LOKOMOTIVPERSONALETS OMRÅDEGRUPPE
LPO DSB

# Det Blå Blad

Nr. 2 - 2018

## Indholdsfortegnelse


Formanden har ordet S... 3

Redaktøren klumme—
Hold Kæft-bolsje eller
anerkendelse for indsatsen? S... 4

Ny EVAK-uddannelse—
Opfølgning S... 5

LPO DSB Generalforsamling 2018 S... 6

DSB i Dansk Industri S... 9

Forberedelsestid lokomotivfører
kørelærere S... 10

iPad på førerbordet? S... 12

Påkørsel af træer—
En ikke ufarlig hændelse S... 13

LPO DSB's 1. maj arrangement 2018 S... 16

Lokalnyt S... 18



## 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. 24. juni 2018

Forside: "Stemningsbillede fra det store tillidsmandsmøde i Fredericia d. 22. marts 2018"
Foto: "En Løsning For Alle"

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. 07_2018 vedr. konvertering af UA til opsparingstimer
- Medlemsinformation nr. 08_2018 vedr. beslutninger på LPO DSB's generalforsamling d. 24. april 2018

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

# DSB i Dansk Industri – Hvad sker der?

**Af:**
**Søren Max Kristensen**

Som det nok efterhånden er de fleste bekendt, så har DSB meldt sig ind i Dansk Industri. Det blev meddelt kort før jul, og skulle oprindeligt have virkning fra den 1. april 2018. Reelt betyder det, at de overenskomstansatte skal over på Jernbaneoverenskomsten mellem Dansk Industri og DJ, mens tjenestemændene bliver på CFU forliget. Samtidig med indmeldelsen opsagde Dansk Industri alle lokalaftaler og kutymer gældende både for overenskomstansatte og tjenestemænd.

DJ har overfor Dansk Industri sat spørgsmålstegn ved lovligheden af opsigelsen af aftaler og kutymer for så vidt angår tjenestemænd. Efter DJ's bedste vurdering, kan en privat arbejdsgiverorganisation ikke bare opsige aftaler og regler gældende for tjenestemænd i staten. Til dette har Dansk Industri og DSB forsikret DJ om, at det juridiske grundlag er i orden. Så langt så godt.

Når Dansk Industri og DSB kan meddele, at alt er i fineste orden, må det nødvendigvis bunde i et juridisk forarbejde. Da DJ er meget betænkelig ved det juridiske grundlag, er det jo såre simpelt at rydde denne betænkelighed af vejen. Stor var overraskelsen, da Dansk Industri og DSB ikke ville udlevere det juridiske forarbejde. DJ måtte altså bare tage Dansk Industris og DSBs ord for gode varer. En efterfølgende ansøgning om aktindsigt hos relevante ministerier og styrelser gav ikke noget meningsfuldt resultat.

DJ kan selvfølgelig ikke acceptere, at det juridiske forarbejde åbenbart er en statshemmelighed. Dansk Industris svar har været, ikke som et ordentligt samarbejde foreskriver med at udlevere forarbejdet, men at anlægge sag mod DJ i arbejdsretten.

Efter en del forpostfægtninger er det indledende møde i Arbejdsretten afholdt d. 9. maj, men tidshorisonten for hovedforhandlingen er uafklaret, så her må vi væbne os med tålmodighed.

Det nærmer sig en farce. Dansk Industri og DSB har nu to gange udskudt opsigelsen af alle aftaler og kutymer. Indtil videre er vores aftaler gældende frem til den 1. oktober. Herefter må guderne vide, hvad der sker.

DSB har nu sat deres medarbejdere, som er organiseret under DJ, i en situation, hvor de uafklarede forhold omkring vores løn, arbejdstidsaftale og meget mere, nu skal foregå i en periode på minimum 10 måneder. Det er helt uden for nummer, at en ansvarlig ledelse sætter deres medarbejderes daglige arbejdsforhold på spil i så lang en periode.

Der er intet i DJ's betænkeligheder, der kan komme som en overraskelse for hverken Dansk Industri eller DSB. Så det burde være en smal sag at imødegå disse betænkeligheder. At det ikke er sket, må bunde i enten en utrolig dårlig forberedelse eller, at der i det juridiske grundlag ligger noget, som ikke tåler dagens lys.

LPO DSB skal ikke bruge tid på at gætte på, om det er det ene eller det andet eller noget helt tredje. Vi kan blot konstatere, at der i medlemskredsen er en stor frustration og vrede over forløbet, som Dansk Industri og DSB egenhændigt har skabt. En frustration og vrede, som øger den manglende tillid til ledelsen, og som i øjeblikket spreder sig som en ondartet virus.

LPO DSB er af den holdning, at vores allesammens DSB kun kan møde fremtidens udfordringer, og dem er der mange af, ved et ligeværdigt samarbejde mellem ledelsen, medarbejderne og deres repræsentanter. Sådan har vi tidligere løst meget store udfordringer i DSB, og det kan vi også fremover. Men det kræver, at tilliden genoprettes, og at den gensidige respekt genetableres.

# Redaktørens klumme—
# Hold kæft-bolsje eller anerkendelse for indsatsen?

Bør man ikke være glad for de gaver man får? Jo, absolut.

Så lad mig bare starte med egen moral – eller mangel på samme. Er jeg glad for de biografbilletter, jeg som medarbejder i DSB har modtaget? Ja, det er jeg. Jeg mener, at jeg – og i hvert fald de kolleger, jeg kender til i DSB – yder en god arbejdsindsats til glæde for samfundet i almindelighed og DSB's kunder i særdeleshed. Med det afsæt har jeg sådan set ikke overvejet at returnere biografbilletterne. Eller gavekort til Hjem Is, da vi fik dem i sin tid, eller for den sags skyld de julegaver, vi gennem årene har fået.

Virksomhedens ledelse er i deres gode ret til at give gaver, eller lade være med at give gaver, når de enten føler for det, eller ikke føler for det. Når jeg så alligevel farer i blækhuset, skyldes det timingen. Den stinker. Rigtig mange af virksomhedens medarbejdere står i et vakuum med hensyn til løn- og ansættelsesvilkår, fordi DSB har meldt sig ind i Dansk Industri, skifter overenskomstområde (som jo følger arbejdsgiveren) og har opsagt alle aftaler og kutymer. Ingen ved hvad morgendagen bringer. Det gad ledelsen nemlig ikke at afklare med de faglige organisationer inden man skiftede. Så rigtig mange kolleger kan (måske) se frem til nogle alvorligt forringede ansættelsesvilkår og – lad os så bare være flinke og kalde det – uklare lønforhold. For nogle snakker vi – hvis der råt for usødet skiftes til Jernbaneoverenskomsten – om en lønnedgang på flere tusind kroner – om måneden. Her giver en biografbillet ikke megen trøst. Jeg antager, at de fleste i den situation hellere ville have beholdt deres oprindelige løn og selv betalt for de ture i biografen, man nu hver især havde lyst til, eller råd til.

IC4 parkeret på Fredericia Maskindepot

*Foto: Peter Kanstrup*

Selv om ledelsen i vores virksomhed må være bekendt med nærværende, og selv om biografbilletterne i den situation sagtens kan opfattes som en provokation, er der måske alligevel mere nogle andre, jeg vil gå i rette med i denne klumme, nemlig de – undskyld udtrykket – jubelidioter, der ikke kan nære sig fra at takke vores direktører på alskens forskellige måder inde på abc i kommentarsporet tilknyttet nyheden om de tilsendte biografbilletter. Flere mener de bliver anerkendt og en enkelt svinger sig endda op til: "Tak, dejligt med lidt anerkendelse ☺". Jeg antager vedkommende ikke står til at miste tusindvis af kroner ved skift af overenskomst. I så fald forstår jeg nok ikke helt ironien.

Men hallo! Hvis det er så galt, kunne jeg – eller andre med mine antagelser – så ikke bare have sagt "Nej tak" og returneret biografbilletterne (eller andre gaver, man ikke ønsker, eller ikke bryder sig om)? Jo, absolut. Og det har da også været inde i mine overvejelser. Men som tidligere nævnt, er det jo ikke gaven, men konteksten, jeg harcelerer over.

Der er noget som hedder moral. Den skal jeg nok afholde mig fra at prædike, men jeg vil alligevel sige til vores ledelse: "Hold nu fokus på udfordringerne. Brug både pengene og energien på at sikre ordentlige løn- og ansættelsesforhold for virksomhedens medarbejdere, også i fremtiden. Det øger motivationen og medarbejdertilfredsheden. Også mere end både is og biografbilletter. Og til de med fingerkløe, der ikke kan lade være at skrive i kommentarsporet: Spar på superlativerne og lad være med at falde på halen over nogle snoldede biografbilletter i en tid, hvor vi som medarbejdere hverken ved om vi er købt eller solgt. Jeg bemærker, at et par af kommentarerne kan forklares med ens position i virksomheden, hvor lidt fedteri sikkert ikke skader. Til jer andre vil jeg sige: "Det er meget muligt, vi har ytringsfrihed i Danmark, og heldigvis for det, men ingen har ytringspligt".

# Ny EVAK uddannelse – Opfølgning

Af: Peter Kanstrup,
LPO DSB daglig ledelse

Som det fremgår af artiklen vedr. ny EVAK uddannelse i Det Blå Blad 5-2017 har det for LPO DSB under hele forløbet været afgørende, at vi fik en ny og bedre evakueringsuddannelse (EVAK) med gode ydre rammer og fokus på læring.

Det var derfor noget af en streg i regningen, da den nye ledelse i Operatøruddannelser meddelte, at det alligevel ikke var muligt at flytte uddannelsen fra Brandskolen i Korsør, da anvendelsen af dette kursussted var et krav fra Transporterhvervets Uddannelser (TUR).

LPO DSB's holdning til kursusstedets tilgang til test i stedet for læring, deres evakueringsøvelser i tunnel i stedet for på den fri bane og de mange udfordringer der gennem årene har været med deres undervisere er vist efterhånden almindelig kendt. Alligevel var der – da vi fik spurgt ind til den fremtidige EVAK uddannelse – håb.

Det viser sig nemlig, at det fremadrettet på Brandskolen i Korsør, ligesom i Randers, vil være muligt at træne evakuering på den fri bane, idet der efter sigende skulle være opsat et halvt MR togsæt på området. Samtidig er der givet tilsagn om, at fokus under uddannelsen vil være på læring, og der vil ikke længere være en test. Ydermere er det aftalt med Brandskolens ledelse, at konkrete eksempler på problemer med kursusstedets undervisere straks skal rejses af den tilstedeværende lokomotivinstruktør fra DSB.

**Ny rampe i Næstved Syd**

***Foto: Jan Lundstrøm***

Nærværende skulle være aftalt med Brandskolen i Korsør på et møde mellem dem og Operatøruddannelser tilbage i december 2017, hvor LPO DSB desværre ikke deltog. Detaljerne er derfor uklare, men det er aftalt, at der gennemføres en såkaldt pilotuddannelse, hvor det nye koncept afprøves i praksis.

Operatøruddannelser meddelte ved samme lejlighed, at al EVAK uddannelse afholdt i forbindelse med efteruddannelse er udskudt i op til 365 dage som følge af indfasningen af EUM5, hvor EVAK og efteruddannelse i sikkerhed (EUS), afholdes tidsmæssigt forskudt (forskellige kalenderår i den 3-årige cyklus). I praksis betyder det, at der i 2018 alene afholdes EVAK uddannelse for LGU hold og, at der som følge heraf er rimelig god tid til at udvikle, afprøve og indfase en ny EVAK uddannelse i EUM5. Det kan i den forbindelse oplyses, at LPO DSB er inviteret til at deltage i såvel pilotuddannelsen, som evalueringen af denne.

Så med mindre pilotholdet og den efterfølgende evaluering afdækker nogle uventede problemstillinger, som ikke lader sig løse via de normale samarbejdsrelationer, forventer LPO DSB, at det fra primo 2019 vil være muligt at tilbyde lokomotivførerne i DSB en forbedret EVAK uddannelse med gode ydre rammer og fokus på læring, helt som det oprindeligt var intentionen. Skulle det være tilfældet så lever vi med, at DSB fastholder Brandskolen i Korsør som uddannelsessted for de lokomotivførere i Drift F&R, som ikke er stationeret i Aalborg eller Struer.

*Skulle ovenstående vise sig at holde vand, betragter LPO DSB EVAK sagen som afsluttet*

# LPO DSB generalforsamling 2018

LPO DSB afholdt tirsdag d. 24. april 2018 områdegruppens ordinær generalforsamling. Generalforsamlingen blev som noget nyt afholdt på Hotel Dalgas i Brande, som LPO DSB de senere år har brugt ved andre lejligheder.

Generalforsamlingen består af to delegerede fra hver lokalgruppe og LPO DSB's daglige ledelse. Som tidligere år havde vi indbudt gæster fra de øvrige områdegrupper i DSB og fra Dansk Jernbaneforbund, ligesom vi med glæde kunne konstatere, at nogle af vores medlemmer og en håndfuld pensionister havde valgt at bruge dagen som tilhørere.

Den mundtlige beretning, som blev aflagt af områdegruppeformand, Søren Max Kristensen, kredsede – nok ikke uventet for de delegerede og tilhørerne – om de aktuelle udfordringer omkring CFU forliget og DSB's indmeldelse i Dansk Industri. Emner som også forbundsformand, Henrik Horup var inde på i hans indlæg, her endda krydret med seneste nyt fra overenskomstforhandlingerne.

Som det sig hør og bør blev områdegruppens regnskab fremlagt og de indkomne forslag blev behandlet, inden det var tid at genvælge områdegruppens næstformand, Jan B Danielsen og områdegruppens kasserer, Hans S Merstrand for yderligere 4 år.

Du kan læse yderligere om generalforsamlingen i LPO DSB's medlemsinformation nr. 08-2018, ligesom det vil være muligt at læse et fyldige referat på vores hjemmeside, straks dette referat er underskrevet. I skrivende stund ligger tidshorisonten for offentliggørelse af generalforsamlings referatet dog ikke fast.

På nærværende sider er en række stemningsbilleder fra generalforsamlingen…

*Fotos: Hans S. Merstrand*

*Fotos: Hans S. Merstrand*

**Områdegruppens vedtægter:**

Områdegruppens vedtægter §12, stk. 2 foreskriver at: "Alle områdegruppens medlemmer skal have adgang til områdegruppens gældende vedtægter"

Dette sikres ved at gældende vedtægter lægges på hjemmesiden. De reviderede og underskrevne vedtægter dateret 24. april 2018 kan læses på www.lpo-dsb.dk. Vælg menupunktet "Områdegruppebestyrelse" og klik på "LPO vedtægter".

God fornøjelse

På denne plads havde Det Blå Blad gjort ***alt*** klar til ***at bringe*** et interview med underdirektør i Togdrift, Annette Haugaard, om DSB's nye system for hændelseshåndtering - Fair Sikkerhed. Af forskellige årsager har vi kort før deadline besluttet at undlade at bringe dette interview på nuværende tidspunkt.

Såfremt forholdene tillader det, vil interviewet blive bragt i et senere nummer af bladet.

Signal i stop!

*Foto: Peter Kanstrup*

# DSB i Dansk Industri:

DSB meddelte kort før jul, at man havde meldt sig ind i Dansk Industri (DI), og at konsekvensen ville være, at DSB ville udtræde af statens overenskomst- og aftaleområde. Indmeldelsen kom som en stor overraskelse – ikke bare for virksomhedens medarbejdere – men bestemt også for den faglige organisation. Et tilsvarende ønske var nemlig tidligere blevet drøftet med Transportministeriet og Moderniseringsstyrelsen. Det førte dengang til, at det kun var DSB Vedligehold A/S, der blev meldt ind i Dansk Industri.

Forløbet har siden fremstået noget kaotisk, så måske det er tid at stoppe op og fokusere lidt på fakta, som er:

- DSB har indmeldt sig i Dansk Industri pr. 14. december 2017.
- Overenskomsten følger altid arbejdsgiverens organisatoriske tilhørsforhold, så overenskomst- og aftalegrundlaget har Dansk Industri, på vegne af DSB, opsagt til ophør 1. april 2018. Opsigelsen gælder også samtlige lokalaftaler og kutymer.
- Tjenestemænd er stadig underlagt tjenestemandsloven og statens aftaleområde.
- Dansk Industri og DJ har overenskomst. Den hedder Jernbaneoverenskomsten.
- Jernbaneoverenskomsten indeholder intet om konkrete virksomhedsforhold, men både dén og CFU-aftaler for tjenestemænd kan suppleres med lokalaftaler. DSB har p.t. intet meldt ud om dette internt i virksomheden bortset fra, at ledelsen på HSU har meddelt M-siden, at "tavlen er tom".
- Jernbaneoverenskomsten følger overenskomstperioden på det private arbejdsmarked og løber derfor til 31. marts 2020.
- DJ har stillet spørgsmål til lovligheden af, at "Store DSB" (DSB SOV) ikke længere skal være omfattet af det statslige overenskomst- og aftalesystem og har bedt om at se dokumentation herfor. Denne dokumentation har hverken Dansk Industri, DSB, Transportministeriet eller Moderniseringsstyrelsen kunne give.
- Det har ført til, at Dansk Arbejdsgiverforening (DA) har lagt sag an mod DJ i Arbejdsretten, med henblik på at få spørgsmålet om lovligheden afprøvet. At en selvstændig offentlig virksomhed (et såkaldt SOV) ønsker at skifte fra det offentlige til det private overenskomstområde er uden fortilfælde. Sagen indeholder derfor arbejdsretligt en række principielle forhold, ikke bare for arbejdsgiverne, men også for LO siden.
- Offentlig Ansattes Organisation (OAO) er heller ikke enig i, at DSB SOV kan udtræde af det statslige overenskomst- og aftalesystem og har anlagt sag mod Moderniseringsstyrelsen.
- Hovedforhandling i Arbejdsretten er ikke berammet endnu, men det er aftalt, at DJ's og OAO's sager behandles samlet.
- Der blev afholdt forberedende møde i Arbejdsretten d. 9. maj 2018 (Læs info fra DJ—Klik her)
- Da Arbejdsretten ikke har kunnet behandle sagen så hurtigt som håbet, har Dansk Industri den 12. april 2018 varslet alle overenskomster, aftaler og kutymer forlænget til 30. september 2018.
- Det er uklart, hvor længe man kan forlænge det eksisterende overenskomst og aftalegrundlag.

Giver ovenstående så anledning til en masse spørgsmål? Ja, absolut og en mindre hær af jurister i DJ, OAO og LO (og sikkert det dobbelte på arbejdsgiver side) arbejder på højtryk på at finde ud af, hvad der er forlæns og baglæns i sagen.

Og det haster, da den nuværende situation kun fører til yderligere utryghed blandt lokomotivførerne. Kender man hverken sine fremtidige ansættelsesvilkår, eller sin indkomst og dermed heller ikke sit forsørgelsesgrundlag, reagerer man. Og reaktionen må af arbejdsgiveren forventes at være frustration og vrede.

# Forberedelsestid lokomotivfører kørelærere

Af:
Peter Kanstrup,
LPO repræsentant i Uddannelsesudvalget

I forbindelse med arbejdet med den nye efteruddannelse EUM5 og det forhandlingsforløb, der for et lille års tid siden var forud for aftalen om Robust DSB, blev det besluttet at flytte kørelærernes forberedelsestid forud for den praktiske efteruddannelse (EUP) fra efteruddannelsesaftalen til kørelæreraftalen, således al afregning, mv. for kørelærere var samlet et sted.

Forhandlingsforløbet viste, at der var enighed mellem parterne om, at der naturligvis – uagtet forberedelsestiden blev flyttet ud af efteruddannelsesaftalen – fortsat skulle være tid til forberedelse, hvilket blev bekræftet af Togdrifts forhandlingsleder på mail dagen før aftalen om Robust DSB blev skrevet under tilbage i april 2017.

Omfanget var der dog ikke enighed om, idet ledelsen ikke kunne tilslutte sig LPO's forslag om, at forberedelsestiden uændret skulle være 1 dag pr. litra pr. år. På det tidspunkt var det ikke specielt bemærkelsesværdigt, idet indholdet på EUP kurserne slet ikke var lavet endnu. Der var dog enighed om, at der skulle være den "fornødne" forberedelsestid.

**Et uvant syn i Næstved**

***Foto: Jan Lundstrøm***

For at få tidsfastsat "fornøden" har LPO flere gange søgt en afklaring i Uddannelsesudvalget. På mødet i november anerkendte ledelsen behovet for en afklaring og på opfordring tilsendte vi vores input.

Stor var vores undren, da ledelsen d. 4. januar – efter aftalens ikrafttræden (d. 1. januar 2018), uden yderligere drøftelse og efter de første kurser var indkaldt – meddelte, at de nu havde fastsat forberedelsestiden til 1 dag pr. kørelærer pr. år, uanset hvor mange litra pågældende kørelærer skulle undervise i (en kørelærer i DSB har op til 7 aktive litra).

LPO meddelte på den baggrund, at vi forventede, at der snarest ville blive indkaldt til et afklarende møde, hvor kørelærernes forberedelsestid kunne drøftes. Vores henvendelse var endda ledsaget af et nyt oplæg til drøftelse. Ledelsen fastholdt imidlertid, at man ikke ønskede at drøfte kørelærernes forberedelsestid yderligere bortset fra, at LPO naturligvis var velkommen til at rejse emnet på førstkommende ordinære uddannelsesudvalgsmøde ultimo februar.

På dette møde gentog ledelsen, at de ikke havde et ønske om at indgå aftale om fast forberedelsestid i forbindelse med EUP. Ledelsen i Operatøruddannelser kunne dog oplyse, at der var lavet en aftale med Togdrift om, at de kørelærere, som havde behov for forberedelse, skulle have den nødvendige tid. Alle kørelærere, der var sat op til undervisning på EUP, var tildelt én forberedelsesdag pr. år, og fastsættelse af eventuel yderligere forberedelse ville ske på individuelt niveau efter samtale med nærmeste leder. Ledelsen var ikke bekendt med, at dette havde givet anledning til udfordringer.

LPO var – og er – af den opfattelse, at sammenhængen mellem den afsatte forberedelsestid og den faktiske forberedelse ikke var tilstede i de situationer, hvor kørelæreren skulle undervise på flere litra. LPO beklagede, at ledelsen havde valgt at se stort på mulighederne for at finde en forhandlet løsning og gjorde opmærksom på, at vi ikke fremadrettet så nogen værdi i at efterlade hængepartier i et forhandlingsforløb, når ledelsen ikke ønskede at følge op på disse.

LPO finder ledelsens fremgangsmåde i nærværende sag utilstedelig. Vi ærgrer os over ledelsens arrogante og afvisende holdning. Den sætter ikke bare samarbejdet på en alvorlig prøve, men fører i værste fald til, at det ønskede løft af den praktiske efteruddannelse udebliver.

LPO er fortsat af den opfattelse, at optimal forberedelse for den enkelte kørelærer er afgørende for et vellykket EUP kursus. Gode drejebøger gør det ikke alene, slet ikke, hvis kørelæreren ikke har den fornødne tid til at sætte sig ind i deres indhold. De gener en unødig mangelfuld efteruddannelse måtte give for driften, skal ledelsen imidlertid ikke komme til lokomotivpersonalet med. Skal der udpeges en skyldig, må vi i stedet henvise til Telegades spejle.

Men bevares – det kan selvfølgelig være, at løsningen ligger lige for. Jf. ovenstående, kan en kørelærer, der mener at mangle forberedelsestid, jo blot henvende sig til nærmeste leder. Ledelsen har jo klart tilkendegivet, at de ikke var bekendt med tilfælde, hvor en sådan henvendelse ikke havde ført til en løsning. Så hvis du som kørelærer føler, at forberedelsestiden er knap, skal vi blot opfordre til, at du henvender dig til egen leder med et ønske om yderligere tid til opgaven.

*Morale:*

*Det varer nok lidt inden nogen i DSB lykkes med at motivere LPO DSB til at underskrive noget som helst inden alle løse ender er på plads. En tilkendegivelse i en mail er jo åbenbart ikke længere et tilsagn, man kan regne med ☹*

**Hensatte DD-vogne i Næstved**

***Foto: Jan Lundstrøm***

# iPad på førerbordet?

Af: Peter Kanstrup,
LPO DSB daglig ledelse

Der har gennem nogen tid været nogle tanker fra flere afdelinger i DSB om – i et eller andet omfang – at gøre det muligt at anvende vores iPad under udførsel af sikkerhedsarbejde. Disse tanker blev i efteråret 2017 konkretiseret og et forslag om anvendelse af iPad til læsning af køreplaner, TA og La, hvor disse ikke fandtes, eller kunne vises, i anden elektronisk form i førerrummet. Forslaget var ledsaget af et ønske om også at gøre det tilladt at læse højttalertekster, mv. direkte fra iPad.

Tilladelse til anvendelse af iPad under togfremførelse og rangering kræver som bekendt en ændring af SIN DSB-G, instruks 3, som i sin nuværende udformning forbyder anvendelse af såvel iPad, som andre elektroniske medier, citat: "I forbindelse med udførelse af sikkerhedsmæssige funktioner må IT udstyr ikke anvendes". Når man ønsker at ændre eksisterende sikkerhedsregler er der i SLS krav om, at der gennemføres en vurdering af ændringen. Dette sker ved hjælp af en såkaldt hazard workshop, som er et forum, hvor alle interessenter gennemgår ændringen og de mulige konsekvenser af denne. Det er mildt sagt en noget "langhåret" proces, som læserne skal forskånes for her. I forhold til de fremsatte ønsker i nærværende situation var vurderingen, at ændringen ikke entydig opfyldte kravene og som følge heraf blev den opgivet, eller rettere henlagt, idet ændringen muligvis kan gennemføres i en eventuel fremtid, hvor der udelukkende fremføres tog på infrastruktur med togkontrolanlæg.

**Fredericia Maskindepot**

***Foto: Peter Kanstrup***

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at LPO DSB har været skeptisk overfor en ændring, som tillader iPad på førerbord, uagtet at det ønskede omkring anvendelse af iPad som elektronisk køreplan, La, mv., hvor en sådan ellers skulle dikteres, reelt var en yderst behersket ændring. Vi skal hverken som lokomotivførere, eller som borgere i almindelighed være bange for at anvende ny teknologi, men der er omvendt en række forhold som skal være på plads, hvis eksisterende regler skal ændres. Der er på nuværende tidspunkt ikke brug for flere skærme i vores førerrum. Tværtimod er der behov for en ordentlig undersøgelse af, på hvilken måde de eksisterende skærme – og den kommende ETCS skærm – påvirker ikke bare vores arbejdsmiljø, men bestemt også det samlede distraktionsniveau i førerrummet. Naturligvis skal man kunne håndtere flere informationer samtidig, men både (efter)uddannelse og sikkerhedskultur skal følge med. Desuden var det på daværende tidspunkt vigtigt for LPO DSB, at den forhadte sikkerhedsmatrix skulle fjernes til fordel for en lærende organisation, inden vi potentielt øgede den distraktion lokomotivføreren udsættes for. Sidstnævnte, det med en lærende organisation, er muligvis i støbeskeen, i hvert fald har DSB's ledelse nu langt om længe besluttet at lade matrixen erstatte af en ny procedure for håndtering af sikkerhedshændelser.

På ovenstående baggrund hilser LPO DSB det velkommen, at implementeringen af iPad på førerbordet, uanset ændringens begrænsede omfang, er sparket til hjørne.

# Påkørsel af træer – En ikke ufarlig hændelse

Af:
Søren Andersen,
AMIR Odense
og
Peter Kanstrup,
Lokomotivfører (K),
Odense

Så er den gal igen…! Med reference til det hedengangne radioprogram, Tæskeholdet, og helt i tråd med Jan Gintbergs indledning på talen til nationen, får man lyst til at tage megafonen for munden og råbe "Så er den gal igen…!"

For tredje gang på kun 6½ år påkørte et MQ togsæt et væltet træ på Svendborgbanen. D. 14. august 2011 ramte et tog mellem Stenstrup og Kværndrup med høj hastighed et træ som lå ud over banelegemet med det resultat, at frontruden blev smadret og glasskårene væltede ned over lokomotivføreren. Nærmest ved et mirakel, kom han ikke til skade. Den pågældende hændelse var medvirkende til, at det arbejde, der allerede var iværksat omkring folie på indersiden af frontruderne på både MF og ER, blev udbredt – ikke bare til MQ – men til samtlige litra i DSB. Det har været en meget langsommelig proces, som først i 2017 førte til, at samtlige frontruder nu endelig er forsynet med folie på rudens inderside.

Inden denne arbejdsmiljømæssige selvfølgelighed – at man bør kunne sidde i et førerrum uden at blive overdænget med glassplinter, hvis frontruden knuses – blev virkelighed, måtte en kollega d. 6. december 2013 i det første morgentog fra Svendborg, dagen efter stormen Bodil, opleve glæden ved at bære briller. Tog 774611 påkørte – cirka midtvejs mellem Stenstrup og Kværndrup – et at de træer, Bodil havde revet omkuld, med så stor kraft, at både front og rude blev smadret. Toget blev ved sammenstødet med det væltede træ afsporet og ødelagde 400 meter sveller, inden det gik i hold. Lokomotivføreren bar som nævnt briller, og som det fremgår af det interview, vi efterfølgende bragte i Det Blå Blad 1 -2014, reddede det sandsynligvis hans syn.

**MQ på Svendborg-banen mellem Kværndrup og Stenstrup**

***Foto: Søren Andersen***

Nu har vi så fået folie på frontrudernes inderside, men det forhindrer jo ikke træer i et vælte, slet ikke på Svendborgbanen. Så tidligt om morgenen d. 16. marts 2018 fik endnu en odenseansk lokomotivfører sig en uønsket én på opleveren. Han kørte dagens første tog, et materieltog, fra Odense mod Svendborg. Imellem Kværndrup og Stenstrup havde et mellemstort træ valgt at bukke under for den kraftige vind og stede sig til hvile henover sporet. I buldrende mørke og med en hastighed på 110-120 km/t, mødtes tog og træ med en voldsom kraft. Heldigvis vandt toget denne gang armlægningen med træet, omend det fik nogle gevaldige knubs. Og heldigvis slap føreren derfra med chokket som eneste skade. Endnu heldigere var det, at toget formåede at blive på sporet, så det kunne bringes til standsning ca. 300 meter efter gerningsstedet.

Fronten af en MQ efter påkørsel af træ

*Foto: Kenneth L. Grønqvist*

Man kan ikke undgå at spekulere på, hvorfor de her ting gentager sig. Ud over de her nævnte hændelser, var der, ligeledes på Svendborgbanen, for år tilbage en lokomotivfører, der blev hårdt såret, da et MR-tog – også tidligt om morgenen – ramte et væltet træ mellem Fruens Bøge og Hjallese. Førerrummet blev knust til ukendelighed og lokomotivføreren forblev påvirket af hændelsen resten af hans tid ved jernbanen. Hertil kommer flere mindre alvorlige uheld med træer, hvor det "kun" har været den øverste og lette del af træet, som er blevet ramt. Det får én til at spekulere på, om Banedanmark tager deres ansvar tilstrækkeligt alvorligt for at sikre menneskers og materiels ve og vel? Naturligvis sker hændelserne oftest i kølvandet på storme, men er de periodiske strækningseftersyn gode nok? De foregår i udgangspunktet fra et førerrum med en hastighed på 120 km/t. Når man kører så hurtigt forbi, er det formentlig kun de træer, der allerede har et tvivlsomt rodfæste, som opdages.

Efter skribenternes mening, bør man i Banedanmark i højere grad bevæge sig ud i de udsatte områder tæt på sporet; steder som – ligesom det er tilfældet flere steder mellem Kværndrup og Stenstrup – ofte står under vand. Ikke bare fordi de oversvømmede områder allerede nu fører til svagere rodfæste for de fleste træer, men ligeså meget fordi de igangværende klimaforandringer efter al sandsynlighed ad åre vil medføre mere og voldsommere nedbør og dermed endnu flere oversvømmede områder og stadig flere træer, som risikerer at vælte.

Dernæst må Banedanmark udnytte bestemmelsen yderligere om lodsejerens pligt til at fjerne træer, som vurderes at udgøre en fare eller helt rydde bevoksning i et passende antal meter fra sporet, ligesom det kendes fra elektrificerede strækninger. Her i bladet kunne man i nummer 1-2016 læse artiklen: "Når jeg ser et stort træ hælde". Den handler om 2015 revisionen af jernbaneloven, hvor Banedanmark udstyres med en ny beføjelse til at kræve træer og bevoksning over og langs statens jernbanestrækninger beskåret eller helt fjernet. Med denne paragraf i hånden kan Banedanmark henvende sig til lodsejerne langs banen og kræve, at de får fældet de træer, der står tæt på sporet og udgør en risiko for at vælte i den næste storm. I hvilket omfang denne bestemmelse er bragt i anvendelse ved vi ikke. Måske kan det være et problem, at det ofte selv er Banedanmark, som er lodsejer. Men hvis oplevelsen er, at Banedanmark ikke kan finde ud af bruge lovens bestemmelse på en hensigtsmæssig måde, så kan vi da kun opfordre til, at vi lokomotivførere skubber lidt bagpå og får meldt de steder ind, hvor der står blankt vand, eller hvor der er træer, der allerede hælder. Indmeldingen skal som altid ske til stationsbestyreren. Og så vil det nok være en god ide at følge op med en indmelding i "Tilløb til ulykke" i DDI.

Jernbaneloven §25:
Infrastrukturforvalteren kan kræve træer og anden beplantning på, over og ved baneareal fjernet, nedskåret, opstamet eller studset, når banens vedligehold eller hensynet til togdriften gør det nødvendigt. Efterkommes infrastrukturforvalterens krav ikke inden for en fastsat frist, kan infrastrukturforvalteren lade arbejdet udføre på ejernes bekostning.

Og husk så – inden nogen måske får den opfattelse, at dette er en lokal artikel designet til det fynske publikum – at storme forekommer over hele landet, og træer kan finde på at lægge sig på skinnerne andre steder end på

**"Resterne" af det påkørte træ på Svendborg-banen mellem Kværndrup og Stenstrup**

***Foto: Pernille Nielsen***

Svendborgbanen. I de senere år har vi bl.a. haft væltede træer mellem Borup og Viby, ved Årup på Vestfyn og i øvrigt en ret alvorlig påkørsel af et væltet træ ved Trustrup på Grenåbanen. Og måske er det netop disse mange situationer og de deraf følgende både farlige og kostbare hændelser, der har ført til ovenstående revisionen af jernbaneloven.

Trods de mange hændelser har vi hidtil været tilsmilet af heldet forstået på den måde, at de ulykker, der hidtil har været, "kun" har medført begrænset personskade og materiel ødelæggelse. Al logik siger, at det held på et tidspunkt løber ud. Sker det, kan fremtidige ulykker sagtens ende med at koste menneskeliv.

Der henvises i øvrigt til artikel i Det Blå Blad 2-2017 vedr. montering af folie på frontrudernes inderside.

**MQ på Svendborg-banen mellem Kværndrup og Stenstrup**

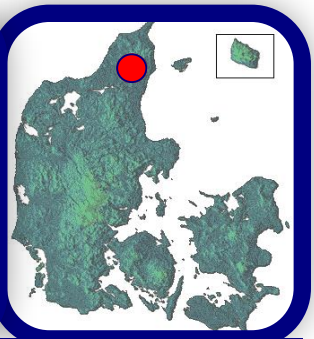
***Foto: Søren Andersen***

# LPO DSB's 1. maj-arrangement 2018
## Kongens Have i Odense

*Fotos: Hans S. Merstrand*

*Fotos: Hans S. Merstrand*

## Lokalnyt



Af:

Lars Rolving Jensen

# Aalborg

For ikke særlig længe siden kunne vi fortælle, at vi var i besiddelse af en mail fra topledelsen, som fortalte, at Aalborg var reduceret til den størrelse, som passede til den produktion depotet skulle præstere. Roen sænkede sig. Vi slikkede sårene efter slagteriet. Hilste på de tidligere kolleger, som nu kørte for NJ. Og så, lige pludselig stod Anette Haugaard på depotet og sagde, at nu skulle depotet reduceres endnu engang. Denne gang har det kostet 7 mand til NJ, 3 mand til Fredericia, 1 mand til Aarhus og 1 på reduceret tid. Til køreplanskiftet K19 er depotet reduceret til ca. 50 mand. Skribenten af denne klumme er snart depotets yngste mand, målt på anciennitet…

Og nu er vi atter engang i besiddelse af en mail, hvoraf det fremgår, at vi er i mål med tilpasningen af depotets størrelse. Deja vú kan man vist kalde det. Nu får vi så se, hvad fremtiden bringer. Om eller hvornår Anette står her igen. Om der kommer flere Deja vú'er. Eller om utilfredsheden i Nordjylland med afskaffelsen af de direkte tog til resten af Danmark får politikerne til at revurdere beslutningen. Noget tyder på, at Signalprogrammet i Nordjylland IKKE bliver godkendt til uge 42 som planlagt. Noget tyder på, at der vil være MF med indbygget ERTMS til rådighed til at opretholde den nuværende kørsel i Nordjylland, også til uge 42, om miraklet skulle ske. Vil man så fastholde beslutningen om at holde en hel landsdel afskåret fra det landsdækkende net? Vi får se.

Én ting er helt sikkert. Vi ser tegnene hele vejen mellem Hobro og Langå. Stabler af sveller tårner sig op forskellige steder. Skinner er lagt ud på snart sagt hele strækningen, og bjerge af skærver skal snart forsynes med røde lys på toppen for ikke at forstyrre luftfarten. Sporombygningen mellem Hobro og Langå nærmer sig. Randers ombygges totalt, mister sine gamle trofaste TU-signaler og mister begge kommandoposter, som rives ned for at give plads til det nye sporforløb. Hele strækningen lukkes i juli og august, og der indsættes togbusser mellem Langå og Aalborg. Jeg går så ud fra, at depoterne Aalborg og Aarhus skal have nyt infrastrukturkendskab, når den ombyggede Randers station igen går i drift. Det bliver jo nok lidt af en opgave for tjenestefordelingerne på depoterne.

**Jyderup station klædt i hvidt. Taget d. 5. marts 2018.**

***Foto: Maiken Tomlinson***

På baggrund af de nedskæringer i mandskab, vi har været igennem senest, har bestyrelsen for lokalgruppen på depotet indkaldt til ekstraordinær generalforsamling. Emnet på denne vil være at få vedtaget en ændring i vores vedtægter, som reducerer bestyrelsens størrelse fra 5 til 3 mand. I næste lokalindlæg vil jeg fortælle resultatet.

*Alle ønskes et godt forår*

# Lokalnyt

Af:

Palle Erbs Sørensen

## Esbjerg

Her i Esbjerg sker der ikke det store. Alt går sin vante gang, og det med, at folk går hjem på pension, er jo også snart ved at være en del af dagligdagen her på depotet.

Flemming Hadberg har kørt sin sidste tur og i slutningen af maj, vil der blive afholdt en afskedsreception for Flemming. Flemming, du ønskes alt godt videre frem.

For at det ikke skal være løgn, så har vi fået en ny mand til byen. Det bliver dog i bytte med en af vores gode kollegaer, Søren Plam. Søren har ønsket at komme til depotet i Fredericia, og ved hjælp af godt arbejde fra vores gruppeleder, Henrik O Henriksen, er dette lykkedes med virkning fra d. 1. maj 2018. I bytte for Søren får vi Jesper Nørby Hansen til Esbjerg. Jeg vil hermed byde Jesper velkommen til depotet.

Her i Esbjerg er vi ved at få sat en ny vaskemaskine op (se billedet), der efter sigende skulle være en model, som er bedre end det, vi kender til i dag. Det forventes at den er i drift, når du læser dette.

Ny vaskehal i Esbjerg

*Foto: Palle Erbs Sørensen*

Hvad sker der ellers? Ja, snakken går jo på, at folk efterhånden ikke rigtig gider være her mere. Som en kollega sagde: "Når man kommer rundt på depoterne, går snakken på, hvornår man kan gå hjem på pension" Det er da noget sørgeligt ☹ – men det er jo sandt. Førhen, når kollegaer kørte deres sidste tur, var det noget vemodig. I dag er det efterhånden noget, der bare skal overstås.

Lange tjenester (op mod 10 timer) både lørdag og søndag og midt på dagen. DSB's evne til at arbejde mod os, samt alle deres målinger og fortællinger om, hvordan vi skal gøre det ene og det andet, løfter jo ikke ligefrem arbejdsglæden. Vi kan kun håbe, at det en dag kommer til at gå den anden vej, selv om udsigten ser lidt trist ud.

En ting skal vi dog huske. Så længe vi står sammen, står vi stærkest.

Af:

Hans-Morten B. Andersen

## Helsingør

Så er vinteren slut. Nu venter vi på, at bøgen springer ud. Det er vist også det eneste, vi kan regne med i dette forår. Overenskomstforhandlinger, DSB-indmelding i DI, sporarbejde m.m. venter os hen over forår og sommer. Hvis disse ting ender ligesom bøgen, er der jo ikke noget at være bekymret for, den bliver jo altid grøn.

Man kan jo håbe, at vinteren har været så hård, så Birk ikke kan sprede flere frø i dette land.

# Lokalnyt

Sporarbejde og ferierække.

Da LPO DSB og DSB ikke kunne komme til enighed om en landsdækkende aftale vedr. sporarbejde, havde vi i LPO Helsingør kun de gældende aftaler at gå ud fra til sommerens sporarbejde på Kystbanen.

Sporarbejdet gør, at der, mens det står på, slet ikke er lavet nogle tjenester til Helsingør depot. Så ud over flextillæg for at møde i København og fremmøde på eget depot fik lokomotivførerne i Helsingør et tilbud mere. I de 6 uger sporarbejdet står på, kan alle dem, som ikke er indkaldt til kurser, holde ferie eller afspadsering i alle 6 uger. Problemet var bare, at vi først har fået det af vide efter sommerferievalget var afholdt. Hvor mange der benytter sig af tilbuddet vides ikke i skrivende stund, men det varer nok mange år før, vi igen får sådan et tilbud, uanset at vi modtog det lidt sent.

Risteperroner

Efter snart 20 år med ET tog i Helsingør, kan vi nu langt om længe se en ende på dårlige indstigningsforhold / arbejdsskader m.m. Arbejdet med risteperroner er påbegyndt på pladsen, og vi må regne med lidt byggerod hen over de næste 5 måneder, hvor arbejdet står på. Helt klart en forbedring for arbejdsmiljøet i Helsingør, når disse risteperroner står færdig. Så må vi jo bare håbe, vi stadigvæk har vores ET tog til den tid… Hvem ved? Alt kan jo ske med den trafikminister!

Vi skylder en stor tak til de arbejdsmiljørepræsentanter, som igennem de seneste 15 år har kæmpet for opsætning af risteperroner i Helsingør.

Ny AMIR i Helsingør

2018 blev så året, hvor vi skulle opleve et historisk valg til posten som AMIR i Helsingør. Normalt er der ikke så mange kandidater til denne post, men i Helsingør var der denne gang to. Der blev afgivet 38 stemmer, 19 til hver kandidat. Så det var noget af en gyser og der måtte lodtrækning til. Her blev Dennis Nielsen hevet op af hatten, og Dennis er hermed ny AMIR i Helsingør. Tillykke med valget. Der skal også lyde en tak til den afgående, Christian Kragh Jessen, for det arbejde, han har bidraget med.

Personale i Helsingør.

I marts 2018 er Musa Cokcetin og Ismail Tokmak startet som nye lokomotivførere i Helsingør.

Der skal lyde et stort velkommen til begge to.

**Fredericia Maskindepot**

***Foto: Peter Kanstrup***

# Lokalnyt

Så havde lokomotivfører Kim Andersen 40 jubilæum 1. april 2018. Kim havde inviteret til reception på Sundkroen fredag d. 6. april. Den var godt besøgt af både venner, familie og kollegaer. En superhyggelig dag. Stort tillykke til Kim.

Jubilar Kim Andersen t.v.

*Foto: Hans-Morten B. Andersen*

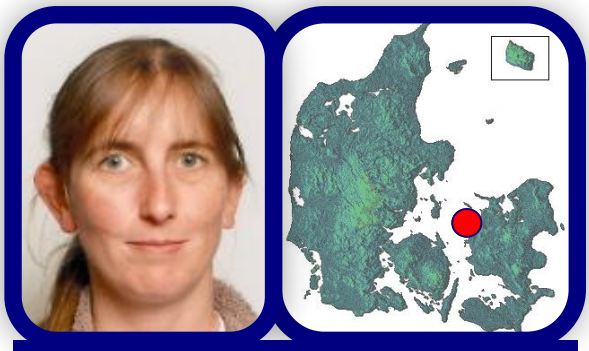
Arrangementer i Helsingør forår/sommer 2018

- 23. maj: LPO tur til Trafiktårn Øst
- 21. juli: Sommerfest i Gert Vibel's have.
- 31. juli: MSF sommerfest i Gert Vibel's have

Nu må vi jo håbe, at Gert har taget højde for, at hele depotet har ferie disse to dage. Så der er jo ingen undskyldning for ikke at møde op – med mindre man er på ferie.

Endvidere har der været generalforsamling i MSF. 26 nye og gamle kollegaer m.m. var mødt frem. Takket være en rigtig god bestyrelse er denne forening i fremgang. Husk! Hvis man vil med til de arrangementer MSF afholder, skal man være medlem af foreningen. Det koster 150 kr. årligt. Henvend jer til Lars Hornung eller HC.

*Det var ordene fra Lokalgruppe Helsingør. I ønskes alle et godt forår*



Af:

Maiken Tomlinson

# Kalundborg

**Pladsen**

Det begyndte ellers meget godt med vores nye jor-tjenester i K18 planen. Men siden ME´erne blev taget ud af drift, og efterfølgende er kommet tilbage på banen igen, har der ikke rigtigt været styr på at få rettet vores arbejdssedler til, så de passer med, hvilke tog der skal forsynes, eftersynes og laves bremseprøver på! For slet ikke at tale om, hvor togene skal parkeres om natten, så de kan komme afsted nogenlunde som planlagt næste morgen. Ingen har rigtigt villet tage ansvar for at få tingene til at fungere. Korrigeringen har ikke kunnet tilrette arbejdssedlerne, så de passer med tognumrene, og ringer man til driften, bliver man bedt om at ringe til materielvagten osv. Og så er det alligevel ikke helt rigtigt, at ingen har villet tage ansvaret, for nogen har jo sørget for, at opgaverne blev udført alle hindringerne til trods. Lokomotivførerne her på depotet har taget det planlægningsmæssige ansvar på sig, udelukkende for at hjælpe hinanden og fordi det ganske enkelt var for frustrerende, at ingen ellers var villige til at løse problemerne! Det ser nu ud til, at der er en permanent løsning på vej, så frustrationerne snart kan få en ende. Og til alle gutterne og gut-inderne her i Kalundborg: tak fordi I har fået tingene til at køre rundt og fortsat gør det for kollegaernes skyld!!

**Ny AMIR**

På valg til AMIR posten havde vi 3 gode kandidater, men i sidste ende blev det Jonas Berger Hansen, der løb med sejren. Tak til alle 3 fordi I stillede op. Jeg synes, det er godt at se, at så relativt mange gerne vil gøre en indsats for deres kollegaers arbejdsmiljø! Stort tillykke med valget til Jonas.

# Lokalnyt

**1. maj**

Når du læser dette hører LPO's 1. maj arrangement i Kongens Have i Odense til i fortiden. Når jeg alligevel lige vil nævne det her, er det fordi, vi i år har haft en historisk stor tilmelding til arrangementet. En stigning på 100% i forhold til det første år, vi var afsted. Jo, jo procentregning er en taknemmelig ting, når man starter ud med to ☺

**Dem, jeg ikke fik nævnt i sidste blad…**

- Jan D. Jørgensen gik på pension og havde "afskedspølsevogn" d. 19. december (2017)
- Peter Augustinussen fyldte 60 år d. 28. januar (så er vi tilbage i 2018)
- Asger Petersen fyldte 50 år d. 9. februar

Et stort, om end noget forsinket, tillykke herfra til alle 3!

**Andre mærkedage for nyligt og i nærmeste fremtid**

- Bjarne Folsted Jensen gik på pension, og havde sidste dag på jobbet d. 6. marts.
- Steen Rasmussen fylder 65 år d. 16. juni.

Stort tillykke til Steen og god vind fremover til Bjarne!

*LPO Kalundborg ønsker alle et godt forår…*

Af:

Ebbe L. L. Drögemüller

# København

**Dialogmøde med direktøren.**

Ovenpå lokalgruppens tilslutning til vores gode kolleger fra Aarhus' udtalelse på vores generalforsamling, havde vores direktør, Flemming Jensen, indbudt til dialogmøde den 27. marts i kantinen på Hovedbanegården. Lokalgruppen stillede selvfølgelig op med repræsentanter til dette møde for at høre, hvad vores direktør nu havde på hjertet. Hvad det var vender jeg tilbage til lidt senere i dette indlæg. Det der dog slog lokalgruppens repræsentanter som det første, da vi kom ind i kantinen, var den magre tilslutning til mødet fra menige driftsmedarbejdere. Af lokomotivførere kunne vi tælle en lille håndfuld og af togførere ligeså. Derudover var der repræsentation af medarbejdere fra Korrigeringscenteret, administrationen og planlægningen. Enkelte ledere og en flok S-togsrevisorer havde også fundet vej til kantinen denne morgen. Hvorfor der ikke var større tilslutning fra de menige driftsmedarbejderes side er vel logisk nok, når man ser på forudsætningerne, der blev budt den enkelte for deltagelse i mødet. Medarbejderne fra administrationen, Korrigeringscenteret, planlægningen og til dels også S-togsrevisorerne kunne jo alle blot lade deres arbejde ligge og gå til dialogmøde med direktøren. Lokomotivførerne og togførerne måtte enten bruge deres pausetid eller fritid på at deltage i mødet! Man burde vel kunne forlange i en virksomhed i 2018, at driftsmedarbejdere fik samme mulighed som andre faggrupper, for at møde ledelsen til dialogmøde. Jeg tænker i hvert fald ikke, at et dialogmøde i Telegade sker i medarbejdernes eller for den sags skyld direktørens fritid. I tidligere tider blev den enkelte kompenseret for timerne, der blev brugt i virksomhedens interesse, hvis ikke den enkelte direkte var taget ud til mødet. Derfor kom der dengang også væsentligt flere til et dialogmøde end en lille håndfuld. Om interessen for at komme i dialog med medarbejderne dengang var større, er jo ikke sikkert, men forudsætningerne var i hvert fald væsentligt bedre.

# Lokalnyt

**Fredericia Maskindepot**

***Foto: Peter Kanstrup***

Nu tilbage til indholdet af dialogmødet, som tidligere lovet. Dialog er måske et lidt forkert ord at bruge, idet direktøren holdt enetale i over en time af de afsatte 1,5 time, så monolog er måske mere korrekt. Der blev fortalt lidt om DSB's økonomi, ændrede pensionsprocenter for tjenestemænd, fremtidens tog og signaler og de 800 millioner i besparelser, der kunne komme ud af dette. Derudover blev der forklaret lidt om (måske) kommende udbud af jernbanen. Knækkede aksler på ME lokomotiverne blev selvfølgelig også berørt. Derudover kredsede direktøren selvfølgelig konstant omkring DSB's indmeldelse i DI, og hvad deraf følger. Lige netop når talen faldt på DSB's indmeldelse, blev det tydeligt for lokalgruppens repræsentanter, at direktøren enten ikke er ordentligt informeret om vores aftaler eller ikke har sat sig ordentligt ind i dem, inden han blot smed dem på møddingen ved indmeldelsen i DI. Han forstod for det første ikke, hvorfor vi skulle have 145 lokalaftaler? Men han anerkendte dog selv, at det der var vigtigt for medarbejderne, det skulle der selvfølgelig laves aftaler om…! Undskyld men det var jo ligesom det, der lå i de nu opsagte aftaler? Direktøren hev derefter 2 aftaler frem, som han mente var illustrative for hans holdning. Den første var aftale 570,19 (i daglig tale e-mail aftalen). Her kunne han simpelthen ikke forstå, hvorfor vi har en aftale om e-mail. Kære hr. direktør, det har vi, fordi vi ikke alle sidder på kontor og har ubegrænset tid til at læse mails og se på intranettet, abc.dsb eller andre informationskanaler. Derfor har nogle fremsynede folk for år tilbage lavet en aftale (570,19), som klart definerer, hvorledes bl.a. e-mails, og lokomotivførernes begrænsede kontortid, kombineres med hensynet til produktionen, sikkerheden og den enkeltes fritid. Til gavn og glæde for medarbejderne, men i høj grad også til gavn og glæde for virksomheden. Den anden aftale direktøren hev frem til offentlig skue, var aftalen om, at der skulle være 2 vinduer i et undervisningslokale? LPO DSB har ikke sådan en aftale, så det må være en anden faggruppe? Dog kan vi sagtens sætte os ind i, hvorfor en aftale kan have en sådan ordlyd. Det kunne jo være for at imødegå, at undervisningen kunne foregå i et lukket kælderlokale i telefonboksstørrelse og uden udluftning. Desværre er den faglige organisation ikke ubekendt med undervisningslokaler, der gennem tiderne har udfordret arbejdsmiljøet i virksomheden DSB. Med den viden er en aftale, der beskriver et tåleligt læringsmiljø desværre nødvendig, selv i 2018. Men selvfølgelig, hvis det fremadrettet kan forventes, at vi altid bruger hotel d'Angleterres mødelokaler til undervisningsbrug, er medarbejderne da helt sikkert frisk på dette.

# Lokalnyt

Det samlede indtryk fra dialogmødet med vores øverste direktør er, på baggrund af ovenstående, en smule blandet. Ingen tvivl om, at direktøren er en flink mand. Han er velformuleret og veltalende, og når han siger, at ingen kommer til at gå fra hus og hjem pga. overgangen til DI's overenskomstområde, så tror vi selvfølgelig på ham. At han siger det, gør os dog en smule utrygge og forvirrede. Har nogen da overhovedet tænkt på dette? Desværre virker det ikke til, at han er helt på omgangshøjde med virkeligheden for driftsmedarbejderne i virksomheden DSB. Direktøren er selv uddannet pilot og kommer fra en fortid i SAS, bl.a. som pilot. Her havde han højst sandsynligt et indgående kendskab til processerne for at få et fly op i luften og sikkert ned igen, herunder hvilke medarbejdergrupper, arbejdsgange og aftaler der skulle til, for at få det hele til at foregå bedst og mest sikkert. Det virker desværre ikke til, at denne viden uden videre blot kan overføres til et liv på jorden og den danske jernbane. Hvis direktøren angriber vores aftaler, fordi han mener, de er i vejen for en effektiv jernbanedrift, burde han efter vores mening hellere omfavne dem. De er i høj grad vigtige byggesten i en effektiv, sikker og veldrevet jernbanevirksomhed. I modsat fald frygter lokalgruppen, at ordnede forhold afløses af en ineffektiv, usikker og knap så veldrevet jernbanevirksomhed, til skade for samfundet og i sidste ende selvfølgelig også medarbejderne.

*Lokalgruppe København ønsker alle et godt forår og en god forsommer.*

Af:

Jakob Østergaard Elikofer

## Nykøbing F

Der sker i denne tid mange ting, der vedrører os alle sammen. Ting som i høj grad påvirker os tillidsvalgte. Fredag den 13. april 2018 stemte mere end 2/3 af de delegerede på LO's kongres og FTF's kongres "JA" til, at de to hovedorganisationer sammenlægges til én ny stor spiller på det danske arbejdsmarked. Om det får nogen mærkbar betydning for os – dig og mig – ved jeg ikke. I hvert fald betyder det, at den organisation der øverst oppe repræsenterer dig og mig, nu er blevet meget større og repræsentere mange flere arbejdere. Om den så også bliver stærkere, handler jo om de der sidder der, og dem er vi med til at vælge.

Kassereren og jeg har netop været på et 3-dages introkursus for nye tillidsvalgte. Dette var dels en velkomst til os, og en indføring i den støtte, der er til vores arbejde, dels var det en introduktion til "Den Danske Model" – og nej, det er ikke et fruentimmer. Det er det forhandlingsgrundlag vores overenskomster har bygget på siden 1899. I skrivende stund er modellen stadig eksisterende, men nu, hvor du sidder og læser dette, kan det være helt anderledes. For jeg er klar over, at når I læser dette, er vi midt i maj måned. Til den tid ser verden nok meget anderledes ud, end den gør lige her og nu, mens disse linjer skrives, hvor vi er lige på kanten af en mulig konflikt på det offentlige arbejdsmarked. Som det set ud lige nu, virker det ikke som om vores offentlige arbejdsgiver forstår vores overenskomstkrav. Jeg håber da bestemt, der er kommet en god løsning for alle offentlige ansatte, nu hvor du læser dette – og jeg håber bestemt "Den Danske Model" stadig eksisterer.

DSB valgte som bekendt kort før jul at melde sig ind i Dansk Industri (DI), gældende fra 1. april 2018. Dette kan betyde, at vores overenskomst – og dermed vores løn og arbejdsvilkår – bliver noget anderledes. For Tjenestemændene skulle tjenestemandsloven og statens aftalegrundlag gælde, og for de overenskomstansatte skulle gælde DI's såkaldte *Jernbaneoverenskomst*. Sagen er imidlertid, at DI har indbragt sagen for Arbejdsretten. Sådan noget tager tid, og derfor fortsætter vores overenskomstaftaler indtil videre som før 1. april 2018. Hvor længe dette skal vare ved, ved jeg lige så lidt om som Jer. Jeg skal til gengæld nok orienterer om det, så snart der sker videre i sagen.

Vi står midt i det store sporarbejde 2018. Selvom alle mente de havde gjort al forarbejdet perfekt, viste det sig, at der endnu var et stykke vej til målet, da først sporarbejdet satte ind.

# Lokalnyt

**ME-stamme på Orehoved Station**

***Foto: Jan Lundstrøm***

- I Rødby har der været problemer med toilettømning, vandpåfyldning samt lav brændolie stand. Dette er løst med en lokal slamsuger, vandpåfyldning på færgen og tankning i Hamburg eller Aarhus.
- I Orehoved har der været manglende planlægning omkring vending af 22xx og 12xx tog ved samme perron på samme tid, men disse problemer blev hurtigt løst med aftale om dette.
- Ligeledes i Orehoved er der problemer med perronbelægningen som buler og bliver glat i vådt føre.
- I Næstved har der været problemer ved tankning, fordi der til tider ikke har været den rangist til stede, der skulle være der for at bistå med arbejdet.

Det er de problemer, jeg lige er bevidst om – men der er givetvis flere. Meld det meget gerne ind til os, hvis der opstår vanskeligheder i forbindelse med sporarbejdet. Vi kan jo så arbejde for, de næste mange års sporarbejder forløber uden disse problemer.

Jeg vil nu gerne byde alle læsere velkommen til det sidste nye afsnit af radiofarcen. Historien om GSM-R radioens indtræden på den dansk/ tyske jernbanescene. Det er den lange historie, om en radio der stadig ikke virker. Fra d. 14. april 2018 er endnu et moderne tiltag taget i brug for at sikre kommunikationen mellem færge og tog. Den fantastiske nye skrrriiisssittssckj … Nej, undskyld. Ny er den vist ikke helt. Der er tale om en håndholdt radio. Den har været i spil mange gange. Mange gange har man villet indføre den, og så alligevel ikke. Mange gange har den været lige ved, og så alligevel ikke. Nu har tysken så forlangt det, så nu sker det. Fra nu af skal der ved kørsel på færge udelukkende kommunikeres på håndholdt radio. Da jeg er sikker på, man har gennemført de nødvendige sikkerhedsanalyser inden ibrugtagningen af denne håndholdte radio, vil jeg undlade at tænke på den næsten sammenlignelige håndholdte telefon, der bestemt er farlig. Jeg vil blot læne mig tilbage i førerstolen, og håbe dette er det sidste afsnit af radiofarcen.

*Lokalgruppen vil ønske Jer alle et dejligt forår og en dejlig forsommer!*

*Tak for ordet – tak for tilliden.*

## Lokalnyt

Af:

Jan Lundstrøm

# Næstved

**Rustkørsel**

Så godt som hver aften kører vi rust på Lille Syd. Det kan undre én lidt, at selv forsinkede tog skal køre rust. Som køreplanen, specielt på den nordlige del af strækningen er strikket sammen, er der meget lidt ekstra tid, og selv om man forlader en station til tiden, vil GreenSpeed så snart der kommer info om næste station, vise man ankommer forsinket. Godt nok er forsinkelserne ikke store, men alligevel kan det ikke undgå at smitte af på modkørende tog ved krydsningen i Gadstrup.

**Kølervæske på gulv i MQ**

Vi har haft en del tilfælde med kølervæske på gulvet inde i MQ'erne. Oftest er det ude ved passagererne, det er galt. Ja, vi har sågar kørt med et sæt, hvor den rød/hvide kæde var viklet om et sæde fordi kølervæsken dryppede ned fra loftet! En følge af den udsivende væske er, at al varme langsomt forsvinder fra det pågældende halvtogsæt, og til sidst stopper motoren på grund af manglende køling. Nu er det heldigvis aftalt, at vi ikke kører med sådanne tog, da væsken er skadelig ved indånding over en vis PPM-værdi.

**Men for lidt vand**

Mens vi har haft problemer med udsivende kølervæske inde i togene, har vores trofaste rengøringsmand, Gregers, haft problemer med manglende vand. Tilsyneladende sprang et vandrør på perron 1, og i tre uger var der ikke noget hver-

Flot ny-renoveret MQ i Næstved

*Foto: Jan Lundsstrøm*

# Lokalnyt

ken koldt eller varmt vand til rengøring af vore tog. Og det var lige i den periode, hvor der for alvor blev saltet på perronerne, så gulvene i MQ'erne var efterhånden helt hvide!

Udvendig vask af vore tog har ikke kunnet ske i mange uger. Dels har det været for koldt, og dels har der været et tilfælde, hvor frontvasken var gået ned og ikke ville gå op igen med det resultat, at toget ikke uden videre kunne komme ud!

**Bedre rengøring og nye møbler**

Rengøringsstandarden i vores depotbygning har fået et tiltrængt løft. Nu vaskes gulvet med rigeligt vand hver dag, og den efterhånden brunlige linoleum har fået en tiltrængt opfriskning. Til den "gamle rygerstue" er der indkøbt nye møbler. Foreløbig er de nye kontorstole ankommet og samlet, mens vi venter på det lange bord, vi skal have. I samme stue er der også mulighed for at spille dart.

**Nye tider, nye problemer**

Mens der er spærret syd for Orehoved, er en del arbejde fra Nykøbing Falster flyttet til Næstved. På forhånd var det aftalt, hvordan rangering og parkering skulle ske, og der blev opsat en ny risteperron i syd til brug for skift fra ME til dobbeltdækker og en trappe til nedstigning, når ostene til de håndbetjente skifter på pladsen skal svinges. Desværre stemmer virkeligheden ikke altid overens med planene, så der har været lidt problemer, hvor tog under rangering skal vende, hvor der ikke er ordentlige forhold. En årsag til problemer er, at nogle lokomotivførere, bl.a. tre af vore egne, ikke kan køre på pladsen endnu! Værre har det været med forsyning af IC3 og IC4. Her blev det aftalt, at der ikke skulle opsættes mærker og trapper, fordi der ville være en hjælper til stede. Det er der så ikke i den virkelige verden, så her ved deadline tyder alt på, at der skal opsættes en mærkeskov til brug for forsyning af to IC3 og IC4. I værste tilfælde skal der opsættes 20 mærker med tilhørende trapper for nedstigning, for en IC4 kan jo vende begge veje!

Det er også lidt frustrerende at se, at de faciliteter, der skal bruges under en sådan ændret driftsafvikling hurtigt kommer på plads, mens det vi skal bruge i dagligdagen tager en evighed at få på plads …

De parkerede tog har også allerede givet anledning til naboklager. Mærkeligt nok ikke over at en ME mindst én nat har stået med elvarme til en DD-stamme, heller ikke at to ME'ere holdt i tomgang i mange timer, men over at ventilationen i de hensatte dobbeltdækkervogne larmede! Derfor skal ventilationen nu stoppes i hver enkelt vogn, mens den står natten over i Næstved. Jeg tror aldrig, dem der klager, har været i Østrig og hørt ventilationen på deres dobbeltdækkere!

**Strøm på vej til Lille Syd**

Langs strækningen fra Næstved til Køge fortsætter forberedelserne til elektrificeringen. Der fældes træer i stort stil, enkelte huse rives ned, og fundamenterne til de to autotransformatorer er under støbning, ligesom der er opbygget et større lager af mastefundamenter i Tureby.

**Personalenyt**

Vores lokale lokomotivinstruktør, Louis Antoft, stoppede den 31. marts efter 34 år ved DSB. Louis kom til DSB den 1. april 1984 og kom til Næstved i 1987. Ved S-tog havde Louis været kørelærer, og det fortsatte han med i Næstved. Gennem seks år var Louis sikkerhedsrepræsentant på depotet. I 2004 blev Louis lokomotivinstruktør, og har siden undervist mange både kommende lokomotivførere og efteruddannet nuværende lokomotivførere.

Den 1. juli stopper John H. Sørensen efter en lang karriere på skinner. John startede ved S-tog den 1. marts 1983, og kom efter præcist ti år til Næstved. Ved S-tog blev John kørelærer i 1987 og ved fjern den 1. marts 1996, så ikke så få af depotets nuværende lokomotivførere har kørt med John.

Vi takker Louis og John for mange års samarbejde og ønsker dem alt vel i fremtiden!

# Lokalnyt

Strømmen af nye lokomotivførere til Næstved fortsætter, Rasmus Rasmussen hopper ind i stedet for Steffen Frøkjær, der er stoppet på uddannelsen.

Den 3. april var første arbejdsdag for Glenn Bredum og Lars Jørgensen, og tre allerede uddannede lokomotivførere fra København har fået lov at komme til Næstved fra den 16. december. Det er Frank Jensen, Jan Justesen Christensen og Jan Truelsen.

Med alle nye mand på plads og minus John Sørensen vil vi – forudsat andre ikke vælger at stoppe – være 57 lokomotivførere i Næstved til Nytår! Det forlyder endda, at vi skal være endnu flere. Tallet 70 er hørt. Da føromtalte John Sørensen kom til Næstved i 1993 var der i øvrigt omring 70 lokomotivførere på depotet.

Esben S. Sørensen og Jan Lindén Andersen har meldt sig som testførere, og skal sammen med ti andre testførere dels køre testkørsler med ETCS på "Den nye Bane" fra anden halvdel af april, dels køre kilometer med MQ sæt 13, der har fået indbygget ETCS, og skal køre 10.000 km før den må indsættes i ordinær trafik. Prøvekørslerne skal ske mellem Næstved og Vordingborg, og en hurtig gang hovedregning siger, det svarer til godt 180 dobbeltture.

Det fem "nye" Christoffer, Mads, Michael, Philip og Ruben har alle fået MF-attest i februar måned, og kan dermed køre lagt de fleste af depotets ture. Forhåbentlig får de også med tiden ME-attest.

Af:

Søren Andersen, vikarierende lokalredaktør

## Odense

**Svendborgbanen**

Vores egen lokalbane går sjældent ubemærket hen i dette blad, selvom man let kan spørge sig selv om, hvad der dog kan ske af interessante ting på så relativt lille en bane. Sagen er bare den, at det ikke er så lidt endda! Som beskrevet i forrige nummer af Det Blå Blad er det besluttet, at banen skal udliciteres. Efter den værste bølgegang på depotet lagde sig, har der været lidt stille på den front. Der har dog været en mindre delegation af interesserede operatører på visit, som fik forevist stationsområdet, forsyningsanlæg, P-rist, mv. Så selvom man ikke umiddelbart kan se det, så rykker den uundgåelige virkelighed nærmere og nærmere.

**Mangel på MQ – igen-igen**

D. 16. marts påkørte et af vores MQ togsæt et træ mellem Kværndrup og Stenstrup med en del materielskade til følge (se artiklen på side 14). Og som om det ikke var nok, så var vi forinden ramt af et rangeruheld natten til d. 21. februar, som alle, der har kørt igennem Odense fra uheldsdatoen og ca. en måned frem, har været påvirket af. Her skulle et MQ-togsæt efter ankomst til Odense køres fra spor 7 til Forsyningen. Da toget passerede gennem den sidste transversal fra spor 4 og ud i "Hullet" (spor 3 vest), kørte den forreste bogie af endnu uklare årsager ligeud ad venstre spor mod Holmstrup og mellembogien til venstre ud i "Hullet". Det har hverken tog eller sporskifte godt af og begge dele blev ukampdygtige i en rum tid. De manglende togsæt presser en i forvejen stram materielsituation ud i alternative litra på Svendborgbanen,

**MF på Svendborg-banen. Mellem Kværndrup og Stenstrup**

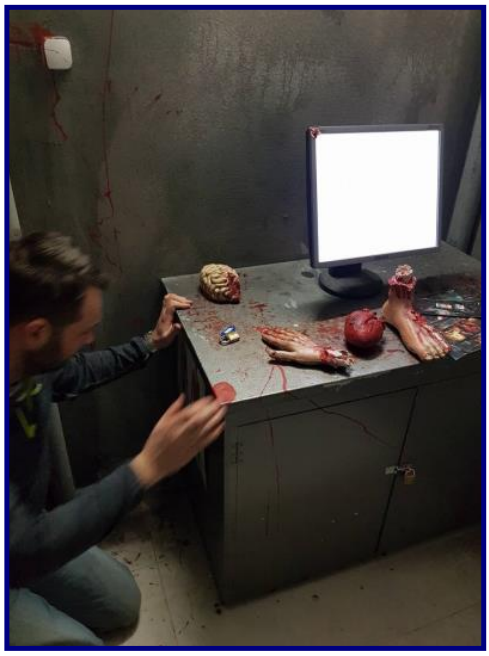
***Foto: Søren Andersen***

# Lokalnyt

end det køreplanen og de rejsende forventer. Det giver selvsagt udfordringer med at holde tiderne, når folk med cykler og barnevogne skal ind og ud af f.eks. et MF-togsæt.

**Nærvedpåkørsler**

Vi har været hårdt prøvet i årets tre første måneder af folks dumdristige handlinger, når de har krydset sporet uden hensyntagen til egen eller andres sikkerhed. Fem nærvedpåkørsler er det blevet til foruden en regulær påkørsel af en mand, som var blevet træt af livet. Nogle hændelser sker ved relativt lav fart, andre for fulde gardiner. Fælles for begge dele er påvirkningen og chokket, som lokomotivføreren sidder tilbage med, efter et instinktivt og desperat forsøg på at undgå ulykken.



En drabelig udflugt til Escape Rooms

*Foto: Morten Kruse Jørgensen*

I et enkelt tilfælde var det banearbejdere, som havde efterladt hjernen derhjemme, der med nød og næppe undveg et intercitytog, der kom dem i møde med 150 km/t. Disse mennesker har vi en reel mulighed for at påvirke gennem uddannelse og generelt gode vaner og procedurer. Så er der "bare" lige resten af befolkningen tilbage… Hvordan vi trænger ind til dem, med musik i ørerne og fokus rettet mod deres smartphone, er en helt anden historie. De fleste mener næppe noget ondt med deres tankeløse handlinger, men resultatet er det samme: En lokomotivfører med ar på sjælen. Ar som kan hobe sig op, indtil bægeret til sidst er fyldt. Kampagner mod denne tankeløshed kan muligvis til en vis grad hjælpe på problemet, men helt at eliminere det, grænser til utopi. Der er desværre også dem, som er helt uden for pædagogisk rækkevidde. En kollega havde netop sat sit tog i gang i Ringe for at køre mod Svendborg, da en galning tordnede igennem den sikrede overkørsel med helbomanlæg, og med den mindst mulige margen, undgik tog og varevogn at udveksle lakering. Når en lokomotivfører er så uheldig at blive rodet ind i den slags, så er det betryggende at vide, at der står en hær af kolleger klar til at snakke om og bearbejde episoden. Vi skal alle sammen være glade for og trygge ved at udføre vores arbejde.

**Get out alive!**

Den 21. marts inviterede Aktivitetsudvalget til Escape Rooms, hvor syv kolleger mødte op for at blive lukket inde i et rum, hvorefter de havde 60 minutter til at finde ledetrådene, der atter ville bringe dem ud i friheden. Der var to temaer: Jack the Ripper og SAW, som nogle måske kender fra filmene af samme navn. Efter alt at dømme nåede alle ud i live og kunne berette om en sjov og hyggelig aften i hinandens selskab ☺

Af:

Niels Haunstrup

## Struer

Vi er i Struer også blevet påvirket af, at DSB's ME lokomotiver er vage i akslerne. Vores kørsel med litra MG er nemlig blevet kraftigt reduceret, og erstattet med litra MR. Det er ikke noget vores kunder hilser med begejstring. Ja, der er endda flere, der direkte har spurgt, om vi er i konkurrence med Jernbanemuseet. Men det er jo nok noget, de skal vænne sig til i en længere periode, indtil der er leveret et tilstrækkeligt stort antal nye aksler til ME.

# Lokalnyt

MQ på Svendborgbanen.

*Foto: Søren Andersen*

Vi andre krydser så i mellemtiden fingrene for, at MR togene klarer de mange ekstra kilometer, de bliver budt. Hvis du kører på det rigtige tidspunkt på døgnet, er det ikke til at fornemme, at vi skriver 2018, da de første tre krydsninger på turen mellem Struer og Fredericia er med litra MR.

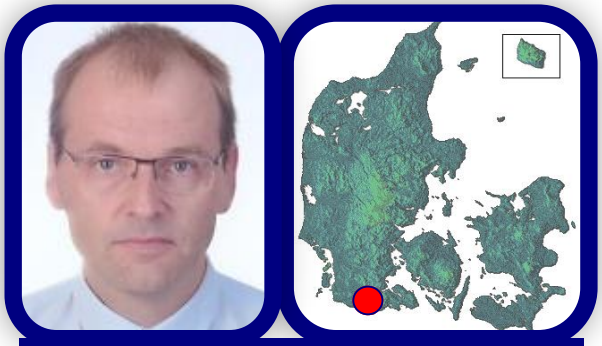
Vi må med udgangen af maj desværre tage afsked med vores mangeårige tjenestefordeler, Erik Kirkensgaard. Erik bliver pensioneret på grund af dårligt helbred. Vi vil derfor gerne sige Erik tak for de mange hyggelige stunder. Din tilstedeværelse og humor vil blive savnet i Struer. Vi håber, at du vil få en god tilværelse udenfor firmaet. Du ønskes god vind fremover.

Der har det meste af vinteren været store problemer med at fylde vand på togene. Varmetrådene er for dårlige og slår strømmen fra igen og igen. Det er vores indtryk, at ISS ikke er i stand til at magte opgaven med at vedligeholde anlægget. Det er ufatteligt, at anlægget ikke bliver vinter klargjort, men blot forsøgt lappet hver gang det bryder sammen. Håber at der kan blive fundet en langsigtet løsning af hensyn til de rejsende.

Vi er i Struer ikke ramt af de store sporarbejder, men blot små lokale spærringer. Det drejer sig i alle tilfælde om mindre broarbejder. På Langåbanen er det etablering af en ny bro på Viborg station. På strækning 33 skal cykelstien ved den nye viadukt ved Gødstrup asfalteres. Det vil glæde os alle, når det sker. Det må bero på held, at der ikke er sket ulykker på stedet endnu. At Herning kommune ønsker at etablere en cykelsti langs jernbanesporene i viadukten, er smart nok. Det er dog direkte dumt, at der ikke fra starten blev etableret hegn mod banen og, at cykelstien på dette sted kun bestod af gult sand. De lokale embedsmænd vægtede åbenbart en tidligere åbning højere end uskyldige menneskers liv og førlighed.

På Thybanen skrider ombygningen til ERTMS støt og roligt frem. Vi venter i spænding på, om det bliver os eller ARRIVA, der skal agere testførere.

*I ønskes alle et godt og varmt forår fra os i Struer.*



Af:

Torben Rydahl Due

## Tinglev

Medio marts besøgte Driftschef, Rolf Møller, depotet i Tinglev. Han fortalte, at det var blevet besluttet at samle tog- og lokomotivførerne under samme tag fra køreplan 2020. Tanken er, at det skal ske hos sidstnævnte. Trods en mindre åreladning de sidste 5-10 år, så vil det give nogle pladsmæssige udfordringer. De nuværende rammer kan ikke bære en tilgang på 18 togførere, da vi jo hver især stiller særlige krav til jobbets udførelse, bl.a. i forbindelse med check in og mødeaktiviteter. Derfor har repræsentanter fra de to personalegrupper, gruppelederne og vores lokale AMIR (arbejdsmiljø-

# Lokalnyt

repræsentant) lagt hovederne i blød for at kunne imødekomme denne snarlige begivenhed. D. 17. maj kommer Mette Nielsen fra DSB Bygning for at samle ideerne og bringe dem videre ind i en ny fase. Der er allerede lavet nogle spændende tegninger / udkast, hvor en del af det nuværende venterum inddrages og indrettes til at huse os alle i fremtiden. Budgettet er ikke undertegnede bekendt, men formentlig skal det nok holdes indenfor 6 cifre. Hvis nogen er interesserede i planerne eller sågar har gode ideer til udformningen, så henvises der til de nævnte repræsentanter. De vil helt sikkert være glade for nogle gode forslag …

I marts måned har vi haft valg af ny AMIR, da Errol Vestergaard, efter flere års dygtigt arbejde, valgte at stoppe på denne post. Efter et kampvalg blev Anker Terp depotets nye mand på posten. En af de første opgaver bliver givetvis at få integreret togførerne på sikker og forsvarlig vis i de kommende nye fælles lokaler. Endnu engang tak for indsatsen til Errol og tillykke med valget til Anker.

Natten til d. 30. marts blev materiellet til 5722 vandaliseret af en eller flere ukendte gerningsmænd på pladsen i Tinglev. Signaturen "MONSTERS" var graffitimalet på hele mellemvognen. Eneste spor i sagen er nogle tydelige fodspor i sneen. Vi er naturligvis irriteret over dette hærværk, som fra tid til anden udføres af mere eller mindre hjernedøde idioter. På de henstillede IC2 togsæt ses, at ovennævnte signatur ikke er den eneste i byen. Jeg skal undlade at gøre mere reklame for dette idioti, men opfordrer gerningsmændene til at få sig et liv. Hvor sjovt kan det lige være at påføre DSB ekstraarbejde og øgede udgifter bare for at kunne skrive MONSTERS. Mod dumhed kæmper selv guderne forgæves.

Indenfor de næste måneder skal vi tage afsked med to af vores allerypperste lokomotivførere, da både Bogi Nybo og Jørgen Boutrup har tilvalgt livet som pensionist. Tilsammen har de glædet DSB i ca. 75 år og skønsmæssigt kørt i omegnen af 4 mio. km. Derfor er det ved at være sidste chance for kollegerne rundt omkring at sige farvel til D'herrer og ønske dem et godt, sundt og langt liv.

Anette Haugaard mere end antydede i 2017 at vores lille depot ville få tilgang i 2018. Vi glæder os rigtigt meget til at få nogle nye kolleger. Med jubel har vi erfaret, at der er flere interesserede, både blandt de gamle erfarne, men også blandt de nyuddannede. Vi vil hermed takke for den positive udmelding og også takke de interesserede. I skal hver og en være hjerteligt velkomne i Tinglev. De nytilkomne kan allerede nu også se frem til at modtage en unik lille kuglepen med påtrykt logo og teksten "LPO TINGLEV". Denne pen bliver naturligvis et samleobjekt og givetvis mange penge værd ad åre. Den er naturligvis også udleveret til alle vores hårdtarbejdende lokale lokomotivførere. I fortjener den.

**Tillidsfolk samlet i Fredericia d. 22. marts 2018**

***Foto: "En Løsning for Alle"***

"Min chef kunne desværre ikke afse midler til en ordentlig løn, men jeg fik da et par bio-grafbilletter"
BIO
AP - 18