at du ikke er enig i dens indhold / konklusioner, f.eks. ved at skrive "læst" over din underskrift. Skriv **ikke** under hvis der står "Vedgået" eller andre benævnelser, der indikere at du er enig.

Læsere med adgang til DSB's sikkerhedsledelsessystem kan finde yderligere information om nærværende i "Styr 4.03.02", herunder uddybende information om den kategorisering som forholder sig til og understøtter kategoriseringerne "højt farepotentiale" og "lavt farepotentiale".

Nye aftaler – andre pligter og rettigheder

Af:
Peter Kanstrup,
LPO DSB daglig ledelse

Aftalerne mellem DSB's ledelse og LPO DSB vedr. "Robust DSB" er omtalt i det seneste nummer af Det Blå Blad. Da aftalerne naturligvis har givet anledning til en række spørgsmål og på flere områder har stor betydning for den enkelte lokomotivfører, følger her en oplistning af de ændringer, der har størst betydning for lokomotivførerens dagligdag.

Arbejdstid:

- Med virkning fra K18 øges den daglige norm fra 7:00 til 7:05

UA:

- Med virkning fra 1. maj 2017 starter UA optjeningen på 0:00 i stedet for minus 21:45.
- Der optjenes ligeledes fra 1. maj 2017 UA fra kl. 18.00 til 07.00 i stedet for 17:00 til 06:00 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 1. oktober til 30. september, dog først gældende fra 1. oktober 2018.

Konvertering af UA og øvrig frihed til opsparingstimer:

- I konsekvens af ændret UA optjenings år, flyttes muligheden for konvertering af UA timer med virkning fra 2018 til d. 30. april.
- Konvertering af øvrig frihed sker forsat d. 31. oktober.
- 31. oktober 2017 kan der således konverteres både UA og øvrig frihed

Længere varsel for reserven:

- Fra 1. maj 2017 hæves varslet af reservens tjenester fra 5 til 8 døgn. Kortere varsel kan aftales med personalets samtykke.
- Korrigeringsaftalen ændres ikke, dvs. lokomotivførere i reserven kan – i lighed med de kollegaer, der kører i tur – opleve, at meddelte tjenester på 6-8 døgn kan ændres med op til 45 minutter som følge af korrigering.
- Det forøgede varsel for reserven betyder, at det må forventes, at der går minimum 8 døgn før man kommer tilbage i tur efter sygdom.

Ferie:

- Al enkeltdagssøgning skal ske senest 21 dage før.
- Den nye ferieaftale omfatter ikke erstatningsfridage og seniorfridage.

Afvikling af restferie og øvrig frihed:

- Ikke ansøgt ferie og særlig ferie ud over:

⇒ 21 timer pr. 1. januar

⇒ 7 timer pr. 1. april

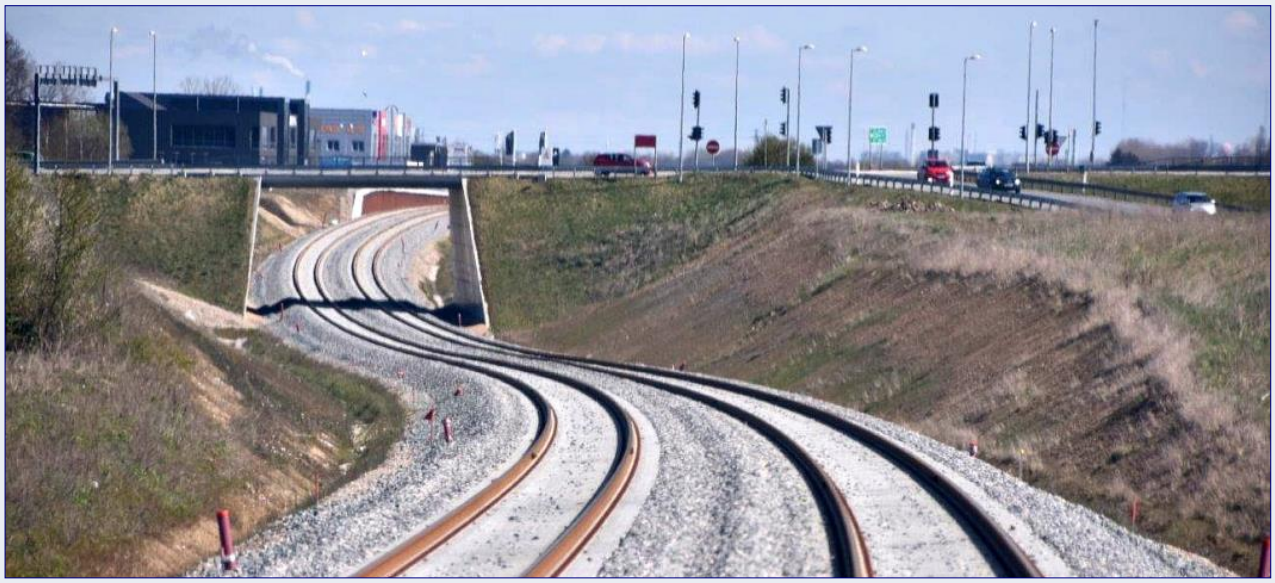
Vil blive anvist af tjenestefordelere

- ikke ansøgt "øvrig frihed" ud over 30 timer pr. 1. november vil ligeledes blive anvist af tjenestefordeleren. De individuelle aftaler om opsparing af timer for seniorer påvirkes ikke.
- Anvist frihed, jf. de to ovenstående punkter, meddeles senest 21 dage før og anvises i tilknytning til anden frihed, inkl. sove- og hviledage.
- Der kan laves skriftlig aftale mellem LKF og dennes nærmeste leder om afvikling af ferie efter ferieårets udløb, herunder overflytning af ferie fra sommer til vinterperioden. Det skal fremgå af aftalen, hvornår opsparede / flyttede ferietimer afvikles, hvilket kan ske i lavperioder (ferienorm under 15 %).

Det kan i øvrigt oplyses, at det er aftalt med ledelsen, at LKF-håndbogen – med dens tolkninger af de gældende aftaler – opdateres. LPO DSB påtænker samtidig, når alle tolkninger er på plads, at opdatere og genudsende LPO folderen omhandlende arbejdstidsregler, korrigering, mv.

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

Der skal bruges password, som kan bestilles på hjemmesiden.



Del af den nye bane mellem Vigerslev og Ringsted.

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalgruppe Københavns studietur til Boppard

Af:
Ebbe Drögemüller,
Lokalgruppeformand

Søndag den 21. maj drog 43 forventningsfulde deltagere af sted på den årlige "pilgrimstur" til vores tyske nabo. Nærmere bestemt var målet for vores rejse den sydtyske Rhin by Boppard. Boppard er beliggende lidt syd for Koblenz og er vel udover deres udmærkede vin, nok mest kendt for, at det er her Rhinen foretager et stort usving. Humøret var som sædvanligt højt fra start og selv ikke en massiv startforsinkelse kunne ødelægge vores gode humør. Trods en forsinkelse på 44 minutter, så skulle DSB's planlægning ikke få lov at ødelægge humøret for en flok forhærdede lokomotivførere. Værre var det for vores stakkels medrejsende passagerer, der åbenlyst følte sig noget ladt i stikken. Bedre blev det ikke af, at man oven i købet lige valgte at aflyse det ene togsæt til Tyskland. Kaos er vist et mildt ord for det rod, der udspillede sig undervejs. Nok om det. Vi kunne med glæde lægge Danmark og det hjemlige driftsrod bag os og se frem til 5 spændende dage i det sydtyske. Efter kaos i Danmark havde vi en udramatisk tur gennem Tyskland og ankom godt "trætte" til vores hotel "Ebertor" lige ud til Rhinen. Efter fordeling af værelser var det tid til lidt fast føde. Det var tiltrængt for de fleste og enkelte takkede kort efter af for denne dag og gik til køjs "godt brugte".

På 2. dagen startede vi ud med en glimrende morgenbuffet, som gik igen alle de dage, vi var på hotellet. Derefter blev der kaldt til en gåtur i byen Boppard, for efterfølgende at tage ud på en sejltur på Rhinen. Vi sejlede selvfølgelig forbi Loreley og vendte efter nogle timers sejlads tilbage til Boppard igen. Herefter var dagen fri til selv at gå på opdagelse i Boppard og omegn. Nogle tog den lokale svævebane til et udsigtspunkt over byen og andre igen prøvede den lokale "togbjergbane". De tilbageblevne faldt i de lokale vandhuller, inden vi alle igen om aftenen mødtes til spisning i hotellets for øvrigt udmærkede restaurant. Efter indtagelse af et godt måltid, var det tid til at tage til vinsmagning hos en af de lokale vinbønder. Han fortalte anekdoter om hans families liv igennem mange generationer som vinbønder i området og præsenterede sine vine hver især fulgt at en god historie. Der blev selvfølgelig handlet vin og flere af deltagerne slæbte flasker med vin hjem til et smagsgensyn i de forhåbentlig lange danske sommeraftener. Pø om pø sivede deltagerne imod hotellet og den store overdækkede terrasse som efterfølgende blev taget i besiddelse og udsigten ud over Rhinen, blev inhaleret med et godt glas tysk øl i nærheden, ovenpå de gyldne dråber fra de omkringliggende marker.

Der bliver hilst på kollegerne der har sat sig ved Rhinen.

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

3. dagen bød på en tur til Köln og sightseeing i den flotte by. Selvfølgelig fyldte Kölnerdom en del, men der blev også tid til at se andet. Efter fodturen var det igen tid til lidt sejlads. Her sejlede vi ud og så noget af Köln fra vandsiden. Solen skinnede fra en skyfri himmel, så der blev skyllet godt med væske ned på turen. Efter endt sejltur var det planlagt, at vi skulle indtage vores frokost på et af byen store torve, nærmere bestemt i det såkaldte Altstadt. Her blev der serveret en god tysk pølse og en kæmpe Kölsch øl på hele 20 cl! For dem der ikke kunne nøjes med denne ene, var der gudskelov bestilt to fustager til hvert bord. Der blev gjort et ihærdigt forsøg på at tømme dem alle, men der var vist en enkelt fustage eller to, der blev returneret med lidt tiloversbleven øl i. Det kan jo godt ærgre efterfølgende. Derefter var der lidt fritid til at se sig omkring i Köln på egen hånd, inden det atter gik mod Boppard i samlet flok. Efter middagen var der aftenhygge på terrassen til lidt ud på natten.

En gennemskåren kampvogn—Spøjst!

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

4. dagen startede tidligt, da vi skulle på tur til et militærmuseum i udkanten af Koblenz. Så efter morgenfodring var det afsted med tog. Museum er måske et forkert udtryk, da det nærmere var en fungerende militærhistorisk samling / forlægning, som vist primært blev brugt til uddannelse af tyske soldater i de forskellige våbentyper. Her havde man så et massivt udstyret "museum" med alt, hvad der kunne tænkes af våben, granater, uniformer og emblemer, og hvad dertil hører af stumper og maskinel. På "museet" var der også fundet plads til en lille ubåd samt en mindre samling af fly og helikoptere. Et af de spøjse indslag var en gennemskåret kampvogn. Her kunne man se, hvor lidt plads der vitterlig var i sådan en "tank". Efter alle 5 etager var gennemtrawlet for indtryk og detaljer, gik turen mod Deutsches Eck, henover sluserne tæt ved Mosel flodens udmunding i Rhinen. I tilknytning til sluseanlægget var der lavet en moderne fisketrappe og et helt lille museum over fiskelivet i Mosel floden. Indtrykket af tidligere tiders forurenede flod blev da tilbagevist på de plancher, der var sat op udenfor. Helt så forurenede er floderne gudskelov ikke mere. Ved ankomst til føromtalte "hjørne" hvor Rhinen og Mosel floderne løber sammen, blev frokosten indtaget for de fleste. Efter frokosten og en lille forfriskning var eftermiddagen fri, og det var op til den enkelte selv at finde hjem til Boppard og hotellet. Nogle valgte at tage på ekskursion ud af en anden bane og i den forkerte retning og fik et mindre ophold på en eksotisk sidebanegård. Det eksotiske bestod vist mest af den opstillede bænk med plads til to og det held, at en af de opdagelsesrejsende havde lidt pastiller i lommen, som villigt blev fortæret i mangel af bedre. Andre havde valgt at fordrive eftermiddagen på et af de lokale torve. Der var indtil flere fine vandhuller i Koblenz, så der var ingen grund til at tage på opdagelsesrejse, blot for at finde intetheden. En flok tog tilbage og prøvede kræfter med svævebanen. Ikke alle syntes vist at det var lige morsomt, der var jo flere hundrede (centi)meter ned til jorden. Gudskelov var flokken atter samlet til aftenens fællesspisning på hotellet og roen kunne atter sænke sig over forsamlingen. Alle var i god behold og tidligere bekymringer blev skyllet ned med en god gang tysk øl. Nogle valgte efterfølgende, at gå ud blandt de lokale for at se Europa League finalen i fodbold. De resterende logerede på terrassen og ved Rhinens bred til Ole Lukøje kaldte.

På 5. dagen startede den længe frygtede hjemtur. Vi skulle af planlægningsmæssige grunde tidligt af sted for at undgå alt for mange togskift og en alt for lang togrejse. Allerede kl. 7.58 stod vi på toget mod Danmark og i modsætning til på udturen, kom toget til tiden! Vi havde nu også brug for præcision denne dag, for der var kun lige godt 15 minutters skifte tid i Hamburg. Det lykkedes og da vi endelig sad i toget mod København, kunne vi se tilbage på endnu 5 fantastiske dage i Tyskland. Masser af indtryk, godt kammeratskab, god mad og godt vejr på alle dage. Jo, det var en flok mentalt optankede lokomotivførere, der vendte snuden hjemad. Desværre var det for en lille håndfuld vedkommende sidste studietur i lokalgruppens regi. Flere af dem har dog truet med, at de blot følger efter os næste år – og de skal være så hjerteligt velkomne. Tak til alle deltagere for at gøre også denne tur til en god oplevelse. En stor tak skal selvfølgelig også lyde til vores lokale studieturs-planlægger, Erik P. Uden hans engagement og store kendskab til hvert hjørne af Tyskland, var vores studieture nok ikke så populære som tilfældet er. Intet er overladt til tilfældighederne, og der er altid indbygget en lille overraskelse undervejs.

Vi er mange der allerede glæder os til at høre, hvor næste tur går hen.

Rejselederen får sig et velfortjent hvil :-)

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

Læserbrev – MF bremser

Jeg har fulgt den diskussion om bremser på MF-togsættene (IC3), der har været indsat på "Vestfyn" og den diskussion, der har været mellem DSB og LPO. DSB er ikke interesseret i at gøre mere. De ved nok bedre, men siger ikke noget til LPO. Man gør som strudsen, som "stikker hovedet i busken", og siger at det skyldes en fejl ved det ene togsæt eller også havde lokomotivføreren bremset for sent.

Af:
Jens Lindhard
Pens. lokomotivfører og Akademiingeniør
(Diplomingeniør)
Visbjerg Hegn 114
8320 Mårslet

Når man kører lokaltog over Vestfyn, er man tit forsinket af forskellige årsager. Måske er et IC eller et lyntog, som man er beregnet til at køre bagefter, bagud. Så bliver lokaltoget også forsinket. Oven i alt det andet kan et tog med et normalt bremsetøj ikke altid bremse eller bremser meget dårligt, når det kommer et stykke ud på strækningen. Det er der ikke noget mærkeligt i. Det skyldes tætliggende stationer og den høje fart. Ikke andet.

Bremser bliver varme og i jernbanedrift bliver de meget varme. Varmen skyldes, at toget bremses ved høj hastighed og jo flere gentagende bremsninger, jo mere stiger temperaturen. Meget hurtigt kommer bremserne op i det kritiske område, hvor temperaturen på 450°C er den maximale. Ved temperaturen over det nedsættes friktionen, og toget kan som følge heraf kun bremses med motorbremsen og magnetskinnebremsen. Dermed nedskrives bremseprocenten til det halve af, hvad den var inden afgang fra Odense eller Fredericia.

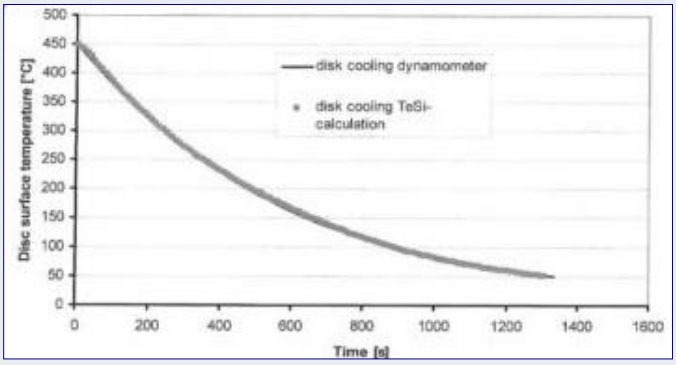
I 1986 udførte DSB og Knorr en simuleret test med bremseskiver med målene 640 mm x 110 mm. og en hastighed på 160 km/t. Testen viste, at temperaturen bliver meget høj, når der køres 160 km/t. Nu køres der 180 km/t på Vestfyn, og temperaturen bliver derfor meget højere. Når der bremses hårdt, er temperaturen oppe på, eller over 450°C.

Den varme som bremseskiverne har nået, nedkøles over lang tid. Det varer mellem 1300 og 1400 sek., svarende til 20-25 minutter at køle skiven ned fra 450°C til 50°C. Det er lang tid, når der kun er 3–7 minutter mellem hver standsning. Bremseskiverne bliver varmere og varmere, indtil de ikke længere kan bremse.

DSB kan gøre fire ting:

1. Man vil ikke gøre noget ved de varme bremser.
2. Man kan forlænge køretiden og så sige at MF togsæt kun må køre 120 eller 140 km/t.
3. Man kan (måske) lade være med at køre med MF i lokaltog på Vestfyn og i stedet indsætte nogle andre togsæt.
4. Man kan sætte en ekstra bremseskive på løbe akslerne.

1) Det hævner sig ikke at gøre noget ved det. Naturligvis. Det er den værst tænkelige løsning. Ud over, toget kan have kørt fordi et signal i STOP, hvad det ikke må, så er lokomotivføreren nødt til at rykke et stykke tilbage til perronen. Det bevirker, at passagererne skyder skylden på lokomotivføreren og ikke de dårlige bremser.



Køletemperatur for varme bremseskiver.

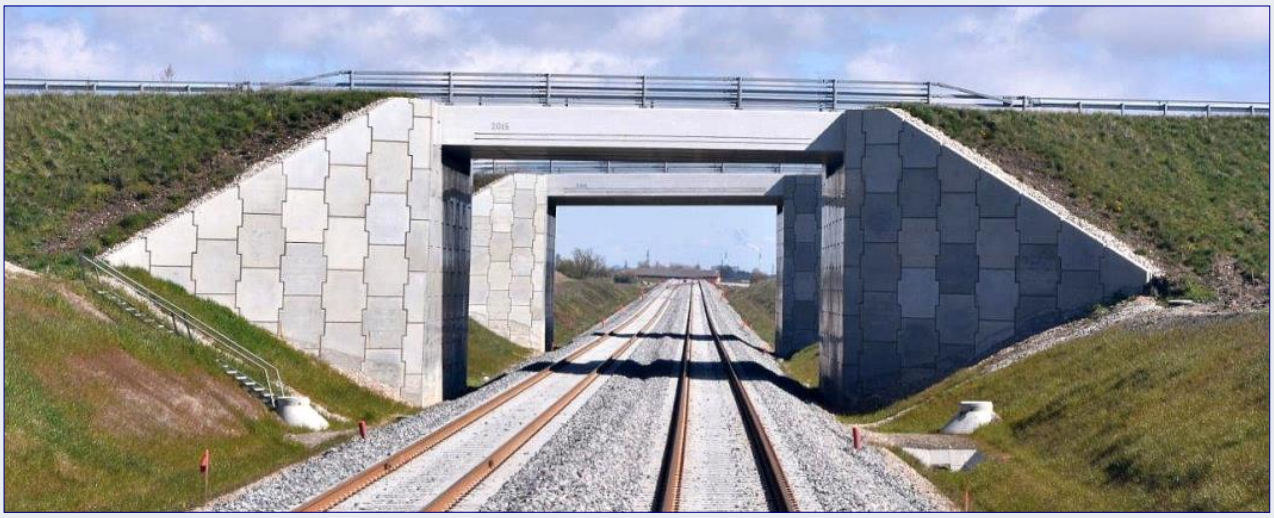
2 og 3) Man får længere køretid, men kan ramme perronen hver gang. Det kan være, at ATC- anlægget skal have en lavere hastighed på 140 km/t, når der køres lokaltog.

4) Man kan sætte en ekstra bremseskive på løbeakslerne og så sætte lufttrykket ned, så det totale bremsemoment på hjulene er det samme, men bremsemomentet på skiverne er 2/3 af det nuværende (og ikke noget med at sætte luftrykket op!) Denne løsning afhænger af, hvornår MF'erne ikke mere skal køre ved DSB.

Lokomotivføreren kan, som situationen er i dag, kun gøre én ting, nemlig at sætte hastigheden så langt ned, så toget ikke får overhedede bremseskiver – og så få en skideballe, når toget kommer for sent til endestationen.

Redaktionen på Det Blå Blad har et princip om, at læserbreve ikke skal stå uimodsagte. Vi har derfor forespurgt DSB Sikkerhed, om de havde lyst til at kommentere på Jens' læserbrev.

DSB Sikkerhed havde ikke reageret på denne forespørgsel ved bladets deadline



Del af den nye bane mellem Vigerslev og Ringsted.

Foto: Jan Lundstrøm

Den store rorgænger er gået fra borde - Mindeord for Ulrik Salmonsen

Af:
Ole Husted Andersen
Pensioneret lokomotivfører og tidligere afdelingsnæstformand

Lørdag den 6. maj sov lokomotivpersonalets tidligere formand og tidligere formand for Dansk Jernbaneforbund, Ulrik Salmonsen, ind i hjemmet i Glim, omgivet af den nærmeste familie, kun 68 år gammel. Det var en underlig skæbnens tilskikkelse, at netop Ulriks liv skulle ophøre så pludseligt og udramatisk. Han havde i alle årene som tillidsmand konstant været i orkanens øje, altid været genstand for offentlighedens og kollegernes opmærksomhed. Var der optræk til problemer – eller opgaver som han selv kaldte det – i hans interessesfære, kunne man med sikkerhed altid finde Ulrik i færd med at analysere situationen, planlægge mulige løsninger og parat ved telefonen. Han var et menneske med en beundringsværdig energi og et tårnhøjt aktivitetsniveau. Derfor vil hans alt for tidlige død uvægerligt efterlade følelsen af et enormt tomrum hos alle, som gennem årene har kendt ham.

Ulrik Salmonsen

De, som ikke kendte mennesket Ulrik, kunne let forledes til at betragte ham som en "hård hund". Nogle mente, at hans meninger ikke var til at rokke, men intet kunne være mere forkert. Hvis man havde en anden mening end ham, lyttede han altid opmærksomt på de argumenter, han blev præsenteret for, og var de fornuftige, lod han sig gerne overbevise. Og havde man lavet en aftale med ham om dette eller hint, kunne man være et hundrede procent sikker på, at han overholdt sin del, ligesom han forventede det samme af den anden part. Ulrik ville gå langt for de medlemmer, som havde valgt ham. Det var der gennem årene mange i DSB som har måtte sande. Virksomhedens mere kompetente og besindige ledere lærte Ulrik at kende som en fornuftig og ordholdende forhandlingsmodpart. De respekterede ham og spurgte ham som oftest til råds, inden de kastede sig ud større (kontroversielle) projekter – til glæde og gavn for begge parter.

Ulrik, som oprindelig stammede fra Hundborg i Thy, var udlært som automekaniker og efter at have aftjent sin værnepligt arbejdede han hos Ford i Roskilde indtil sin ansættelse hos DSB. Forbindelsen til Thy bevarede han og Aase gennem hele livet og i begyndelsen af 80'erne byggede de et sommerhus i Nørre Vorupør. Derved havde de og deres to drenge stadig kontakt med familie og venner på den egn. Naturligvis kunne Ulrik ikke bare sidde stille og nyde omgivelserne i det skønne Thy, når de opholdt sig i sommerhuset. Foruden vedligeholdelse af villaen i Svogerslev – og senere gården i Glim – passede det ham fint at styrte omkring med motorsav eller malerpensel under ferieopholdene. En gang imellem dukkede kollegaer, som kendte adressen på sommerhuset, også op, og så kunne Ulrik jo passende få lov at lytte lidt til deres problemer ved banen. For Ulrik gjorde det nemlig ingen forskel om det var 1.000 medlemmer, som havde et problem, eller det blot var én enkelt som var kommet i klemme. Han kastede sig ud i opgaven med at løse problemerne, uanset hvor mange der var berørt. Og fritid var alligevel ikke noget Ulrik satte specielt meget pris på, hvilket ikke altid faldt i god jord hos familien.

Ulrik var, ud over at være en uforlignelig fagforeningsformand, også den bedste kammerat, man kunne få. Han var en god og omsorgsfuld far for sine to sønner, Lars og Jens, og en kærlig ven, støtte og ægtemand for hustruen Aase, sammen med hvem han gennem den seneste snes år flittigt og dygtigt har drevet et økologisk landbrug med tilhørende gårdbutik.

Ulrik blev ansat som lokomotivassistent ved DSB i 1974. Som alle nyansatte dengang, startede han på S-banen. Det varede ikke længe før hans navn begyndte at dukke op i forskellige kollegiale sammenhænge, og da han blev forflyttet til Gb (Godsbanegårdens Maskindepot) blev han også hurtigt involveret i foreningsarbejde dér. Her fik han bl.a. vist sine evner i turudvalgene og på Dansk Lokomotivmands Forenings (DLF) kongres i 1982 blev han indvalgt i

hovedbestyrelsen. Foreningens daværende formand K B Knudsen lagde aldrig skjul på, at han kun havde accepteret at blive konstitueret formand, fordi der var opstået et stort vakuum efter Erik Greve Petersen afgang på den tumultariske kongres i februar 1976. K B havde allerede inden kongressen i 1982 bemærket, at Ulrik var netop den mand, som havde potentiale til at efterfølge ham. I de følgende fire år fik han ført Ulrik mere og mere ind i foreningens sager, så han kunne overtage roret efter fusion mellem DLF og DJ, og den deraf følgende etablering af LPA i 1986. Som tiden gik skulle det vise sig, at K B havde haft ret i sin vurdering af Ulrik. Lokomotivmændene (som i mellemtiden også havde fået kvindelige medlemmer) fik en dygtig, stærk og dybt respekteret formand. Dagbladet Politiken beskrev ham i 1990 således: "Altid går han helhjertet og loyalt ind i kampen for bedre vilkår, og når kolleger skal fremhæve hans stærke sider, kalder de ham en god, barsk og resultatsøgende forhandler, som arbejder uafbrudt – 24 timer i døgnet er faktisk ikke nok til ham".

Det er almindelig kendt, at Ulrik krævede meget af dem, han arbejdede sammen med, men det blev altid accepteret, da han altid selv tog det største slæb. I sin tid som afdelingsformand kommanderede han mindst en gang om året hele afdelingsbestyrelsen en uge i "arbejdslejr". Så måtte hele holdet hoppe i de blå overalls og udføre hårdt fysisk arbejde i og ved LPA's sommerhuse. Værktøjet blev ikke stillet på plads før mørket havde sænket sig, hvilket dog sjældent var ensbetydende med, at det var fyraften, for: "Vi kan godt nå et par timers bestyrelsesmøde, inden vi skal i seng". Det er der næppe mange fagforeningsfunktionærer, der ville lade sig byde, men Ulriks facon og væsen gjorde, at alle syntes, at det var helt naturligt. En noget anden og langt mere effektiv form for teambuilding end den, man har kunnet præstere i DSB. Måske var det også derfor, at DSB – og senere andre jernbanevirksomheder – flere gange har været ude med lokkende tilbud om en mere sikker stilling på den anden side af skrivebordet med løfte om bedre gage og ansættelsesbetingelser. Ulrik lod sig aldrig lokke. Han var bedst tilpas, når kampen stod for kollegerne, og han nærede ikke noget ønske om at bære gyldne kæder. Det skulle da også med tiden vise sig, at han i virkeligheden fik større indflydelse på jernbanernes (og dermed kollegernes) fremtid og plads i samfundet, end han kunne have fået ved at sidde bag et skrivebord i Sølvgade. I det hele taget forsøgte Ulrik aldrig at sætte sin egen person i centrum. Når han indædt kæmpede for en plads i denne eller hin bestyrelse, var det alene for at styrke kollegernes interesser, hvilket også lykkedes for ham hver gang, til stor ærgrelse for mange af de "dørmåttefræsere", han altid måtte konkurrere med.

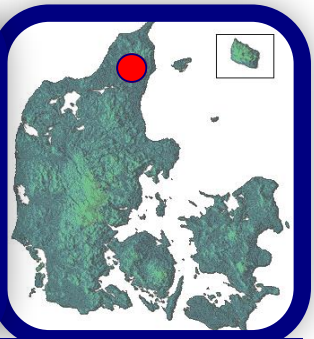
Glim Kirke var fyldt til bristepunktet ved Ulriks begravelse. Blomster og kranse var anbragt overalt, og selv vejen op til graven var kranset med smukke buketter. Ulrik fik et smukt farvel.
Foto: Ebbe L L Drögemüller

Det ville række for vidt her at gennemgå alle Ulriks bedrifter som tillidsmand. Men i flæng kan nævnes at han i flere omgange opnåede at få forbedret tjenestetidsreglerne, så de stemte bedre overens med nutidens normer. Han kæmpede for bedre løn for alle, et mål han nåede i en grad så flere personalegrupper voksede helt ud af tjenestemændenes løntabeller. Blandt de første store sejre var overførslen af rangerførerne til Lokomotivpersonalets Afdeling, hvilket mange lokale ledere på det nærmeste følte som et angreb på deres autoritet. Men det skaffede altså bedre løn- og ansættelsesforhold for den berørte personalegruppe. Ulrik stod også i spidsen for anskaffelse af LPA's sommerhuse, så lokomotivmændenes midler, i stedet for at være låst fast i døde papirer, kunne komme medlemmerne til nytte. Og så var Ulrik primus motor, da det nuværende Dansk Jernbaneforbund blev skabt i 2001.

Ulrik skabte mange og store resultater, og det som står tilbage, efter Ulriks alt for tidlige død, er et meget stærkt minde om den bedste kammerat og ven man overhovedet kan have. Og som en tidligere direktør ved DSB sagde efter begravelsen: "I får aldrig igen så dygtig en formand".

Med disse ord lader vi tankerne gå til Aase og familien, som har lidt det største savn ved Ulriks bortgang.

Lokalnyt



Af:

Lars Rolving Jensen

Aalborg

Nu er det snart så vidt. Nu sker det snart. Og det bliver så godt. Her tales naturligvis om overdragelsen af trafikkøberansvaret til Nordjyllands Trafikselskab (NT) pr. 6. august 2017. Der har været utallige reklamer på bl.a. de sociale medier, hvoraf det fremgår, at NU bliver det godt at køre tog i Nordjylland. Nu skal regionen, med Nordjyske Jernbaner som operatør, nok sørge for, at det bliver godt at køre tog i Nordjylland, Og det bliver SÅ godt. Ganske vist har Banedanmark efter sigende vendt tommelfingeren nedad til det køreplansudkast, der blev lavet, så der er man stadigvæk åbenbart på startfeltet. På NT's hjemmeside kan man i skrivende stund ikke finde køreplaner fra 6. august og fremad. Men det bliver SÅ godt. Og adskillige passagerer, som jeg har talt med, er åbenbart heller ikke blevet gjort opmærksomme på, at det fra 6. august bliver så som så med sikkerheden for forbindelse i Aalborg. For nuværende venter vi med regionaltogene til Frederikshavn, hvis lyntoget fra Sjælland er forsinket inden for rimelighedens grænser, så vores passagerer kan komme til Frederikshavn uden at skulle vente i Aalborg. Med den nye stramme køreplan i Nordjylland, hvis den da kommer, bliver der ikke tid til at vente på forsinkede tog i Aalborg. Og så der er jo ikke ligefrem noget incitament for DSB til at vente den modsatte vej, når de nordjyske regionaltog er forsinkede. Men det bliver SÅ godt 6. August. Man vil også vide, at der planlægges indsat busser til afløsning af togene på de passagersvage afgange. Det vil nok også komme bag på de fleste, men er for så vidt ikke overraskende, hvis man tænker lidt over problemet. Hvor DSB fik midler til at afvikle den ønskede trafik, også på tidspunkter hvor søgningen til togene var svag, skal NJ nu selv finansiere togdriften efter antal påstigende passagerer. Og ingen påstigende passagerer er lig med ingen penge. Så er det jo pludseligt dyrt at køre tog, og alternativet med bussen virker tillokkende for NT og NJ. Men hvad med passagererne? Men det bliver SÅ godt den 6. August, det har jeg selv set.

Jeg er glade for, at vi i lokalgruppen – med Morten Schroll Kristensen som den der har trukket det helt store læs – har involveret os i denne sag fra starten. LPO DSB daglig ledelse og DJ har ligeledes gjort, hvad gøres kunne for at rette op på den fadæse politikerne begik, nemlig at se fuldstændig bort fra personale i de papirer og kontrakter, som er blevet udfærdiget. Den faglige organisation kan se tilbage på et til tider kaotisk forløb, men samtidig sige at vi gjorde, hvad gøres kunne. DSB har draget de nødvendige konsekvenser af overdragelsen, på en sober måde synes jeg, men dog ikke uden at nogle kolleger er blevet meget hårdt ramt.

Tilbage er jokeren. For det er politisk besluttet at "forsøget" med at overdrage trafikkøberansvaret til regionen ER en succes. Og det bliver en succes, uanset hvad. Dette tiltag spiller lige i foden på de politikere, som vil opsplitte banen, rejsen og alt hvad dertil hører. Udlicitere hvad udliciteres kan, uanset prisen og rejseoplevelsen for kunden. Se bare på den skrå fra Vejle til Herning og hvilke ideer der er fremme der. Men det bliver SÅ godt…

Det var alt fra den sure gamle mand i denne omgang.

Med ønsket om en rigtig god sommer til alle…

ME-lokomotiv med dobbeltdækkervogne på sydbanen.

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalnyt

Af:

Jens Christian Øvli Røjgaard

Aarhus

Medlemsmøder

Der har i Aarhus været afholdt hele 3 informationsmøder for medlemmerne om både den generelle udvikling i DJ/LPO og den tilsvarende i DSB. I forbindelse med lokalgruppens generalforsamling, har det tidligere været et fast punkt, at DJ's forbundsledelse fik mulighed for at orientere medlemmerne om "Rigets tilstand". Generalforsamlingen kan imidlertid godt blive en meget lang affære, hvis alt for meget, ud over det der tilhører selve dagsordenen, også lige skal have lidt tid. Det går ud over både kvalitet og koncentration, og det er derfor besluttet, at vi i fremtiden vil invitere DJ's forbundsledelse til et separat medlemsmøde, hvor alle er friske og har tid til at høre, hvad DJ har at berette.

D. 8. maj var der medlemsmøde med deltagelse af DJ's forbundsformand, Henrik Horup og næstformand, Preben S. Pedersen. Indledningsvis udtalte Henrik Horup et mindeord for tidligere, nyligt afdøde, forbundsformand Ulrik Salmonsen. Herefter fik medlemmerne en grundig gennemgang af store spørgsmål som DJ's politiske og internationale arbejde, nye organisatoriske forhold i forbindelse med sammenlægningen med flypersonalet, kommende overenskomstforhandlinger, forholdet mellem DJ og DSB's ledelse, større principielle sager om medlemmernes sikkerhed i forhold til DSB's administration og opfattelse af, hvad personalet bør tåle, nyt signalsystem og fremtidens tog.

Mættet af information – men dog fortsat sultne – indtog alle efterfølgende smørrebrød og øl / vand samtidig med, at snakken fortsatte – også med DJ's repræsentanter.

D. 9 maj var der informationsmøde for medlemmerne af LPO DSB Aarhus vedrørende Robust DSB. Fra LPO DSB's daglige ledelse deltog Søren Max Kristensen, Jan Danielsen og Hans S. Merstrand. Der blev afviklet to nogenlunde ens møder – formiddag og eftermiddag – således at flest muligt havde mulighed for at deltage.

Særlig interesse var der – både før, under og efter mødet – for betydningen af, hvad indførelsen af LKF-A kommer til at betyde for arbejdet i Aarhus, herunder hvad ændringerne kommer til at betyde for antallet af LKF-B arbejdspladser her i byen. På mødet var det ikke muligt at fremlægge helt præcise tal. De kommer efterhånden som vi nærmer os K18. Umiddelbart virkede det dog ikke helt så skræmmende, som mange ellers gav udtryk for før mødet. Men der er fortsat mange "hvad-nu-hvis'er", indtil vi ser den reelle effekt ført ud i praksis.

Også dette møde skærpede appetitten for mere føde, og lokalgruppeformanden vendte med sikker hånd pølser på grillen stærkt sekunderet af lokalgruppekassereren. Vi måtte konstatere, at grillpølser og øl / vand er et sikkert hit!

Lokalgruppebestyrelsen kan kun anbefale alle medlemmer i Aarhus at deltage ved fremtidige arrangementer med DJ's forbundsledelse og om-

Medlemsudflugt til Djurs Sommerland arrangeret af LPO Aarhus.

Foto: Niels F. Jacobsen

Lokalnyt

De glade modtagere af årets donationer fra den humanitære fond "Oliekanden".

Til venstre er det en repræsentant fra Veteranhjemmet Brabrand.

Til højre er det en repræsentant fra DIN Nødhjælp.

Foto: Brian Jensen

rådegruppens daglige ledelse. Der er altid solide informationer at hente – og det er kun til gavn, at så mange som muligt bliver informeret så direkte som muligt. Så kom bar' do!...

Udflugt til Djurs Sommerland

27. maj 2017 var der udflugt for lokalgruppens medlemmer, med familie, til Djurs Sommerland.

DSB sponserede en betydelig del af entreindtægten og rigtig mange deltog. Det er efterhånden en fast tradition og de tilbagemeldinger, der er kommet, tyder da også på, at det igen i år var en vellykket tur, som mange gerne ser gentaget.

Den humanitære fond "Oliekanden"

Endelig kan vi berette, at Den humanitære fond "Oliekanden", som drives af LPO Aarhus, igen i år har haft mulighed for at forfølge sit formål ved hele to donationer på hver 10.000,- kroner. Årets modtagere var DIN Nødhjælp og Veteranhjemmet Brabrand. Modtagerne var overraskede og meget glade for gaven og alle havde en hyggelig dag, hvor modtagerne også fik lejlighed til at få et indblik i, hvad en lokomotivfører laver.

Lokalnyt

Af:

Ole Bang, m.fl.

Fredericia

Fejl på arbejdssedler

Lokalgruppen har gennem længere tid opfordret kollegerne til at indsende fejlbehæftede arbejdssedler, både for at se omfanget og for at kunne sagsbehandle, hvis der skulle være tale om brud på vores aftaler. Antallet af indkomne arbejdssedler har været meget svingende. For at skærpe interessen udskrev lokalgruppen en lille konkurrence, hvor der ville blive trukket lod blandt de indsendte arbejdssedler. Konkurrencen foregik i månederne marts til og med maj med en vinder af en flaske vin i hver måned. Set ud fra antallet af indsendte arbejdssedler kan jeg med glæde i stemmen konstatere, at fejlbehæftede arbejdssedler stort set ikke findes blandt lokomotivførerne i Fredericia. Stort tillykke til de 2 vindere og tak til de 8 kollegaer, som deltog.

Medlemsmøde

Foto: Ole Bang

Robust DSB

D. 10. maj inviterede LPO's daglige ledelse og Lokalgruppen til medlemsmøder vedr. Robust DSB. Hovedemnet var de indgåede aftaler med fokus på LKF A arbejde i P-risten. Inden møderne havde der naturligvis været en del debat om indholdet og lidt nervøsitet over, hvad det ville betyde for især tur 431, P-rist turen. På de to møder blev der fra Daglig Ledelse givet en god forklaring på, hvordan processen og resultatet var blevet til. De ca. 25 medlemmer, som valgte at bruge et par timer på møderne, gjorde efter min opfattelse deres til, at møderne blev konstruktive for alle parter. Stor tak til de, der mødte op, og stor undren fra undertegnede over, at der ikke var flere, som havde lyst til at give deres mening til kende.

1. maj

Traditionen tro var LPO Fredericia at finde ved 1. maj arrangementet i Kongens Have i Odense. Som altid var det en hyggelig dag i selskab med gode kollegaer. Det er vigtigt, at vi som faggruppe mødes med vores kollegaer fra nær og fjern under mere selskabelige former end dagligdagens udfordringer. Det giver mulighed for at hygge, drikke et par øl og få en snak om de ting, der rører sig på og uden for arbejdspladsen.

1. maj i Odense

Foto: Ole Bang

Lokalnyt

Stor tak til arrangørerne for et godt arrangement. LPO Fredericia vender stærkt tilbage i 2018. Datoen er jo allerede på plads.

Så skete det igen!

Endnu engang har en af vores tillidsvalgte kollegaer på depotet været udsat for hærværk på bilen. Det er tilsyneladende samme fremgangsmåde måde som sidst, nemlig med skruer i bildækket og deraf følgende punktering. Det er svært at tro, at det er sket ved en tilfældighed. Der er omstændigheder ved de to forløb som tyder på, at man bevidst går efter de pågældende personer. Hvis det er en kollega, som udtrykker sin utilfredshed med de tillidsvalgtes arbejde på en så udemokratisk facon, så er det fuldstændig uacceptabelt, og jeg vil opfordre vedkommende til at stoppe dette omgående.

Af:

Hans-Morten B. Andersen

Helsingør

Så er sommeren over os, i hvert fald hvis man ser på kalenderen. I skrivende stund er vejret ikke med os. Men så er det jo godt, at vores testpersoner til den nye uniform har modtaget vinterjakken i maj måned. Så kan de da holde varmen.

Sporarbejde Kystbanen

Som alle nok er bekendt med, er Kystbanen lukket 6 uger i sommerferien. Det betyder, at alle tog vender i Rungsted, hvilket har haft stort indflydelse på vores ture i Helsingør. 15 LKF skal dele 5 daglige tjenester i Hg. Resten af styrken kører fra København.

De medarbejdere, der har ønsket at kører i København under sporarbejdet, tilføres reserven derinde og tjenestefordeles derfra.

Lysprojekt sporskifter

Dette projekt er tilsyneladende gået lidt i stå igen. LPO Helsingør og gruppelederen følger op. Dette gælder også vores projekt med risteperroner.

"Pilotprojekt – Reserven i Helsingør"

Den 31. maj blev der afholdt første møde vedr. "Pilotprojekt – Reserven i Helsingør". Bente og Jeanette fra tjenestefordeling, Erik C (chefen), Claus Knox fra turplanlægning og Rolf Møller var tilstede. Fra Helsingør deltog Torben S, gruppeleder Lars Maymann og undertegnede. Der blev taget godt imod det forslag som lokalgruppen og gruppelederen sammen havde lavet. Alle i lokalet var enig om, at der skulle arbejdes videre med pilotprojektet, og se hvad muligheder man havde for at forbedre reservens vilkår, så folk i reserven kunne få en bedre balance mellem arbejde og fritid.

LPO Helsingør på besøg i DJ forbundshuset den 18. maj 2017

Vi mødtes og spiste morgenbrød i toget til København. Herefter så vi os lidt omkring i den nye Carlsberg bydel, og nød solen i Søndermarken inden besøget i Forbundshuset.

Den glade gruppe der besøgte forbundshuset.

Foto: Hans-Morten B. Andersen

Lokalnyt

Jan Holgers sidste tur.

Foto: Hans-Morten B. Andersen

Næstformand Preben S. Pedersen og Kasserer Kirsten Andersen tog i mod os og bød på frokost, inden de viste os rundt i huset, hvor vi mødte de ansatte. Besøget sluttede med kaffe og kage, hvor vi fik en god snak hen over bordet om de udfordringer, vi har lokalt, og hvad DJ beskæftiger sig med netop nu. Lokalgruppen vil gerne takke alle deltagerne for jeres gode humør og store engagement!

Ferievalget

Vinterferievalget blev afholdt den 4. maj. Alle skulle i den forbindelse søge minimum én hel kalenderuges ferie, jf. den nye ferieaftale mellem DSB og LPO DSB. Det lykkes for de fleste, men enkelte havde desværre glemt ferievalget. De fik efterfølgende en uge til at søge ferie, og de 4 kolleger, der ikke søgte, fik tvangstildelt 1 uge, hvor der var mest plads i Ferieplan!

Enkeldagsvalget blev åbnet den 16. maj.

Nye og gamle Kollegaer i Helsingør!

I løbet af foråret / sommeren har 2 kollegaer i Helsingør valgt at forlade DSB efter mange års tro tjeneste. Jan Holger Christiansen kørte sin sidste tur d. 28. april. Der stod mange kollegaer og tog mod Jan på perronen, for derefter at følge Jan over på Sundkroen, hvor der var afskedsreception.

Flemming M Jacobsen har valgt at takke af i løbet af sommeren.

Lokalgruppen ønsker begge et godt otium.

Til gengæld får vi 3 nye kollegaer til Helsingør til K18. Det drejer sig om Det er Lasse Jarl Schmidt, Morten Jakobsen og Christian B. Maischnack Friese, der i øjeblikket kører i København. De har før gjort tjeneste på depotet, så vi glæder os til at kunne byde dem velkommen tilbage.

Ud over de 3 er der yderligere 3, der ønsker at komme til Helsingør depot.

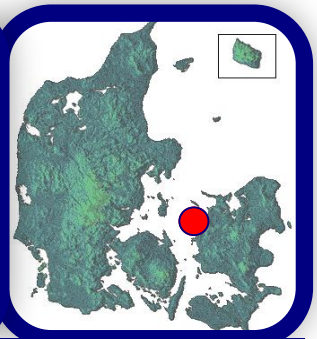
Sport.

Jeg vil lige nævne, til dem der ikke ved det, så har byen Helsingør fået sit eget superliga hold, (vi snakker fodbold), da endnu et jysk hold røg ud af superligaen. Der er efterhånden ikke ret mange lokalgrupper, der kan prale af at have et superligahold i byen. Aalborg, København, Odense, Aarhus og Helsingør. Fint selskab. Så må vi bare håbe, at både DSB og FC Helsingør er klar til at tage mod alle de mange tilskuer, som måske vil indtage byen søndag eftermiddag.

Med denne succeshistorie har vi ikke mere at berette om i Helsingør.

Lokalgruppe Helsingør ønsker alle en god sommer.

Lokalnyt



Af:

Maiken Tomlinson

Kalundborg

Mere "service på DSB´sk"

"Trafikinformationen, Kommerciels "infoboks" under uret, nedlægges og erstattes af flere medarbejdere på gulvet ved uregelmæssigheder i trafikken. Servicen til kunderne er uændret".

Sådan indledes artiklen på ABC d. 6. juni om DSB´s nye genistreg i forhold til bedre "kundeservice". Fedt nok! Dette betyder bl.a., at vi – der førhen har kunnet henvise forvirrede og spørgelystne passagerer til glasburet, således at vi ikke selv fik "punkteret punktligheden" ved at skulle hjælpe eller servicere kunderne – nu i stedet skal bede folk om, at gå op i hallen og prøve, om de kan finde en omvandrende serviceguide dér! I indlægget begrundes tiltaget bl.a. med, at man i infoboksen ofte har oplevet, at det er de samme spørgsmål, der bliver stillet! Det kommer vel næppe som en overraskelse, eftersom de fleste kunder, der henvender sig, nok har spørgsmål angående det at skulle ud at køre med tog, i stedet for at spørge om gode kostråd, kanalrundfarter, tilbud i Netto og deslige!!

Derudover skriver man, at kunderne i dag bliver mere og mere selvbetjente (om det er selvvalgt eller af nød melder historien ikke noget om!), hvorefter man senere nævner en "voksende kø til trafikinformationen". Lidt af en selvmodsigelse! Dette peger da i dén grad på, at der er behov for "glasburet", men at det måske ville være en god idé at *supplere* det med flere infoguides til at hjælpe ved billetautomaterne, samt med at dechifrere afgangstavlerne. Har man overhovedet overvejet, at den kø, der indtil nu har været foran infoboksen, fremover vil blive til en udefinérbar klump af mennesker rundt om infoguiderne, hvor alle vil have svar nu, og man ikke længere venter på, at det bliver ens tur?

Klargøring af MG på Odense Banegård.

Foto: Søren Kingo Jensen

Lokalnyt

Servicen er uændret????? Nej, endnu en gang kan man blot konstatere, at hvis man, som vores kunder i hverdagen, ikke har taget e-learning i "Service på DSB´sk", giver DSB´s definition af service absolut ingen mening!!!

Forslag til skrift på ryggen af de orange veste for infoguides: I stedet for "Spørg mig" bør der fremover stå "Fang mig – før alle de andre gør det"!

Vinterferievalg

Den 10. maj havde vi vinterferievalg, og det forløb nogenlunde smertefrit. Jævnfør de nye ferieregler var der færre pladser i julen og nytåret, hvilket var lidt skuffende for de, der indtil midten af april, havde regnet med at kunne få juleferie, fordi de havde en rimelig placering på ferielisten. Heldigvis går der nu nogle år, før vi render ind i samme problemstilling igen, hvor julen falder i en weekend!! Og så vidt vides var der kun en enkelt, der havde glemt at aflevere/indgive ønsker til ferievalget, og som følge deraf blev "tvangstildelt" en uges vinterferie.

Robust DSB

I april blev de nye aftaler i forbindelse med projekt "Robust DSB" sendt ud til alle kollegerne. Og jeg er overrasket over alle de positive tilbagemeldinger vi har fået på aftalerne! Der er især blevet taget godt imod den nye UA-aftale (hvor vi starter i "O" mod at skulle arbejde 7.05 fremover i stedet for 7.00 timer, og den ændrede tid for opsparing af UA), samt de nye regler for varsling af reserven.

Der skal derfor lyde en stor tak til Daglig Ledelse for det kæmpe arbejde, I har lagt i projektet! For selvom vi skal spare (-undskyld: "effektivisere"!!), har I sikret, at det bliver så smertefrit som muligt og faktisk til glæde for rigtig mange lokomotivførere i DSB!

Kolleger

Efter at have haft en lang periode uden at vi har måttet sige farvel til nogen kolleger her fra Kalundborg, vil vi, når dette blad udkommer, være 2 mand færre på depotet.

Jan Christensen har valgt at søge nye græsgange, og startede i København d. 19. juni. LPO Kalundborg ønsker Jan god vind fremover i det københavnske. Vi håber, at han vil falde godt til, og blive taget godt imod derinde. I "bytte" for Jan får vi tilgang af Michael Gram. Michael kommer fra Odense, og starter her i Kalundborg d. 1. september.

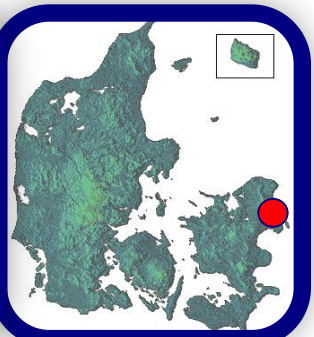
Bent Helmer Rasmussen siger også farvel efter godt og vel 30 år ved banen. Når disse linjer skrives er Bent endnu ikke "gået hjem", og jeg håber inderligt at mange kolleger vil møde op på Bents sidste arbejdsdag (d. 21. juni) og sørge for, at han bliver sendt på pension med manér: solskinsvejr, pølsevogn, "Congo-bajere" og hele molevitten, for det har han sgu fortjent!

Bent har altid været en meget engageret kollega på depotet, og var i en årrække sikkerhedsrepræsentant for depotets lokomotivførere. Han har endvidere været en fast deltager på LPO Kalundborgs generalforsamlinger så langt tilbage i tiden, som referaterne rækker (og det er en hel del år). Nu er det jo ikke fordi, det bliver skrevet til referat, hvem præcis der møder op, men da det bliver ført til referat, hvem der har sagt hvad, kan man se, at Bent altid er blevet refereret for en kommentar eller to. For Bent har altid haft noget på hjerte, og han har altid haft noget at have det i! Og uanset om vi så ikke altid har haft de samme holdninger og synspunkter, så har det været rart at vide, at når Bent var med, var der altid grobund for en god og saglig diskussion på generalforsamlingerne!

Så til dig Bent (jeg håber, du læser "Det Blå Blad", selvom du nu er blevet pensionist): Vi i LPO Kalundborg kommer til at savne dig på vores generalforsamlinger i fremtiden, men håber, at du tropper op til den efterfølgende spisning sammen med de øvrige pensionister (d. 31. januar i 2018). Nyd nu dit otium, og på gensyn.

LPO Kalundborg ønsker alle en fortsat god sommer!

Lokalnyt



Af:

Ebbe Drögemüller

København

Værktøjet skal måle præcist!

For nylig læste undertegnede en fin artikel på abc.dsb med samme overskrift som ovenfor. Nu er det ikke fordi, at abc.dsb er en side, der besøges voldsomt tit, men overskriften fangede nu alligevel lokalredaktørens blik. Hvad gemte der sig mon bag denne overskrift? Essensen af artiklen handlede om kalibrering af alt det værktøj, der bliver brugt af håndværkerne i DSB. Der var ikke noget, der var overladt til tilfældighederne. Alt var sat i system og blev kontrolleret og kalibreret efter alle kunstens regler. Det sætter vi bestemt pris på blandt lokomotivførerne. Det er jo i sidste ende os, der skal levere et slutprodukt ude i driften, så hvis tingene er i orden, når vi får dem, er der jo mulighed for, at vi også kan levere det, som kunden forventer. Ud over det åbenlyse i ovenstående, hvad har dette så med lokomotivførerne at gøre, vil nogen måske spørge? Ikke andet end at man da vist har glemt et af de vigtigste værktøjer i virksomheden i denne fine historie … Hvad med lokomotivførernes ure? Efter hele den famøse ballade med Jesper T. Loks fine gaver... øh ... tjenesteure, har der hersket stort set kaos omkring tjenesteure i forhold til DSB og deres lokomotivførere. Har du et ur så brug det, er det et gammelt ur, så brug det. Har du ikke et ur, så ... Lige netop den situation har ramt vores nyeste kolleger. Der er ikke noget tjenesteur til dem? Urene er i restordre på snart 3. måned? Helt utroligt at noget så banalt og nødvendigt for rettidigheden kan være i restordre! Tænk hvis man prioriterede lokomotivførernes måleredskaber på linje med håndværkernes, så kunne det måske også højne rettidigheden.

Ombygning København H

Det såkaldte prøveafsnit er efter endt ombygning færdigt på Kh. Til at starte med er det tiltænkt, at S-togsrevisorerne flytter ind og tester lokalerne. Dette er vi i lokalgruppe København helt trygge ved, da vi selvfølgelig har tillid til vores kollegers dømmekraft. Dog skal man selvfølgelig huske, at de forskellig personalegrupper er udvalgt efter forskellige ansættelsesprøver og personprofiler. De enkelte faggrupper har i sagens natur også forskellige behov, som skal tilgodeses i den kommende ombygning. Da lokalgruppen sidder med i den referencegruppe, der kommer med input til projektet, har vi brug for dine kommentarer. Derfor vil det være en god hjælp for lokalgruppen, hvis du vil tage dig tid til at kigge på prøveafsnittet. Dan din egen mening og meld tilbage til lokalgruppen. Kun med input fra lokomotivførerne kan vi sikre os, at vi arbejder hen imod noget, som vi alle kan bruge og blive tilfredse med. Du finder prøveafsnittet på 1. sal mellem opgang 18 og 20 i Bernstorffsgade.

Stemning fra "Den Skæve".

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

Renovering af pauselokalerne i KAC

En del lokomotivførere, og vel også ledere, fik sig noget af en overraskelse, da den længe ventede opgradering af vores opholdslokaler i KAC blev sat i gang. Gulvene skulle bl.a. renoveres, og det var aftalt, at der under renoveringen skulle være et ledigt pauserum til brug for personalet. Hvor svært kunne det lige være? Knap var ombygningen gået i

Lokalnyt

gang før den første lokomotivfører henvendte sig til lokalgruppen. Hvad havde man lige tænkt sig? Alle møbler var mokket sammen i det ene lokale, som skulle agere pauserum i ombygningsperioden. Flere lokomotivførere har efterfølgende henvendt sig til lokalgruppen med kritik af forholdende. Problemstillingen blev rejst overfor den lokale ledelse og her viste det sig, at svigtet var på entreprenørens side. Efterfølgende blev forholdende udbedret til det acceptable, men en anden gang bør eksterne leverandører nok holdes i kort snor.

Hvem gør hvad?

At DSB mangler personale er vist ingen hemmelighed. Men at der i perioder mangler stationspersonale på Gb er vist ikke kendt for alle. Det har resulteret i, at man i et desperat forsøg på at dække produktionen, har brugt lokomotivpersonale til at dække manglerne. Dette er i direkte strid med DSB's sikkerhedsledelsessystem, såvel som sikkerhedspolitikken. Lokomotivførerne er ikke uddannet i at tage sig af disse arbejdsopgaver. Misbruget er selvfølgelig bragt til ophør, så snart det blev kendt for lokalgruppen, og efterfølgende er der rejst spørgsmål til sikkerhedsprocedurerne i den forbindelse. Alle lokomotivførere skal selvfølgelig være uddannet i de arbejdsopgaver, de påtager sig, og her findes der altså ingen halve uddannelser, mellemløsninger eller genveje. Vi ved godt, hvor "aben" ender, hvis noget går galt undervejs. Her er der ikke halve straffe, halve sanktioner eller halve advarsler. Husk derfor på at du som lokomotivfører kun påtager dig arbejdsopgaver, som du er uddannet i og er helt tryg ved.

Lokalgruppe København ønsker alle lokomotivførere og deres familier en god og varm sommer

Af:

Jakob Østergaard Elikofer

Nykøbing F

I forbindelse med Femern-projektet oplever vi nu - og i de kommende år – sporspærringer. Vores bane og dermed vor arbejdsplads er under store forandringer. Det er en udfordring for de, der planlægger, de der udfører – og for os der dagligt udfører vort arbejde på disse baner.

I påsken 2017 oplevede vi, at vores bane blev lukket mellem Nykøbing og Næstved. Fra det lokale LPO's side har vi længe søgt forhåndsviden om, hvad der skal ske i "spærretiden". Viden vi stadig søger, og stadig følger op på. Desværre virker det som om, det i sidste øjeblik går op for planlæggerne, at også vi vil være berørte af spærringer. Vi håber der, i forbindelse med de store spærringer i de kommende år, vil være et sundt samarbejde mellem ledelsen og den lokale LPO gruppe om dette.

Nu jeg er ved sporene, så er det ingen hemmelighed, at vores spor er gamle og visse steder slidte. Det mærkede vi en hel del til, da sporskiftet i "Skoven" i Nykøbing brød sammen. En langvarig spærring af sporet, der normalt fører os fra 60'erne op til 40'erne var lukket. Det betød, at adgangen til at parkere vores dobbeltdækkere i 40'erne foregik via perron – en væsentlig forringelse af vores arbejdsvilkår. Desværre tog det urimeligt lang tid at udbedre skaden på skiftet. Vi ser frem til, at der i fremtiden arbejdes hurtigere på at skabe løsninger ved brud, der forringer vores arbejdsbetingelser.

Nu kan flertallet på depotet køre IC4 inklusive undertegnede, som netop i skrivende stund har fået attest til den. Nogen er meget godt tilfredse med toget, mens andre ikke ligefrem er begejstrede. Jeg undrer mig over, man i flere af sættene har isat gamle førerstole. Sammenlignet med BR 605 oplever jeg en ringere arbejdsplads i IC4. Jeg er som nævnt ny på toget og vil forhåbentlig med tiden ændre opfattelse, og ser trods alt frem til at lære den bedre at kende.

Lokalnyt

Netop i forbindelse med uddannelsen på IC4 har der på depotet været en del postyr omkring introdage. Jeg skal ikke gøre mig klog på, hvorfor det stort set har været umuligt at få introdage – jeg konstaterer blot, at det forekom nærmest umuligt for tjenestefordeleren at udstikke disse dage til de, der skulle påbegynde uddannelse på IC4. Først fra 1. maj og efter udmøntningen af "Robust DSB" og den nye uddannelsesaftale, er der kommet orden på sagerne, således at introdage nu gives inden kursusstart. Tak for det, det er vi glade for. Vi ser frem til, det sker i fremtiden uden problemer.

Nu jeg har fat i "Robust DSB", så oplever jeg generel tilfredshed med, at vi ikke længere skylder timer den 1. maj. Kun få har udtrykt deres utilfredshed med at skulle arbejde i gennemsnit 5 minutter længere pr. dag. Derimod er der en del undren over, man har indgået en aftale om, at en RDX nu kan forlænges med, hvad der svarer til en pause, og at pausen så kan flyttes til slutningen af tjenesten. Det er desuden blevet muligt at se sine tjenester 8 dage frem. Flot – men efter min mening langt fra flot nok. Kører man i reserven er 8 dage da bedre end 5 dage. 30 dage havde været flot.

"Robust DSB" ændrede også på antallet af ferieråkker. Da aftalen faktisk kom ud i april, med virkning allerede fra 1. maj, måtte vi lokalt vente med at udsende sedler om vinterferievalget 2017/ 2018 til sidste øjeblik, da aftalen ville få indflydelse på vinterferievalget. Nu lykkedes det, men lokalt kunne vi godt have brugt, at forestående vinterferie ikke var med i aftalen. Aftalen betød, at det antal der kunne søge vinterferie i ugerne omkring jul og nytår, blev færre. Til gengæld gav det efterfølgende flere mulighed for at få deres ønsker opfyldt som enkeltdagsvalg.

Til efteråret drager en gruppe af de ansatte på depotet på studietur til Krakow i Polen. Her skal de blandt andet opleve Kz-lejren Auschwitz, samt nogle spændende saltminer. Vi ønsker dem alle en god studietur, og ser frem til at høre om deres rejse.

Af:

Jan Lundstrøm

Næstved

MQ-situationen

Efter vi desværre ikke længere har håndværkere gående fast her i Næstved, er MQ'erne om ikke faldet som fluer, så dog blevet ramt af mange flere fejl. Visse dage har vi måttet køre med nedformeringer, og alligevel kørt med togsæt som f.eks. havde "gul motorfejl", aflåste døre (og der er jo kun to dørsæt på en MQ), aflåst toilet (der er kun det ene) eller fejl på klimaanlæg. Dertil kommer "Alvorlig fejl på bremsecomputeren" som rammer os med mellemrum, og som ofte medfører forsinkelser. Det er jo lige før man kan drømme sig tilbage til dengang vi kørte 12-cylindret ...

ERTMS

Nu holder ERTMS-uddannelserne sommerferie. Til gengæld begynder deltagerne fra de første hold på brush up, som man jo skal på hver tredje måned! Prøvekørslerne med ERTMS har holdt en pause, da det vist ikke gik lige efter planen ved de seneste prøvekørsler.

Vaskemaskine m.m.

Vi har nu fået monteret vaskemaskinen fra Odder, og skulle - når dette læses - for første gang i flere år igen kunne vaske vores tog. Heldigvis kan denne vaskemaskine også vaske front og frontrude, og netop vask af frontruder har der været lidt problemer med nu, hvor insekterne for alvor er på vingerne. Stadig utroligt DSB ikke har større opmærksomhed omkring vores mulighed for at se ud gennem forruden i f.eks. lavtstående sol.

Lokalnyt

Der er stadig planer om, at vi skal have en ny "forsyning", sandsynligvis i forbindelse med vaskehal og fækalietømning. Vi har nu haft MQ i over et år på depotet, men har stadig ikke et sted, hvor vi kan tjekke motorolie og endnu mindre efterfylde motorolie. Vi forsyner ved perron, og kan derfor ikke åbne de store sideskørter.

Prøvetog ankommet til Køge Nord.

Foto: Jan Lundstrøm

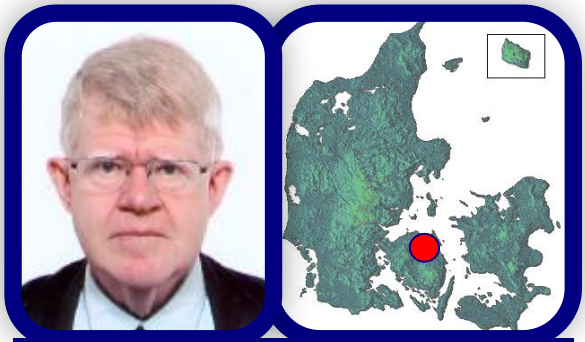
Sommerens sporarbejder

Med sommeren følger også i år store sporarbejder og andre ændringer i vores kørsel. På Lille Syd kører vi med timedrift fra den 26. juni til den 4. august. I perioden 8. juli til 26. juli kører "Store Syd" via Lille Syd. I en længere periode vil vi ikke kunne krydse i Køge, da kommunen skal anlægge en fodgænger- og cykeltunnel til erstatning for overkørsel 115 (den store ved havnen). Det betyder flyttede krydsninger, og at vi skal skifte fra 24xx til 34xx-tog i Roskilde, dvs. vi får et længere ophold der igen.

Personalesituationen

Den reducerede produktion på Lille Syd i sommerferietiden må lette den ellers pressede personalesituation noget. Den 1. oktober får Erik Hallkvist lov til at komme tilbage til S-banen. Han har savnet at køre på jævnstrøm, og det er glædeligt, DSB langt om længe kunne udvise lidt fleksibilitet til glæde for Erik og ikke mindst virksomheden selv.

Her fra depotet i Næstved ønsker vi vore kollegaer rundt omkring i landet en god sommer



Af:

Ole Stuhr Hansen

Odense

Svendborgbanen i udbud

Så skete det: Svendborgbanen sendes i udbud. Her på depotet har vi jo snakket om risikoen længe, godt næret af de senere års skrantende regularitetstal, så nyheden kom måske ikke som en bombe. Til gengæld var det overraskende, at der ikke blot var tale om et udspil fra en mørkeblå transportminister, men at udbuddet støttes af et bredt flertal af medlemmerne i Folketingets Transportudvalg, inklusive nogle politikere, der normalt er DSB venligt stemt.

Nyheden kom få dage før avisen mx metroexpress kunne offentliggøre de nyeste tal fra Forbrugerrådet Tænk's rapport

Lokalnyt

"Passagerpulsen", hvor Svendborgbanen havde næstflest utilfredse passagerer, kun overgået af Fredericia-Struer. Kun politikerne ved, om det er derfor, man gerne vil se en anden operatør på skinnerne - eller om DSB måske selv har udtrykt ønske om at kunne koncentrere sig om de strækninger, hvor der hænges køreledninger op.

Men årsagen er jo dybest set ligegyldig. Sagens alvorlige kerne er, at beslutningen skaber bekymring for fremtiden, både blandt tjenestemænd og overenskomstansatte. Kan man selv vælge mellem DSB og den nye operatør? Og på hvilke vilkår?

Dansk Jernbaneforbund kiksede i Nordjylland

Hvis man ser på den igangværende proces i Nordjylland, hvor Nordjyske Jernbaner i august overtager regionaltogsdriften fra DSB, er der grund til at være pessimist. Dansk Jernbaneforbund har ikke været i stand til at sikre medlemmernes vilkår i kraft af loven om virksomhedsoverdragelse. Loven blev nemlig slet ikke nævnt i aftalen med et eneste ord, fremgår det af Jernbane Tidende nummer 2, side 12-14. Det ligner en ren tilståelsessag, men i et interview bedyrer forbundsformand Henrik Horup, at DJ er klar til kamp næste gang…!

I min optik er der tale om utroligt dårligt håndværk. Det er muligt, at Henrik Horup mener, at forbundet har udtømt de faglige og juridiske muligheder i sagen fra Nordjylland, men så burde han tænke lidt ud af boksen og tage andre midler i brug. Man kunne for eksempel have taget fat i kraven på arkitekten bag Nordjyskes overtagelse, den daværende (og nuværende) socialdemokratiske transportordfører, Rasmus Prehn, og mindet ham om, at virksomhedsoverdragelsesloven er socialdemokratisk hjerteblod. Hvilket han jo som tidligere ansat i LO og på Esbjerg Højskole ikke burde være uvidende om. Ellers har han sandsynligvis hørt om det derhjemme, idet hans fædrene ophav, Flemming Prehn, også har en fortid i fagbevægelsen og har været med til at uddanne mange tillidsfolk, bl.a. på SiD's tidligere kursuscenter Svendborgskolen.

Nu ved vi menige medlemmer af Dansk Jernbaneforbund jo ikke, om forbundsledelsen rent faktisk har forsøgt sig med en kammeratlig samtale, som blot ikke har virket. Prehn er jo valgt i Nordjylland og er kendt som en meget vedholdende og selvstændigt arbejdende politiker, så han har nok ikke været nem at danse med. Men så kunne man jo være gået videre og have ladet sig inspirere af vores tidligere forbundsformand, netop afdøde Ulrik Salmonsen. Ulrik var som bekendt ikke bleg for at bruge medierne som rambuk, hvis det kunne fremme medlemmernes sag.

Cykeltur på Bornholm 2017 – fællesfoto ved det bornholmske jernbanemuseum

Foto: Ukendt

Så hvis Henrik Horup havde fulgt Ulriks eksempel, havde det sandsynligvis skabt overskrifter i aviserne og sikkert også kastet et tv-nyhedsindslag af sig i prime time. Og så var den socialdemokratiske top blevet tvunget til at redegøre for, hvorfor partiets daværende transportminister, Magnus Heunicke, ikke nævnte lov om virksomhedsoverdragelse med et eneste ord i den aftale, som Transportministeriet indgik med Region Nordjylland. Men det skete ikke. Nu må vi så bare håbe på, at forbundet bliver bedre klædt på til at tackle udfordringerne, hvis der kommer ny operatør på Svendborgbanen.

Aktiviteter og personalia

Mens de truende skyer trækker op, forsøger kollegerne at holde fast i sammenholdet på depotet. LPO DSB havde igen henlagt sit 1. maj-arrangement til Odense. Arbejdsmiljøgruppen havde lagt op til afstemning om 1) fodboldturnering på Fodboldfabrikken, 2) besøg på Strøjer-samlingen, der rummer ca. 100 eksotiske biler, herunder en del racerbiler, og endelig 3) bowlingklassikeren. Sidstnævnte vandt, og Arbejdsmiljøgruppen var vært ved to arrangementer, så flest muligt fik mulighed for at søge fri og være med. Så har Bjørn Jen-

Lokalnyt

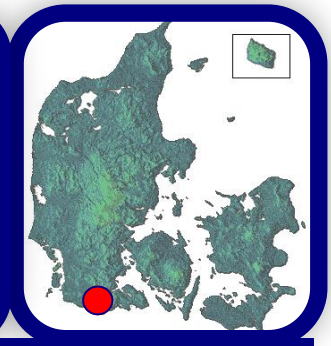
sens cykelhold været afsted på den traditionsrige cykeltur på Bornholm – i år bl.a. med indlagt pitstop på Svaneke Bryghus. Aktivitetsudvalgets årlige hockey-arrangement blev desværre aflyst, fordi hverken Fredericia eller Nyborg kunne stille med det nødvendige antal deltagere. Som erstatning bliver der i september arrangeret en tur på skinnecykler på Assensbanen.

Del af den nye bane mellem Vigerslev og Ringsted.

Foto: Jan Lundstrøm

Det forholdsvis nyvalgte bestyrelsesmedlem i LPO Odense, Per Godsk Ottosen, er efter eget ønske blevet forflyttet til Fredericia pr. 1. juni. Der er tale om et flytteønske af ældre dato, og da det pludselig lod sig realisere, sagde Per ja. Per har tidligere varetaget posten som lokalformand i Odense og er kendt som en aktiv kollega med markante holdninger og konstruktive idéer – og som en ivrig deltager i den årlige kollegacykeltur på Bornholm. Pers plads i lokalbestyrelsen er nu overtaget af 1. suppleant Simon Martin Knoth.

Med Pers flytning blev der plads på depotet til en ny kollega. Pr. 1. juni flyttede Pernille Bernth Thomsen fra Esbjerg til Odense. Velkommen til!



Af:

Torben Rydahl Due

Tinglev

Så er det ganske vist: Vores længe ventede elevatorer er under opbygning: Snart bliver det muligt for bl.a. handicappede, gangbesværede og rejsende med meget bagage, at foretage en togrejse fra Tinglev spor 3-4 mod Sønderborg og mod nord. Det bliver en lettelse for mange! Senest blev undertegnede verbalt overfaldt af en engelsktalende mand. Kombinationen af høj alder, dårligt gående og meget tung bagage havde ikke velsignet denne herres dag med godt humør, så da jeg tilfældigt passerede, måtte jeg lægge ører til en del ord, som end ikke er optaget i de moderne ordbøger og integreret i ungdommens udviklede sprogbrug. Undtagelsen var dog den gavmilde brug af ordet fuck. Trods "service på DSB'sk" fandt jeg ikke overskuddet til at hjælpe den stakkels svedende mand. Dels var jeg på vej til afløsning, og dels må der være en grænse for, hvad jeg som uniformsbærende skal tolerere. Herren blev hjulpet videre ud i livet af et par overbærende håndværkere fra elevatorprojektet, mens jeg "fuckede" stille videre mod Sønderborg. Fra september er det håbet, at denne ovennævnte og andre problemstillinger er fortid i Tinglev. **Og det er i september 2017.**

Lokalnyt

Selve byggeriet af elevatorerne på stationen er fint forberedt og foregår stort set uden, at hverken passagerer eller toggangen generes. S-mærkerne er rykket lidt, således ingen skal passere byggepladsen. Selve byggepladsen er fint afskærmet med en midlertidig afskærmning på 3 af de 4 sider med hængelås i døren. Dog lidt pudsigt, at den fjerde side er helt blottet og nærmest gør hængelåsen lidt overflødig.

Et andet spændende projekt er i Sommersted spor 1. Det er efterhånden mange år siden, at den første LA blev født og siden har den vekslet mellem 40-80 km/t. Men i oktober 2017 er det nu Banedanmarks intention, at komme problemet i mosen til livs. Alt skal op og herefter konstrueres, så vi ikke fremadrettet skal køre henover synkende skinner. Vi er mange lokomotivførere, fra mange selskaber, som krydser fingre for projektet, og samtidig vil det givet kunne gavne rettidigheden hos DSB.

I dag vil mange nok spørge, hvad er Tinglev uden de mange værdsatte IC 2'ere? Ja, hvad er Paris uden Eiffeltårnet. Desværre tynder det nu ud i dette fremragende læhegn og langsomt blotlægges et område med blomster i alskens farver. Efter sigende har Rumænien bidt på krogen og købt en del af flåden, mens de resterende hugges op i Randers og fremover skal bruges som et reservedelslager – velsagtens til IC 4'eren.

Dette indlæg kan ikke forbigå radioproblematikken i Tysklandssættene, hvis undertegnede også fremover skal tages bare lidt seriøst som lokalredaktør. Radioen (det er vel egentlig en telefon) har givet mange og store udfordringer – frosset skærm, DSB-vandmærket, hvid blank skærm, manglende netværksmuligheder og pludselige udfald efterfulgt af jinglen til udkald i toget. Vi har virkelig været udfordret og har i den forbindelse i flere omgange fået dejlige othello-lagkager fra gruppelederne for vores ekstraordinære indsatser. Problemet er endnu ikke løst, men det går i den rigtige retning. I sydgående retning lykkedes det ofte at skifte netværk ved grænsen, ligesom det i nordgående retning øger succesraten, hvis skiftet allerede foretages efter sidste overkørsel inden grænsen. **En stor bøn til vores kolleger i Fredericia og Aarhus: Husk at skifte radioen til analog tilstand inden nedrigning og/eller førerrumsskift**, ellers får de grænseoverskridende lokomotivførere meget svært ved at få registreret tognummeret i Tyskland.

I sommerperioden skal vores depot dække 2 ekstra natture, hvilket – særligt for vores tjenestefordeler – bliver en stor udfordring. Det bliver jo i sagens natur reserven, som skal løfte denne opgave. I den forbindelse skal reglerne lige genopfriskes, så både helbredet kan holde til det og reglerne overholdes. Reserven må max. køre 7 nattjenester pr. kalendermåned, så arbejdes der bare et enkelt minut i tidsrummet kl. 01.30 – 04.30 er det en nattjeneste. Bemærk at tallet nedsættes med 1 for hver 6 syge- eller feriedag. Så holder man eksempelvis ferie i uge 28 og 29, må der kun udføres nattjeneste 5 gange i juli måned. Man må desuden max. have 2 nattjenester efter hinanden. Er man fortsat i tvivl om reglerne, så kontakt vores lokale formand eller find hjælp på www.lpo-dsb.dk.

Hermed vil LPO Tinglev samt undertegnede ønske (alle) vores læser(e)

en rigtig god lun og solrig sommer.

Lokalnyt

Del af den nye bane mellem Vigerslev og Ringsted.

Foto: Jan Lundstrøm

Transportminister Ole Birk Olesen arbejder hårdt på at sætte sig ind i jernbanedriftens udfordringer

”Det er sgu alt for svært –
jeg tror, jeg udliciterer hele lortet …”