LOKOMOTIVPERSONALETS
LPO DSB
OMRÅDEGRUPPE

Det Blå Blad

Nr. 3 - 2018

Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet S... 3

DSB i Dansk Industri—Den politiske vinkel S... 4

Fagligt møde i Fredericia S... 6

Ny fane til LPO DSB lokalgruppe København S... 6

Hvad er det dog, der sker, på værkstederne i Aarhus? S... 8

Vold mod kollegaer—Nytårsaften 2016 S... 9

Carsten Lehmann Hansen—Lokalgruppeformand LKI-gruppen S... 10

Forsinkelsesmeldinger fra Greenspeed S... 12

STM instruktion S... 13

Ny EVAK uddannelse—Pilothold S... 14

Lokomotivmændenes Jubilæumsforening af 1890 S... 16

Lokalgruppe Københavns studietur til Bremen 14.-18. maj 2018 S... 18

Lokalnyt S... 21

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Henvendelser til Det Blå Blad:
detblaablad@live.dk

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

Redigering:
Peter Kanstrup
Thomas Knudsen

Indlæg til næste nummer sendes pr. mail senest d. 30. august 2018

Forside: "Dårligt sikrede overkørsler hører ikke kun Vestjylland til. Overkørsel 86 mellem Taulov og Sønderborg—Uden bomanlæg"
Foto: Torben Rydahl Due

ISSN: 2246-2457

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Hans Schøn Merstrand

Skribent:

Carsten Lehmann Hansen

Skribent:

Thomas Knudsen

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

- Medlemsinformation nr. 09_2018 vedr. indmelding af toilettømning litra ER
- Medlemsinformation nr. 10_2018 Ledelsen begrænser LPO DSB's virke
- Medlemsinformation nr. 11_2018 Vejledning i anmeldelse af fejl, mv. på arbejdssedler
- Medlemsinformation nr. 12_2018 vedr. MF i regionaltog på Vestfyn
- Medlemsinformation nr. 13_2018 vedr. udløb af STM instruktion
- Medlemsinformation nr. 14_2018 vedr. udbud af jernbanetrafikken i Midt- og Vestjylland og på Svendborgbanen

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

Løn

Af:
Søren Max Kristensen

I forbindelse med overgangen til Jernbaneoverenskomsten i Dansk Industri er alle aftaler og kutymer som bekendt opsagt. Det gælder også aftalen om Ny Løn. Det har skabt store frustrationer blandt LPO DSB's medlemmer. Hvad sker der med lønnen efter den 1. oktober 2018?

Meldingerne fra ledelsen har været noget uklare, og det har ikke hjulpet på frustrationerne.

Den 29. juni modtog vi alle en mail fra Flemming Jensen (sendt via Rolf Møller Pedersen), hvor direktøren mere præcist gav en forklaring på lønspørgsmålet. Citat: "*Derfor er det også DSB's indstilling, at forhandlingerne ikke må føre til, at den enkelte medarbejder går ned i indkomst i forbindelse med overgangen til DI's overenskomst*", citat slut.

I LPO DSB forholder vi os til det, der er nedfældet i en aftale. Det er ovenstående ikke, men vi vil naturligvis forsøge at fastholde direktøren på hans udsagn. Selvfølgelig kan der komme nogle ændringer i de enkelte løndele, men resultatet nederst til højre på lønsedlen skal, som minimum, være som nu. Det gælder selvsagt også pensionsindbetalingerne. Men måske kan direktørens skriftlige tilkendegivelse fjerne lidt af kilden til den mistillid, der hersker blandt LPO DSBs medlemmer.

At lønnen minimum skal være som nu er selvfølgelig med de stigninger, som den nyligt vedtagne overenskomst beskriver. DSB har meddelt, at der kan komme en efterregulering for de overenskomstansatte, alt efter Arbejdsrettens afgørelse, som falder sidst i august.

I samarbejdsudvalget i Togdrift, har LPO DSB forespurgt underdirektør Anette Haugaard om, hvorledes lønnen reguleres, nu hvor aftalen om Ny Løn er opsagt. Der blev stillet følgende spørgsmål:

- Ny løn er opsagt. Hvordan, og af hvad, beregner man frem over lønnen for tjenestemænd?
- Hvordan beregner man lønnen for overenskomstansatte? Er det efter OK18 indtil den 1. oktober 2018?
- Med virkning fra 1. april 2018 ydes en generel lønforhøjelse svarende til 0,80 pct. af den samlede faste løn pr. 31. marts 2018. Er det af Ny Løn, da alle aftaler er forlænget til 1. oktober 2018?
- Med virkning fra 1. oktober 2018 ydes en generel lønforhøjelse svarende til 0,50 pct. af den samlede faste løn pr. 31. marts 2018. Da alle aftaler er opsagt den 1. oktober 2018, skal tjenestemænd og overenskomstansatte efterreguleres. Hvordan vil DSB beregne det, og er det også af Ny Løn?

Efter en del skriveri frem og tilbage, har underdirektør Anette Haugaard meddelt, at svarene på disse relevante spørgsmål ikke skal findes i DSB. Ledelsen beder LPO DSB om at kontakte Dansk Jernbaneforbund for at få svar. LPO DSB er helt uforstående over for dette "ikke svar". Det er ledelsens pligt at sørge for, at den korrekte løn udbetales. Dette ledelsesansvar kan ikke tørres af på den faglige organisation.

Dansk Jernbaneforbund har på den baggrund, på opfordring fra områdegrupperne i DSB, meddelt DSB, at det er ledelsens ansvar, at den korrekte løn udbetales, og at der snarest forventes et svar på de stillede spørgsmål.

DSB i Dansk Industri – den politiske vinkel

Af: Peter Kanstrup, Redaktør

At DSB har meldt sig ind i Dansk Industri og forlader statens overenskomstområde – hvis ellers Arbejdsretten voterer til DSB's fordel – er nok ikke den store nyhed for lokomotivførere og andre ansatte i DSB. Det har fyldt, både generelt i debatten og her i bladet og i den enkelte. Og det fylder fortsat. Hvad der til gengæld ikke har fyldt meget er, hvad en 100 % statsejet virksomheds indmeldelse i en privat arbejdsgiver organisation betyder for virksomheden, samfundets og kundernes opfattelse. Men måske er det så småt ved at ændre sig.

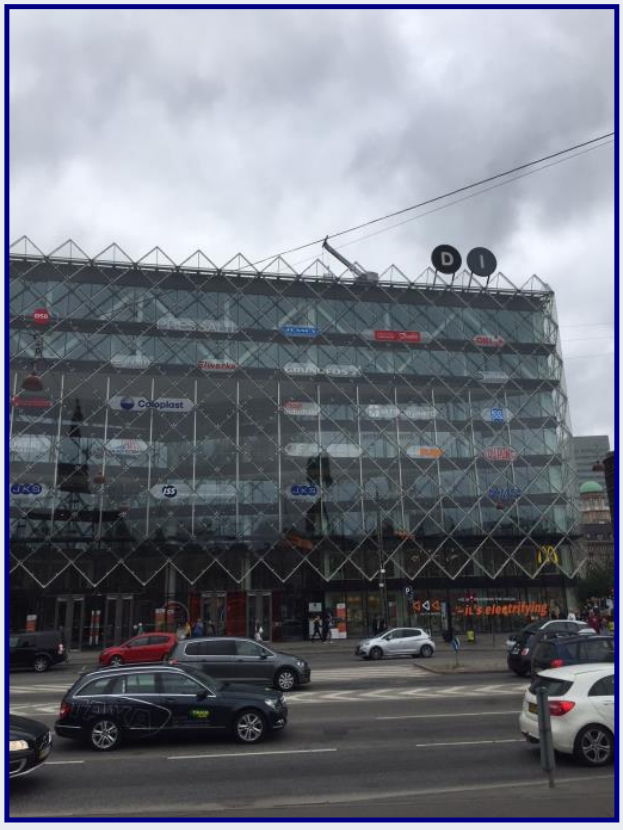
I Avisen.dk kunne man d. 12. juni under overskriften: "DSB medlem af Dansk Industri: Dine penge går til blå politik", læse, at Dansk Industri fremmer bestemte politiske synspunkter, som langt hen ad vejen er i tråd med det liberale verdenssyn, som er rygraden i de fleste borgerlige partier, ikke mindst de 3 regeringspartier. Dansk Industris politiske udmeldinger inden for f.eks. skat, dagpenge, kontanthjælp og import af arbejdskraft sker på vegne af medlemmerne, herunder bl.a. DSB, uagtet at DSB er ejet af os alle sammen, og dermed også af en meget stor del af befolkningen, som ikke støtter de fremførte holdninger.

Administrerende direktør i DSB, Flemming Jensen, gør ganske vist opmærksom på, at DSB har frameldt sig den direkte økonomiske støtte til bestemte politiske partier, en tilgang til partistøtte der i øvrigt også kendes fra flere faglige organisationer, bl.a. Dansk Jernbaneforbund. Det er jo sådan set meget forståeligt, men som det også fremgår i artiklen i Avisen.dk, er det ikke nødvendigvis problemets kerne.

Flere aktører mener nemlig, at Dansk Industri er så politisk i sin involvering i samfundslivet og den offentlige debat, at selskaber ejet af os alle sammen, slet ikke bør være medlem. "Dansk Industri opfører sig som et politisk parti, der bare ikke stiller op til valg. Dansk Industri politiserer og intervenerer hele tiden i politikdannelsen", udtaler arbejdsmarkedsforsker Henning Jørgensen, der er professor på Aalborg Universitet. Og han fortsætter: "Ved at melde sig ind i Dansk Industri kommer offentlige selskaber direkte til at støtte og indirekte til at bruge skatteborgernes penge på at fremme bestemte politiske synspunkter. Det skal offentligt ejede virksomheder ikke".

Også formanden for HK Trafik & Jernbane, Dennis A Jørgensen, finder medlemskabet problematisk og siger til avisen: "Dansk Industri har en politisk slagside, som gør det svært at forsvare DSB's medlemskab".

Professor, Ole Helby Petersen, Center for Forskning i Offentlig-Privat Samspil på RUC, mener omvendt ikke nødvendigvis, at medlemskabet af Dansk Industri udgør et problem, da det er uklart, hvor stor en del af kontingentet, der går til "politisk interessevaretagelse". Men han mener, at samfundet sætter virksomhederne i et svært krydspres, hvor der er modstridende krav: "På den ene side skal de offentligt ejede virksomheder i stigende grad arbejde på markedsvilkår i konkurrence med andre. Og som en markedsbaseret ar-



Mørke skyer over DI

Foto: Jan Danielsen

bejdsgiver er det relevant at have en arbejdsgiverorganisation i ryggen. På den anden side skal de som offentligt ejede virksomheder tjene alle".

Om DSB så kan det – altså tjene alle – når den organisation, man er medlem af, ikke gør det, må den enkelte i den sidste ende vurdere med sig selv. Mange af ikke borgerlig / liberal observans har formentlig svært ved at se ideen i, at den 100 % offentlig ejede statsvirksomhed DSB skal give millioner af kroner i kontingent til en af "Det Blå Danmarks" mest fremtrædende organisationer. Ikke kun fordi det er præcis de samme antal millioner mere, end man har givet hidtil, men nok også fordi borgerlige / liberale synspunkter ofte ikke er til gunst for statsejede virksomheder, og – selv om Dansk Industri taler pænt om jernbanen – ofte favoriserer den individuelle transport frem for den kollektive.

Det her er endnu ikke blevet en politisk sag, og det er der måske en ret simpel grund til. DSB's indmeldelse i Dansk Industri og de deraf følgende konsekvenser, er muligvis ikke helt gået op for de folkevalgte – endnu. Det Blå Blad ved fra kilder tæt på "miljøet", at der end ikke har været en politisk drøftelse. Men mon ikke den er i sin vorden, hjulpet godt på vej af politikere med udgangspunkt i den mere "røde" ende af spektret.

DSB's kontingentbetaling til Dansk Industri:

DSB oplyser til Ugebrevet A4, at kontingentet til Dansk Industri sidste år samlet set lå på 4.351.550 kroner ekskl. moms. Det dækker kontingent for både DSB SOV ("store DSB", red.) og DSB Vedligehold. Det skal her bemærkes, at DSB overfor medarbejderne har oplyst, at (Store) DSB indmeldte sig i Dansk Industri d. 14. december 2017. Så det er jo nok ikke kontingentet for "Store DSB", der tynger i det anførte beløb.

I henhold til de oplysninger, Det Blå Blad er i besiddelse af, vil DSB's samlede kontingentet i 2018 løbe op i 10 mio. kr. Det skal bemærkes, at beløbet er behæftet med usikkerhed, da det ikke er verificeret af hverken DSB eller uafhængig kilde.

Kværkeby, hvor den nye bane drejer fra

Foto: Jan Lundstrøm

Fagligt møde i Fredericia

Af: Peter Kanstrup,
Redaktør

Fredag d. 8. juni kl. 3:45 besluttede de tilstedeværende lokomotivførere i Fredericia at gå til fagligt møde. I henhold til Det Blå Blads oplysninger varede den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse ca. 50 minutter.

Mødet udsendte efterfølgende en udtalelse, som bladets redaktion er kommet i besiddelse af. Man kan her læse, at det faglige møde skyldes et ønske om at tilslutte sig den mistillidserklæring til ledelsen i DSB, som lokomotivførerne i Aarhus, tilbage i januar måned, vedtog. Som det fremgår af Det Blå Blad 1-2018 blev denne udtalelse støttet af stort set alle de lokale generalforsamlinger, men altså ikke Fredericia.

I udtalelsen fremgår det i den forbindelse, at: … "Lokomotivførerne i Fredericia afholdt deres generalforsamling før Aarhus, og det har derfor ikke været muligt for kollegaerne i Fredericia at give deres støtte til udtalelsen". Og videre: "Siden januar har ledelsen intet gjort for at genoprette tilliden. Tværtimod. Hvor usikkerheden om lokomotivførernes løn, pension og arbejdsforhold var uafklaret frem til d. 1. april, har DSB nu udskudt det til 1. oktober. Denne usikkerhed er helt uacceptabel og påvirker den enkelte lokomotivfører i meget negativ retning" …

Fredericia Maskindepot se fra "Højen".

Foto: *www.lpo-fredericia.dk/*

Mødet udtrykte herefter, jf. udtalelsen, støtte til erklæringen fra Aarhus, og fandt at den … "er mere aktuel end nogensinde før" …

Afslutningsvis beder mødet deres faglige repræsentanter om hurtigst muligt at indkalde til en ekstraordinær generalforsamling med det formål at give alle på depotet mulighed for at støtte erklæringen (fra Aarhus, red.)

Den ekstraordinære generalforsamling blev afholdt d. 28. juni. Du kan læse om den i lokalindlægget fra Fredericia (side 22).

Ny fane til LPO DSB Lokalgruppe København

Af: Thomas Knudsen

Næstformand

LPO DSB lokalgruppe København

Det er efterhånden nogle år siden, at lokalgruppen i København præsenterede sine medlemmer for ideen om at anskaffe en ny fane.

Den gamle fane har levet et langt og ærværdigt liv, men vi har også måtte sande, at den, trods forsøg på restaurering og beskyttelse bag UV-filter, var ved at være udtjent. Den har i endog nogle år været henvist til en tilværelse i et aflåste faneskab, da den simpelthen var for skrøbelig i stoffet til, at vi turde at bruge den,

Fanen i al sin pragt.

Foto: Thomas Knudsen

som en fane bør bruges. Ved festlige såvel som sørgmodige begivenheder som har tilknytning til lokalgruppens virke.

Nuvel, efter godt 2,5 års arbejde med at finde den rette leverandør og efterfølgende samtaler frem og tilbage, så kom vi i foråret endeligt i mål og modtog her en splinterny fane. Dertil må man sige, håndværket bestemt ikke fejler noget. Fanen er blevet fremstillet efter alle kunstens regler. Dette ser man ved selvsyn tydeligt, hvis man får chancen for at studere "værket" lidt nærmere.

Men ingen ny fane uden en ordentlig indvielse. Derfor inviterede lokalgruppen alle dens medlemmer på et lille arrangement d. 23. maj, på hvad der viste sig at være en brandvarm og flot solskinsdag. Dette foregik i Biergarten i Tivoli.

De tre udvalgte til at slå de sidste søm i fanen. Og stolte ser de ud!

Fra venstre Ebbe L. L. Drögemüller, Mette Piil og Bertil Nielson

Foto: Thomas Knudsen

Efter en kort velkomst blev der gået direkte til den officielle indvielse, som blev forestået af formanden for lokalgruppen, Ebbe L. L. Drögemüller. Her blev holdt en indledende tale, hvorefter selve ceremonien kunne gå i gang. En sådan faneindvielses vigtigste element er, at man officielt slår de sidste søm i fanestangen, og disse søm repræsenterer de vigtigste ting for den givne forening. Mange vælger noget a la "gud, konge og fædreland" og des lige. Vi ønskede dog, fra lokalgruppens side, ikke at blive SÅ højtravende. Det er trods alt foreningens fane og dermed alle dennes medlemmers fane, og vores virke er en hel del mere jordnært. Det første søm som derfor blev slået i, blev for de tjenestemandsansatte lokomotivførere. Dette blev gjort af Bertil Nielsson. Det næste søm som blev slået i, blev for de overenskomstansatte lokomotivførere, og dette søm blev slået i af Mette Piil. Det tredje og sidste søm blev slået i af formanden selv, Ebbe Drögemüller, og var for vores lokalgruppe og dens virke. Nu og i fremtiden.

De fremmødte får sig en god snak efter indvielsen.

Foto: Thomas Knudsen

Efter denne formelle del af arrangementet var afsluttet, blev fanen stillet frem, så man nærmere kunne studere håndværket og samtidig få sig en øl eller en vand og en snak med gamle og nye kolleger et par timer frem.

Lokalgruppen vil her gerne sende en stor tak til alle, som deltog i arrangementet og støttede op. Og lad os så nyde, at vi igen har en fane, vi med stolthed kan tage frem og lade vaje i vinden, når der er brug for dette. Af den ene eller anden grund.

Hvad er det dog, der sker, på DSB værkstederne i Aarhus?

Af: Hans Schøn Merstrand,

LPO DSB daglig ledelse

Det Blå Blad er blevet kontaktet af en del lokomotivførere fra Aarhus, og andre steder, som alle beretter om, at de oplever en del utilfredse håndværkere på værkstederne. En utilfredshed, som efter sigende, skulle have udmøntet sig i en eller flere arbejdsnedlæggelser, eller faglige møder, blandt håndværkerne på både IC3, og IC4 værkstederne og muligvis også andre steder.

Det som interesserer de kollegaer, som Det Blå Blad har talt med, er, hvad årsagen til de senere års voksende frustrationer egentlig er. Bunder utilfredsheden hos personalet i DSB Vedligehold i de samme udfordringer, som f.eks. lokomotivførerne oplever?

Med det formål at kaste lys over dette, har Det Blå Blad sat fællestillidsmand Drift Vest under FO-Metal i Aarhus, Carsten Hedegaard, stævne. Hvad er hoved og hale i de rygter, der er omkring uro på værkstederne i Aarhus?

Carsten Hedegaard

Foto: Carsten Hedegaard

Det Blå Blad har fået oplyst, at der har været uro og arbejdsnedlæggelser på værkstederne i Aarhus. Er det korrekt? Og er der fortsat utilfredshed blandt dine kollegaer?

Ja. Og der er fortsat stor utilfredshed med forhandlingsklimaet omkring aftalesystemet, herunder også vores resultatlønssystem. Dette på trods af, at vi overgik til Dansk Industris overenskomstområde helt tilbage i april 2017. Det kan derfor undre, at alle aftaler endnu ikke er på plads.

Hvad er det, der er så problematisk omkring forhandlingsklimaet?

Jeg oplever en stærk topstyring fra direktøren i DSB Vedligehold A/S, som gør det svært at lave et effektivt lokalt samarbejde mellem den lokale ledelse og organisationerne.

Vil det sige, at du kan opleve, at din lokale leder ikke har noget reelt forhandlingsmandat – sådan groft sagt?

Det er det jeg oplever. Alle aftaler skal efterfølgende godkendes af direktøren for DSB Vedligehold A/S.

Sådan slutter Carsten Hedegaard. Det Blå Blad vil godt sige Carsten tusinde tak for, at han – i en travl hverdag – kunne finde tid og ville stille op til dette korte interview.

Til trods for de kortfattede svar, vover Det Blå Blad det ene øje og konkluderer, at de frustrationer lokomotivpersonalet har bemærket blandt personalet på værkstederne i Aarhus, næppe er taget ud af den blå luft. Med tanke på, at det netop er de litra, der vedligeholdes i Aarhus, som er rygraden i den danske fjerntrafik, er det da bekymrende. For sådan burde det vel ikke være?

Vold mod kollegaer – Nytårsaften 2016

Af: Hans Schøn Merstrand

LPO DSB Daglig ledelse

Toget var lige kørt fra Randers mod Aarhus først på aftenen den 31. december 2016, mens det meste af Danmark var i nytårsfest stemning, som man jo normalt er på årets sidste dag. Dog skulle det vise sig, at der var et par unge mænd, som var stået på toget i Randers, som ikke ville komme til at skabe særlig meget feststemning denne aften. De havde andre hensigter med deres egen, helt private "fest". En "fest" der ville få fatale følger for togets DSB medarbejdere.

I toget var tre tjenestegørende DSB kollegaer - en tjenestegørende lokomotivfører, en tjenestegørende togfører, og en pass-rejsende lokomotivfører. Under togførerens billetkontrol viser det sig, at de to unge mænd ikke har nogen billet, og i øvrigt også modvilje mod at få dette bragt i orden. På et tidspunkt truer de to unge mænd togføreren, som så søger mod førerrummet på toget for at få tilkaldt politiet. Mens lokomotivføreren, som har overgivet togfremførslen til den pass-rejsende lokomotivfører, taler med togføreren, dukker den ene af de unge mænd op i det tilstødende passagerafsnit. Han bliver bedt om at forlade passagerafsnittet og den unge mand fortrækker i første omgang.

Lidt efter dukker han dog op igen, nu med hans følgesvend. Lokomotivføreren beder dem endnu engang om at forlade DSB 1., og peger ud mod standard passagerafsnittet. I det samme slår den ene unge mand lokomotivføreren i ansigtet. Lokomotivføreren bruger sin nødværgeret, og får passiviseret den uge mand ved at holde ham fast på et togsæde. Den anden unge mand filmer med sin telefon det håndgemæng, som der opstår. Under hele seancen slår og sparker de unge mænd både togføreren og lokomotivføreren samtidig med, at de truer vores kollegaer på livet.

Da lokomotivføreren, der holder den ene af de unge fast, spørger, om han er færdig (med at slå, red.), svarer den uge mand: "ja", hvorefter lokomotivføreren slipper taget i ham. Men den unge "kvitterer" bare med at slå lokomotivføreren igen, hvorefter lokomotivføreren igen bruger sin nødværgeret, da han ikke ser andre udveje.

Herefter fortrækker de unge ud af DSB 1. området, og står i mellemgangen, øjensynligt for at komme af på næste station. Den pass-rejsende lokomotivfører, der som tidligere nævnt kører toget, har imidlertid allerede været i kontakt med politiet og har aftalt med dem, at de vil afvente toget i Hadsten (som er den næste station, red.). Han har på turen fra Randers fulgt hele episoden i skyggerne på frontruden, da døren til passagerafsnittet har stået åben og lyset fra passagerafsnittet har spejlet sig i ruden. Flere gange under optrinnet overvejer han, om han skal standse toget og hjælpe sine kollegaer, eller om det er bedst at få toget hurtigst muligt til Hadsten (der er jo noget øde mellem stationerne i Jylland, red). Han vælger det sidste, og da toget kommer til Hadsten, bliver de to unge mænd anholdt.

Få dage senere lægger de unge mænd deres film fra episoden op på Facebook, under navnet "Train Fight", men heldigvis (hvis man kan tale om held i sådan en situation, red.) var sympatien i kommentarfeltet størst for vore kollegaer.

Straffesagen mod de to unge mænd har, af ukendte årsager, været udsat nogle gange, men den 26. juni 2018 kom sagen mod voldsmændene endelig for i Randers byret. Dansk Jernbaneforbund havde stillet en bistandsadvokat til rådighed for vore kollegaer, som kunne guide dem gennem hele forløbet.

Forventningerne til en hård straf til de to voldsmænd var stor. Både fordi det var vold mod offentligt ansatte personer, og fordi det, i manges øjne, var et klokkeklart eksempel på planlagt vold / chikane mod DSB ansatte. Skuffelsen blandt de mange fremmødte, som havde valgt at være tilstede i byretten for at støtte op om vores voldsramte kollegaer, var derfor betydelig, idet voldsmændene kun blev idømt 30 dages betinget fængsel.

I skrivende stund vides det ikke, om anklagemyndigheden anker dommen, eller om sager for "svie og smerte" ankes. Når det er klarlagt, forventer Det Blå Blad en opfølgning på denne artikel.

Mens vi venter på det, kan man jo så bruge tiden på at undre sig over, at de to unge mænd slipper så billigt, når nu danske politikere i så mange år har talt om skærpede straffe. Derfor vil LPO DSB også bruge sagen på at få sat fokus på strafferammen for vold og trusler mod lokomotivpersonalet.

Carsten Lehmann Hansen – lokalgruppeformand LKI-gruppen

Af:
Hans S Merstrand,
Skribent, Det Blå Blad

For år tilbage startede vi her i bladet en artikelserie, hvis formål var at præsentere lokalgruppernes formænd for en bredere kreds end lige blot de, der lokalt havde valgt ham eller hende. Da vi sidste år var nået hele vejen rundt og havde været på alle depoter, besluttede redaktionen, at artikelserie skulle lægges i graven. Men – som Jens Otto Krag sagde i sin tid – "Man har et standpunkt til man tager et nyt". Således også her på redaktionen. Og da der jo i sagens natur hele tiden kommer nye lokalgruppeformænd til, efterhånden som nogle af "de gamle" falder (eller vælges) fra, vil der fra tid til anden være behov for et interview med en nyvalgt. Med det som afsæt lader vi lokomotivinstruktør, Carsten Lehmann Hansen – som i øvrigt også er en del af teamet bag Det Blå Blad – komme til orde, idet Carsten tilbage i januar 2018 blev valgt som LKI-gruppens formand, da Erik Vang Olsen gik på pension.

Carsten Lehmann Hansen på kontoret

Foto: Jesper Plesner Jønsson

Kan du ikke sætte et par ord på dig selv?

Jeg er 61 år og i privatlivet passer jeg både min rolle som ægtemand, far og morfar.

Du har jo været med i det faglige arbejde i nogle år. Hvornår startede du egentligt med tillidsposter i jernbaneverden?

Det startede jeg med i 2008 i forbindelse med oprettelsen af områdegruppen LPO Kystbanen, som varetog lokomotivpersonalets interesser i DSB First. Der var jeg først suppleant, derefter næstformand i en kort periode og blev så områdegruppens formand indtil DSB Øresund blev lukket i 2015. Det var en utroligt spændende tid med opgaver både i DJ's hovedbestyrelse, DSB Øresunds bestyrelse og i en lang række samarbejdsudvalg. Det gav en masse erfaring og et bredt kendskab til de involverede virksomheder og organisationer.

Hvad har ført dig i retning af det faglige arbejde?

Jeg har helt tilbage fra skoletiden altid været involveret i foreningsarbejde. Fagligt arbejde er jeg draget af, fordi min grundholdning er, at man skal "gøre sin pligt og kræve sin ret". På arbejdsmarkedet er vi som arbejdstagere stadig nød til at se os selv i et kollektiv, ellers får arbejdsgiverne ikke det nødvendige modspil. Så længe jeg kan gøre en forskel og nyder den nødvendige tillid, hos dem jeg repræsenterer, er jeg en del af dette modspil.

Hvad tænker du er anderledes ved at være lokalgruppeformand for LKI-gruppen, frem for en af de andre LPO lokalgrupper?

Lighederne vejer væsentligt tungere end forskellene. En Lokomotivinstruktør er jo en lokomotivfører, der har fået andre / flere opgaver end dem, lokomotivføreren løser i hverdagen. Den væsentligste udfordring er egentlig, at LKI-gruppens medlemmer er geografisk spredt i hele landet. Det gør det svært at være i den tætte kontakt til lokalgruppens medlemmer, som jeg gerne vil være.

Hvilke opgaver giver lysten til at være lokalgruppeformand?

Det gør alle opgaver, men de komplicerede er vel dem, der stimulerer bedst. De tungeste opgaver er jo altid dem, hvor menneskeskæbner er involveret. Dem skal man som tillidsmand være parat til løfte.

Føler du, at du har indflydelse på LKI-gruppens fremtid?

Jeg vil gøre mit allerbedste for at få alt den indflydelse der kan opnås. Både på fremtiden og nutiden.

Hvordan ser du fremtiden for LKI-gruppen?

Jeg ser den som udfordret. Udfordret af de effektiviseringskræfter der presser de arbejdsområder, vi er beskæftiget med. Vi skal mobilisere al vores faglighed for at modvirke, at jernbanesikkerheden bliver kompromitteret på regnearkets præmisser. Men også udfordret af den samfundsudvikling der på godt og ondt ændrer forudsætningerne for vores arbejde. Her er det af afgørende betydning, at vi fastholder virksomhedens fokus på den nødvendige efteruddannelse.

Det Blå Blad siger tak til Carsten for hans input og hans bud på LKI-gruppens udfordringer. Ingen tvivl om, at lokomotivinstruktørerne i denne brydningstid er godt hjulpet af den viden og erfaring, Carsten kan byde ind med.

MQ i Roskilde

Foto: Jan Lundstrøm

Forsinkelsesmeldinger fra Greenspeed.

Af: Peter Kanstrup,
LPO DSB daglig ledelse

Kort før jul 2017 blev LPO DSB præsenteret for et forslag omkring indmelding af forsinkelser via Greenspeed skærmen. Umiddelbart var vores reaktion en kedelig kombination af irritation og nogen træthed over, at der igen var nedsat et projekt, hvor fokus var på noget med rettidighed, i stedet for øget fokus på lokomotivførerens kerneopgave – sikkerhed.

Projektet – viste det sig – havde taget sit afsæt i en eksisterende procedure i forbindelse med forsinkelser på S-banen, hvor lokomotivføreren kan indmelde disse via skærmen til køreplansystemet Focon, som forefindes i førerrummet på alle S-tog.

Efter nogle møder og en præsentation fra en kollega fra S-tog steg vores interesse noget. For alternativet til indmeldinger via en skærm i førerrummet kender vi jo kun alt for godt. Det er generende opkald fra FC, Straksopfølgningen og DTO henvendelser fra egen leder, som man ofte først præsenteres for på tidspunkt, hvor DTO hændelsen er gået i glemmebogen.

Man skal ikke sidde længe på en af lokomotivførernes opholdsstuer for at finde ud af, at det eksisterende system, fører til megen frustration og ærgrelse, både fordi det distraherer og fordi det ofte er lokomotivførerens oplevelse, at man beskyldes for at være årsag til en DTO hændelse, man enten ikke erindrer, eller ikke er enig i.

Med det for øje, trak vi i LPO DSB ja-hatten godt ned om ørerne, ændrede tilgang og søgte i stedet at medvirke til at skabe et brugervenligt system, som forstyrrer sikkerhedsarbejdet mindst muligt (helst slet ikke) og som samtidig medvirker til at minimere førnævnte frustration, om end der næppe er nogen, som forestiller sig, at henvendelser vedr. forsinkelser nogensinde forsvinder helt. Men en anseelig reduktion er bestemt heller ikke at kimse af.

Pop-up-skærm ved forsinkelser

Efter en del dialog omkring skærmens opbygning, valg af menu- og undermenupunkter – herunder ikke mindst dialog omkring, hvornår og hvor ofte forsinkelserne skulle vises, henholdsvis hvornår de skulle undertrykkes – var Projektet tilbage i april måned klar til at udbrede det til den første meget lille kreds af "testpiloter". I slutningen af maj blev denne kreds udvidet og "testpiloternes" input og tilbagemeldinger er løbende blev vurderet, og for en dels vedkommende blevet indarbejdet i systemet.

Med mindre uforudsete IT problemer eller lignende skulle opstå, er det planen, at forsinkelsesmeldingerne skal kunne vises for alle lokomotivførere i Greenspeedskærmen fra engang i eftersommeren. Der vil efter 3 måneders fuldskala anvendelse blive foretaget en evaluering. Så i "testperioden" er alle input, forslag og ideer meget velkomne.

Du kan på billedet i nærværende artikel se den skærm der popper op, hvis dit tog er mere end 30 sekunder forsinket fra en udgangsstation eller mere end 2:59 minutter forsinket i afgangen fra andre stationer. Meddelelsen kommer også frem ved ankomst til en station, hvor en forsinkelse på mere end 2:59 minutter er opstået ude på strækningen.

Skærmen popper først op, når du holder stille på efterfølgende station. Som lokomotivfører kan du – hvis dit sikkerhedsarbejde tillader det – vælge at melde tilbage med det samme. Det kræver maksimalt to tryk (et tryk på hovedmenuen og evt. et tryk på undermenuen). Du kan – hvis det ikke passer dig på det pågældende tidspunkt – enten vælge "Luk uden svar", "Besvar på næste stop" eller blot undlade at svare. I sidstnævnte tilfælde vil billedet forsvinde fra Greenspeedskærmen, når toget begynder at rulle.

Ovenstående er den korte forklaring. Der er nogle nærmere definerede regler for, hvor mange gange en meddelelse vises, og hvornår den forsvinder. Dem skal vi ikke komme ind på her. LPO DSB forventer, at den detaljerede forklaring vil fremgå af virksomhedens instruktion, når denne udsendes.

En ting skal dog med her til sidst. Vi er vidende om, at systemet – for at distrahere lokomotivføreren mindst muligt – er designet til at vise så få forsinkelsesmeldinger som muligt og gentage dem så få gange som muligt. I den forbindelse skal vi ikke lægge skjul på, at tidsgrænsen på 30 sekunder fra udgangsstationer undrer. LPO DSB har forståelse for, at det kan være relevant på f.eks. Københavns Hovedbanegård, og måske nogle få andre steder, men ærgrer os over, at de 30 sekunder er et generelt parameter. Dvs. meldinger popper også op, hvor køreplanen er sådan, at toget allerede er rettidigt ved ankomsten til første standsningssted efter udgangsstationen. Med afsæt i, at hele ideen med "Forsinkelsesmeldinger fra Greenspeed" er at "stjæle" så lidt af lokomotivførerens opmærksomhed, som muligt, er det vores håb, at der kan ses på dette, når projektet evalueres.

STM instruktion

Af:

Peter Kanstrup

LPO DSB repræsentant i uddannelsesudvalget

Som man kan læse i Det Blå Blad 1-2017 stod DSB tilbage i efteråret 2016 med den udfordring, at den STM betjeningsinstruktion, der var givet nogle år forinden, var forældet. Det blev derfor aftalt i Uddannelsesudvalget, at alle lokomotivførere skulle have en ny STM instruktion af en times varighed. Da DSB ikke mente, at det var ansvarligt at pille 1100 lokomotivførere ud af produktion i en hel dag for en enkelt times undervisning, og da LPO DSB ikke kunne acceptere, at instruktionen blot blev overladt til selvstudie via e-læring, blev det aftalt, at undervisningen skulle ligge i forbindelse med sikkerhedskulturdagen 2017. Det blev samtidig aftalt, at instruktionen, med mindre lokomotivførerne ville komme til at anvende STM i praksis, kun ville være gyldig frem til udgangen af juni 2018. Skulle indbygningen af STM modulet og de nye DMI skærme blive forsinket ud over denne dato, skulle der laves en ny aftale om instruktion / brush up i STM.

Det tidspunkt er nu overskredet, hvilket LPO DSB naturligvis har gjort ledelsen opmærksom på. Ledelsen har da også på det seneste uddannelsesudvalgsmøde erkendt problematikken og mulige løsninger har været drøftet ultimo juni. Der er i skrivende ingen afklaring. Omvendt er der heller intet akut behov for en løsning, da STM indtil videre kun er indbygget i ét af de "gamle" MQ togsæt samt et MF togsæt. Disse togsæt er p.t. ikke indsat i ordinær drift.

Når MQ togsættet kommer i drift, vil det efter al sandsynlighed blive indsat på Lille Syd. Det fordrer en løsning for lokomotivførerne i Næstved. Også det lader sig formentlig løse, da Næstved er det depot, hvor ETCS uddannelsen (som sikrer de nødvendige kompetencer i forhold til STM og DMI skærmen) er længst frem. Men også Odense og Fredericia depot kan hurtigt blive påvirket, da der ved omslag i driften ofte ikke skelnes mellem "ny" og "gammel" MQ.

LPO DSB ser derfor frem til, at der **snarest findes en acceptabel løsning** omkring den manglende STM instruktion. Om ikke andet så fordi det første MF togsæt med STM anlæg og DMI skærm forventes indsat i efteråret 2018. Og så er det ikke bare nogle få depoter, som påvirkes, men i princippet samtlige lokomotivførere i Drift F&R.

Ny EVAK uddannelse – pilothold

Af: Ole Bang

Formand, LPO DSB Lokalgruppe Fredericia

Selv om artiklen vedr. ny EVAK uddannelse i det seneste nummer af Det Blå Blad slutter med ordene: "Skulle ovenstående vise sig at holde vand, betragter LPO DSB EVAK sagen som afsluttet", er vi her på redaktionen nået frem til, at læserne ikke skal snydes for en beretning fra lokalgruppeformand, Ole Bang, som var LPO DSB's mand på det pilothold, der blev gennemført i dagene 19.-20. juni 2018.

Der blev tilbage i 2015 iværksat et målrettet arbejde med at få skabt en ny efteruddannelse for lokomotivførerne i DSB, hvor et af elementerne var at få løftet EVAK uddannelsen ind i nutiden. Der har i processen været nogle udfordringer med at få DSB og underviserne på brandskolen i Korsør til at lytte til og tilpasse undervisningen til vores ønsker, som bl.a. har været:

- Mere fokus på evakuering og tømning af tog på den fri bane
- Evakuering og tømning af enmandsbetjente tog
- Øvelser med udgangspunkt i både rigtige og fiktive hændelser
- Praktiske øvelser hvor der er tid til evaluering og gentagelse af de enkelte elementer
- Undervisning som tager udgangspunkt i læring frem for "bestået / ikke bestået".

Brandøvelse i gang

Foto: Ole Bang

Vi er dog landet et fornuftigt sted, hvor også ideen om at gå tilbage til det oprindelige set up med uddannelseshold bestående af både lokomotivførere og togførere, er kommet i spil (se artiklens efterskrift).

Der har været afholdt to pilotkurser i maj og juni måned, hvor ovenstående elementer har dannet grundlag for undervisningen. Jeg deltog som repræsentant for LPO DSB i det ene kursus og min oplevelse af kurset var meget positiv. Programmet var bygget op på samme måde som tidligere med teori på dag 1 og praktiske øvelser på dag 2. På dag 1 var der et 2 timers kursus i hjerte / lunge redning og brug af hjertestarter. Det blev efterfulgt af et DSB modul med teori og små øvelser med fokus på evakuering / tømning af tog, både i tunnel og på den fri bane, inkl. kommunikation og regler på området. Undervisningsformen var mere involverende for deltagerne end tidligere, hvilket gjorde, at undervisningen blev mere levende.

På dag 2 startede vi med at gå en kort tur ud og se på forholdene i tunnelen og på MR toget på "den fri bane". Herefter blev deltagerne inddelt i 4 hold, som hver skulle forberede en praktisk øvelse. 2 hold skulle evakuere / tømme et tog i tunnelen. De 2 andre hold skulle gøre det på den fri bane, både med og uden togfører. Deltagerne i hver gruppe fik forskellige opgaver som enten lokomotivfører, togfører eller stationsbestyrer (FC).

Denne opgavefordeling gjorde, at der var deltagere, som ikke var så meget på. Det vil så være op til underviserne at aktivere disse under evalueringen og ved en evt. gentagelse af et delelement i øvelsen. Under afviklingen af øvelserne og den efterfølgende gennemgang og evaluering, virkede det til, at der var bedre tid sammenlignet med det "gamle" koncept.

Der var på 2. dagen også undervisning i brandslukning. Der var 3 arbejdsstationer, hvor der skulle slukkes brande ved hjælpe af henholdsvis vandslukker, pulverslukker og CO2-slukker. Til hver type slukningsudstyr var der en kort information om fordele, ulemper og teknik ved brug. Der skulle slukkes brande i væsker, faste stoffer, elskabe og i et røgfyldt rum. Ved det røgfyldte rum blev der gjort opmærksom på, at der kunne være deltagere, som ikke ville gå ind i det røgfyldte rum af helbredsmæssige årsager. Brandskolen fortalte, at brandkilden fremadrettet ville være gas fremfor brandvæske. Det vil betyde, at røgudviklingen vil være minimal, men det vil røgeffekten så også være. Nu er det begrænset, hvad man kan opnå af erfaring på et 2 timers brandbekæmpelseskursus, men inden for den ramme var det et professionelt og veltilrettelagt kursus.

Flammerne "går højt"

Foto: Ole Bang

Brand i elskab

Foto: Ole Bang

Så alt i alt et for mig rigtig godt kursus, hvor der selvfølgelig lige skal slibes lidt kanter til, inden det går i drift.

Efterskrift: LPO DSB har modtaget information om, at man i efteråret ønsker at afvikle pilothold med deltagelse af både tog- og lokomotivpersonale, hvilket vi hilser med tilfredshed. Selv om der på et tidspunkt gik et rygte om noget andet, har dette forslag nemlig hele tiden haft LPO DSB's opbakning.

I henhold til vores oplysninger vil pilotholdene bygge på det faglige afsæt som fremgår af ovenstående, men vil naturligvis kræve nogle tilpasninger af hensyn til togpersonalets deltagelse. LPO DSB er inviteret til at deltage på dette pilothold også. Vi følger op her i bladet, hvis efterårets pilothold (eller evalueringsprocessen) giver anledning til større ændringer set i forhold til nærværende artikel.

Lokomotivmændenes Jubilæumsforening af 1890

Det Blå Blad havde tilbage i 1995 senest en artikel i bladet omhandlende Lokomotivmændenes Jubilæumsforening af 1890. Jubilæumsforeningen er vævet ind i lokomotivmændenes historie, så da de henvendte sig med et ønske om en ny artikel, her 23 år senere, var det let for redaktionen at imødekomme ønsket. Rødderne, det fundament vi står på – om det er jubilæumsforeningen eller andet, der har formet vores fællesskab – er der altid plads til i bladet. Så her på redaktionen giver vi ordet til bestyrelsesmedlem, Claus Cederholm …

Hvad er Lokomotivmændenes Jubilæumsforening?

Det er en selskabelig forening, oprettet af danske lokomotivmænd tilbage i 1890, hvor man én gang om året, under kammeratlige former, samles for at hylde de kolleger, der i årets løb har haft jubilæum som lokomotivfører.

Hvilke arrangementer står lokomotivmændenes Jubilæumsforening for?

Først og fremmest årsfesten, hvor vi samles under festlige former og hylder årets jubilarer. Dernæst vil de medlemmer, der i årets løb har haft 25-, 40- eller 50-års jubilæum, få en hilsen på selve jubilæumsdagen samt en invitation til gratis deltagelse i årsfesten. Derudover vil der, i forbindelse med jubilæumsdagen, blive overrakt en medalje til 25-års jubilarer og en messingklokke med personlig inskription til 40-års jubilarer. Til 50-års jubilarer gives der en individuel gave.

Til årsfesten vil der, efter lodtrækning, blive overrakt en vandrekæde, den såkaldte "Tubalkainkæde" samt en "vandreklokke" til hhv. en 25-års jubilar og en 40-års jubilar.

Medlem Henning Lass iført den ærefulde Tubalkainkæde

Foto: Jubilæumsforeningen

Hvem kan blive medlem af Lokomotivmændenes Jubilæumsforening?

Alle lokomotivførere der er medlem af LPO og Dansk Jernbaneforbund samt pensionister afgået herfra, inkl. de der afgik mens vores faglige forening hed LPA, henholdsvis DLF.

Hvordan bliver man medlem af Lokomotivmændenes Jubilæumsforening?

Ved skriftlig (lokojubi@youmail.dk) eller personlig henvendelse til en af jubilæumsforeningens bestyrelsesmedlemmer.

Hvor meget koster det at være medlem af Lokomotivmændenes Jubilæumsforening?

Det koster pt. 60 kr. pr. år, som indbetales hvert år i januar måned på jubilæumsforeningens konto. Derudover har du ingen forpligtelser. Det er en betingelse for at få del i Tubalkain- og vandreklokkeoverrækkelsen, henholdsvis deltage gratis ved årsfesten som jubilar, at du har været medlem i mindst 5 år eller ved indmeldelsen betaler for denne periode. Hvis du melder dig ind, efter du har haft 25-års jubilæum, vil du få overrakt en medalje, første gang du deltager i årsfesten.

Hvor afholdes årsfesten?

Den afholdes skiftende steder i landet. Medlemstallet i den enkelte landsdel har nogen indflydelse på, hvor festen afholdes. De senere år har vi dog kun vekslet mellem 2 steder, nemlig Gelsted Kro (i umiddelbar nærhed af Gelsted station) samt Frederiksberg Hallens Restaurant (i umiddelbar nærhed af Peter Bangs Vej station).

Hvornår afholdes årsfesten?

Den første onsdag i oktober måned, almindelig vis fra kl. 12.00. Nøjagtig tid og sted vil blive annonceret i Jernbane Tidende samt ved personlig indbydelse til alle betalende medlemmer i slutningen af august / starten af september pr. mail, alternativt pr. post. Ordinær generalforsamling afholdes hvert 3. år i forbindelse med årsfesten, næste gang i 2018.

Hvordan tilmelder jeg mig årsfesten?

Ved at følge instruktionen i den udsendte indbydelse. Kun medlemmer (uden ledsager) kan deltage i årsfesten. Deltagelse i årsfesten er naturligvis frivillig. Har man modtaget en medalje i anledning af 25-års jubilæum, men glemmer man at bære denne til årsfesterne eller jubilæer, udløser dette en bøde på 50 kr. til foreningens kasse.

Hvorfor skal jeg melde mig ind i Lokomotivmændenes Jubilæumsforening?

På baggrund af lokomotivmændenes specielle arbejdsforhold, hvor vi til hverdag ser meget lidt til hinanden, er det væsentligt at samles under en anden form end den daglige og lære hinanden at kende på tværs af depoter, selskaber mv.

Præsident Bjørn H. Semberg

Foto: Jubilæumsforeningen

LOKOMOTIVMÆNDENES JUBILÆUMSFORENING – MED DE STOLTE TRADITIONER-

Præsident: Bjørn H. Semberg
Tårnvænget 3
4581 Rørvig
Tlf.: 29 71 66 00

Kassemester: Jan V. Bräuner
Gildhøjparken 5, 1.tv
2605 Brøndby
Tlf.: 50 52 09 15

Sekretær: Flemming Kongsmar
Grønnegården 640B
2670 Greve
Tlf.: 21 29 71 14

Bestyrelsesmedlem Vest: Lars Mielec
Kvædevej 16
8270 Højbjerg
Tlf.: 24 68 80 59

Bestyrelsesmedlem Øst: Claus Cederholm
Følfodvej 22, 2.-3
2300 København S.
Tlf.: 24 68 91 96

Jubilæumsforeningens kontooplysninger:
Reg.nr.: 0266
Kontonummer: 3350209190

ENIGHED – KUNDSKAB - HJÆLP

Lokalgruppe Københavns studietur til Bremen 14. – 18. maj 2018

Af:
Ebbe L. L. Drögemüller
Formand, LPO DSB Lokalgruppe København

Mandag den 14. maj klokken 06.55 stod 44 forventningsfulde lokomotivførere fra lokalgruppen klar på Hovedbanegården til den årlige studietur. Efter den obligatoriske hilsen på alle, gik turen med togbus mod Rødby færge. Ved første optælling viste det sig, at en enkelt ikke var dukket op til afgangstid. Nuvel pågældende måtte jo så selv finde til Bremen, nu da vi ikke kunne få kontakt til vedkommende (det viste sig senere at kollegaen havde taget fejl af afrejsedagen...). Således decimeret i antal allerede fra start, skulle det nok blive en begivenhedsrig tur. Efter vores alternative togtransport på gummihjul, kunne vi i Rødby Færge så endelig træde op i vores tog for at blive kørt ombord på færgen. Dette blot for at vi kort efter igen skulle forlade toget for at gå op på færgen. Jo, der var skam sørget for motionen fra start. Der var indlagt et godt stopover på Hamburg Banegård, så alle kunne få tid til lidt fast føde, inden turen gik videre mod Bremen. Efter ankomst til Bremen var det frivilligt, om man ville gå eller tage taxa/sporvogn til hotellet. Da det var svært at greje, hvor langt der nu var, valgte en del selvfølgelig den nemme løsning, måske også i respekt for gangstabiliteten. Senere skulle det vise sig, at der nu ikke var så langt igen. Vel ankommet og indkvarteret på hotellet, var det tid til at finde vores spisested. Det var så næsten tilbage til stationen igen. Undervejs fandt vi det skønneste torv, hvor der selvfølgelig var udskænkning og gademusikanter. Bremen er kendt for Die Bremer Stadtmusikanten fra Brødrene Grimms eventyr. Overalt i byen kunne man derfor se skulpturer af "de 4 gademusikanter", men rigtige musikanter kunne nu også høres. Alle dage skulle vi spise på et lokalt bryggeri, der lavede gedigen tysk herrekost og velsmagende øl. For nemheds skyld blev øllet serveret i små fustager ved bordene, så der var aldrig kritisk langt til en genopfyldning.

"Mums" Schweinhaxe mit bratkartoffel

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

Man kan jo altid holde ind til siden, når man har sin egen sporvogn

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

2. dagen startede med endnu en gåtur til stationen, hvor vi skulle på byrundtur i Bremen. Vores rejseleder, Erik P, havde igen i år arrangeret en alternativ tur med en museumssporvogn og en såkaldt "Sonderfart" (særkørsel) rundt i Bremen by, afsluttende med et besøg på det lokale sporvognsmuseum/remise. En yderst underholdende guide fortalte, imellem sine mange grin, historiske anekdoter og fakta om det, vi nu kom forbi. Hans "tyskengelske" var for nogle temmelig underholdende. Da vi nåede frem til sporvognsremisen var det tid til at kigge nærmere på de flotte sporvogne og deres lille, men yderst veludstyrerede museum. Her var alt fra små miniaturer og panoramaer til signalanlæg og gamle uniformer. Efter at have beundret de flot restaurerede sporvogne – og busser, blev vi kørt standsmæssigt tilbage til udgangspunktet. Næste punkt på dagsbefalingen var en sejltur på Weser. Som altid gjorde vi studietursdeltagere, hvad vi kunne for at tørlægge båden, men turen var desværre for kort til, at vi nåede helt i mål. Efter sejlturen gik vi alle mod aftenspisning og det gode tyske øl. Efter enkelte pitstop nåede alle frem til spisetid klokken 19.00. Måltidet denne dag bestod af en tysk klassiker og en studieturstradition af rang, nemlig Schweinshaxe

Den største og eneste XXL ubåd fra det 3. rige

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

(sprængt og grillet svineskank). Ikke alle var dog lige begejstrede for denne udsøgte spise. De fik tilbudt et alternativ, der dog ikke stod mål med herreretten over alle herreretter. Der var bred enighed om, at denne Schweinshaxe var en af de bedste, vi har fået igennem vores mange studieture. Og vi har efterhånden smagt en del… Efter en begivenhedsrig dag, tørnede de fleste ind med minder om endnu en god studietursdag.

På 3. dagen gik vi atter mod stationen. Denne gang for at tage toget til den store havn, Bremerhaven, hvor vi skulle besøge det store marinemuseum. Et fantastisk museum med diverse maritime effekter, et hav af modeller og udstillinger og selvfølgelig også rigtige skibe og ubåde i 1:1 skala. Nogle var med mast og sejl, andre med motor og harpun, m.m. og så havde de også den største ubåd, der blev produceret i Det Tredje Rige. Denne var det muligt for en beskeden ekstra entre at komme ned i. En spændende og anderledes verden at besøge for os der helst vil have lidt plads omkring os. Hjemturen fra Bremerhaven foregik i eget tempo. Vi mødtes som de øvrige aftener igen i bryggeriets trygge indre og de forskellige oplevelser og indtryk fra dagen, blev vendt med de øvrige. Enkelte havde fundet flere udskænkningssteder på vores vej hjem til hotellet, så gåturen blev knap så lang.

En gammel sømand deler ud af sine erindringer fra de 7 have

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

En dag til fri afbenyttelse blev der også tid til. Her havde Erik P, selvfølgelig, fundet lidt interessant til dem, der ville med. Således tog en stor flok med tog til Leer for at se på modeltog. Der skulle efter sigende være en ret flot havebane. Desværre viste det sig, at dette var en and. Om havebanen havde været fin engang, er ikke til at vide, men vi blev vist alle lidt skuffede over at se den. Til gengæld fejlede de indendørs udstillinger og modelbaner ikke noget. Stort og flot og med utallige livagtige detaljer. Som et lille kuriosum kunne vi gense en gammel kending fra tidligere, nemlig modelbanen fra Loxx i Berlin. Den var blevet opkøbt af folkene i Leer, og er ved at blive sat op igen efter en "brutal" nedtagning. Kort fortalt var den blevet skåret ned med en bajonetsav og

Service på LPO'sk

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

fragtet til Leer på 17 lastbiler. Et drabeligt og sørgmodigt syn. Gudskelov virkede det nu til, at de gode folk vidste, hvad de lavede, så der er håb forude for at gense denne prægtige bane i fuldt sving igen.

Andre at studieturens deltagere havde brugt dagen på at tage ud og se de tilbageværende rester af de store ubådshangarer, der stadig stod efter 2. verdenskrig. Efter sigende var det et imponerende skue, men ikke noget som der var gjort så meget ud af at fremvise. Temmelig imponerende var det dog at stå og se de massive betonkonstruktioner, der stadig står så mange år efter.

Andre igen havde tilbragt dagen med besøg og rundvisning på det lokale rådhus og smagt vin, m.m. Vi mødtes som vanligt alle til spisning på vores stamrestaurant, hvor der igen blev udvekslet oplevelser på tværs af bordene. Mætte efter endnu en god dags oplevelser, blev der sluttet af på det store torv i Altstadt. Her blev de sidste indtryk fra Bremen suget ind inden turen næste morgen igen skulle gå mod Danmark og den hektiske hverdag.

Hjemturen foregik noget utraditionelt i spredt flok. En del tog tidligere afsted, da de kunne spare nogle timer på turen hjem. Den store rest fulgte det planlagte program og havde en stille og rolig tur hjem uden stress og jag. Eneste minus var den dårlige koordinering af færge og togbus i Rødby. Her var der alt for få pladser til de passagerer, der havde pladsbillet til København H. Dette betød, at vi ikke rejste i samlet flok det sidste stykke. Vi var tilbage i Danmark, så vi var nu ikke så overraskede over dette koks. Sluttelig blev der taget behørigt afsked på Hovedbanegården, og årets studietur blev formelt afsluttet. Endnu en god tur var nået til ende og spørgsmålet om, hvor næste tur går hen, er allerede stillet flere gange. Tak til alle deltagerne, der gjorde også denne tur til noget specielt. Stor tak til Erik P. for hans kæmpe arbejde med at arrangere, planlægge og ikke mindst holde styr på alle deltagerne. Uden hans arbejdsindsats og indsigt i de tyske jernbaner, og deres spændende museer og seværdigheder, havde turene ikke haft den store tilslutning, de har. Jeg er sikker på, at også næste års tur bliver med fuld besætning, uanset om det bliver Burg eller Bingen.

En af de mange "små" baner

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

"Land i sigte"

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

Lokalnyt

Af:

Lars Rolving Jensen

Aalborg

Som lovet i sidste nummer hermed resultatet af den ekstraordinære generalforsamling, hvor bestyrelsen foreslog antallet af bestyrelsesmedlemmer skåret ned til 3 mand. Et flertal af de fremmødte på den ekstraordinære generalforsamling vedtog, at bestyrelsen fortsætter med 5 mand. Da flere poster i bestyrelsen var ledige på grund af afgang til Nordjyske Jernbaner (NJ), blev der afholdt valg til de ledige poster. Bestyrelsen ser nu således ud: Formand: Morten Schroll Kristensen, næstformand og sekretær: Lars Rolving Jensen, kasserer: Stefan Hristou, medlem af bestyrelsen: Jørgen Peter Ohmeyer og medlem af bestyrelsen: Kenneth Helveg Gunvald.

I skrivende stund er der ca. 1 uge til strækningen Aalborg-Langå lukker, og vores hverdag kommer til at handle en del om buskørsel. Lukningen af strækningen varer til engang i august, så vi får nok en del buskilometer på kontoen. Når der åbnes for tog igen, bliver det på nye spor fra Hobro til Langå og et helt nyt sporforløb og nye signaler i Randers.

Det er glædeligt at kunne konstatere, at interessen for virksomhedens fremtid er så stor blandt ansatte i DSB, at ledelsen finder det nødvendigt at bruge dyre lokomotivførertimer på dialogmøder, og oven i købet lægger disse ind på arbejdssedlen. Andre steder ville man måske vælge at bruge de faglige organisationer til at formidle budskabet i et sprog vi, håndens mænd, kan forstå, men ikke i DSB. Det kunne være omkostningsneutralt, men denne løsning er åbenbart fravalgt, nok på grund af den store interesse.

Gad vide hvordan dialogmøderne vil fremgå af arbejdssedlen? DIA for DIAlog møde – måske? Ignoranter ville ganske sikkert forsøge med andre endelser, rré måske, eller endnu værre. Andre igen ville kunne tolke forkortelsen som: ”Direkte I Afgrunden”. Nå, men uanset forkortelser og bogstavlege. Herfra skal under alle omstændigheder lyde en opfordring til at møde ledelsen i den ånd de ønsker, nemlig den direkte vej til medarbejderne uden den besværlige vej over de faglige organisationer.

Med ønsket om en god sommer til alle...

Af:

Palle Erbs Sørensen

Esbjerg

Så prøver jeg lige igen at smide et indlæg afsted, og mon ikke der er lidt nyt? Denne gang kan jeg dog ikke fylde indlægget med historier om kollegaer, der er gået hjem, men det kommer igen allerede i næste udgave.

Hvad er der sket siden sidst?

Jeg skrev i sidste nummer af bladet, at vores vaskemaskine var under opførelse, og at den ville stå klar, når (seneste udgave af) bladet udkom. Dette blev dog ikke helt tilfældet. Vaskemaskinen har godt nok været meldt færdig flere gange, men ved den efterfølgende kontrol af maskinen, og området rundt om den, blev det konstateret, at der mangler nogle småting. Det er blevet besluttet, at vaskemaskinen ikke bliver taget i brug, før alt er 100% i orden.

Lokalnyt

Fællesspisning på Esbjerg Depot

Foto: Palle Erbs Sørensen

På strækning 29 Esbjerg – Lunderskov (og retur) blev vi sidste efterår endelig klar til at køre med el-tog. Det er jo også gået meget godt – lige indtil solen begyndte at skinne! Hvis der skulle være nogen, som ikke allerede har hørt det, kan jeg fortælle, at der p.t. ikke kører el-tog til Esbjerg og der går nok et par måneder, før det kommer til at ske igen. Og hvorfor så det? Ja, jeg skal ikke gøre mig klog på de tekniske detaljer, men det er jo nok ikke nogen hemmelighed, at denne nye kørerstrøms anordning har været en ommer.

Hvad har det så af betydning? Jo, her i Esbjerg er vores ture korrigeret til ukendelighed. Det er ubegribeligt, at dette kan blive ved. Derudover kører vi taxa for flere hundrede tusinde kroner.

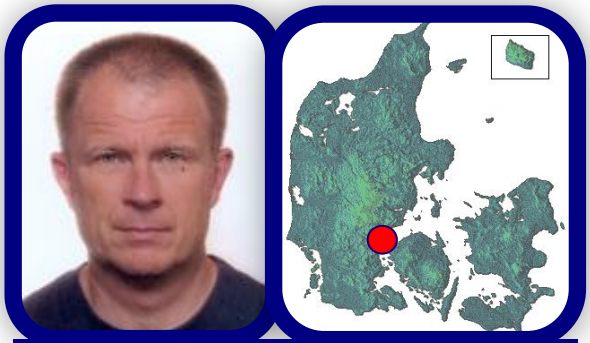
Kan det virkelig være så svært (tror det næppe) at ændre oprangeringen på vores tog, så vi kan kører diesel hele vejen til Esbjerg? Selvfølgelig kan det tage lidt tid, men sgu da ikke flere uger. Kom nu ind i kampen DSB.

Fra Esbjerg til Kolding er der ikke engang sat tog ind som erstatning, men det er stadig muligt at købe billetter til tog, der ikke afgår fra Esbjerg. "Jamen de kan jo bare tage regionaltoget til Kolding"! Selvfølgelig kan de det. Men det betyder så også, at kunderne kommer en time senere frem. Føj siger jeg bare ☹.

Telegade skulle trækkes ned på perronen og stå ansigt til ansigt med vores kunder. Men de (kunderne, red.) betyder åbenbart ikke meget i det store spil. Sørgeligt!

Ser vi bort fra dette, prøver vi at holde humøret højt (det er jo snart sommerferie). D. 20. juni, mens jeg sad og skrev dette, har vi haft endnu en maddag på stuen. Menuen stod på stegt flæsk med persillesovs. Og der var selvfølge rigeligt til, at de lokomotivførere, der kom forbi depotet mellem kl. 17:00 og kl. 19:00, kunne få en bid med.

Her til sidst vil vi på depotet længst mod vest ønske alle en rigtig god sommer.



Af:

Ole Bang

Fredericia

Så er der igen nyheder fra Fredericia. Og der er sket lidt, siden vi sidst var i bladet.

Personalia.

I løbet af foråret har vi sagt farvel til flere gode kollegaer. Bent A Welling, Dan Juul, Henry B Eriksen og Peter Banke er alle gået på velfortjent pension. Endnu engang tak for det gode samarbejde og god vind fremover. Vi har også sagt farvel til Jesper Nørby Hansen, som er blevet forflyttet til Esbjerg depot pr. 1. maj. For at flytte / bytte kabalen skulle gå op, har vi så fået tilgang af Søren Plam. Velkommen til Søren. Vi håber, at I begge falder godt til i jeres nye omgivelser.

Henrik Ejlersen har haft 40 års jubilæum, og selv om Henrik ikke har ønsket den store opmærksomhed, så skal han alligevel have et stort tillykke med jubilæet.

Lokalnyt

Fredericia P-rist

Foto: Peter Kanstrup

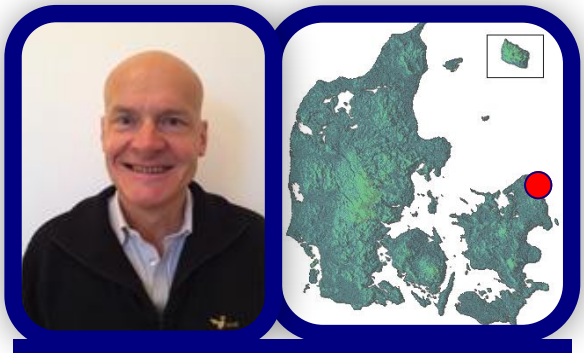
Ekstraordinær generalforsamling.

Der har været, og er stadig, stor frustration og usikkerhed om, hvad en evt. overgang til Jernbaneoverenskomsten under Dansk Industri vil betyde for den enkelte lokomotivfører. Denne usikkerhed og ønsket om at bakke op om Aarhus lokomotivførernes mistillidserklæringen til DSB's ledelse betød, at en del af depotets lokomotivførerne valgte at holde et fagligt møde i starten af juni (læs evt. mere om dette møde på side 6). Efter et krav fra medlemmerne blev der efterfølgende indkaldt til ekstraordinær generalforsamling i lokalgruppen med følgende punkter på dagsordenen: Situationen i DSB og støtteerklæring til mistillidserklæringen fra Aarhus lokomotivførerne.
På den ekstraordinære generalforsamling var der en del debat omkring de to punkter, og efterfølgende blev en støtteerklæring enstemmigt vedtaget. Nu må vi så se om støtteerklæringen har nogen effekt, eller om DSB bare tromler videre uden at lytte til deres medarbejdere.

LPO guld.

Så er invitationerne til LPO Fredericias fællesarrangement for nuværende og pensionerede lokomotivførere sendt ud. Vi håber, at rigtig mange af lokalgruppens medlemmer vil bakke op om arrangementet, så vi kan komme godt fra start. I en tid, hvor det psykiske arbejdsmiljø i DSB er dårligt, er det vigtigt, at vi mødes som kolleger og får sat lidt ind på fællesskabskontoen.

God sommer og velfortjent ferie til alle



Af:

Torben Sonne, Vikarierende lokalredaktør

Helsingør

Sporarbejdet lukker Kystbanen mellem Helsingør og Hellerup hele skolesommerferien

Lokomotivførerne i Helsingør har derfor fået mulighed for at afspadsere og søge ekstra ferie og frihed i højsommeren, hvilket rigtig mange har benyttet sig af. Nogle har valgt at guide de rejsende til de rigtige busser, mens andre kører tog i København. Derudover er der lidt uddannelse i perioden.

Endnu en sommer med togbusser, længere rejsetid og trængsel truer. Men i år virker det som om både DSB og Banedanmark har brug for en puster i sommervarmen. Togsættene har det hårdt i den lange tørkeperiode, og materielsituationen er kritisk. Banedanmarks oversigtsskærme og togviserskilte har fået

Lokalnyt

deres eget liv, og forkert skiltning på perronerne sker alt for ofte. Både tidspunkt og destination er helt i skoven. De rejsende bliver selvfølgelig i tvivl om, hvornår og hvorhen togene kører. Det svarer nogenlunde til, at man som rejsende i lufthavnen ikke ved, om man afleverer sin kuffert ved den rigtige skranke, og kommer på det rigtige fly!

Så spørgsmål er der nok af, når man færdes på perronerne, uanset om det er på København H, i Lufthavnen (CPH) eller i Helsingør.

I Helsingør skal de fleste jo mod København eller til Lufthavnen (CPH), så når der står Gøteborg, Kalmar eller Karlskrona på skiltene, bliver de i tvivl, uanset at togets øvrige destinationer står med meget smått nedenunder.

Nye ramper på Helsingør p-rist

Foto: Hans-Morten B. Andersen

Specielt i Helsingør kunne det være rigtig god service med en perron eller infoguide til at hjælpe de mange rejsende til at finde deres tog. Den lokale kommandopost er taget fra bestillingen, og ingen har siden grebet bolden. Kan der ikke indføres et par timers infotjeneste i togførernes vagter, når trafikken genoptages efter sommerferien?

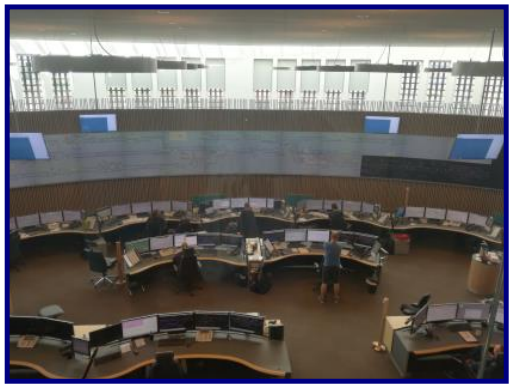
Dagens kioskbasker! Endelig er der opsat ramper i Helsingør!

Lige her kort før sporspærringen er der omsider opsat ramper i opstillingssporene. Det ser godt ud, og er noget vi har efterlyst i 20 (tyve) år. Så det er et stort løft for det fysiske arbejdsmiljø i Helsingør.

Der er ligeledes afsat midler til at modernisere forholdende på depotet. Det ser vi frem til med glæde! Nye møbler i opholdsstuen, ny gulvbelægning i briefingrummet og i køkkenet, og en række andre ting, bl.a. en koldvandsautomat med og uden brus samt Chromecast til TV er på ønskelisten.

På besøg i det nye Trafiktårn

Lokalgruppen arrangerede i maj et medlemsbesøg til det nye Trafiktårn i København. Her blev vi vist rundt i de nye omgivelser af Martin, der er en frisk og veloplagt trafikleder i Banedanmark. Mange etager står stadig ledige, men vil blive besat i løbet af de kommende år, efterhånden som det nye signalsystem bliver rullet ud. Nederst i bygningen er receptionen og kantinen placeret. Bygningen er 41 meter høj og der går en vindeltrappe op gennem hele bygningen, så rumfornemmelsen er enorm. Meget flot og interiøret er udsmykket med afrikansk inspireret kunst i jordbrændte farver. Ned fra loftet hænger der en 98 kg tung "kokosnød" i en wire. Nøden bevæger sig rundt som et pendul lige over gulvet, og bruger et døgn på at nå skiven rundt. Gad vide om den påvirker togviserskiltene? Jo, jo – kultur er et must, når staten bygger, men flot er det da.



Helsingør depot på besøg i trafiktårnet

Foto: Torben Sonne

Vi tog trappen op og kiggede ind til Vejdirektoratet, der i deres lokale kan overvåge og styre trafikken på de Københavnske indfaldsveje og regulerer lyskurvene. Der var mange skærme til at overvåge trafikken på Sjælland, og et radiostudie til København Radios trafikinformation.

Vi tog herefter, af hensyn til formandens højdeskræk og vores benmuskler, elevatoren højere op i tårnet.

Her styrer Banedanmark S-togenes signaler fra et stort kontrolrum, med en imponerende storskærm, så alle i lokalet let kan overvåge trafikken. Systemet er udviklet af Siemens. Trafiklederen er centralt placeret i lokalet, og herfra kan han/hun udstikke ordre om ændringer i trafikken, når det brænder på.

Lokalnyt

Helsingør depot nyder udsigten fra toppen af trafiktårnet

Foto: Torben Sonne

Fjern- og regionaltogstrafikken skal i fremtiden også styres fra Trafiktårnet, men deres kontrolrum var kun under opbygning. Alstom har vundet licitationen, og her er valgt en anden model. De ansatte skal sidde i 8 mindre satellitter med flere mindre skærme. Systemet bygges op i takt med, at det nye signalsystem indføres. Så der går nok noget tid endnu, inden det er på plads.

På toppen er der den fedeste udsigt over hele København fra en enorm tagterrasse. Vi fik taget lidt billeder! Terrassen var også et populært pausested i det herlige vejr. Ikke dårligt med gasgrill på toppen af byen.

Efter alt det seriøse og faglige, trængte vi til en forfriskning, så vi drog til Hansens gamle familiehave i Pile Allé. Her nød vi lidt smørrebrød og kolde pils. Altid dejligt at have tid til hygge og snak. På vej hjem tjekkede vi lige ind til Lokalgruppe Københavns reception i Biergarten, hvor de præsenterede deres nye flotte fane. Tak for skænken og nogle hyggelige timer med kollegaerne fra KH, og tak for en dejlig dag i godt selskab. Nogen synes måske det er gammeldags og lidt fjollet at samles om en fane, men solidaritet, sammenhold og faglig stolthed har altid bragt os langt, og det har vist aldrig været mere aktuelt end nu.

Manglende dialog!

Manglende dialog er efterhånden et verdensomspændende problem. I USA råber tilhængere og modstandere af Donald Trump af hinanden i stedet for at tale sammen og finde løsninger på landets problemer. I Danmark oplever vi det samme med Regeringen og Oppositionen uanset, hvilke emner der er oppe i tiden. I DSB synes dialogen mellem ledelse og den faglige organisation også at være kørt helt af sporet.

DSB's indmeldelse i Dansk Industri – Hvad nu???

Da forhandlingerne om besparelser på lokomotivpersonalets område – kaldet Robust DSB – var vel overstået, meddelte DSB i december 2017, at de havde indmeldt sig i Dansk Industri. I samme moment opsagde de alle lokalaftaler med DJ.

Det tillidsbrud hviler som en tung skygge over forhandlingerne og spørgsmålene er mange for den almindelige lokomotivfører. Er det hele en nøje planlagt aktion udtænkt i Finansministeriet, og skal lokomotivpersonalet nu "have en tur" ligesom folkeskolelærerne fik det ved den forrige OK forhandling? Og kan en statsvirksomhed bare melde sig ind i en privat arbejdsgiverforening?

Mens vi venter på, at Arbejdsretten behandler den sag, vokser frustrationerne og irritationen blandt lokomotivførerne over ikke at kende sine løn og arbejdsvilkår i fremtiden. Uvisheden påvirker motivationen og arbejdsglæden negativt. Der er nu gået 7 måneder, og der er udsigt til, at vi skal vente yderligere 3 måneder. En helt urimelig situation alt i mens overenskomsterne på det øvrige offentlige arbejdsmarked er forhandlet på plads. En fælles løsning – men vi hænger til tørre!

Alle lokalaftaler er opsagt. Vi frygter forringelser på lønnen, i ture og tjenester, i antallet af weekendfriheder, på medindflydelse i al almindelighed, osv. I Helsingør vil lokalaftalen vedr. rammereserveturene være en saga blot, selvom tilfredsheden er stor og sygefraværet er faldet med over 20 %.

Lokalnyt

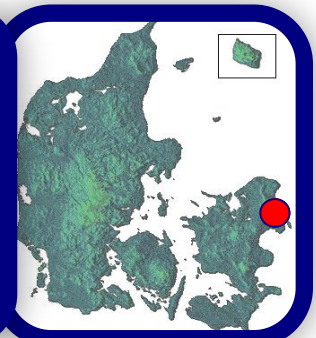
Lokomotivførerne er skuffede over den manglende respekt for vores faglighed og trivsel, som ledelsen har udvist. Vi forventer, at ledelsen, som jo i udgangspunktet altid er den stærke part, udviser anstændighed og forhandler reelt med vores valgte tillidsfolk, så vi kan få ro på arbejdspladsen, og en tro på fremtiden. DSB har altid været bedst, når ledelse og medarbejdere arbejder sammen mod en fælles kurs.

Uanset hvilken beslutning Arbejdsretten når frem til, kommer der jo en dag, hvor forhandlinger og aftaler skal indgås.

I håb om en mere konstruktiv dialog mellem DSB og DJ,

og mere information til lokomotivførerne ønsker Helsingør gruppen god sommer til alle!

Og apropos sommer, så mødtes lokomotivførerne i Helsingør hos Gert Vibel til årets sommerfest den 21 juli. Tak for initiativet og tak til Anna, Ask og Christian for arrangementet.



Af:

Ebbe L. L. Drögemüller

København

Hvad med resten?

I seneste nummer af Det Blå Blad omhandlede indlægget fra lokalgruppe Københavns udelukkende dialogmødet med vores direktør, Flemming Jensen. Helt så meget plads vil vi ikke bruge denne gang, men et par bemærkninger vil vi nu godt knytte som opfølgning til forrige skriv. De fleste har kunnet følge med i, at det ligger ledelsen meget på sinde at fortælle, at ingen skal gå ned i løn eller få forringet deres pensionsvilkår. Hvis det ellers holder vand, er det selvfølgelig godt at få manet denne bekymring i jorden. Værre er det, at det åbenbart er det eneste, de vil garantere. Hvad med vores aftaler såsom ferieaftale, turvalgsaftale, korrigeringsaftale, højtidsaftale og alle andre ligeså vigtige forhold? Her nævnes der intet! Vores nyvalgte turrepræsentanter er f.eks. endnu ikke indkaldt til turrepræsentantkursus, og nu står sommerferien for døren, så de når nok ikke at få noget uddannelse i turarbejdet inden et evt. kommende turseminar. Dette har vi aldrig oplevet før. Det er ikke fair. Hverken overfor de kolleger de repræsenterer eller for dem selv og det hverv, de har påtaget sig for såvel DSB som for lokomotivførerne. Set fra midtercirklen af banen er virksomheden desværre ved at gå til i frustrationer over, hvilke forhold der vil være gældende fremover, alt imens ledelsen har travlt med at udøve ledelsesret til højre og venstre. Hvis man virkelig ville det bedste for sine medarbejdere, burde det vel være ligetil at melde ud, at alle væsentlige forhold fortsætter uændret. At man ikke for længst har gjort dette giver selvsagt stof til eftertanke for den enkelte medarbejder. Skal jeg søge andet arbejde? Kan jeg regne med at få ferie efter mit ferienummer til næste sommer? Hvad med vores kommende turvalg? Kan tjenestemænd køre i tur? Hvordan får jeg mit familieliv til at hænge sammen, hvis arbejdsvilkårene ændres? Hvad gælder i forhold til vores korrigeringer? Får vi skubbeweekender igen? Dette er blot nogle af de mange spørgsmål lokalgruppen konstant mødes med. Desværre er vores svar til det hele, at vi intet ved og kun har den rå overenskomst med DI at henvise til – hvis og såfremt den kommer til at gælde! Ikke underligt at flere går ned med stress og er frustrerede og bekymrede over fremtidsudsigterne. Uroen om elementære arbejdsforhold presser måske samtidig flere gode medarbejdere til at overveje en fremtid uden for DSB.

Fejl på arbejdssedler

Den 1. juni 2018 viste DSB's ledelse tydeligt overfor alle tillidsfolk i LPO DSB, hvad de mener om samarbejde og tillid til modparten. På denne dag blev adgangen til LTD2 fjernet fra alle tillidsfolk under LPO DSB´s område. Umiddelbart tænker den enkelte nok, at dette ikke har den store betydning for den menige lokomotivfører. Men at man på denne

Lokalnyt

Lokalgruppe Københavns nye fane set fra begge sider af flaget

Foto: Thomas Knudsen

måde fjerner tillidsrepræsentanternes muligheder for at følge med i virksomhedens gøren og laden i forhold til vores gældende aftaler skriger i den grad til himlen. Hvis man ikke havde noget at skjule, var der vel intet problem i at blive kigget over skulderen. Man italesætter fra ledelsens side konstant alle de gode ting, man som virksomhed vil gøre overfor den enkelte medarbejder og hans valgte repræsentanter. Men når det kommer til kontant handling, gør man alt for at besværliggøre modpartens arbejdsbetingelser, dette endda uagtet den fredspligt der burde være for nuværende, hvor nye aftaler (måske) skal landes. LPO DSB har udsendt medlemsinformation om denne sag og lokalgruppen vil til stadighed opfordre vores medlemmer til at kaste et kritisk øje på deres arbejdssedler. Er der mistanke om det mindste problem, så send en kopi til din leder på mail og gerne cc til lokalgruppen. F.eks. oplever de fleste jo temmelig tit, at der i stedet for litra nr. blot står ????. Jf. SIN DSB (G), instruks 15,1 (Den digitale rygsæk – generelt) skal lokomotivføreren læse nye / ulæste dokumenter inden turen påbegyndes, hvis de er nødvendige for den pågældende tjeneste. Hvordan forbereder man sig så på ???? Ligeledes er det jo svært at vide, om ???? har indbygget Greenspeed, og køreplaner derfor skal udskrives og medbringes. Lokalgruppen vil ligeledes gerne bede om, at evt. opfølgning på en indmeldt fejl på arbejdsseddel deles med lokalgruppen. Da vores adgang til LTD2 er fjernet, har vi ingen muligheder for at følge op på indmeldte sager, men et brud på gældende aftaler er stadig et brud, uanset om vi kan se i LTD2 eller ej.

Ombygning af opholdslokaler på Kh

Som de fleste nok efterhånden er bekendt med, sysler ledelsen med en overordnet plan om ombygning af vores opholdslokaler på Kh. Under dække af at de ønsker at tilbyde medarbejderne nogle tidssvarende og forbedrede forhold, arbejdes der med planer om sammenblanding af medarbejderne, deres tillidsrepræsentanter og de lokale ledere. Ikke i en stor gryde, men i de pågældende lag. Lokalgruppen har indtil videre siddet med i en såkaldt referencegruppe repræsenteret ved formanden og næstformanden. At deltage i den såkaldte referencegruppe betyder åbenbart, at man bliver taget til indtægt for alle beslutninger taget i hele projektet. Lokalgruppen har fra start af meldt lokalgruppens holdninger ud til hele ombygningsprojektet. Vi kan desværre ikke se, at vores betænkeligheder og indsigelser er blevet til andet end sidebemærkninger til en beslutning, der allerede er taget fra ledelsens side. Lokalgruppen vil i nærmeste fremtid genoverveje vores deltagelse i ombygningsprojektet, hvis ikke vi føler, vi kan få reel indflydelse på de kommende lokaler og faciliteter. Lokalgruppen vil ikke agere gummistempel for allerede besluttede tilfældige konsulentprojekter.

Lokalnyt

Ny fane

Den 23. maj afholdt lokalgruppen faneindvielse for vores nye, flotte og længe ventede fane. Mere om dette finder du i en uddybende artikel i nærværende blad (side 6). Lokalgruppen vil her blot sige tak til alle, der kiggede forbi og deltog i faneindvielsen. Tak til Bertil Nilsson, der slog et søm i for de tjenestemandsansatte lokomotivførere og til Mette Piil, der slog et søm i for de overenskomstansatte lokomotivførere. Du kan ved selvsyn betragte den nye fane på opholdsstuen i København. Lokalgruppen glæder sig over, at vi nu igen er i besiddelse af en fuldt brugbar fane. Forhåbentlig bliver der ikke brug for den i tiden der kommer…

Studietur til Bremen

Studieturen 2018 gik igen til det tyske, nærmere bestemt byen Bremen i det nordvestlige hjørne af Tyskland. Nærmere beskrivelse af denne fantastiske tur finder du på side 18. Lokalgruppen vil her på denne plads blot sige tak til alle deltagere for endnu en god tur i godt selskab. De fleste er vist klar til næste tur allerede.

Lokalgruppe København ønsker alle en rigtig god sommer

Nykøbing F

Af:

Jakob Østergaard Elikofer

Så sluttede den lange periode med sporarbejde for 2018. Det blev til en del kontakt med andre faggrupper indenfor transportområdet. Her tænker jeg naturligvis på taxi- og buschaufførør. Som jeg ser det, har det fungeret rigtigt godt. Selvfølgelig har der været tider, hvor det ikke lige har spillet sammen, som det skulle. Det er dog mit indtryk, at det i det store og hele er forløbet godt. De forskellige faggrupper har mødt hinanden på hinandens hjemmebaner, og jeg tror alle har fået ny indsigt.

Dagen inden vores bane genåbnede skulle der køres prøvetog på strækningen. Undertegnede var en af dem, der skulle køre, og selvsamme undertegnede var også dén, der kom til skade derved. Der skulle vendes i Orehoved spor 2 – altså nedstigning fra dobbeltdækkervogn uden perron. Da mørket var faldet på, kunne jeg ikke se underlaget, og trådte derfor forkert ved nedstigning. Det kostede en tur på skadestuen og en sygemelding i én dag. Og så har jeg stadig ondt i mit venstre knæ. DSB har i den forbindelse indskærpet overfor Banedanmark, at der ved den slags kørsler i fremtiden skal køres til perron eller rampe for at lette nedstigning. Fint nok fremadrettet i disse forbindelser. Jeg kunne dog godt tænke mig, at DSB, generelt så på de farlige op- og nedstigning på dobbeltdækkervognene, da det ofte hverken er nemt eller sikkert for lokomotivføreren. Jeg håber man på rette sted i DSB er opmærksom på dette problem og arbejder på en løsning.

Endestation Orehoved

Foto: Jan Lundstrøm

Da sporarbejdet sluttede ophørte også en sær tid for os. Mange mærkelige tjenester, og lange ture i enten busser eller taxier, afløstes nu af normale tilstande. Ja det var lige før, man skulle til at vænne sig til normaltilstanden igen. Det var nu også dejligt. Det var som at komme hjem igen, efter et meget langt ophold langt, langt borte. Selv om vi ikke var udstationerede, tror jeg

Lokalnyt

nok, vi alle havde en opfattelse af, at vores normale hverdag var udstationeret. Vel tilbage i de vante rammer, ser vi med spænding, og måske også lidt nervøsitet, frem mod næste års store sporarbejder, der for en endnu længere periode, vil sætte vores rutiner på pause.

Op til den weekend, der lige er gået, var der en del sygemeldinger blandt kollegerne på Fyn og i Jylland. Via medierne og mail fra direktøren, har jeg erfaret, at man fra ledelsens side betragtede fraværet som "en maskeret arbejdsnedlæggelse". Der var i den forbindelse en del skriveri om den situation, der er opstået på min arbejdsplads efter min ledelse har opsagt samtlige aftaler og kutymer, uden at gøre det i samarbejde med min organisation.

Jeg kan ikke udtale mig for andre, men skal være den første til at erkende, at det påvirker mig, at jeg ikke kender mine fremtidige arbejdsforhold, rettigheder og løn. Tilmed har DSB, som bekendt, meldt sig ind i Dansk Industri, uden egentlig at give mig en forklaring på hvorfor. Jeg tror dog på, man finder ud af det. Og jeg tror på, at såvel min faglige organisation, som min arbejdsgiver, er interesseret i at finde gode løsninger sammen. Jeg er et positivt menneske, og derfor håber jeg på de gode løsninger. Den tanke bør vi stå sammen om.

Lad mig slutte med nogle betragtninger omkring tid. Vi der lever af tiden, til tiden, ja faktisk til enhver tid – punktlighed – vi har en opfattelse af tiden, der er helt speciel. Vi kender det alle. Vi er tidsvogtere og vores omgivelser får til tider nok af vores strenge punktlighed. Vi kender alle det med, at vi efter den første uges ferie, begynder at tage det hele lidt lettere. Tidens korrekthed bliver mindre betydningsfuld. I den tredje uge er vi næsten nogle lalleglade fjolser på tur. Derefter er det slut og punktligheden venter foran os. Hurtigt falder vi på plads igen, og tiden bliver pludselig det vigtigste i hele verdenen.

Nogle holder stadig sommerferie, andre har holdt deres. Fælles for alles ferie er dog, at tiden med ferie føles meget kortere end tiden med arbejde.

Jeg vil ønske Jer alle en god sommer.

Af:

Jan Lundstrøm

Næstved

Cirkus forsyning

Nu er vi færdige med den første lange sporspærring på Sydbanen, men næste år truer en endnu længere sporspærring, nemlig 19 uger fra Næstved (ekskl.) til Orehoved i perioden 29. marts – 13. august. Og fem uger mere mellem Orehoved (ekskl.) og Nykøbing Falster i perioden 14. august – 17. september.

Selv om køreplansoplægget vel egentlig har virket fint, kan det ikke skjules, at der har været nogle problemer "backstage". Tankning og tømning af andet end MQ skete i spor 1, hvor der var opsat et nødtømmeanlæg. For ikke at skulle opsætte en skov af mærker og trapper, var det lovet, at der altid ville være en medhjælper. Alene til to MF og MG skal der opsættes 20 mærker, idet en MG jo kan vende begge veje. Som set før ved jernbanen så virkeligheden bare anderledes ud, og det har givet anledning til en del frustrationer mellem "Driften" og os lokomotivførere. Ydermere er nødtømmeanlægget placeret så man noget af tiden holder med en del af toget ude i spor 2. Det medførte flere gange ændret sporbenyttelse for sydgående tog i sidste øjeblik og forsinkelser.

Selv om det var aftalt, at al rangering foregik sydpå, hvor der var opsat mærker og trapper/risteperron, blev en del tog rangeret ud i spor 20 i stationens nordende, hvor der ikke er mærker og trapper for ME + dobbeltdækkervogne (DD). Men vi fandt da ud af, at der faktisk lige kan være en ME + 5 DD derude, hvis der ikke er et for tykt fedtlag på styrevog-

Lokalnyt

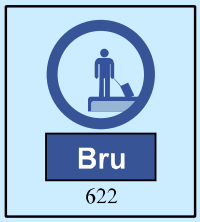
nens puffere!

Parkering af DD i spor 3 har givet en del problemer med naboerne (eller måske rettere én nabo), der klagede over den lave summen fra vognenes ventilationsanlæg. Lidt underligt for jeg tror aldrig, der har været så lidt støj fra stationsområdet i Næstved som nu, siden den første strækning til Næstved åbnede den 4. oktober 1870!

Det kan også undre, at mens alle vore kollegaer fra Nykøbing Falster har fået stationskendskab i Næstved, har man ikke kunnet afse tid til at give den lille håndfuld her fra depotet, der endnu ikke kan rangere "på pladsen", den kompetence.

I Schweiz har man "timeglas" på ETCS-strækninger

Foto: Jan Lundstrøm



6.10 ETCS Marktafel - Halteort

Begriff	*Halteort*
Bedeutung	Es folgt ein kommerzieller Halteort. Die ETCS Merktafel Halteort befindet sich in Bremswegentfernung zur Mitte der Perronkante. Für Züge mit vorgeschriebenem Halt liegt das Ende der CAB-Fahrerlaubnis im Regelbetrieb nach dem normalen Halteort. Die ETCS Merktafel Halteort ist mit der Abkürzung des betreffenden kommerziellen Halteortes gekennzeichnet.

En uventet fordel for Lille Syd er, at det tilsyneladende er mere spændende at male graffiti på de andre tog, så alle vore MQ'ere i længere tid var helt fri for graffiti.

Problemer med varslingsanlæg

I forbindelse med indførelsen af MQ på Lille Syd blev en del standsningsmærker flyttet. Nogle steder blev de flyttet til at stå foran perronovergangen, idet vi blev lovet at varslingsanlæggene også ville virke ved udkørsel. Det er bare ikke tilfældet på flere stationer, og når der forlægges en krydsning, eller skal krydses med godstoget til Køge, har der været flere situationer, der havde kunnet udvikle sig farligt. Og passagererne tror jo det er os, der overtræder "færdselsloven" ved bare at køre ud i en perronovergang, der ikke er "sikret". Jeg kan kun opfordre alle til at være opmærksom på problemet og indmelde det. Jeg håber, vi hurtigst muligt kan få enten ændret varslingsanlæggene (nok mindre sandsynligt) eller flyttet standsningsmærkerne tilbage til, hvor de stod tidligere.

Perronløb

Løb på perron er ingen olympisk disciplin, men hvis det var, ville mange af dem, der skifter fra S-tog til Lokaltog og Lille Syd i Køge, være i god træning. Hver eftermiddag løber de fra S-toget i håb om at kunne nå toget videre sydpå, som begge naturligvis kører fra en anden perron! Tidligere kørte Lille Syd fra spor 4 (hvor der kan skiftes direkte til S-tog) mod Roskilde indtil middagstid, og mod Næstved efter middagstid. Det betød, at flertallet hurtigt og let kunne skifte tog, uden at skulle ned i perrontunnelen. Men så let har det ikke været de seneste år. Og det må da være surt at se toget til Næstved afgå for næsen af én – det betyder jo, at rejsetiden bliver mindst en halv time længere.

Lokalnyt

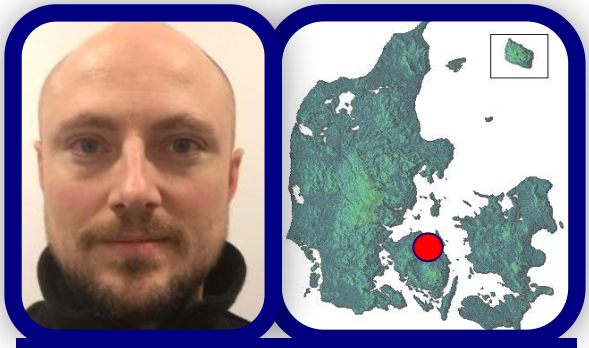
Mærkeligt man ikke kan få tiderne i Køge til at passe lidt bedre sammen og mærkeligt, at man ikke prøver at tilrettelægge sporbenyttelsen, så det bliver "lige til" for de fleste.

Personalenyt

Der er igen ansat tre nye kørelærere til depotet i Næstved, og denne gang blev det Flemming Johannessen, Flemming Kongsted og Glenn Lind. Egentlig skulle uddannelsen starte allerede i maj måned, men fornuften sejrede, til gavn for både eventuel planlagt ferie og for den i ferietiden ekstra anstrengte personalesituation. Derfor starter uddannelsen først op til september.

Kollegatur

Vores "gamle" formand, Poul Stevns Nielsen, har arrangeret en tre dages kollegatur til Hamburg fra fredag den 21. september til søndag den 23. september. Som altid, når Poul er turarrangør, er der garanti for en både interessant og hyggelig tur!



Af:

Søren Andersen

Odense

1. maj

Omkring 220 personer havde meldt deres ankomst til LPO DSB's 1. maj-arrangement i Kongens Have i Odense, heraf ca. 25 fra det lokale depot. Desværre var vejrguderne ikke særligt venligt stemte med blot 8-9 graders varme, regn og blæst. Om det har afholdt en enkelt eller to at tage til den fynske hovedstad vides ikke, men i så fald var det ikke noget man bemærkede. Humøret var højt, der var rift om pladserne i LPO DSB's og pensionisternes telte og folk måtte stå tæt. Det havde imidlertid den positive effekt, at temperaturen i teltene kunne holdes på et mere behageligt niveau end i de udvendige omgivelser. Tydeligvis så meget, at folk havde ekstraordinært brug for at slukke deres tørst: 934(!) øl-boner blev der uddelt på tværs af depoterne, foruden et antal til sodavand. Set i forhold til sidste år er det en forøgelse på næsten 100 styk, så tiden må vise, om vi runder 1.000 i 2019. Det glæder vi os til at finde ud af.

Rengøring på depotet – eller mangel på samme

Vores faste rengøringsmedarbejder fra ISS var desværre så uheldig at blive ramt af alvorlig sygdom. Dette medførte en længerevarende sygemelding og derfor indsatte ISS diverse afløsere for hende. Nu kunne man jo tro, at det ikke havde nogen synderlig betydning, hvem der svinger gulvmoppen og den opvredne klud. Men der fik vi i hvert fald syn for sagen i forhold til, at der er forskel på folks evner og/eller samvittighed for, hvilket arbejde man vil være bekendt at aflevere til andre. Den hygiejniske standard i perioden var som at se en graf over aktiemarkedet i slutningen af 2008. Til trods for utallige officielle henvendelser til ISS om at hæve niveauet og endnu flere subtile hentydninger i dagligdagen, skete det i bedste fald kun sporadisk. Først da helbredet i starten af juni var stærkt nok, genoptog den faste medarbejder opgaven og straks kom vi tilbage til det ønskede niveau.

Manglende gulvvask

Foto: Søren Andersen

Lokalnyt

Tidligere næstformand for lokalgruppen i Odense, Søren Kingo Jensen, ankommer med sin karrieres sidste tog

Foto: Søren Andersen

Klimaanlæg

Folk, der fra tid til anden lægger vejen forbi Odense, vil vide, at vores opholdslokaler er placeret midt i Odense Banegårdcenter. Som en gruppeleder udtrykte det: "en kasse i kassen". Dette faktum giver nogle udfordringer, når det kommer til udluftning og klimatisering, da man ikke bare kan åbne et vindue. Udfordringer man skulle mene var relativt overkommelige. Men for tiende sommer i træk har det åbenbart ikke været muligt at indstille anlægget, så det leverer en acceptabel udskiftning af luften og en tålelig temperatur. Og det til trods for, at DSB betaler en skyhøj ekstrapris for at få anlægget til at køre i døgndrift (ja, vi er nogen der rent faktisk er på arbejde på alle tider af døgnet), og at der efter MTAPV'en i 2017 blev udarbejdet en handlingsplan for, hvordan problemet skulle løses. Men man må nu alligevel være fortrøstningsfuld, for det er som om, at der hvert år bliver fundet en løsning omkring slutningen af september eller starten af oktober…

Arbejdssedler

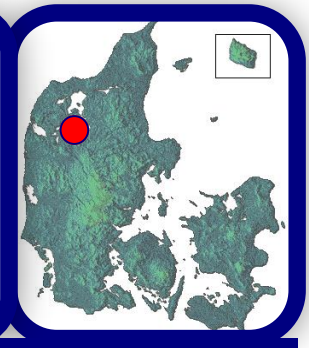
Sjældent er det set og hørt, at et emne giver så meget anledning til debat og frustration og det næppe kun i Odense. "Gæt en arbejdsseddel" er nærmest blevet en stående vittighed, som ville være morsom, hvis ikke det var så forbandet alvorligt. Korrigeringer på korrigeringer er normen, og man får nærmest et chok, hvis det helt undtagelsesvis er lykkedes en tjeneste at slippe igennem nåleøjet uden ændringer. Selv fridage er markeret med fed i de kommende dages tjenester, så her har man tilsyneladende heller ikke nødvendigvis et tiltrængt frirum. Det er forståeligt, at pludseligt opståede hændelser kræver tilpasninger, men når det så sker, så burde det være muligt at gøre det uden – nærmest bevidst – at presse flest mulige fejl ind på arbejdssedlen. Hvis vi begik fejl i samme omfang i vores arbejde, ville vi formentlig ikke køre tog ret længe. Hvordan det så kan tillades for andre, må stå hen i det uvisse.

Lokalnyt

Personalia

Vores tidligere næstformand, Søren Kingo Jensen, havde sidste arbejdsdag Kristi Himmelfartsdag den 10. maj. Ved ankomsten med tog 2746 var seks-syv kolleger mødt op med flag på perronen for at tage godt imod ham og sige pænt farvel. Herefter var planen, at der ville blive indkøbt kage til stuen af lokalgruppen, men da afskeden faldt på en helligdag var gode råd dyre, da den lokale bager lukkede tidligere end forventet. Men også her viste Søren sit snarråd og fremsynethed, da han efter kort tid dukkede op med en stor fynsk brunsviger, som var indkøbt tidligere på dagen. Søren og hans bedre halvdel har valgt at rykke basen i Nyborg op med rode og er flyttet til Ærø, hvor et nyt og endnu uskrevet kapitel venter. Han vil blive savnet for sit gode humør og behagelige væsen. Vi ønsker al mulig held og lykke med på vejen.

LPO Odense og undertegnede ønsker alle lokomotivførere og deres familier en god sommer



Af:

Niels Haunstrup Christensen

Struer

Sommeren 2018 ser ud til at blive en hel del varmere end 2017, men det skal vi vist ikke klage over.

I Struer er den også blevet varmere på anden vis. Vi har fået ny tjenestefordeler. Susanne fra Aalborg har overtaget Eriks rolle i Struer. Hun træffes selvfølgelig mest på telefonen, men er dog at finde på depotet hver onsdag. Vi har i fællesskab med gruppelederen fået flyttet hendes kontor fra første salen ned i stueetagen.

Det giver altid dønninger blandt kollegaerne, når der finder et sådan skifte sted. Hver tjenestefordeler har sin egen måde at håndtere tingene på. Det værste, ved at vi har fået Susanne, er, at hun allerede har meddelt, at hun har fået nyt arbejde ved Nordjyske Jernbaner. Så ved vi allerede nu, at vi senest pr. 1 oktober skal vænne os til et nyt ansigt og en ny måde at håndtere tingene på. Vi vil selvfølgelig ønske Susanne tillykke med hendes nye job og har stor forståelse for, hvorfor hun vælger at søge nye græsgange. Vi håber, at det må lykkes depotet at få tilknyttet en stabil tjenestefordeler. Gerne én som det er til at møde rent fysisk en gang om ugen. Vi afventer efteråret med spænding og ser, hvad det bringer.

En anden ting der afventes med spænding dette efterår er navnet på det firma, der vinder udbuddet i Midt- og Vestjylland samt Sydfyn. Det eneste, vi ved er, at datoen er rykket hen til udgangen af september. Dette skyldes, at Lemvigbanen skal overtage trafikken mellem Holstebro og Skjern. Jeg håber, at kunderne husker at straffe de tåbelige politikere, der har skadet sammenhængs kraften med dette tåbelige tiltag.

I den varme maj måned lykkes det endeligt at få genetableret muligheden for at fylde vand på togene i Struer. Anlægget var blevet frostsprængt i løbet af vinteren. Efter ca. tre uger var det galt igen – ingen vand. Denne gang er der dog ingen risiko for nattefrost. Men hvem ved? Med det tempo der arbejdes i, når det drejer sig om sporspærringer, stiger risikoen markant.

Her sidst i juni måned fik vi desværre en lille reminder om, hvor farlige de usikrede overkørsler er. Et af Arrivas regionaltog påkørte en minibus i en usikret overkørsel, med dødelig udgang for de to i minibussen, samt en rystet kollega, som resultat.

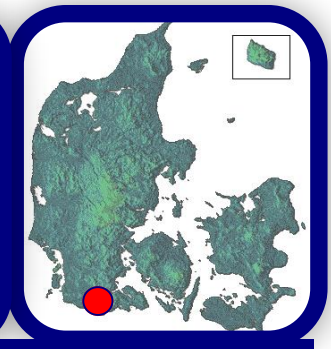
Det er derfor rystende, at politikerne begynder at bøje sig for presset fra sønderjyske landmænd, der vil bevare deres overkørsler. Alle der har prøvet at køre på de små baner i forårs- og høstperioderne ved, at risikoen for sammenstød i dårligt sikrede overkørsler øges markant. Glem alt om den lille Ferguson 35 her. Moderne traktorer er på størrelse

Lokalnyt

med en mindre lastbil. Hvad der ikke har ændret sig er, at der køres uden hensyn til hviletidsbestemmelser, når jorden er tjenlig. Nej, lad os få lukket så mange af de tilbageværende niveauoverkørsler som muligt.

Og lad nu være med at bruge Signalprogrammet som undskyldning for den langsomme lukningsrate. På Thybanen er der fem af de usikrede overkørsler, der har fået opsat nye signaler og bomanlæg. Der er trukket ledninger til tændstederne og der er også sat ETCS stopmærker op ved disse overkørsler. Alt er klart til at blive tillyst, men ibrugtagningen af overkørslerne er faldet ned mellem to stole. Min bøn er, at anlæggene ibrugtages med de gamle SR75 signaler, for derefter at overgå til det nye signalsystem, når Thybanen er klar til det.

Med ønsket om en rigtig god sensommer vil jeg slutte fra Struer



Af:

Torben Rydahl Due

Tinglev

I den seneste tid har vi i Tinglev været påvirket af sporskifteproblemer. Nærmest på samme tid gik et sporskifte i Snoghøj, og et i Tinglev, i stykker. Sidstnævnte gjorde, at vi i ca. 14 dage måtte ekspedere samtlige tog fra spor 3 og 4: Det betød dog kun nogle ekstra konditionsforbedrende ture henover broen, samt det afsavn, at mange kolleger fra andre deporter blev på perronen i det dejlige sommervejr, fremfor at komme ind på stuen og hilse på. Helt anderledes har det været med problemet i Snoghøj. Det har påvirket rettidigheden voldsomt i sydgående retning, da vi igen og igen har holdt for stop ved SI-signalet i både Taulov og Kolding, mens vi har ventet på forsinkede tog fra øst mod vest. Det har ej heller højnet rettidigheden, at der har været (og er) problemer med kørestrømsanlægget på strækning 29. Sporskifteproblemet i Snoghøj har i skrivende stund rundet den første måned. Det kan undre, at Banedanmark ikke ligger inde med en hurtigere løsning på denne udfordring, men de handler givetvis så hurtigt, som de kan indenfor deres materielle og økonomiske rammer.

Efter gentagne opfordringer fra dygtige tog- og lokomotivførere, har nogle ansvarlige folk i vores firma endelig sat fuld fokus på toiletterne i vores tog. Rigtig mange (nærmest alle) tog i Sønderjylland består af et enkeltkørende togsæt. Derfor har vi oplevet problemerne meget intenst, når vi ofte har kørt uden virksomme toiletter. Problemet har næppe været så stort andre steder, med flere sæt i oprangeringen, men hos os i "Syden" har det talrige gange været til stor frustration og nærmest pinligt. Derfor glæder det mig, at der nu kommer fornyet fokus på, at toiletterne skal være virksomme. Det giver tilfredse kunder og uden (tilfredse) kunder har vi jo ikke vores fantastiske arbejde.

I 1915 fik kvinder i Danmark valgret, i 1973 blev den fri ret til abort vedtaget og i 1994 blev apartheid afskaffet i Sydafrika. Nu må turen ENDELIG være kommet til et lige og fair turvalg på de danske deporter. Intet er vel mere diskriminerende i 2018, end at nogle få udvalgte har førsteret til særlige faste ture. Vi er alle uddannede til at udføre det samme daglige arbejde, men det er forbeholdt "en særlig gruppe" at vælge dette. Nu må vi vågne op og udvise rettidig omhu, inden Arbejdsretten eller EU opdager dette misforhold, som endnu eksisterer i dagens Danmark anno 2018. Det er uværdigt og kan muligvis være ulovligt. Lad os nu på moderne vis få afskaffet noget, som tilhører en tid før 1994, 1973 og 1915.

Slutteligt vil undertegnede rette opmærksomheden mod to fantastiske lokale arrangementer. D. 16. september kl. 10 er der LKF-open i golf. Det foregår som altid i Haderslev. I samme måned afholder vi vores årlige turmøde i Aabenraa. Datoen er endnu ikke kendt, så hold godt øje med opslagstavlen. Husk på at hvis ikke vi bakker op om gode initiativer, ja så ophører de nok med at eksistere!

Rigtig god lun sommer og ferie til alle.

Lokalnyt

Udsigt over maskindepot GB.

I baggrunden skimtes Metroens kontrolcenter og depot for den nye cityring, som åbner i sommeren 2019.

Foto: Torben Sonne

En højtflyvende leder?

Vores højtflyvende leder har besluttet at indkalde sine trofaste støtter og ledelsestro medarbejdere. For at vise sin store kærlighed til alle indkaldte, betaler han for jeres ydmyge fremmøde, selv om han i sin altfavnende visdom ved, at alle ville møde op, uanset denne rundhåndede gave, blot for at være i hans selskab. Vores højtflyvende leder vil delagtiggøre medarbejderne i visionen om en lysende fremtid for vores stolte koncern i tiden frem mod 2030.

Og han vil advare jer mod den store satan – fagforsteningens mørkemænd – og deres modbydelige angreb på vores storslåede virksomhed, vores højtflyvende leder og vores allierede i Industriens storslåede glaspalads.