LOKOMOTIVPERSONALETS
LPO DSB
OMRÅDEGRUPPE

Det Blå Blad

Nr. 5 - 2017

Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet ... 3

Når virkeligheden rammer—
Signalprogrammet udsat, igen ... 4

EUM5 og ny EVAK uddannelse ... 7

Vold og trusler mod DSB ansatte—
Også lokomotivfører ... 8

En banearbejder i sporet ... 9

Lokalgruppe Nykøbing F's studietur til
Krakow ... 10

Farvel til markering af perroner,
Herunder afstandsmarkering ... 12

LPO DSB Jubilæumsliste 2018 ... 13

Opslagstavlen—
Lokalgruppegeneralforsamlinger 2018 ... 14

Lokalnyt ... 16

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. 1. februar 2018

Forside: "ETCS-stopmærke på Køge Nord Station" af Mimi Kristiansen

ISSN: 2246-2457

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Hans Schøn Merstrand

Skribent:

Carsten Lehmann Hansen

Skribent:

Thomas Knudsen

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

- Medlemsinformation nr. 12-2017 vedr. konvertering af UA, mv. til opsparingstimer
- Medlemsinformation nr. 13-2017 vedr. kvalifikationsløn 2017
- Medlemsinformation nr. 14-2017 vedr. anvendelse af LPO DSB's hjemmeside via smartphone og iPad

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

Virkeligheden, eller mangel på samme!

Af:
Søren Max Kristensen

Da DSB fik sin trafikkontrakt, var der mange i DSB, der åndede lettede op. Ikke, fordi der ikke i kontrakten var mange svære opgaver og udfordringer, men fordi DSB nu kunne få arbejdsro frem til 2024. LPO DSB var tilfreds med, at mange års uro nu skulle være slut, og vi sammen med ledelsen kunne begynde at finde løsninger til gavn for passagerne, medarbejderne, DSB og samfundet. Ikke at det ville blive let, men nu kendte alle den bane, der skulle spilles på.

Desværre har det vist sig, at sådan er den politiske verden ikke skruet sammen. Først skulle DSB lige aflevere 300 millioner til den slukne statskasse. Så blev den nordjyske regionaltrafik foræret væk, uden hensyn til personalets forhold og DSB's økonomi, og genudbuddet af den Midt- og vestjyske regionaltrafik indeholder nu også strækningen mellem Vejle og Struer og Svendborgbanen. Senest er det kommet frem, at der er planer om at forære DSB's Øresundtrafik til svenskerne. Oven i dette skal DSB af med et milliardbeløb – skattelettelserne skal jo finansieres – som kommer oven i den reducerede betaling fra staten, jf. trafikkontrakten.

Oven i alle disse genvordigheder, som om det ikke er nok, så er den forventede skandale med det nye signalsystem nu brudt ud i lys lue. Systemet bliver forsinket, og pengene fosser ud af statskassen. Beregningen af de ekstra omkostninger er endda mangelfulde. DSB's forventede tab på passagerindtægter, m.m. er ikke en del af ministeriets beregning. Så den millionomkostning skal DSB åbenbart selv finde inden for et mere og mere beskåret budget.

Transportminister Ole Birk Olesen har heldigvis en forklaring på det hele. Det er virkeligheden og DSB, der er skyld i jernbanens miserable tilstand.

- Det er DSB, der ikke har skiftet signalsystemerne ud i tide!!!
- Det er DSB, der ikke har elektrificeret jernbanen i tide!!!
- Det er DSB's materiel, der er hovedårsag til signalsystemets forsinkelse!!!
- Det er DSB, der bestikker pendlerne med mad, drikke og overnatning!!!
- Det er medarbejdernes overenskomster, der forhindrer rettidig toggang!!!

At vi har en minister, som henviser til virkeligheden, og som tydeligt har så lidt begreb om samme, er skræmmende. At ministeren heller ikke kender til de historiske forhold vedrørende f.eks. beslutningen om at standse elektrificeringen, og at signaler og infrastruktur i øvrigt alene er Banedanmarks ansvarsområde, viser, at kombinationen af manglende virkelighedsopfattelse, åbenlys uvidenhed og dumsmarte bemærkninger ikke kun kan give en politisk karriere i USA – Danmark kan også være med her.

Nu må det være slut. Hvis DSB skal fortsætte som en ordentlig offentlig transportvirksomhed, så kræver det, at der bliver indgået en bred politisk aftale om DSB's forhold. Gerne en aftale frem til 2030. Så kan de mange dygtige medarbejdere bruge deres tid på at få den danske jernbane til at blive en moderne transportvirksomhed, med nye tog, elektrificerede strækninger og et signalsystem, som er sikkert og driftsvenligt.

Denne forudsætning er et politisk ansvar. Det ansvar kan ministeren ikke give videre til virkeligheden, IC3 materiellet, medarbejdernes overenskomster, den globale opvarmning, Nordkoreas atomvåbenprogram eller andre infantile fantasifulde åbenbaringer.

Når virkeligheden rammer – Signalprogrammet udsat, igen

Af:
Peter Kanstrup,
LPO DSB daglig ledelse

Vi har tidligere her i bladet mere end antydet, at Signalprogrammet har potentialet til at få IC4 skandalen til at ligne en hyggesøndag i mormors kolonihavehus. Den seneste udvikling med yderligere 7 års udsættelse af den endelige implementering og en ekstra udgift på små 3 mia. kr., oven i de oprindeligt afsatte 20 mia., får i skræmmende grad denne forudsigelse til at rykke nærmere. Faktisk har Signalprogrammet ikke blot skandale potentiale, det har også potentialet til at smadre den danske jernbane.

At Signalprogrammet står med meget alvorlige udfordringer, bl.a. i forhold til montering af det såkaldte ombord udstyr i litra MF/IC3, er bestemt ingen overraskelse for LPO DSB, al den stund at vi, via vores arbejde i både førerrumsgrupper og Gruppe 3.1 Signalprogrammet i DSB, i længere tid har kendt til Alstoms vandalisering af vores togsæt og virksomhedens manglende kvalifikationer i forbindelse med indbygningen af ombordudstyr i det rullende materiel. Hvorfor Banedanmark og Signalprogrammet har ignoreret både DSB´s og vores advarsler i den anledning, vides ikke. Det kunne der helt sikkert skrives lange indlæg om, og det vil vi bestemt heller ikke afvise vil ske, men – problemets alvor til trods – er bestemt ikke Signalprogrammets eneste udfordring.

Den rapport fra Deloitte, der ramte politikerne og offentligheden medio november, har været undervejs længe. Indholdet var ikke specielt overraskende for LPO DSB. Al den stund at Signalprogrammet over en længere periode har været under skærpet tilsyn fra Folketingets Transportudvalg, antager vi, at indholdet nok heller ikke har chokeret politikerne. I offentligheden – og blandt journalister – forstærker de massive problemer med implementeringen af et nyt signalsystem formentlig den opfattelse, at jernbanesektoren i Danmark er styret af komplet inkompetente tosser, og præsentationen i Transportministeriet reducerede på ingen måde dette indtryk. Uagtet er der er brug for politisk handlekraft, lod det til at hverken ministeren, eller de øvrige politikere, var specielt stive i planens detaljer, så selv om de havde brugt et par timer til at forberede sig på, hvad der siges at være 350 siders konsulentrapport om det mest komplicerede projekt i dansk jernbanes historie, var der ikke meget andet end sort snak tilovers for de ventende journalister. Kan ske det ikke var med vilje, men presseseancen efterlod i hvert fald LPO DSB med en oplevelse af, at forklaringen omkring de 7 års udsættelse var alt andet end fyldestgørende.

Som tidligere nævnt er det korrekt, at indbygningen af ombordudstyret i MF giver udfordringer. Nuvel, men præsentationen fra Banedanmark Signalprogrammet til de transportpolitiske ordførere viser, at indbygningskompleksiteten i lokalbanens IC2 tog, som i sin grundkonstruktion er lig med DSB's IC3 tog, er lav. Ja, faktisk er kompleksiteten høj i næsten alle DSB's tog, også litra ME, hvilket er lidt underligt, da det så er de eneste GM lokomotiver i Kongeriget, hvor kompleksiteten er høj. Eneste undtagelse er litra MQ. Her vurderer Signalprogrammet (eller hvem der nu står for vurderingen), at det skulle være forholdsvis simpelt, at indbygge ombordudstyret. Også det kan undre, da de ældste MQ er fra før ERTMS blev en normal fælleseuropæisk standard, så toget kan jo næppe være forberedt til ETCS udstyret. Nå, men lige meget. Vi kan så "nøjes" med at glæde os over, at det sjovt nok lige passer sammen med, at MQ er udset til at forlade DSB i forbindelse med genudbuddet af Midt- og Vestjylland, inkl. Svendborgbanen ved udgangen af 2020. Ja, hvis altså ETCS testkørselsfasen med MQ, som også er ved at udvikle sig til en farce, fører til noget brugbart.

Om nærværende skal ses som Banedanmark Signalprogrammets forsøg på at tørre aben af på DSB, skal vi ikke vurdere, men helt uheldigt er det da ikke for dem, hvis det i offentlighedens og politikernes optik kommer til at se ud som om, at det er DSB, der er skurken. Det vil i så fald ikke være det første DSB uberettiget fik skylden for, og i bund og grund er det jo også ligegyldigt, hvis ikke lige det var fordi, at en sådan omgang "blame-game" ikke bringer Signalprogrammet tættere på en løsning.

For sandheden er jo nok, som Ingeniøren også var inde på i deres artikel d. 20. november, at der slet ikke er taget hul på projektets kritiske faser endnu. Signalprojektet er først og fremmest danmarkshistoriens største softwareprojekt. På S-banen har det foreløbig taget et par år at luge ud i de softwarefejl, som Siemens har fundet dér. Det er i den for-

bindelse værd at huske på, at S-togene er meget ensartede og at S-banens CBTC-system er helt almindeligt i en række lande, hvorimod ingen endnu har givet sig i kast med at prøve implementeret ERTMS på et helt lands fjernbane. Her er vi i Danmark på jomfruelig jord.

Men tilbage til de umiddelbare politiske udfordringer. Inden jul skal forligskredsen afklare om Banedanmark skal bruge 350 millioner kroner på et signalanlæg med den eksisterende teknologi på Ringstedbanen, og så skal det i løbet af 2018 afklares om ETCS udstyret kan indbygges i MF/IC3. Hvad der skal ske, hvis det ikke lader sig gøre blafrer i vinden. Uanset hvor det ender henne ligger det fast, at en del af de ekstra 3 mia. kr. afsættes til at immunisere de nuværende signaler, således man kan komme i gang med elektrificeringen uagtet, at Signalprogrammet stander i våde. Her var intentionen ellers oprindeligt at undgå denne merudgift.

Lille Skensved station

Foto: Ebbe L.L. Drögemüller

Hvor efterlader det så Signalprogrammets udrulningsplan? Formentlig i afdelingen for rigtig gode spørgsmål. På de såkaldte early deployment strækningerne Roskilde – Køge Nord i øst og Lindholm – Frederikshavn i vest, er arbejdet så fremskredet, at man formentlig fortsat vil prøve at få disse strækninger i drift i slutningen af 2018 (K19). Det indebærer – som tidligere nævnt – indbygning af ETCS udstyr i litra MQ. Skulle det lykkes, er det næste naturlige skridt – hvis ellers den teknikken fungerer – en udrulning af Signalprogrammet på Svendborgbanen i 2019, i øvrigt helt i tråd med den hidtidige plan og i tråd med erfaringer fra andre tidligere udliciteringer. DSB tager bøvlet i udrulningsfasen og afleverer en velfungerende jernbane til vinderen af udbuddet i 2020.

Til gengæld må man gå ud fra, at strækningen Hobro – Lindholm, som primært befares af MF, lægges i mølpose indtil der forefindes et antal køreklare MF / IC3 togsæt med brugbart ETCS om bord udstyr. Tidshorisonten herfor er ukendt, og det fører efter al sandsynlighed til, at Signalprogrammet tvinges til at genere landets anden store togoperatører, Arriva, i stedet. Så er det jo behændigt, at det allerede er slået fast, at ETCS umiddelbart lader sig indbygge i Lint togene, og en udrulning på samtlige jyske sidebaner ligger derfor lige for, i øvrigt tidsmæssigt placeret lige oven i genudbuddet af de midt- og vestjyske jernbanestrækninger. Det skal jo nok trække en masse interesserede operatører til og gøre tilbudsgivningen billigere for staten – eller not?

Nå, det var måske et sidespring. Og det skal man jo som bekendt være varsom med. Antages det videre frem, at indbygningen i MF/ IC3 fejler helt eller delvist, er udrulningen af Signalprogrammet på hovedlinjerne endegyldigt udsat til efter 2024, hvor fremtidens tog – som fra fabrikken er udstyret med ETCS – ventes til Danmark. Vi må så bare håbe, at det er med den relevante baseline version!

Men vi har da ER togsættene – eller det har vi nok ikke. Ingeniøren kunne d. 28. november berette, at de både samtlige MG, ET og altså også de 44 ER togsæt indtil videre var skrevet ud Signalprogrammets udrulning af ombord udstyr. I øvrigt uagtet at de – ligesom ET – indgår i DSB's flåde frem til minimum 2030, og uagtet at de er en nødvendighed for at skabe et tilstrækkeligt antal pladser i togene, når alle strækninger er elektrificeret og fremtidens tog fuld implementeret. Direktør for Signalprogrammet Jan Schnieder-Tilli, kunne dog oplyse, at man – når opgaven med indbygning i MF var afsluttet – ville se på en mulig indbygning i ER. I DSB er der kun hovedrysten tilovers for den beslutning, men bevares vi kan da på den moderne danske jernbane anno 2030 sagtens fortsætte med at køre med dieseldrevne MF-togsæt under køreledninger og køre de elektriske ER togsæt på tog-kirkegården, med mindre rumænerne står på spring. Nå, nej. De venter jo nok med længsel og kolde tæer på at købe IC4 til spotpris, når de udrangeres, så de kan

indgå i deres AnsaldoBreda flåde sammen med de nys indkøbte IC2.

Det er godt nok svært at finde en knage at hænge jahatten på. Signalprogrammet er efterhånden på et stadie, hvor dets største "bidrag" til samfundet er det gigantiske hul projektet efterlader i statskassen. Det skal såmænd nok glæde Regeringen og en lang række bilentusiaster, men omvendt bedrøve os, der vil den kollektive trafik og dem der bekymrer sig om miljøet.

Dobbeltdækkerstamme på Lille Syd

Foto: Jan Lundstrøm

Ekstra ærgerligt bliver det af, at der slet ikke er tvivl om at en fuld udskiftning af de gamle signaler rummer nogle meget store fordele for jernbanen i forhold til vedligeholdelse, kapacitet og driftsafvikling. Men – og der er et stort men – det forudsætter naturligvis, at skidtet kan implementeres. INTET tyder på, at det står lige for. Der er ganske vist en del steder i Europa, hvor det nye signalsystem er i drift, og hvor det – i forhold til vores oplysninger – fungerer tilfredsstillende. Det skal dog bemærkes, at det for hovedpartens vedkommende er på nybyggede højhastighedsstrækninger eller på andre ikke-komplekse baner. Intet sted fungerer systemet på komplekse stationsområder og intet sted – ud over Danmark – har man kastet sig ud i en komplet udskiftning af et helt lands signalinfrastruktur, ligesom man heller ikke, sådan som vi er orienteret, har indbygget ombord udstyret i gamle tog. De foreløbige erfaringer her i landet viser, at det nok er med god grund.

Men hvad så? Ja, det indlysende kvik-fix findes nok ikke. Omvendt er der en række mulige tiltag, som forhåbentlig kan afbøde virkninger af Signalprogrammets kuldsejling. Måske man med fordel kunne starte med at kigge lidt i den netop udsendte rapport fra EU revisionsretten og Kommissionen. En af rapportens delkonklusioner er, at man bør overveje at forbedre den totale anlægsøkonomi ved at lade implementeringen af ERTMS følge den naturlige udfasning af eksisterende og slidte og utidssvarende signalsystemer. Ud over det økonomiske aspekt, vil en sådan udsættelse sikre, at implementeringen af de nyeste tiltag indenfor ERTMS (Level 2,5 eller level 3) kunne foregå i andre EU lande og vi så i stedet kunne gøre brug af den knowhow her i DK uden at skulle være "prøveklud". Måske det samtidig vil bringe afklaring i forhold til et af de alvorligste udeståender, nemlig indfasningen af ERTMS på større stationer / stationsområder, som næppe vil være mulig med den eksisterende teknologi. Og så SKAL man snarest finde en løsning omkring indbygningen af ombordudstyr i MF. Om det betyder, at der ryger et par siddepladser et eller flere steder i hvert togsæt, eller andet af det eksisterende interiør eller lign., skal vi i LPO DSB ikke gøre os kloge på, men hvis udstyret kan indbygges i Regionstogs IC2, så kan det nok også i DSB's IC3. Måske det også var en overvejelse værd at indbygge ERTMS på den ellers lukkede banestrækning mellem Nykøbing F og Væggerløse på Falster. Denne rest af Gedserbanen kunne så fungere som en fuld skala kravlegård for alle Signalprogrammet testkørsler, i stedet for at genere den ordinære trafik på Lille Syd og i Vendsyssel.

Hvor nærværende – og de mange foregående udsættelser af Signalprogrammet – efterlader vores virksomhed, DSB og hvilke konsekvenser udsættelserne og det økonomiske og tekniske morads må forventes at få for os lokomotivførere, tør vi simpelthen ikke komme med et bud på, men det er næppe sidste gang, at Det Blå Blad bruger spalteplads på dette emne.

Du kan evt. mere på: https://ing.dk/artikel/analyse-nu-venter-13-aar-med-kludetaeppe-hoejrisikable-projekter-dansk-jernbane-208653, hvor der også forefindes en videooptagelsen af den politiske præsentation og ministerens ageren, da han rammes af "virkeligheden".

EUM5 og ny EVAK uddannelse

Af:
Peter Kanstrup,
LPO DSB repræsentant i OSU
Uddannelsesudvalget

I forbindelse med implementeringen af Robust DSB indgik LPO DSB som bekendt en række aftaler, bl.a. en ny efteruddannelsesaftale. Reelt er det måske lidt af en tilsnigelse at kæde denne aftale sammen med Robust DSB, for ideerne til aftalen havde allerede på det tidspunkt været genstand for et større udvalgsarbejde og en række drøftelser, idet det jo var velkendt, at EUM4 stod til at udløbe 31. december 2016. Ja, faktisk var den på det tidspunkt allerede blevet "forlænget med brædder", så udløbet først er nu her ved udgangen af 2017.

I samarbejde med den daværende ledelse i Operatøruddannelse og i regi af en arbejdsgruppe under OSU Uddannelsesudvalget var der helt tilbage i 2015 iværksat et målrettet arbejde for at skabe en ny efteruddannelse for lokomotivførere i DSB, hvor af et af elementerne var en ny EVAK uddannelse. Det arbejde har – i hvert fald fra vores side – fra start haft til formål at få løftet vores efteruddannelse i evakuering ind i nutiden.

Den eksisterende uddannelse på Brandskolen i Korsør har alt for længe haft et alt for snævert fokus på evakuering i tunnel, uagtet at det samlede antal tunnelkilometer i Danmark udgør mindre end 1 % af det samlede jernbanenet. Det er naturligvis uhensigtsmæssigt, når en efteruddannelse ikke er målrettet det, som lokomotivføreren risikerer at opleve, nemlig at evakuere på den fri bane. Og det hører da også med til historien, at vores kolleger i Aalborg og Struer, der ikke befarer tunnelstrækninger, i samtlige 20 år siden tunnelhysteriet tog fart i forbindelse med Storebæltsforbindelsens åbning, sagtens har kunnet "nøjes" med en i øvrigt ganske udmærket efteruddannelse på Brandskolen i Randers. En uddannelse, som sjovt nok godt har kunne været målrettet evakuering på den fri bane.

Med udgangspunkt i den erkendelse og – efter en masse bøvl med undervisere og ledelse på Brandskolen i Korsør – et ønske om at finde eller skabe et andet set up for EVAK, var både den daværende ledelse i Operatøruddannelser og LPO DSB's repræsentanter langt omkring for at finde mulige løsninger, enten på et eller flere beredskabscentre, eller ved at skabe faciliteterne selv på udvalgte lokationer på jernbanens egne områder. Ideen var, at der skulle være plads til at opstille nogle gamle vogne og / eller togsæt, så man – ligesom i Randers – kunne afprøve nogle realistiske evakueringsscenarier. Samtidig skulle der være mulighed for at lave realistiske brandøvelser (og naturligvis fortsat mulighed for at træne førstehjælp).

Det viste sig imidlertid noget vanskeligere end først antaget og trods det, at det ændrede set up – sammen med LPO DSB's store ønske om større fokus på læring, fremfor test – blev indskrevet i den nye efteruddannelse, lod en tilfredsstillende løsning vente på sig. I det tidlige efterår meddelte ledelsen så, at tiden var så fremskreden, at de var nødt til at udskyde implementeringen af den nye EVAK uddannelse og forlænge den eksisterende aftale med Brandskolen i Korsør, så den også ville være gældende for første halvår af 2018. For LPO DSB har det hele vejen igennem været det vigtigste, at vi fik en bedre EVAK uddannelse med gode ydre rammer og fokus på læring, så set i det lys var det ikke afgørende, om det blev udskudt i 6 md.

Desværre tyder meget på, at den lange lidelseshistorie ikke stopper her. Den nye ledelse i Operatøruddannelser mener nemlig nu, at vi slet ikke kan flytte uddannelsen fra Brandskolen i Korsør, da anvendelsen af dette kursussted er et krav fra Transporterhvervets Uddannelser (TUR). Samtidig fremføres det, at EVAK uddannelser andre steder end i Korsør ikke er AMU berettiget. Ud over at det kræver en nærmere forklaring i forhold til grundlaget for den mangeårige anvendelse af Brandskolen i Randers, er der faktisk i den økonomiske kalkule udarbejdet i forbindelse med Robust DSB, taget højde for et eventuelt bortfald af AMU, såfremt EVAK kurserne flyttes til interne lokationer i DSB.

EUM5 sættes i søen fra årsskiftet med efteruddannelse i sikkerhed og materiel (EUS) det ene år, praktisk efteruddannelse på litra (EUP) det næste år og EVAK det tredje år, således alle 3 elementer indgår i en 3-års cyklus styret af forfaldstidspunktet for EUS. Hvis det skal blive en succes, både i praktisk udførsel og i lokomotivpersonalets hoveder, kræver det et uddannelsesmæssigt løft. Det skal nok komme. Ikke så meget omkring EUS, det modul er stort set uændret, men mere i forhold til EUP, uagtet der formentlig vil være nogle begyndervanskeligheder.

Omkring EVAK er status, at LPO DSB kæmper videre for at sikre en ordentlig EVAK uddannelse. Udgangspunktet er naturligvis fortsat det, der allerede er aftalt. Vi forventer fortsat, at der findes en brugbar løsning fra 2. halvår 2018, ligesom vi forventer, at der i den tid, der måtte være tilbage i Korsør, vil være et markant skifte i den praktiske tunnelundervisning, så fokus alene bliver på læring, ikke på test.

Vold og trusler mod DSB ansatte – også lokomotivførerne

Af:
Hans Schøn Merstrand,
LPO DSB daglig ledelse

Toget var lige ankommet til stationen, og netop som lokomotivføreren var ved at gøre klar til afgang igen med hans enmandsbetjente togsæt, banker det på førerrumsdøren ud mod passagerafdelingen. Da lokomotivføreren åbnede, stod der en passager, som søgte hjælp. Nede i toget var der en person som truede andre passagerer, og samtidig var i gang med at øve hærværk mod toget. Lokomotivføreren kaldte Fjernstyringscentralen (FC) og gjorde opmærksom på, at han – da han var eneste DSB ansatte ombord – ville gå ned til den urolige passager. Det blev aftalt, at FC skulle kontakte politiet.

Da lokomotivføreren kom ned til den aggressive passager, sprang han pludselig på lokomotivføreren. Lokomotivføreren forsvarede sig ihærdig, men endte med at være ved at blive kvalt, da voldsmanden hev i hans slips for at strangulere ham. Heldigvis greb nogle af passagerne ind og hjalp. Lokomotivføreren kom hurtig på benene, fik fat i voldsmanden og holdt fast i ham med et "føregreb" indtil politiet kom.

Nogle måneder senere blev der afholdt retsmøde, hvor voldsmanden fra toget var anklaget for "vold mod offentlig ansatte". Lokomotivføreren var naturligvis – sammen med flere andre – indkaldt som vidne. Det kom frem, at DSB ikke havde rejst krav om erstatning for bl.a. adskillige knuste vinduer, som voldsmanden havde ødelagt i toget under episoden. Det overraskede vores kollega og måske krænkede det også hans restfølelse en del, ikke mindst fordi han kunne konstatere, at kommunen, som havde udbetalt sygedagpenge til vores kollega, i modsætning til DSB, krævede erstatning for voldsmanden ugerning. Desuden var det LPO DSB, der måtte sørge for, at kollegaen fik anmeldt episoden i henhold til "Voldsoffererstatningsloven", som sikrer, at man kan få en erstatning, hvis man efterfølgende skulle miste sin arbejdsevne.

Ovenstående episode har nogle år på bagen, men den og mange efterfølgende sager omkring vold mod LPO DSB's medlemmer, har gjort, at LPO DSB gennem snart mange år har presset på, for at få DSB til at tage et endnu større ansvar for sine medarbejdere, når de bliver udsat for vold og trusler.

Derfor var det også overordentlig glædeligt, da DSB for knap tre år siden meddelte, at man ville have et system som dækkede alle medarbejdere i DSB, og som samtidig betød, at DSB ville være noget mere aktiv omkring det at støtte medarbejderen, når de blev udsat for vold, herunder en procedure for opfølgning. Derfor blev der via DSB's Arbejdsmiljøråd nedsat en projektarbejdsgruppe, som skulle arbejde med dette i en tre års periode.

Nu er arbejdet i gruppen færdig. Resultatet er måske knap så prangende, som LPO DSB havde håbet (og som DSB havde lagt op til), men heller ikke værre, end det vil være muligt at arbejde videre ude i "DSB virksomhederne", i vores tilfælde i samarbejdsudvalget i Togdrift.

LPO DSB havde gerne set, at håndteringen af støtte til de kollegaer som rammes af vold eller trusler var centralt placeret i DSB. Dette for at sikre den bedst mulige juridiske bistand og vejledning for den voldsramte, f.eks. i forhold til offererstatningsloven / voldsoffererstatningsloven, bistand og vejledning er vigtig, idet det er den enkelte selv, der skal lave en politianmeldelse mod voldsmanden for at være sikker på at få erstatning.

LPO DSB er af den opfattelse, at bl.a. vores ihærdige "pressen på", overfor DSB omkring "vold og trusler" er ved at bære frugt. Hovedsamarbejdsudvalget (HSU) forventes at have godkendt Arbejdsmiljørådets indstilling til håndtering af "vold og trusler" i DSB, når du læser dette. Herefter starter det konkrete arbejde i vores del af virksomheden. LPO DSB forventer at det arbejde fører til, at vi i DSB Togdrift nok skal få sammensat en god og ordentlig politik på området, herunder en brugbar vejledning til lederne og støtte fra centrale funktioner i DSB.

Det Blå Blad forventer på et senere tidspunkt at bringe yderligere omkring, hvordan DSB – og ikke mindst du – bør takle en volds- eller trusselsepisode, hvis du skulle blive udsat for en.

En banearbejder i sporet

Af:
Hans Schøn Merstrand,
LPO DSB Daglig ledelse

En sensommer formiddag kommer lokomotivfører, Kim, kørende mellem Skanderborg og Horsens med sit intercitytog tog på vej mod København. Pludselig ser han en skikkelse i sporet. Kim farebremser og tyfonérer. Tyfonens høje lyd får personen til at se sig over skulderen og springe væk fra sporet. En personpåkørsel undgås i sidste øjeblik.

Det viste sig, at det var en banearbejder i grønt reflekstøj, som arbejdede i sporet uden den vagtmand, der skal sikre ham og hans kolleger. Og Kim? Han blev så chokeret over hændelsen, at han måtte afløses i Fredericia.

Ovenstående er bare en af mange hændelser, hvor en banearbejder er tæt på at blive kørt ned af et forbipasserende tog. Faktisk oplever LPO DSB, at netop de såkaldte "tæt på påkørsler" af banearbejdere de senere år er blevet et stigende problem for lokomotivpersonalet. Indtil de bagvedliggende årsager bliver bedre belyst, kan vi i LPO DSB jo kun gætte på, hvorfor antallet af hændelser er stigende. Et gæt kunne være, at det meget ofte er underentreprenør for Banedanmark, som udfører arbejdet. Ligesom Banedanmarks eget personale, som færdes og arbejder ved og i spor skal, skal dette personale have den nødvendige sikkerhedsmæssige uddannelse for at måtte udføre arbejdet. Men har de det? I hvert fald er der noget, der tyder på, at der kunne være en sammenhæng mellem mængden af underentreprenør arbejde og antallet af hændelser.

Omvendt. Hvis både uddannelse og arbejdsforhold er på plads, hvad er det så der gør, at der opleves en stigning i antallet af "tæt på påkørsler" af banearbejdere?

Uanset den bagvedliggende årsag vil LPO DSB vil forsøge at sætte disse "tæt på påkørsler" på den fremtidige dagsorden. De sidste par år har vi haft et rigtig godt samarbejde med Drift Fjern & Regionaltog via vores fælles såkaldte Påkørselsudvalg, hvor vi mødes efter behov. Det er bl.a. på baggrund af arbejdet i dette udvalg, at DSB, via DSB Sikkerhed, har været i dialog med Banedanmark omkring vores oplevelser med "tæt på påkørsler" af banearbejdere, noget som faktisk kom bag på Banedanmark, idet de – underligt nok – havde væsentligt færre registreringer end DSB.

På det seneste møde i Påkørselsudvalget blev der lavet en fælles plan, så både Drift F&R og LPO DSB – via vores forskellige kontakter – påvirker der, hvor det er muligt. LPO DSB vil på den baggrund forsøge at sætte emnet på dagsordenen i både Dansk Jernbaneforbund og andre steder, hvor det er muligt, og hvor det giver mening.

Da der næppe er en snuptagsløsning lige om hjørnet, vil jeg slutte af med at opfordre alle, der er så uheldig at opleve en "tæt på påkørsel" af banearbejdere, til at indmelde dette.

Eskildstrup Station

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalgruppe Nykøbing F's studietur til Krakow

Af:
Svend Erik "Sveske" Rasmussen

Efter et års pause med studieture i Nykøbing F lykkedes det endelig i år, og forventningerne var store for de 10 deltagerere, der d. 19 september stod klar på banegården i Nykøbing F. Undervejs nordpå sprang Gruppeleder, Jørgen Panton, på i Næstved. Det er usædvanligt vi starter en studietur med at køre nordpå, men i modsætning til tidligere studieture, hvor vi har kørt til bestemmelsesstedet med tog, skulle det i år foregå med fly, en 4 dages tur til Krakow.

Men lad os først få placeret Krakow på verdenskortet. Krakow ligger i det sydlige Polen, ikke langt fra grænsen til Tjekkiet. Byen har ca. 800.000 indbyggere og er en gammel historisk middelalderby med mange særdeles velbevarede seværdigheder. Det historiske centrum er optaget på Unescos liste over verdensarv, og var i år 2000 tillige europæisk kulturhovedstad. Så der var store forventninger til Krakow og de næste 4 dage.

Vel ankommet til Kastrup fik vi tjekket ind uden de helt store problemer, én måtte dog til stor moro for de ventende, igennem detektor anlægget 3 gange. Transportselskabet, der skulle fragte os til Krakow, var AIR BERLIN med skift i Berlin. Da afgangstidspunktet nærmede sig var flyet end ikke ankommet. Vi havde ikke hørt, det var gået konkurs for nylig, så vi var nogenlunde rolige. Med en god times forsinkelse ankom vores røde flyver, og det gik forbavsende hurtigt med at få klargjort flyet til afgang. Efter knapt en times flyvning, ankom vi til Berlin, og efter yderligere lidt forsinkelse, fik vi endelig lov at gå ombord i vores DASH 8. En times flyvning senere ankom vi til Krakow. Klokken var ca. 20 og vi var i alt blevet 1 t og 15 min forsinket. Her vil jeg lige indskyde en bemærkning angående rejsedeltagernes manglende påvirkning af alkoholiske drikke ved ankomsten til Krakow. I modsætning til de mange gange, hvor vi har rejst med tog og undervejs forsynet os vel rigeligt, og hvor der ved ankomst har været en noget løftet stemning, var det noget anderledes med denne flyvning. Man må ikke bringe noget med ombord. Flyvetiden var så kort, at serveringen var meget begrænset. Men pyt, vi indhentede det forsømte senere. Vi havde pludselig meget travlt, for der var bestilt bord til kl. 20.30. Så hurtigt afsted med taxa til vores overnatningssted, små ny restaurerede lejligheder med reception i kælderen. Bordbestilling på en nærliggende restaurant var klaret hjemme fra, så det blev til et par timers hygge, hvor vi fik indhentet dagens manglende sociale samvær, både med hensyn til mad og drikkelse.

Foto: Brian Mattsson

2. dagen. Overnatning var inklusiv morgenmad, og vi havde studset lidt over, hvordan det blev klaret, da der ikke var tilknyttet restaurant til hotellet, ej heller et samlingssted. Men ved 7-tiden blev der banket på døren, og så blev der sagt et eller andet på polsk, der nok betød noget i retning af " Godmorgen, morgenmad". Derefter fik vi overrakt to bakker med morgenmad. Kaffen skulle vi selv tilberede.

Vi havde en lang dags program foran os. Først en frisk gåtur ind mod Krakow centrum for at se nærmere på de mange seværdigheder og om eftermiddagen en guidet tur til Auschwitz. Første stop var det kongelige Wavel slot, et meget stort borgkompleks, hvor man sikkert kunne få det meste af dagen til gå med at se på udstillinger, museer, boder og ikke mindst Krakows store domkirke. Vi valgte at se Domkirken. Her ligger bl.a de polske konger begravet, og man kan ikke andet end blive imponeret over al den pomp og pragt, godt overvåget af de mange kustoder. Her var også mulighed for at komme i enerum, hvis man havde lidt på samvittigheden. Efter alle havde fået syndsforladelse – uden problemer – forlod vi Domkirken, da det efterhånden var blevet tid til formiddagskaffe. Videre ud i det regnfyldte Krakow i retning mod centrum og flere seværdigheder. Vejret gjorde at lysten til at se og nærstudere flere udendørs attraktioner blev droppet, men heldigvis stod mange og falbød til indendørs besøg. Det kunne vi ikke modstå, og deres lokale øl og mad er fortrinligt.

Om eftermiddagen skulle vi på en guidet tur til koncentrationslejrene Auschwitz og Birkenau, som ligger ca. 60 km vest for

Krakow. Alle kender til Auschwitz og hele den grufulde historie omkring koncentrationslejrene. Men når man først er der og går igennem indgangspartiet med de velkendte ord " Arbeit mach frei " (i hvert fald velkendte for lokomotivførere i Nykøbing F), ja så kommer der følelser med i det. Man bliver revet med i den virkelige historie, synliggjort af en meget engageret og til tider bevæget guide. Man ser de mange genstande, der er frarøvet fangerne. Bunker af afklippet hår, henrettelsesstederne, massevis af brugte cyankalium dåser. Man bliver i den grad påvirket, hvilket også tydeligt kunne mærkes på de mange besøgende. Efter rundvisningen i Auschwitz 1, kørte vi ud til Birkenau (Auschwitz 2). Den blev taget i brug i 1942, og blev nazisternes største og mest effektive udryddelseslejr. Det var her doktor Mengele udførte sine grusomme menneskelige eksperimenter. Selvom det meste af lejren blev brændt, da Nazityskland kapitulerede, står mange af barakkerne endnu.

Foto: Brian Mattsson

Tilbage i Krakow, noget forsinket, havde vi på anbefaling bestilt bord på en gourmet restaurant. Hverken mad, drikkelse eller prisen skuffede, så efter nogle timer, godt mætte af det herlige måltid og især dagens indtryk, slentrede vi godt trætte tilbage til lejlighederne.

3. dagen startede med guidet tur til saltminen Wieliczka 30 min. kørsel fra Krakow. Også den er optaget på Unescos liste over verdens kulturarv. Minen består af et spin af gange på ca. 242 km. Vi skulle dog blot gå ca. 3 km med en slut dybde på 135 m. Den meget venlige guide førte os igennem gange, kamre og store sale med søer. Der var lys og lyd og oplevelser som viste, hvordan man havde sprængt sig frem til det, i fordums tider, så kostbare salt. Mest imponerende var verdens største underjordiske katedral Skt. King Kapel, hvor alt var udført i salt. Lysekroner, bænke, figurer og alteret. Ikke så underligt det havde taget mere end 30 år at lave.

Eftermiddagen var til fri afbenyttelse i Krakow. Det gav mulighed for at se de udendørs seværdigheder, vi ikke nåede på 2. dagen, men da det stadig regnede voldsomt, foretrak vi til de muntre indendørs seværdigheder, Et par stykker havde fået til opgave at finde en restaurant og reserve bord til aftensmåltidet. Det klarede de fint. Dejlig mad med lokal underholdningsmusik. Aftenstemningen i Krakow kan være ret intens med de mange beværtninger, godt besøgt af de mange turister.

4. dagen. Allerede lidt over 8 skulle vi med bus til lufthavnen. Igen var vores røde flyver noget forsinket, men skiftet i Berlin gik nogenlunde, så ved ankomst i Kastrup var vi blot 35 min. forsinket. Da vi kun havde håndbagage med, var alle hurtigt fremme ved toget mod Hovedbanegården – troede vi – for da vi kiggede ud af vinduet mod den modsatte perron, så vi, at vores gruppeleder for forvirret rundt dér. Ingen havde hørt han ville over Sverige hjem til Næstved. Nå, men vi vinkede til Panton og kørte mod København. Her nåede vi EC 32 og lige inden dørene smækkede, nåede Panton lige præcis at komme med.

Vel ankommet til Nykøbing F fik vi sagt pænt farvel til hinanden. Alle var enige om, at det havde været 4 fantastiske dage i Krakow, hvor både oplevelser og socialt samvær gik op i en højere enhed. En stor tak til Brian og Bo for et godt tilrettelagt program. Desværre er det nok min sidste studietur som deltager, men efter have arrangeret et utal ture, var det skønt for en gangs skyld at kunne sætte sig bagerst i bussen og kigge ud af vinduet. Med tanke på oplevelserne i Krakow er jeg ikke nervøs for hverken kvalitet eller indhold i fremtidige ture og sociale arrangementer. Husk derfor gutter. Støt op om disse arrangementer og få en god oplevelse med kollegaerne.

Foto: Brian Mattsson

Farvel til markering af perroner, herunder afstandsmarkering

Af:
Peter Kanstrup,
LPO repræsentant i OSU
Sikkerhedsudvalget

Det er oplyst overfor LPO DSB, at der – når ellers implementeringen af Signalprogrammet engang er så vidt – ikke længere vil være markering af hverken afstande til holdesteder uden hovedsignal (trinbrætter) eller markeringer af perroner, idet disse markeringer ikke er en del af ERTMS, og dermed heller ikke indgår i det fremtidige sikkerhedsreglement, Banedanmarks OR – Operationelle Regler.

LPO DSB har via DSB Sikkerhed spurgt ind til baggrunden for den manglende markering og muligheden for at sikre en eller anden form for markering. DSB Sikkerhed, Driftsregler deler vores bekymring og prøver da også at skubbe på overfor Banedanmark for at sikre, at sagen løftes overfor Signalprogrammet (i Banedanmark). Status er i skrivende stund ukendt og løsningsmodellerne blafrer i vinden.

Baseret på Banedanmarks ageren i andre sager med relation til Signalprogrammet er der ikke grund til megen optimisme. Som vanligt er forståelsen for lokomotivførernes bekymring yderst begrænset. LPO DSB finder dette alarmerende. Hvem er de mennesker, der ikke kan rationere sig frem til, at der jo nok er en grund til, at mærkerne "holdested uden hovedsignal følger" (timeglasset) og "perron begynder" allerede eksisterer i det nuværende sikkerhedsreglement? Og hvad gør at tankerækken fører frem til, at disse markeringer ikke skal bruges fremadrettet? Skal lokomotivføreren ikke længere orientere sig i tåget og usigtbart vejr? Eller er der måske nogen der i ramme alvor forestiller sig, at alle holdesteder uden hovedsignal (trinbrætter) – inkl. de ubetydelige af slagsen, f.eks. Nørreport og Valby – bliver nedlagt ved overgangen til ERTMS?

Nej vel. Snarere tværtimod. Problemstillingen øges, idet stationen som begreb bortfalder ved overgangen til ERTMS. Dermed bortfalder ikke bare stationernes indkørselssignaler, det gør markeringen af stationsgrænsen også.

Hvad skal så advisere lokomotivføreren om afstanden til perron? ETCS skærmen i førerrummet? Nej, i hvert fald ikke i den påtænkte udformning. Nå, men så Greenspeed da? Tja, næppe. Dels er det jo udelukkende et DSB værktøj, dels er det ikke monteret i alle DSB tog, ligesom der heller ikke er krav herom fremadrettet. Det kan selvfølgelig ændres. Så måske kan Greenspeed engang i fremtiden løse opgaven, men altså kun internt i DSB og ikke uden en række ændringer / tilpasninger, nå ja, og ret bekostelig indbygning i litra MG.

En løsning skal findes – snarest. Uden en tilfredsstillende løsning øges risikoen for at overse – og dermed passere – planlagte standsningssteder markant. Selv om det næppe heller i fremtiden vil være en alvorlig sikkerhedsmæssig hændelse, vil det være stærkt uhensigtsmæssigt for afviklingen af togdriften, både i al almindelighed og fordi tilbagerykning er en noget kompliceret procedure i den fremtidige OR. Nå ja, ikke at forglemme, så vil det naturligvis også være til stor gene for de passagerer, som enten ikke kommer med, eller ikke kommer af.

Og så til LPO DSB's største bekymring. Skulle den eksisterende tilgang til sagsbehandling i DSB Sikkerheds undersøgelsesafdeling og sanktionshelvedet i DSB HR til den tid være uændret, vil manglende perronmarkering givetvis føre til et stigende antal sager, med et stigende antal påtaler, advarsler og det der er værre, til følge. Men det kan selvfølgelig også være at tyranniet til den tid er aftaget og en lærende organisation er vokset frem på nul-fejl kulturens grav – håbet skal ingen tage fra mig…

Signalprogrammet på Storm P'sk

Spørgsmål:
Du Perikles, hvad er egentlig Virkeligheden?

Svar:
Det er vel der, hvor selv ministre ikke aner, hvad de skal sige!

LPO DSB Jubilæumsliste 2018

50 års jubilæum

31. januar

Johnny Erik Petersen, LPO København

40 års jubilæum

16. januar

Per Sandager, LPO København

1. februar

Karsten Fricke Urth, LPO Helsingør

20. februar

Lars Erik Andersen, LPO Struer

1. april

Kim Andersen, LPO Helsingør

17. maj

Henrik Ejlersen, LPO Fredericia

18. maj

Jes Jørn Jensen, LPO Aalborg

1. juni

John Armstrong, LPO Aarhus

1. september

Torben Edmund Kristiansen,
LPO Aarhus

14. juli

Bertil Nilsson, LPO København

1. december

Finn Frandsen, LPO Aarhus

25 års Jubilæum

18. januar

Alice Engstrøm Ehlers, LPO Tinglev
Søren Michael Andersen, LPO Aarhus
Per Bjarne Friis, LPO Esbjerg
Dorthe Friis Enevoldsen, LPO Aarhus
John Sten Nielsen, LPO Aarhus
Hans Nielsen, LPO Aarhus

1. februar

Per Holstein Magnussen, LPO Aalborg

3. marts

Kent Sandholdt Vestesen, LPO Aarhus

18. marts

Lotte Sandlykke, LPO Lki-gruppen

1. maj

Ingolfur Madsen, LPO Odense

1. september

Carsten Hedemann Mortensen,
LPO Aalborg

Opslagstavlen

Lokalgruppegeneralforsamlinger 2018

Aarhus

LPO DSB lokalgruppe Aarhus afholder ordinær generalforsamling torsdag den. 18. januar 2018 klokken 13.00 i lokalerne ved siden af Motionscenter Aarhus, Ny Banegårdsgade 42, 8000 Aarhus C.
Efter generalforsamlingen, vil der være spisning, som er planlagt til kl. 18:00
Til spisning, husk tilmelding på stuen, eller på telefon 24687829.
Pensionister er meget velkommen.

Aalborg

LPO-DSB lokalgruppe Aalborg afholder ordinær generalforsamling onsdag d. 17. januar 2018 kl. 13 i Håndværkernes Hus, Kattesundet, Aalborg.
Pensionister er velkomne til den efterfølgende spisning kl. 19 i Duus Vinkælder. Pensionister bedes tilmelde sig til spisning hos lokalgruppens kasserer Thomas K. Hansen på tlf. nr. 24 68 54 79

Helsingør

LPO-DSB lokalgruppe Helsingør afholder ordinær generalforsamling. tirsdag d. 06-02-2018 kl. 14:00 i Helsingørs kongelig privilegerede Skydeselskabs Selskabslokaler
Stengade 46, 3000 Helsingør.
Dagsorden iflg. vedtægter.
Der vil være spisning efter generalforsamlingen ca. kl. 18:00
Tilmelding til spisning vil foregå via ophængt liste på depotet eller mail: hamba@dsb.dk

Fredericia

LPO DSB Fredericia afholder i henhold til vedtægterne ordinær generalforsamling tirsdag den 16. januar 2018 kl. 13:00.
Vi holder vores generalforsamling samme sted som sidst, nemlig i mødelokalerne hos 3F, Venusvej 32, 7000 Fredericia.
Dagsorden for generalforsamlingen vil blive hængt op lokalt, ligesom der vil blive hængt en tilmeldingsliste op. LPO vil til generalforsamlingen være vært for lidt godt til ganen, derfor er tilmelding til spisning efterfølgende nødvendig.
Pensionister er meget velkomne til at deltage i den efterfølgende spisning og bedes tilmelde sig til maryha@dsb.dk

Kalundborg

LPO DSB Lokalgruppe Kalundborg afholder ordinær generalforsamling den 31. januar 2018 på restaurant "Den tykke kok" (på Kalundborg station) fra kl. 14.00 til kl. ca. 17.30.
Efter generalforsamlingen vil der være spisning kl. 18.00, hvor også pensionerede medlemmer er meget velkomne til at deltage.
Indkaldelse med dagsorden og tilmeldingsliste til spisning vil blive offentliggjort på tjenestestedet, samt på mail til de lokale medlemmer, senest midt i december.
Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være bestyrelsen i hænde senest onsdag d. 17. januar kl. 12.00.
Tilmelding til spisningen er nødvendig, og kan ske enten ved at skrive sig på listen ophængt på LPO´s tavle i opholdsstuen, eller ved henvendelse til kasserer, Lars, på tlf. 24687581. Tilmelding skal ske senest d. 24. januar.

Esbjerg

LPO DSB Lokalgruppe Esbjerg afholder ordinær generalforsamling tirsdag den 23. januar 2018 kl. 14:00 på Café Salskov på Esbjerg Banegård
Dagsorden ifølge gruppens vedtægter.
Forslag vedrørende vedtægter skal være bestyrelsen i hænde senest søndag den 10. december 2017. Øvrige forslag skal være bestyrelsen i hænde senest tirsdag den 9. januar 2018.
Efter generalforsamlingen er der fælles spisning.
Lokomotivfører pensionister er vanen tro meget velkomne til at deltage, også i den efterfølgende spisning.
Tilmeldingsliste vedrørende spisning bliver fremlagt i briefingrummet, Jernbanegade 37 i Esbjerg. Sidste tilmelding til fællesspisningen er tirsdag den 16. januar 2018.
Menuen bliver Stegt flæsk med persillesovs.
OBS! Alt materiale i forbindelse med generalforsamlingen, dagsorden, vedtægter osv. vil blive udsendt på jeres DSB mail.

Opslagstavlen

Lokalgruppegeneralforsamlinger 2018

Korsør

LPO DSB, Lokalgruppe Korsør
Afholder generalforsamling onsdag den 7. februar 2018.
Tid og sted følger.
Pensionister er velkomne
Tilmelding til formanden (Dan) på 2468 7995

Nykøbing F.

Lokalgruppen Nykøbing Falster inviterer til generalforsamling
Lørdag den 27. januar 2018 i Nykøbing Falster Hallens Gamle Restaurant
Der bydes på morgenmad kl. 9:30. Selve generalforsamlingen starter kl. 10:00
Der bydes på drikkevarer under generalforsamlingen. Slutteligt bydes der efter generalforsamlingen på frokost.

Tilmelding af pensionister senest d. 12. januar 2018 til:
Jakob Elikofer
Næstformand
2468 3259

København

Lokalgruppe København afholder ordinær generalforsamling
Torsdag den 25. januar 2018 kl. 15.00 i Valby Kulturhus (indgang fra Toftegård pl.)
Tilmelding til spisning efter generalforsamlingen via liste på depotet eller på mail ebdro@dsb.dk
Forslag til vedtægtsændringer skal være bestyrelsen i hænde senest den 1. januar 2018
Øvrige forslag skal være bestyrelsen i hænde senest den 15. januar 2018, klokken 08.00

Næstved

LPO-DSB Lokalgruppen Næstved afholder ordinær generalforsamling fredag den 26. januar 2018 kl. 14.00 i Metalhuset på Åderupvej 12 i Næstved.
Dagsorden ifølge vedtægterne.
Tilmeldingsliste til spisningen bagefter, ophænges på tavlen ved siden af kontoret.

LKI gruppen

LPO DSB Lki Gruppen afholder ordinær generalforsamling mandag d. 22. januar 2018 kl. 15.45 på Hotel Plaza, Østre Stationsvej 24, 5000 Odense.
Dagsorden ifølge vedtægterne.
Forslag der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være lokalgruppeformanden i hænde senest 3 uger før generalforsamlingen.
Efter generalforsamlingen vil der traditionen tro blive afholdt fælles spisning, tilmelding er derfor nødvendig, senest mandag d. 15. januar 2018 på mail: evo@dsb.dk

Odense

LPO DSB, lokalgruppe Odense afholder ordinær generalforsamling onsdag d. 24. januar 2018 kl. 13.30 i Hjallese Forsamlingshus, Hjallesegade 31, Odense S.

Pensionister er meget velkomne (tilmelding på tlf.: 24 68 73 27)

Dagsorden og tilmeldingsliste til spisning ophænges på tjenestestedet senest d. 22. december 2017.

Tinglev

LPO DSB, lokalgruppe Tinglev afholder ordinær generalforsamling
Torsdag den 1. februar 2018 kl. 13.00 i Tinglevhus.

Struer

LPO - DSB Lokalgruppe Struer afholder ordinær generalforsamling
Fredag den 19. januar 2018, kl. 13.30.
Vest Bowl, Bredgade 60 7600 Struer
Dagsorden ifølge vedtægterne.
Med efterfølgende spisning kl. 18.
Pensionister er velkomne, tilmelding på 2468 7604 eller 2468 7661
Tilmeldingslisten til spisning ophænges på tjenestestedet.

Lokalnyt

Af:

Lars Rolving Jensen

Aalborg

Først en gentagelse af hovedpunkterne fra sidste indlæg, som ikke nåede frem og som siden hen er pist forsvundet.

Det går fremragende i Nordjylland. Det er blevet SÅ meget bedre, f. eks. medfører fjernstyringsnedbrud i Hjørring, at tog fra Nordjyske Jernbane (NJ) også kun kan køre 40 km/t, ligesom sporarbejder under NJ sørme også medfører togbus. Til gengæld er togene efter sigende blevet væsentlig mere ukomfortable end under DSB – og koldere…

Vi har afviklet det lokale gokartmesterskab under forhold som snarere handlede om vores færdigheder som førere af vandscootere, men som gav sejr til Kenneth Gunvald.

Lokalgruppen har haft besøg af vores norske kolleger fra Stavanger. De står overfor, at NSB vil privatisere dele af deres strækninger og var vældigt interesserede i at høre vores erfaringer desangående. Det var et godt møde, hvor vi kom vidt omkring faldgruber og usandheder i argumentationen for udlicitering, samt andre væsentlige forhold.

Og hvad er der så sket siden sidst. Jo, vi har haft en 14 dages tid, hvor der gik ledere rundt på perronen og kiggede signaler, færdigmeldeblink og lignende. Det havde den konsekvens, at vi næsten altid havde signal til tiden, men måske kom alle ikke med, fordi dørene lukkede i god tid. Fænomenet er drevet over igen – i hvert fald i vores pastorat. Signalgivningen er tilbage på det normale og alle folk kommer med toget igen. Fænomenet handlede om at køre til tiden, på sekundet faktisk, og blev lanceret liiiiige i rette tid til løvfaldperioden. Så vi kom nok afsted til nogenlunde tid, for så ved anden station at være 5 min. bagefter. Den dybere mening fortaber sig lidt i tågerne, eller løvfaldet, men handlede faktisk om rettidighed.

Der har været møde i den lokale præcisionsgruppe, og der blev efterlyst emner, som man ønskede behandlet ved mødet. Lokalgruppen bad om, at den meddelelse i GreenSpeed skærmen, som dukker op ved kørsel mod Aarhus fra nord, citat: ”Ankom tidligst muligt på alle stationer mellem Brabrand og Aarhus H, da der kan være restriktiv signalgivning”, blev fjernet. Til de af bladets læsere, som ikke kender strækningen, kan jeg fortælle, at der ikke er nogen stationer mellem Brabrand og Aarhus H, kun et enkelt AM-signal. Ligeledes er der ALTID restriktiv signalgivning på I-signalet til Aarhus H. Det kan simpelthen ikke vise ”kør med høj hastighed”, eller ”kør igennem” da Aarhus H er en såkaldt sæk-banegård. Svaret tilbage fra præcisionsgruppen var, at man ikke ville fjerne meddelelsen, da man mente, at den havde vist sig at have effekt. Togene var rettidige i Århus.

Regnbue over Roskilde Station

Foto: Ebbe L.L. Drögemüller

Her i efteråret kunne man i fagbladet Ingeniøren læse, at de var kommet i besiddelse af 83 indberetninger om forringet bremseevne på litra MF. Nogen ville måske undre sig over, at

Lokalnyt

der var så mange indberetninger og mene, at en 10-15 stykker ville være nok til, at alle var klar over, at her var en potentielt farlig situation. Specielt når et af de væsentligste regelværker netop forsyner brugeren med en paragraf, som giver lov til at håndtere problemet. Her tænkes naturligvis på SR §3 stk. 9.1.1, pind 2, som omhandler bremseforhold. Nogen kunne måske få den tanke, at der åbenbart er mere fokus på rettidighed end sikkerhed.

Og her var rettidigheden så igen, for 3. gang i dette indlæg. Lad os slå én ting fast, der er IKKE nogen lokomotivfører, der møder på arbejde og har taget den beslutning, at "i dag vil jeg forsinke mit tog mindst 3. minutter". Vi vil hjertens gerne køre rettidige tog. Det er vigtigt for DSB, og det øger også vores stolthed som lokomotivfører over dagens gerning. Men det kræver altså den fornødne køretid. I historien om meddelelsen i GreenSpeed er det jo ikke meddelelsen, der har nogen effekt, men derimod køretiden fra Randers, henholdsvis Hadsten (lyn henholdsvis IC). Man kan sætte lige så mange meddelelser op i GreenSpeed man lyster, hvis ikke køretiden er til det, har det ingen effekt overhovedet. I eksemplet om afgang til tiden, handler det også om køretid. I en perfekt verden, med perfekt infrastruktur, med perfekt materiel, med perfekte rejsende ville det da nok kunne være morsomt at prøve at køre på sekundet, men det er jo ikke det der tæller for de rejsende. Det gør derimod ankomsttidspunktet. Har vi lovet at være i Aalborg kl. 18:07 er det væsentlig for de rejsende, at vi også er der kl. 18:07. Og muligheden for at overholde det og tilfredsstille kundens ønske, stiger bare væsentligt, jo mere køretid man har at bruge af. Ligeledes med de varme MF bremser. Bedre køretid er lig med lavere hastighed, er lig med knap så varme bremser. Så ved jeg godt at regnearksdrengene kommer farende og siger, at hvis et tog med 100 rejsende har 3 min. øget køretid koster det 100 gange 3 min., altså 300 min. Det er som bekendt lig med 5 timer og disse 5 timer koster samfundet så og så meget. Men efter min mening er der en fundamental fejl i det regnestykke. De 300 min. er aldrig samlet i én pose, som man kan give til en eller anden. Derimod er der 100 mennesker, som har investeret 3 ekstra minutter i at få en roligere togtur, materiellet er blevet slidt knap så meget, føreren har siddet noget roligere på stolen og frem for alt … toget ankom til tiden. Og så kan vi spørge regnearksdrengene om, hvad besparelsen løber op i på materiellet, infrastrukturen, brændstoffet, bremserne, togpersonalet og lokomotivførerens ryg. Jeg tænker, at den ligger lidt over værdien af de omtalte 3 min.

Det var tankerne for denne gang. Lokalgruppen ønsker alle en fredfyldt jul og et godt nytår

Af:

Jens Christian Øvli Røjgaard

Aarhus

Medarbejdermøde 15. november 2017

15. november var det planlagt, at der skulle afholdes medarbejdermøde i Aarhus, hvor medarbejderne kunne møde chefgruppen for det kørende personale i Togdrift. To møder var planlagt – for- & eftermiddag. Desværre havde man indlagt en grænse på 30 personer pr. møde, som var afgørende for, hvor få man ville mødes med. Der kom, som lokalgruppen er underrettet, i alt 35 tilmeldinger til de to møder tilsammen og hele arrangementet blev således aflyst. Det finder vi, i lokalgruppen, meget beklageligt. Hvis 30 deltagere udgør en eller anden "smertegrænse" kunne man have forsøgt at samle de 35 tilmeldte til ét mødetidspunkt. Det blev ikke forsøgt. Man kunne også have valgt at se stort på antallet af deltagere og ganske enkelt have holdt møde med dem, der havde tilmeldt sig. Det blev fravalgt. Det er meget skuffende, at chefgruppen fravælger at mødes med medarbejderne under de givne omstændigheder. Også set i lyset af resultaterne i den seneste MTA tænker vi, at det havde været en oplagt mulighed for et forbedret resultat at stille op til møde uanset, hvor mange deltagere, der ville være. Det ser vi åbenbart meget forskelligt på chefgruppen og lokalgruppen imellem – vi håber, det bliver bedre i fremtiden.

Lokalnyt

Studietur 21.-25. maj 2018

Oplysningsudvalget meddeler, at der er planlagt studietur i 2018 i dagene 21.-25. maj. Turen går til Prag, og der er mulighed for tilmelding på opholdsstuen i Aarhus. Der er 25 pladser på turen. Aktive lokomotivførere går forud ved tilmelding, men pensionerede lokomotivførere kan tilmelde sig, såfremt pladserne ikke besættes af aktive. Tilmeldingen løber i december måned og er herefter bindende. Nærmere information er udsendt fra lokalgruppen pr. mail.

Esbjerg Station ved aftentide

Foto: Thomas Knudsen

Oliekanden

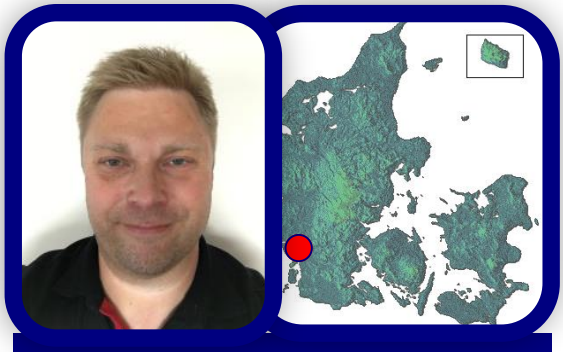
Oliekanden har afholdt det traditionsrige Ålegilde med et flot resultat. I alt ca. 7.500,- kr. blev indsamlet til støtte for Oliekandens formål. Alle, der deltog, ser frem til næste gang, og man kan kun opfordre alle andre til også at deltage. I forbindelse med opfyldelsen af Oliekandens formål opfordres alle ved depotet til at komme med forslag til anvendelsen af Oliekandens midler.

Bestyrelsesmøder i lokalgruppen

Som noget nyt har vi i lokalgruppebestyrelsen vedtaget, at der fremover udsendes referater fra møderne pr. mail til vore medlemmer. Hidtil har referater ikke været udsendt, men en efterspørgsel fra medlemmerne om en mere direkte indsigt i lokalgruppebestyrelsens arbejde ønsker vi naturligvis at efterkomme; hvilket bl.a. sker på denne måde.

Jul & Nytår

Fra lokalgruppen i Aarhus vil vi gerne ønske alle vore medlemmer en god jul og et godt nytår. Sædvanen tro vil LPO DSB Aarhus være vært ved en lille anretning jule- & nytårsaften til de medarbejdere, der er på arbejde i aftentimerne. Nærmere følger ved opslag på opholdsstuen.



Af:

Palle Erbs Sørensen

Esbjerg

Så er der endnu engang lidt nyt fra depotet længst mod vest.

Her i Esbjerg har der været en del undren over vores nye ture. En af tingene har været længden på vores weekendtjenester og ikke mindst antallet af dem. For som alle ved ligger turene jo fremme på alle depoter til frit skue. Skal nok lade være med at komme med eksempler fra de enkelte depoter, men det er tydeligt, at vi her i Esbjerg bærer en meget stor procentdel af de lange tjenester. Når DSB nu påstår, de har problemer i weekenderne, hvorfor er det så ikke mere ligeligt fordelt? Og hvorfor al den snak om skubbeweekender, når der er depoter, der både har sove- og hviledage placeret i weekenderne?

Goddag / farvel festen blev som altid afholdt den første lørdag i oktober. Det blev en "våd", men rigtig god hyggedag og aften. Der var en blanding af lokomotivførere fra både DSB og Arriva, samt pensionerede lokomotivførere fra DSB. En af pensionisterne kunne fortælle, at han havde deltaget hvert år de sidste 27 år, så det er jo klart en tradition, der skal kunne afvikles i mange år endnu. Blandt de deltagende var der en opfordring, specielt til den yngre generation, om at

Lokalnyt

melde sig til og blive en del af denne hyggedag, ellers vil den med tiden dø stille ud, trods førnævnte pensionists ihærdige deltagelse.

Vi har endnu engang sagt farvel til en kollega. Denne gang var det Carsten Raunsbæk, der havde valg at trække sig tilbage fra arbejdsmarkedet og lade sig pensionere pr. 31. oktober.

Der blev afholdt en afskedsreception for Carsten hos Café Salskov, hvor der blev serveret brunch. Der var et flot fremmøde. Carsten ønskes alt godt videre frem.

Kun 9 dage senere blev der igen afholdt en afskedsreception, ligeledes på Café Salskov. Her var det vores altid morgenfriske kollega, Brian Frantz Pedersen, der var hovedperson. Også her var der et flot fremmøde. Brian, som overgik til pensionisternes rækker d. 30. november, ønskes ligeledes alt godt videre frem.

De nyudklækkede pensionister Johnny Petersen og Jørgen Borch takker af efter mange års tro tjeneste

Foto: Ole Bang

I skrivende stund (28. november) har vi endnu en afskedsreception her i Esbjerg. Omstændigheder er dog lidt anderledes, da vores gode kollega Johnny Lyngsø er blev ramt af sygdom. Han har det dog efter omstændigheder godt, men kommer ikke tilbage til arbejdsmarkedet, og 30. november var Johnnys dag hos DSB. Johnny du ønskes alt det bedste videre frem.

Og inden Det Blå Blad når frem til jer læsere, har vi (d. 13. december) holdt endnu en afskedsreception, den sidste i år. Det er vores gode kollega Jes-Peder K Løkke, der har valg at gå på pension ved årets udgang. Afskedsreceptionen holdes på Cafe Salskov og mon ikke der også kommer et flot fremmøde her. Jes, du ønskes alt godt videre frem.

Vores sommerferie valg står lige for døren og vil blive afholdt i uge 50.

Til slut vil vi ønske alle vores kollegaer en rigtig godt jul, samt et godt nytår.

Af:

Martin Kusk Rye

Fredericia

Goddag og farvelfest

Traditionen tro afholdte lokalgruppen den årlige jubilarer og pensionist komsammen i slutningen af oktober. Det var en rigtig hyggelig dag, hvor der blev talt om gamle dage og sjove oplevelser fra DSB.

Personalia

Siden sidst har vi måtte sige farvel til Jørgen Borch og Johnny Petersen. De har begge været så længe i DSB, at de i forbindelse med lokalgruppens besøg på Arbejdermuseet blev spurgt, om de ville være en del af den permanente udstilling. Stor tak for indsatsen og godt otium til begge.

Medlemstur

Medlemsturen i starten af november gik til København. Her startede vi med en rundvisning i Høje Taastrup og DSB's hovedsæde i Telegade, hvor Rolf viste os alt, hvad der var værd at se, dog ikke cykelkælderen. Inden den afsluttende frokost var vi på direktionsgangen – som var tom.

Lokalnyt

Efter middagen tog vi videre ind til København, hvor vi mødtes med repræsentanter fra Dansk Jernbaneforbund til en snak over en kop øl. De kolde øl var tiltræng efter besøget i meget varme Telegade.

Slutteligt gik vi på Arbejdermuseet, hvor middagen stod på gammeldags dansk mad. Stemningen var, som altid, god og der var fin tilslutning til arrangementet. Tak for en hyggelig tur.

Turvalg K18 – *Af: Ole Bang*

Turgruppen har lavet lidt statistik over hvordan turpladserne blev fordelt. Der var 101 som kunne stemme og 98 deltog. Turene lukkede ved følgende ansøger:

Tur 426 – 49

Tur 433 – 58

Tur 423 – 77

Tur 429 – 79

Tur 430 – 87

Tur 421 - 98

Tur 420 – 99

79 lokomotivførere fik deres 1. ønske opfyldt, 9 blev imødekommet på sit 2. ønske, 6 fik 3. ønske opfyldt og 4 måtte nøjes med at få opfyldt deres 4. ønske.

LPO Lokalgruppe Fredericia's Medlemsarrangement i København

Foto: Ole Bang

Af:

Hans-Morten B. Andersen

Helsingør

Grundet stort arbejdspres i vores lokalgruppe bliver indslaget fra Helsingør meget kort denne gang.

Jeg skal som formand være den første til at beklage, at jeg i det sidste nummer af det Blå Blad tog æren for de billeder, som var indsendt fra Helsingør Station, Det var ikke mig, men Pernille Rasmussen, som havde taget alle de fine billeder.

K18 og turvalg

Når I sidder og læser dette blad, er vi kommet i gang med K18. Det er ikke nogen hemmelighed at vi i Helsingør har set frem til K18. Det er her vi skal finde ud af, om vores Pilotprojekt Rammereserve har nogen gang på jord. Der vil undervejs i projektet blive afholdt evalueringsmøder for at se, hvordan det forløber. LPO Helsingør håber, at det bliver succes.

Turene i Helsingør ser i K18 således ud. 6 LKF i morgentur, 6 LKF i aftentur og 12 LKF i blandet tur, Det nye er så, at vi har 4 LKF i morgenrammetur, 8 i aften/nat rammetur og 6 i blandet rammetur. Sidst men ikke mindst er der en traditionel reservetur med 4 LKF.

Lokalnyt

I forbindelse med K18 har vi desværre mistet vores Ystad kørsel, Det var så igen også noget miljøkørsel, der forsvandt fra Helsingør.

Turvalget er afsluttet og det ser lovene ud, selv om vi desværre ikke kunne tilgodese alle. Vi er 45 lokomotivførere på depotet. 33 fik deres første ønske opfyldt. 6 LKF fik deres 2. ønske opfyldt, 4 LKF fik deres 3. og 4. ønske opfyldt, mens de sidste 2 måtte gøre brug af 5. ønske.

Sporarbejde Kystbanen

Efter sporarbejdet i sommers er der stadigvæk en hel del hængepartier på Helsingør station. Gangveje, diverse hegn om pladsen, lysforhold m.m. Vi håber, at disse forhold snart er på plads, da det jo ikke bliver nemmere at færdes på pladsen når først sneen begynder at falde. Arbejdsmiljøgruppen er på sagen.

Risteperroner og lys i Helsingør

Siden sidst er der kommet lys på vores sporskifter i P1, P2 og P3. Det ser ganske fint ud, dog skal den ene lygte lige justeres til det rigtige sporskifte. Når dette er gjort, så er det brugbart.

Risteperroner dukker op alle andre steder i landet bare **ikke** i Helsingør. **De blev lovet opsat tilbage i 2016, men intet er sket.** Det virker meget underligt, når man tænker på, at vi betjener Litra ET som er et af de dårligste tog at komme op i, når der ikke er adgang fra perron.

Vi har til gengæld fået en sporskiftelampe på sporskifte 26, så kan man se, hvad vej sporskiftet står. Dette er jo også meget godt, nu skal man bare have gravet kablerne ned, så de ikke ligger hen over vores gangveje. Og så kunne det måske også være en god ide at sætte disse sporskiftelamper op på resten af sporskifterne på pladsen. Specielt dem vi benytter meget. Men det sker nok ikke.

Sociale arrangementer Helsingør

Den 25. november var der julefrokost på Old Irish pub i Helsingør. 19 kollegaer var mødt frem. Dejligt at se, at både nye og gamle kollegaer møder op til sådanne begivenheder. LPO Helsingør takker festudvalget, som denne gang bestod af Pernille og Marianne.

MSF har også afholdt deres julefrost. Det foregik på Borgerkroen d. 1.december.

Mens disse linjer bliver skrevet er der blevet planlagt to medarbejderarrangementer. Pensioneret lokomotivfører, Stig P Jensen, som har haft sit virke på Helsingør depot i mange år, viser rundt på Fregatten Peder Skram. Bagefter er der stegt flæsk på Rio Bravo.

Den 19. december har vi sommerferievalg og Gløgg dag på Helsingør depot. Dette plejer at være meget hyggeligt.

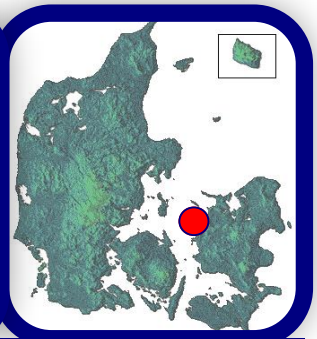
Personale i Helsingør

Når K18 træder i kraft har vi fået 6 nye lokomotivførere til depotet. Eva, Kenn, Lars Bo, Lasse, Christian og Morten. Vi ønsker dem alle velkommen.

Vi må desværre også tage afsked med nogen. Kurt Winther har søgt job som LKF K i København. Henrik Alsted Svendsen indgik i en byttehandel og til sidst har Mads Sjørup helt valgt at forlade DSB til fordel for et job på en erhvervsskole for unge mennesker. Lokalgruppen ønsker alle 3 held og lykke fremover.

Det var ordene fra LPO Helsingør denne gang. I ønskes alle en glædelig jul og et godt nytår

Lokalnyt



Kalundborg

Af:

Maiken Tomlinson

Nu hvor 2017 er ved at gå på hæld, kommer her årets sidste indlæg fra den sjællandske vestkyst.

Turvalg K18

I starten af oktober afholdt vi årets turvalg, som bød på en del omrokeringer. Vi fik lov til at få 2 lokomotivførere mere i tur, idet vi fra K18 kommer til at overtage en del af stationsbetjentenes arbejde på pladsen (mere om dette følger senere). Det betød, at vores aftentur (tur 252) blev udvidet fra 4 til 6 mand. Hermed har vi nu 4 ture med 6 m/k i hver. Morgenturen (tur 251) som de seneste par år kun lige er blevet lukket med den næstyngste LKF på anciennitetslisten, er nu igen blevet mere populær, og blev i år lukket langt tidligere. Det blev besluttet at give rammereserveturen en pause i K18, da det så ud til, at vi ellers ville få en noget presset reservestyrke næste år. Det er set før og skal bestemt helst undgås! Alle de der kom i reserven, hvad enten det skyldtes eget ønske, eller fordi de ikke kunne komme i den ønskede tur, endte med at få den weekendfri, de havde som første ønske.

Det var andet år, vi tog afsted som en turgruppe på 3, for at udarbejde depotets 4 ture, og denne form for gruppe, i stedet for turrepræsentanter for hver enkelt tur, synes at fungere rigtig godt. Det skyldes ikke mindst det faktum, at 2/3 af gruppen er garvede planlæggere, der er gode til at se "den store sammenhæng" i alle turene!

Stationsbetjentene i Kalundborg

Det er besluttet på et højere plan at fjerne stationsbetjentene i Kalundborg. Det betyder, at der fra K18 kun vil være 2 stationsbetjente tilbage her i byen. Og når vi når K19, vil også disse 2 gutter være væk. Derfor bliver det en lokomotivfører opgave at forsyne dobbeltdækkere og udføre en "light" udgave af F0-eftersyn på vognene, hvilket er grunden til, at vi bliver 2 mand mere i tur til næste år. Man er derfor nu i gang med at oplære depotets lokomotivførere i at kunne udføre disse opgaver. LPO Kalundborg synes det er ærgerligt, at vi mister vores stationsbetjente på depotet, og vil gerne takke for mange års godt samarbejde. Vi ønsker de af vores kolleger, der forlader os i december god vind fremover, og håber på fortsat godt samarbejde med de 2 tilbageværende stationsbetjente!

Høje Taastrup Station

Foto: Maiken Tomlinson

Pladsen

For ganske nyligt kom det vores gruppeleder for øre, at Banedanmark havde planer om at ændre Pladsen i Kalundborg – markant – og, at der som følge heraf ville dukke nogle af deres folk op, bl.a. for at bese området. Tirsdag d. 21. november ankom en stor bus fuld af folk, samt adskillige biler til Kalundborg, for at gå Pladsen igennem. Da vi havde hørt lidt om planerne, valgte vi at stille med 3 mand fra depotet: gruppelederen, en togfører med et tidligere liv som stationsbestyrer og undertegnede. Det

Lokalnyt

viste sig nemlig, at der var planer om helt at nedlægge vores sporskifter i østenden af stationen, der har været afspærret i mange år, og som vi i lige så langt tid har ønsket genåbnet for at få en mere fleksibel plads. Oven i det ønskede man også at fjerne et sporskifte, der gør det muligt for os at rangere ud på Pladsen samtidig med, at et tog kan køre ind på eller ud af stationen. Vi gjorde naturligvis Banedanmark opmærksomme på, hvilke konsekvenser disse nedlæggelser ville få for Pladsens anvendelse, og der blev da også lyttet til vores protester. Dog kom det lidt bag på dem, da forslagene har været sendt til høring i DSB, som har sagt god for dem??!! Det var imidlertid rimelig uvist præcis hvem, der har godkendt dette, men helt sikkert er det, at vi i Kalundborg først hørte om planerne få dage før besøget! Nu er håbet så, at man ikke kun har lyttet til os, men at man rent faktisk også tager os alvorligt!!

Julefrokost

For andet år i træk blev vores lokale julefrokost holdt på Knudshoved med overnatning. Igen i år blev det en succes med 21 deltagere – både tog- og lokomotivførere. Der blev afholdt turneringer i dart og billard, spist, drukket, spillet pakkeleg, festet, danset og generelt bare hygget helt igennem! Endnu en gang tak til Claus for et super godt arrangement!

Datoer i nærmeste fremtid

- 18. januar: Sommerferievalg
- 31. januar: Ordinær generalforsamling

LPO Kalundborg ønsker alle en glædelig jul og et godt nytår! Tak for alt i 2017

Af:

Ebbe Drögemüller

København

Turvalg K18

Den 10. oktober blev der tursat i København efter turene havde været til gennemsyn siden d. 29. september. Som det nok også er sædvanen på alle andre depoter, blev de nye ture i København mødt med et kritisk blik og de sædvanlige spydige kommentarer. Sådan har det vist altid været, og det er jo ikke lige til at ændre. Til K18 er der i København oprettet en ny LKF K rammetur med 12 pladser. Derudover har vi måttet tilrette den ene seniortur, så den afspejlede de retningslinjer, der er for seniorture, ellers kunne vi ikke tursætte turen efter aldersprincippet længere. Derudover blev der justeret en lille smule på turstørrelserne. Kørelærer rammeturen er blevet godt modtaget, og det bliver spændende at se, om den kommer til at blive brugt efter hensigten (bl.a. EUM5). Da reservestyrken logisk set skal være jævnt fordelt over de to weekendfriheder, blev det desværre nødvendigt at tvangsrykke enkelte til et andet fridagshold end ønsket. Dette blandt andet for at rette op på en mindre skævhed i tursøgningen. Her havde vi en ulighed på vakante turpladser. Desværre har den ulighed gjort, at vi i år ikke laver et ekstra turvalg for de ledige pladser i turene.

Sommerferievalg 2018

Når disse linjer læses er de fleste nok travlt optaget af juleforberedelserne og næste års sommerferie er stadig et godt stykke ude i fremtiden. Da deadline for dette nummer af Det Blå Blad ligger før vores ferievalg i starten af december, kan der ikke skrives noget specifikt om selve afviklingen af ferievalget. En ting er dog tydeligt for de fleste. Der har til sommerferievalget 2018 været usædvanligt mange bytninger af ferienumre. Hvad dette skyldes kan vi i lokalgruppen kun gætte på. Vores gæt går på, at dette måske er en tydeliggørelse af ledelsens ellers gode vision om at gøre DSB til en attraktiv arbejdsplads. Desværre har mange, måske i modsætning til vores ledelse, set nedskæringen af ferierækkerne i skolernes sommerferie som noget knap så attraktivt. De kolleger med skolesøgende børn der i år står med et ferienummer på kanten eller udenfor rækkerne, prøver således nu at bytte sig til et bedre ferienummer for at få familieliv og arbejdsliv til at hænge sam-

men. Det kan for den menige medarbejder selvfølgelig være svært at se logikken og sammenhængen i ønsket om en attraktiv arbejdsplads med den ene hånd, når man med den anden hånd minimerer mulighederne for at være sammen med familien, når skolerne holder lukket og børnene holder ferie. Men det er måske bare os der tænker, at det kunne være attraktivt for så mange som muligt at være sammen med familien i den begrænsede periode på 6 til 7 uger, som skolerne holder ferielukket. Især når nu mor eller far er underlagt skiftende arbejdstider resten af året. Måske de der har fået ideen ikke har familie? Eller det kan selvfølgelig også være, at de slet ikke ønsker at være sammen med dem, hvem ved? Lokomotivførerne har i hvert fald svært ved at få det til at give mening. Hvis det er fordi, der mangler lokomotivførere, er dette vel et planlægnings- og ansættelsesproblem – ikke et ferieproblem.

MTAPV

Nu er det ikke fordi ovenstående overskrift er noget der debatteres meget blandt lokomotivførerne i København. Desværre må man vel sige. For forholdende på vores arbejdsplads er jo ellers noget, der godt kan give anledning til en bemærkning eller to, lokomotivførerne imellem. Måske den manglende interesse for emnet skyldes det faktum, at målene og resultaterne fra de senere års MTAPV målinger ikke er fulgt til dørs med noget, der kan ses og mærkes blandt de menige medarbejdere. Bevares det har ikke skortet på fine ord og tanker, men oprigtig handling er det svært at få øje på. Nye kaffemaskiner gør det ikke alene og slet ikke når den enkelte samtidig oplever en virksomhed i angreb på personalegoder, overenskomster og aftaler, fulgt godt op af en rigid sikkerhedsmatrice. Medarbejderarrangementer og medarbejdermøder er selvfølgelig et rigtig godt skridt på vejen, hvis de udføres oprigtigt og gennemføres så tilfredsheden, korpsånden og arbejdsglæden bæres videre til arbejdsdagene efterfølgende. Hvis man derimod vælger at invitere til stort kalas, og det så viser sig, at det nærmere er et bønnemøde i den lokale afholdsforening, Ja så får man ikke rykket så meget på medarbejdertilfredsheden, som man kunne tænke sig og som de investerede midler burde række til. At man desværre har måttet aflyse nogle af de medarbejdermøder ledelsen har indbudt medarbejderne til, og som man fra virksomhedens side tydeligvis har lagt en vis energi i, må da skabe dybe panderynker hos ledelsen. Man har tydeligvis ramt ved siden af skiven, trods ellers gode intentioner. Eller måske er virkeligheden bare, at medarbejderne ikke orker dialogen, hvis ikke de oplever den fører nogle vegne. Hvad skal man så spilde tiden for, er et argument, der er blevet fremført på depotet flere gange?

Dem der troede, at man faktisk mente det alvorligt, da man for blot få år siden sagde, at vi skulle op på et medarbejdertilfredshedsindeks på 75+ point, må med dette års MTAPV føle sig til grin over, at man nu stiller sig tilfreds med blot at holde skansen på 67 point. Dette til trods for at 2 % færre har valgt at svare? Hvordan medarbejdertilfredsheden er hos de 2 %, må den enkelte dog selv gætte på, det skal vi ikke gøre os kloge på, en det er nok ikke de mest engagerede medarbejdere, der vælger ikke at svare…

"Vores overordnede mål er på kort sigt, at arbejdsglæden kommer op på 70, hvilket er gennemsnittet for Dansk Medarbejder Index, og på lidt længere sigt kunne måle os med de bedste, hvilket vil sige 75+. Det næste skridt er, at vi som ledere analyserer vores resultater og fokuserer på en lille håndfuld forbedringsområder. Overordnet vil DSB i 2014 have fokus på indsatsområderne "Omdømme" og "Dagligt arbejde", som er dem, der har størst potentiale til at forbedre arbejdsglæden i DSB"

Ovenstående er et uddrag fra forordet til MTA rapporten fra 2013, men det er jo selvfølgelig også mange ledere siden. Hvad betyder kort sigt og lidt længere sigt for øvrigt? Er det 4 år? Eller 5 år? Eller er det 10, 50 eller 100 år? Nå, pyt så længe vi er sammen om at skabe medarbejdertilfredsheden, så betyder det ikke noget, hvor lang tid det tager.

Goddag og farvel

Siden sidste nummer af Det Blå Blad er der d. 6. november startet et nyt hold på 20 lokomotivførere her i København. Et stort velkommen til skal selvfølgelig lyde herfra. På vores LPO dag, som vi i lokalgruppen har med de nye kolleger, var spørgelysten og engagementet stort hos alle nye, dette selvom det var nogle lange seje dage med en masse information. Videlysten og interessen lover i hvert fald godt for fremtiden.

Til køreplansskiftet K18 siger vi også goddag til nye folk fra andre depoter. Kurt Winther og Danny Vøttrup kommer til depotet fra henholdsvis Helsingør og Odense. Efter endt uddannelse som lokomotivfører (K) vil de begge samtidig tilgå kørelærerstanden på depotet.

Afgangen fra depotet ser således ud: 31. oktober havde LKF Flemming Kongsmar sidste arbejdsdag i DSB, og 15. december

Lokalnyt

havde LKF Hans Henrik Hornebo Jensen sin sidste arbejdsdag ved samme. Begge ønskes et godt og langt otium efter lange karrierer ved jernbanen.

1. december blev LKF Reece Culic, LKF Jesper Rene Knudsen og LKF Peter Sørensen efter lang og tålmodig ventetid forflyttet til Kalundborg, så de fremover har knap så langt til arbejde. Vi ønsker alle forflyttede held og lykke i deres fremtidige virke.

Lokalgruppen vil gerne slutte af med at ønske alle lokomotivførere og deres familier en god jul og et lykkebringende nytår.

Af:

Jakob Østergaard Elikofer

Nykøbing F

I den regnfulde sommer var jeg kommet for skade at misforstå noget. Dette medførte, at jeg i sidste nummer af Det Blå Blad, kom for skade at beskylde vor lokale tjenestefordeler for at sætte vores ferieregler på prøve. Det var en faktuel fejl. Det var tjenestefordelingen i København, der udsendte den nævnte mail. Jeg beklager misforståelsen og giver her en uforbeholden undskyldning til vor lokale tjenestefordeler og lover fremadrettet at tjekke en ekstra gang, inden jeg skriver sådan noget her i bladet.

Året 2017 går på held. 2017 har budt på mindre udfordringer. Vi husker vel alle problemerne med sporskiftet, der umuliggjorde kørsel ind i 40'erne (bortset fra spor 45), når man kom fra 60'erne. Vi var mange, der frygtede, det slet ikke ville blive lavet, fordi Banedanmark måske prioriterede de store sporarbejder først. Sådan gik det heldigvis ikke.

For ja, sporarbejder er snart sagt en del af vores hverdag. Vi oplever hver dag arbejde der pågår tæt på banen. Hver dag er der markante hastighedsnedsættelser, som bestemt ikke gør det nemmere at overholde de tider, som vor ledelse, kunder og politikere går så meget op i. Heldigvis er vi jo nogle dygtige lokomotivførere, der altid prioriterer sikkerheden først, og alligevel i store træk holder tiderne – men nu og da kan det altså ikke lade sig gøre. Udover forsinkelserne oplever vi også flere og flere banearbejdere i og tæt ved sporene. Disse er ikke alle lige dygtige til at overholde de strenge sikkerhedskrav, der er for færdsel ved banen. Det giver til tider ubehagelige oplevelser for lokomotivførerne. Og jo mere arbejde ved banen, des flere arbejdere i sporene og dermed også flere hændelser. Man kunne ønske, der blev strammet mere op.

Vi har i forbindelse med sporspærringer i påsken rejst til Næstved, enten med den ordinære Togbus eller med taxi. Der var desuden kørsel over Lille Syd, så det blev ikke til meget togkørsel. I det nye år venter også sporspærringer. Fra engang i marts og 3 måneder frem er banen helt lukket mellem Rødby og Orehoved. Hvordan vi kommer til at møde og arbejde dér, er endnu ikke forhandlet på plads. Forhandlingen ligger ikke i vores lokale hænder, men foregår på centralt plan mellem den øverste ledelse og vores forhandlere fra LPO Daglig Ledelse. Årsagen til dette er, at man fra DSB's side, ønsker en fast aftale gældende for hele landet ved alle fremtidige sporarbejder. Så når vi ikke har meldt noget ud endnu, er det simpelthen fordi, der ikke er noget at melde ud.

Dobbeltdækkerstamme på Lille Syd

Foto: Jan Lundstrøm

1. maj trådte det, der bliver kaldt **Robust DSB,** i kraft. Det er endnu en spareøvelse, og skulle samlet gøre os mere fleksible overfor DSB samt spare yderlige 2% på driften. Desuden bragte

Lokalnyt

aftalen nogle ting på plads. For os betød det nu og her, at den skyldige UA pr. 1. maj udeblev, da normtiden blev sat op med 5 min. pr. tjeneste altså med 25 min. om ugen, som på årsbasis svarer til de 21 timer og 45 minutter, vi ellers skyldte pr. 1. maj hvert år. Det var besluttet at skulle gælde straks ved ikrafttræden af **Robust DSB**. Desuden indeholder aftalen en ny regel og at reserven skal kunne se sine vagter 8 dage frem – mod 5 før. For at 'få' dette måtte vi give DSB endnu længere tid til planlægning, så vi nu senest skal søge frihed 3 uger før. Desuden betød **Robust DSB** også nye regler for, hvor mange der kan holde ferie samtidig. Det har givet lidt udfordringer for ferieplanlæggerne, men de ser nu ud til at løse det vældigt flot. Endelig kom der en ny uddannelsesaftale. Dette har lokalt haft den betydning, at alle der er startet på IC4 uddannelse efter 2. maj 2017 har fået introdage, da det nu står helt klart præciseret. Aftalen indeholder også aftaler om brugen af køremænd, men da det indtil videre ikke har haft betydning her lokalt, vil jeg undlade at komme ind på det her. Den 10. oktober var Søren Max Kristensen inviteret af Næstved og Nykøbing til at komme til Nykøbing og fortælle om netop **Robust DSB**.

Året 2017 var også året, hvor vi måtte sige farvel til BR605. Jeg skulle have kørt den sidste tur, men tyskerne mente noget andet, så der var MF til os den dag. Der var ellers lagt op til megen fest, og en af mine kolleger (en skribent fra Telegade), ville komme og interviewe mig. Desværre udeblev hun fra det, jeg havde set som mit gennembrud på den store scene. Lidt fest blev der alligevel, da de skuffede tyske lokomotivførere, der havde overnattet i København, skulle hjem. Deres flag og pynt, der skulle have sidder på den sidste BR605, blev på færgen klistret på min MF'er. Takken for ikke længere at skulle køre BR605, har så været en næsten fuldkommen umulig strækningsradio, der til tider hverken virker i Danmark eller i Tyskland. Den er en farce i sig selv. Det glædelige er dog nu, at man højere oppe i systemet har erkendt at det ikke er os, der ikke kan finde ud af at betjene den, men at det er radioen, der ikke virker som den skal. Ja man har endda erkendt, at vi er nogle dygtige lokomotivførere, der imod alle odds, faktisk i langt de fleste tilfælde har fået togene afsted.

Sveske har valgt at gå på pension. Sveske holdt en flot afskedsreception i Zarens hus i Nykøbing den 3. november. Jeg takker personligt Sveske for hans store arbejde for alle mand på depotet. Jeg nåede at være kollega med dig i 8 år og vil som kollega huske dig for din store hjælpsom og altid positive syn på tilværelsen. Jeg ønsker dig et godt og langt otium.

Den 24. november holdt Per Larsen reception for kolleger og venner på depotet i Nykøbing. Anledningen var Pers 40 års jubilæum i staten. Per startede ved forsvaret, og har altså siden været her hos os i DSB. Det er jeg glad for, og jeg ønsker dig endnu engang tillykke med jubilæet.

Lige foran os venter julen og nytåret. Nogle holder fri, andre er på arbejde, sådan er det jo nu engang på vores arbejdsplads. Personligt skal jeg selv på arbejde juleaften. Jeg vil derfor gerne benytte lejligheden til at ønske alle kolleger en rigtig glædelig jul, og et godt og lykkebringende nytår.

Af:

Jan Lundstrøm

Næstved

Det Blå Blad retter:

Stationen fra Amagerbanen, der er genopført på Frilandsmuseet i Brede, er Øresundsvej station, ikke Syrevej som jeg fejlagtigt havde skrevet. Tak til en vågen læser.

Personalesituationen

Det første hold på fem lokomotivførere til Næstved er her ultimo november i gang med deres første attest – litra MQ. Det er ikke planen de skal have attest til ME og ABs. I uge 41 begyndte de fem lokomotivførere fra andet hold at køre deres første praktikperiode i Næstved. De er nemlig – modsat de fem, der er ved at være færdige – også under uddannelsen ansat i Næstved. Tredje hold på fem lokomotivførere til Næstved har også påbegyndt uddannelsen. DSB havde også annonceret efter fem lokomotivførere til et fjerde hold til Næstved, men de er nu sat på "hold", og der ansættes kun til København H.

Lokalnyt

Det kniber stadig med, at vi kan "klare os selv". Ved månedsskiftet november/december havde vi assistance af op til fire kolleger fra Aarhus og en fra København H, der har MQ.

Tre, syv – nej tre kørelærere

DSB har annonceret efter kørelærere til Næstved – for første gang i mange år! Først skulle der bruges tre kørelærere med start i januar 2018, men kort efter blev det besluttet at ansætte yderligere fire med start fra april. Der kom ti ansøgninger, alle fra lokale lokomotivførere. Få dage før test og samtaler skulle begynde, blev det besluttet kun at ansætte de tre med start i januar. Årsagen er forsinkelsen af Signalprogrammet, der betyder, at praktikkørsel med fremmede depoters lokomotivførere på Lille Syd udskydes.

Som kørelærere blev Jan Lindén Andersen, Kristian Wunsch og Kim Kromann ansat. De to sidstnævnte har været kørelærere på S-banen. Tillykke til de tre heldige!

Vaskeanlægget i Næstved

Foto: Jan Lundstrøm

Ture K18

Turlægning og turvalg er overstået, og – måske for første gang i depotets lange historie – kom yngste mand i tur! Godt nok kun fordi næstyngste lokomotivfører ikke ville skifte friweekend, men alligevel ikke så dårligt … Eller er det fordi turene er dårlige? Ja, der er i hvert fald lavet meget om på turene. Da den morgenafgang, der ligger i vores "Københavnernat" forventes at skulle køre med IC4, har vi mistet vores "Københavnernat". Om dette er der delte meninger, men fakta er, at mange søgte fri på denne tjeneste, og at den derfor ofte blev kørt af reserven, så arbejdsmiljømæssigt vil jeg betegne bortfaldet af "Københavnernatten" som et stort plus. Vi har således ingen "rigtige" nætter, hvor vi arbejder til morgenstunden, og det er da rart! Uden disse nattjenester mente turrepræsentanterne – nok med rette – at aftenturen ville blive for eftertragtet, og skulle den "fyldes op" med sene tjenester ville den blandede tur nærme sig en "8-16 tur". Derfor blev det besluttet at sammenlægge den blandede tur (12 LKF i K17) og aftenturen (8 LKF i K17) til én blandet tur på 18 LKF. Til trøst for dem fra den detroniserede aftentur, er de helt tidlige tjenester pillet ud af den blandede tur, så der nu tidligst mødes klokken 06:22 – og det kun to gange på de 18 uger. Morgenturen udvides med to til 12 LKF. Ud over det, har vi stadig noget uden for tur, så selv om vi har mistet "Københavnernatten", er vi uændret 30 mand i tur ud af de 39 lokomotivførere vi er lige p.t.

Og hvad indeholder turene så? Ja, vi har stadig "monopol" på at køre på Lille Syd, men begge ture kommer også til Fredericia, Holbæk, Nykøbing Falster, Rødby Færge og Østerport, den blandede tur endvidere i Lufthavnen. Holbæk har været væk, i hvert fald i en del af K17, til gengæld er det slut med at køre til Helgoland i den blandede tur. På grund af de nye noget firkantede regler for infrastrukturkendskab, giver disse skift med hvornår – i vores tilfælde – Holbæk, Helgoland og Lufthavnen er med i hvilken tur, en del problemer.

Litra fordelingen i den blandede tur er MF 30,3 %, ME 5,9 % og MQ 63,8, %. I morgenturen er den tilsvarende fordeling ME 13,9 % (inkl. morgenrådighed, der er sat til ME), MF 12,3 % og MQ 73,8 %. I K17 var der betydeligt mere ME-kørsel, specielt for aftenholdet. Reelt kører vi mere MQ end tallene viser, for vi har kun få rene tjenester uden for Lille Syd, men mange rene Lille Syd-tjenester, og det gælder uanset om det er K17, K18 og uanset hvilken tur man tager.

Når turene skal vurderes, trækker det ned, at den blandede tur har en periode med seks arbejdsdage i træk, men det opvejes dog af strategisk godt placerede sove- og hviledage. Lange weekendtjenester skal turrepræsentanterne ikke lastes for.

Da der på grund af revision af de gamle MQ og indbygning af ETCS er mangel på gamle MQ, kører vi frem til foreløbig 22. marts med et MF-sæt i nogle af de tog på Lille Syd, der skal køre med to MQ.

Lokalnyt

Ystadbanen

Foto: Hans-Morten B. Andersen

Planer om mere enmandsbetjening på Lille Syd droppet

Planen om at få godkendt kørsel med MQ i dobbelttraktion og MF i enkelttraktion til enmandsbetjening på Lille Syd er droppet. Planlægningen af de nødvendige kompatibilitetskørsler var ellers så småt gået i gang. Øjensynligt er det Signalprogrammet, der er skyld i de ændrede planer. For sikkert at kunne køre med to MQ-togsæt i spor 1 i Lille Skensved (egentlig både med og uden togfører), skulle perronen forlænges. Lige meget hvordan toget holder vil et dørparti komme til at holde der, hvor perronen er nedsænket ved overgangen til spor 2. Samtidig kunne man jo forlænge perronen, så der kunne holde i hvert fald ME + 4 dobbeltdækkervogne. Så undgår man det aflåsningscirkus, der praktiseres, når der er risiko for en dobbeltdækker kommer i spor 1 dér. Men da Signalprogrammet har lagt de nye kabler der, hvor perronen skulle forlænges, og garantien på kablerne bortfalder, hvis de flyttes, ønsker man ikke at løbe den risiko. Beslutningen skal nok også ses i lyset af, at trafikken mellem Køge og Roskilde overdrages til Lokaltog om cirka tre år.

Det er jo rart, vi kan beholde togpersonalet på bare disse få tog, men det efterlader os i en lidt uheldig situation. En ting er, at afgangsproceduren er meget forskellig fra ME + ABs til MF og MQ. Hvad værre er, at vi på MQ har to forskellige afgangsprocedurer, hvilket øger risikoen for fejltagelser. Ydermere sker det, vi kører med to MQ-sæt, hvoraf det ene er aflåst, dvs. helt samme kamerabillede som med to åbne sæt, men der køres altså uden togfører.

MR testtog for Signalprogrammet

Der er efter en pause atter så småt kommet gang i ERTMS-prøvekørslerne på Lille Syd. Disse sker med et af de fire MR-togsæt, der står til rådighed for Signalprogrammet. Desværre er det som om vedligeholdelse og rengøring af disse sæt er faldet ned mellem DSB's og Banedanmarks stol. Der har gentagne gange været mange fejl på de togsæt, vi har haft, et kom endda direkte fra Fredericia til Roskilde uden varme! Rengøring er det så som så med. Det ser ud som om, det er flere uger siden, toget har været rengjort. Og toiletpapir og sæbe på toiletterne er heller ingen selvfølge. Det skal altså bare være i orden, netop på et testtog kan man komme til at sidde i lang tid.

Bortset fra kørelærerne har depotets lokomotivførere, der kører i fast tur, nu fået lov til at fraskrive sig deres MR-attest, og da det ikke er særligt tillokkende at komme ud til et beskidt togsæt med flere fejl, er det ikke særligt tillokkende at køre disse prøvetog, hvilket kan være medvirkende til man vælger at fraskrive sig MR-attesten.

Vaskemaskinen virker

Langt om længe kan vi vaske vores MQ-tog her i Næstved. Vaskemaskinen, der har en fortid i Odder, kan også vaske togenes fronter, og med sig fra Odder har den en appetit på frontrudeviskerne! Den har "spist" flere, og vi har fået flere DTO'er på det – også fra før vaskemaskinen overhovedet blev taget i brug!! Mudderkastning når det er værst!

Maling i opholdslokalerne

Vi har fået malet vores opholdslokaler, og håber vi også får det gjort lidt mere hyggeligt. Om kort tid begynder en mindre lokalekabale. Ole Bøje Pedersen flytter til det tidligere TPL-kontor og LPO flytter tilbage til Oles kontor. LPO's nuværende kontor på førstesalen tilbydes sandsynligvis turrepræsentanterne og arbejdsmiljørepræsentanten.

Her fra det lille hyggelige depot i Næstved ønsker vi vore kollegaer i det ganske land en rigtigt glædelig jul og et godt nytår med medvind på banerne! Som de politiske vinde blæser, er det faktisk mere nødvendigt her, end på cykelstierne …

Lokalnyt

Af:

Michael Plauborg

Odense

Jeg har, som nogle allerede har bemærket, takket ja til posten som lokalredaktør på Det Blå Blad, og vil efter bedste, alternative, evne forsøge at løfte opgaven efter min forgænger.

Jeg vil gerne starte med en opfordring til alle om at huske på, at vi alle bærer et fælles ansvar for, at arbejdspladsen og kollegerne trives.

Som lokomotivførere har vi altid været udsat for forandringens vinde, og det er bestemt ikke blevet mindre gennem tiden. DDR, iPad, e-læring, EUM, nyt signalsystem, ny radio, nye strækningsindøvningsregler osv., og senest har spørgsmålet om udlicitering også ramt Odense depot.

For nogle føles disse vinde blot som en let brise, der ikke giver anledning til bekymring. For andre kan det føles som en orkan, med store personlige udfordringer til følge.

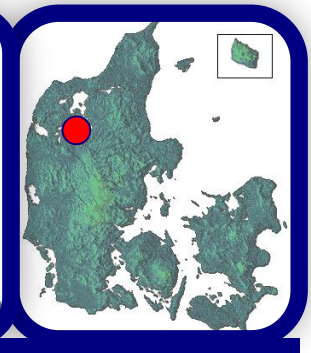
Vi har alle en "normaladfærd", dvs. en måde vi opfører os på, når tingene er normale. Denne adfærd mærker ens kollegaer i dagligdagen, og det fornemmes hurtigt, hvis en kollega ikke agere indenfor normaladfærden. Enkelte udfald er som oftest uden betydning, men har en kollega dage eller uger udenfor normalen, så er der grund til bekymring.

Her har vi alle et ansvar, både som lokomotivførere og som kollegaer, for en kollega der længerevarende er presset ud af sin normaladfærd, er et faresignal, og bør som sådan tages alvorligt. Dels er der risiko for at jobbet som lokomotivfører ikke varetages på forsvarlig vis, og dels kan længerevarende negativ påvirkning resultere i langvarig sygdom.

Jeg vil derfor opfordre alle til at være opmærksom på de nære kollegers normaladfærd og reagere, hvis der observeres adfærd udenfor normalen i længere perioder. Hvis det er en kollega, man er snakker godt med, kan det være et godt udgangspunkt at spørge ind til vedkommende. Et simpelt: "Hvordan har du det", kan være alt der skal til. Har man ikke mod på dette, så kontakt kolleganetværket, så de bliver opmærksomme på problemet.

Vi har alle et medansvar for, at vores arbejdsplads er et godt sted at være, og at kollegerne trives.

Lets be carefull out there.



Af:

Niels Haunstrup

Struer

Vinteren nærmer sig og vi skal snart til at døje med frosne vandslanger og seje håndbetjente sporskifter. Nå, men pyt med det, for alt er ikke skidt. Der er langt om længe blevet opsat et hegn langs med museet med aflåst låge på stien til spor 8-10. Det har haft den fornødne effekt på sporløberiet. Det kan selvfølgelig vise sig, at det påvirker antallet af gæster på museet negativt, men det har lettet vores hverdag, og det er langt vigtigere.

K18 byder på afsked med litra MR i Struer. Ja, på papiret er de væk, men lad os nu se om ikke vi bliver ramt af virkeligheden. Apropos virkeligheden. I Struer holder vi vejret og venter i spænding på at se den endelig udformning af udbuddet i Midt- og Vestjylland. Vi håber, at politikkerne er så fornuftige, at de godt kan se, at et hvert knæfald for regionen og overdragelse af trafikken mellem Holstebro og Skjern er og bliver en forringelsen af kundernes muligheder.

Lokalnyt

Tag i stedet tyren ved hornene og læg Lemvigbanens persontrafik ind i udbuddet. Godstrafikken klarer DB Cargo jo alligevel, så der kunne spares penge på både værkstedet og direktionen i Lemvig. Nå ja! Endnu bedre, så kunne det fjerne en lang række "ben" fra de lokale politikere.

Der er flere, der har spurgt, om vi fra Struer planlagde at deltage i DSB's medarbejdermøder. Svaret er et stort nej. Hvem vil bruge op til fem timers rejsetid for at få at vide, at ledelsen fortsat ikke kan sige noget om fremtiden for lokomotivførerne i Struer – udover at fremtiden ikke er i DSB.

Nu går vi jo ikke til daglig rundt med sure miner i det Nordvestjyske. Det skyldes bl.a. vores gode studietur. Den vi lige har været på gik til Nürnberg i Tyskland i dagene fra 2. til 6. oktober. Vi havde ved et mindre mirakel skaffet pladser til 11 aktive lokomotivførere samt et medlem af LPO daglig ledelse (Jan B Danielsen), og det var som vanligt John Heilskov, der havde skruet programmet sammen.

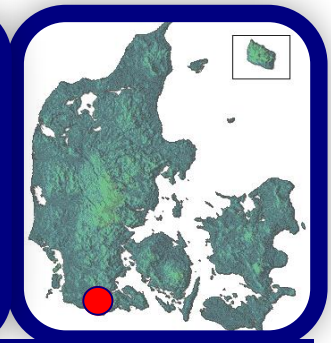
Turen til destinationen forløb lige efter planen, så det var 12 trætte, men glade, mand der nåede vores A&O Hotel. Det skulle senere vise sig, at det var et hotel, der så meget alternativt på begrebet service, f.eks. var der flere, der oplevede, at deres værelse pludselig var blevet tømt, for nu skulle der males.

Tirsdag var et turens højde punkter. Vi skulle til München og se på fænomenet Oktoberfest. Vi skulle med toget kl. 10:02 med forventet ankomst kl. 11:05. Nu gik der "Kloge Åge" i den, for der var et par stykker, der på afgangsplakaten så, at der allerede kl. 09:38 afgik et regionaltog mod vores destination. Hvorfor stå på perronen og fryse, når man kunne sidde varmt tog? Så vi tog regionaltoget. Skøn tur med smukke landskaber, men desværre var toget først i München kl. 12:35! Vi havde med andre ord taget den absolut længste omvej. Nå, skidt med det. Der var stadig rigelig med øl i hanerne og masser af mad.

Studieturen inkluderede også et besøg hos vores tyske kollegaer, som slås med mange af de samme problemer som os. Deres materielt er dog bedre vedligeholdt og utroligt rene.

Da vi trætte skulle hjem fredag formiddag, måtte vi konstatere, at DB heller ikke kan køre tog, når landet rammes af en kraftig storm. Vi nåede kun til Fulda. Så blev rejsen afbrudt, og vi måtte ud og finde et hotel. Ja, der var også et par stykker, der måtte ringe hjem til Driften og sige, at de desværre ikke kunne møde dagen efter.

Med ønsket om at vi alle kommer godt ind i 2018 vil jeg slutte dette indlæg.



Af:

Torben Rydahl Due

Tinglev

"Tog til tiden" kampagnen har nu kørt i flere uger. Om det har gavnet rettidigheden er vist for tidligt at konkludere, men intentionen bag skal vi ikke tage fejl af. Et af de parametre, som vores gode firma måles på, er jo netop rettidigheden, og skal DSB gøre sig forhåbninger om en ny trafikkontrakt, så er det vigtigt at indsamle de nødvendige antal points. Alle loyale medarbejdere bør være interesseret i dette. Min egen personlige fornemmelse er også, at kampagnen har givet et lille løft i rettidigheden. Banedanmark stiller hurtigere signal, lokomotivførerne afgiver hurtigere færdigmelding og endelig får togførerne oftere lukket dørene til tiden. Alle har vel altid sat en ære i at køre og ankomme til tiden. Det har jeg altid tænkt var vigtigt og følt en glæde ved. Om kampagnen på sigt flytter dyrebare sekunder eller ej må tiden vise, men ledelsen i DSB skal roses for at gøre forsøget. Kundetilfredshed er et andet vigtigt parameter for vores fremtidige eksistens, og her vil depotet i Tinglev godt byde ind på den næste kampagne, som virkelig vil kunne øge graden af tilfredshed blandt kunderne. Vi kører desværre meget ofte med kun et virksomt toilet – og jævnligt helt uden. Det kan og skal vi gøre bedre. Forslag til dette er: Øge forsyningsfrekvensen, få gruppelederne igennem togene på udgangsstationer, aflyse

Lokalnyt

tog uden virksomme toiletter (som i Tyskland) eller måske ligefrem geninstallere det tredje toilet, som blev pillet ud af MF'erne for år tilbage. Måske bedst af alt. Sæt nye toiletter i vores tog, da der end ikke længere laves reservedele til hovedparten af de gamle. Kampagnen kunne hedde: "Toilet til alle".

D. 7. september fik depotet besøg af Anette Haugaard. Hun var her nogle timer og mødte på en hyggelig og uforpligtende måde de togførere og lokomotivførere, som lidt tilfældigt kom forbi. Anette var velforberedt, åben og ærlig og svarede efter bedste evne på de mange gode spørgsmål fra kollegerne. Hun antydede, at Tinglev i 2018 godt kunne se frem til en tilgang af lokomotivførere med gode tyskkundskaber. Hun ville ikke ind på et bestemt antal, men smilet var bredest ved 5 nye. Hun annoncerede også, at togførerne og lokomotivførerne på et tidspunkt skulle samles under samme tag og efterlyste i den sammenhæng et lokalt udspil til strukturen. Omkring den nye uniform påpegede hun, at DSB stod til at skulle skifte leverandør, så udgiften til et nyt uniformsprogram lå der alligevel, så derfor var chancen for et nyt look en oplagt mulighed. Hun sagde, at det vil tage et par år at få den nye uniform ud til alle, men herefter skulle den gamle udfases 100%, så vi alle fremover er mere ens klædt på til opgaverne. Skubbeweekends har været et aktuelt tema blandt lokomotivførerne, da den daglige produktion efterhånden ligner den i weekenden. Andelen af regionaltog i hverdagen er stærkt aftagende, da DSB fortsat mister en del lokalkørsel. Heldigvis er der på flere depoter nogle, som kører decideret weekendture og dermed kan vi også i den nære fremtid undgå skubbeweekends. Hun understregede i denne sammenhæng, at DSB vil gå langt i forsøget på at undgå de upopulære skubbeweekends. Endelig fortalte hun, at efteruddannelse efterhånden tog for meget tid fra vores kerneprodukt: At køre tog. Bl.a. havde generhvervelse af strækningskendskab taget overhånd og slugte for meget tid. Det dusin af glade spørgelystne fremmødte kolleger blev forkælet med kaffe, wienerbrød og hjemmebragte sandwich. Undertegnede sad tilbage med følelsen af, at det er super, at ledelsen kommer ud lokalt og møder medarbejderne. Det gør afstanden mindre i DSB og øger samtidig en gensidig forståelse af vores daglige arbejde med de udfordringer, som naturligt ligger deri.

Tinglev svinder igen, denne gang dog uden en umiddelbar klagesang fra undertegnede som lokalredaktør. Det drejer sig om, at et dusin kolleger har udfordret hinanden i at tabe sig mest muligt på et halvt år. Slankeklubben ¨Fnuggi¨ blev stiftet i oktober. Alle deltagere blev indvejet og vægten noteret. Disse tal ligger nu i en forseglet kuvert hos undertegnede. D. 1. april 2018 skal alle atter vejes og herefter kåres vinderen ud fra det største svind i %. Flere kolleger har omlagt deres kost og flere frekventerer allerede de lokale motionscentre. Selvom det umiddelbart har et muntert skær over sig, er der samtidig også en sundhedsmæssig gulerod for alle deltagere.

Slutteligt vil jeg ønske alle kolleger en rigtig glædelig jul og et godt nytår.

Kongevognen gøres klar i spor 1 på Københavns Hovedbanegård

Foto: Jan Lundstrøm

Mens vi venter på Signalprogrammet