Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB 2/2010

Lederen	*Side 3*
IC-4 på Svendborgbanen	*Side 4*
LPO-DSB Generalforsamling	*Side 6*
MQ Desirotog på Grenåbanen	*Side 8*
Kolleganetværket	*Side 10*
Nyt fra lokalgrupperne	*Side 12*
Stemningsbilleder fra Odense	*Side 19*
We move you	*Side 20*

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB

Redaktion:
Det Blå Blad
Teglgårdsvej 841, 1. tv
3050 Humlebæk
E-mail: detblaablad@live.dk

Ansvarshavende redaktør:
Preben S. Pedersen

Redaktør:
Torben Sonne

Layout:
Jenik Langsted

Grafisk produktion:
Rounborgs Grafiske Hus
7500 Holstebro

Oplag:
1700 eksemplarer

ISSN 1602-169X

Indhold:
Artikler m.m. er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller områdegruppens holdning, med mindre der er gjort opmærksom på det. Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte artikler og læserbreve på over en halv side. Kopiering og gengivelse af bladets indhold må kun ske efter aftale med redaktionen.

Deadline:
Indlæg til næste nummer indsendes til redaktionen senest: **Tirsdag den 24. august 2010**

Forsidefoto:
Lokomotivfører Per Krog Rasmussen, Odense
på MQ 4022 Odense den 21. maj 2010

LPO DSB

Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB
Otto Busses vej 5, 2. sal
2450 København SV

Formand:
Preben S. Pedersen
Tlf.: 2468 7224

Næstformand:
Carsten M. Olesen
Tlf.: 2468 7805

Kasserer:
Torben Sonne
Tlf.: 2468 7258

Bestyrelsesmedlemmer:

Aalborg:	Morten S. Kristensen	2468 5083
Esbjerg:	Johnny Lyngsø	2468 7434
Fredericia:	Birger C. Naver	2468 8131
Kalundborg:	Ove F. Hansen	2468 7888
Korsør:	Mogens Kleis	2468 7283
København:	Søren M. Kristensen	2468 8431
LKI-Gruppen:	Jørn E. Weiss	2468 7926
Nykøbing F.:	Anders Bech Pedersen	2468 5668
Næstved:	Poul Stevns Nielsen	2468 7849
Odense:	Peter Kanstrup	2468 7327
Struer:	Jan B. Danielsen	2468 7605
Tinglev:	Errol V. Vestergaard	2468 7704
Århus:	Hans Schøn Merstrand	2468 8076

Lokomotivfører Per Krog Rasmussen, Odense

Lederen

Aktieselskabsdannelse.

Af: Preben S. Pedersen

Den sidste rum tid har det muret lidt i krogene, omkring en eventuel udskillelse af værkstederne i DSB S-tog A/S og DSB SOV, (selvstændig offentlig virksomhed) til et indtil videre DSB ejet aktieselskab. Når Det Blå Blad udkommer, kan afgørelsen meget vel være truffet.

Nu skal man altid bedømme nye initiativer, der kan forandre til det bedre positivt. Dog skal man ikke være bleg for at erkende, at en positiv forandring vel afgøres af, hvordan der ses på forandringen, og hvem der ser den.
LPO DSB har altid gerne ville have et offentligt transportsystem, der fungerer optimalt og som binder landsdelene sammen til glæde for borgere og erhvervsliv hvilket vi mener, kun kan lade sig gøre, hvis der politisk er råderum for nye beslutninger, der overordnet tager hensyn til det samlede samfundsmæssige transportbehov. Derimod bliver den politiske handlefrihed meget snæver, hvis det udelukkende er snæversynede kapitalistiske interesser (kapitalfonde), der skal styre den samlede kollektive trafik og infrastrukturen.

Ud fra ovennævnte ser LPO DSB derfor med stor bekymring på en udskillelse af værkstederne til et DSB ejet A/S. Bekymringen går ikke på, at DSB får nogle større frihedsgrader til at kunne agere på et frit marked, for det er nødvendigt, hvis virksomheden skal overleve på lang sigt, i konkurrence med store interessenter. Som tyske DB der har bekræftet deres bud på overtagelse af Arriva, eller Franske Veolia-Transdev som er verdens største transportselskab.

Bekymringen går udelukkende på, hvis det politiske system i privatiseringens hellige navn forlanger, at DSB skal sælge aktieandele til private investorer, for at nå en overskudsgrad der tilfredsstiller ministeren. For i samme øjeblik der sælges aktier til private investorer, skal der erlægges moms ved samhandel. LPO DSB frygter derfor, at hvis DSB's vedligeholdelsesomkostninger pålægges en sådan moms, vil DSB ikke kunne klare sig i den fri konkurrence i forbindelse med udbud og lign. Næste skridt kunne meget vel være, at materiellet overføres til aktieselskabet.

Fleksibiliteten vil totalt forsvinde, da DSB's mulighed for at justere på de økonomiske parametre, for eksempelvis at opnå en bedre regularitet vil være umulig. Tænk blot på den hårde vinter vi lige er kommet over. Her har vedligeholdelsesomkostningerne sprunget de økonomiske rammer, uden at nogen kunne havde forudset det. Til gengæld kørte vi trods vejret med en pæn præcision. Det rigtige må set med vores øjne være, at synergi-effekten mellem værkstederne udnyttes optimalt, hvilket burde kunne opnås uden dannelsen af et aktieselskab.

De mange datterselskaber, som DSB har, og som den borgerlige regering vil have dannet, er efter LPO DSB's mening, alene baseret på at kunne få privatiseret DSB ved hjælp af salamimetoden. Derfor kan vi ikke anbefale at der bakkes op om en sådan udskillelse, og derfor er vi imod dannelsen af et nyt aktieselskab for DSB's værksteder i DSB S-tog A/S og DSB minus Helgoland.

Preben S. Pedersen

IC 4 på Svendborgbanen

Af: Peter Kanstrup, lokalgruppeformand LPO Odense

Søndag den 11. april 2010 kørte IC4 sin jomfrutur på Svendborg banen. Inden "besøget" på Svendborg banen havde toget samme dag været forbi Kolding og over Vestfyn.

Der var flere formål med turen. Helt primært var det at få udført signalkommission på standsningsmærker, signalsynlighed og monitorer, således togsættet på et senere tidspunkt kan indsættes på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde, og således togsættet overholder de krav der stilles, i det tilfælde der skal køres enmandsbetjent.

Sekundært var formålet at få målt indstigningshøjden på samtlige perroner i Taulov, over Vestfyn og på Svendborg banen. Endelig var der rejst tvivl om, hvorvidt toget ville være i stand til at overholde eksisterende køreplan på Svendborg banen, idet dørlukningsprocedurer, mv. afviger fra de togsæt der køres med p.t.

Da der således var en række opgaver, som skulle udføres, var deltagerantallet i forbindelse med prøvekørslen ret højt:

- En repræsentant fra Banedanmark, Signalkommissionen
- Lokomotivfører kørelærer, Birger Naver, Fredericia, Signalkommissionen
- Trafikinspektør, Henning R Ibsen, DSB Jernbanesikkerhed
- Næstformand LPO DSB, Carsten M Olesen, Gruppe 3.1, IC4 ibrugtagning
- Lokomotivfører kørelærer, Flemming Thybo Pedersen, Århus, IC4 testfører
- Ingeniør, Tiefeng Yu, IC4 projektet
- Sektionsleder, Claus Knox Sørensen, Turplanlægningen
- Lokomotivfører kørelærer, Kent Larsen Jensen, Odense, Centralt Turudvalg
- Lokomotivfører kørelærer, Peter Kanstrup, Odense, lokalgruppeformand

Birger fremførte i øvrigt toget, og også her var der tale om en jomfrutur, da det var Birgers første selvstændige tjeneste med IC4.

Signalkommissionen afdækkede nogle fejl og mangler ved monitorer, standsningsmærkernes placering, mv. Derudover gav prøvekørslen en række brugbare informationer omkring perronhøjder, som der arbejdes videre med i Jernbanesikkerhed, og i køre- og materielplanlægningen til K11. Endelig var der nogle elementer omkring togets procedurer for dørlukning, igangsætning, førerrumsskifte, mv. som der skal arbejdes videre med forud for en kommende indsættelse. Antagelsen er – i første omgang – at IC4 af køretidsmæssige årsager næppe kan indsættes i Ringe-systemet i dagtimerne. Hvorvidt der skulle vise sig andre begrænsninger, vides ikke i skrivende stund.

Og så til turens positive oplevelse. Togsættet (MG 5617) kørte stort set upåklageligt. Hvis det er udtryk for IC4's potentielle formåen, vil jernbanens fynske kunder (eller er det gæster det hedder nu om dage☺?) på sigt, enten det nu bliver med IC4 – eller om føje år, IC2 – opleve et gevaldigt løft.

Turens positive oplevelse var, at togsættet (MG 5617) kørte upåklageligt, og hvis det er udtryk for IC4's potentielle formåen, vil jernbanens fynske gæster opleve et gevaldigt løft.

IC4 lover også godt for lokomotivpersonalets fremtidige arbejdsmiljø. Førerpladsen er behagelig og overskuelig (om end førerbordets gule "90-er farve" godt kunne have været mere tiltalende), og frem for alt går toget utrolig godt i sporet. Det togsæt vi kørte med, var endnu ikke udstyret med kameraovervågning, men det kommer og skulle i øvrigt blive en model lig det, vi allerede kender fra MQ.

Lokomotivfører Birger C. Navers første IC4 tjeneste gik til Svendborg og turen forløb godt.

Om det var udsigten til et fremtidigt lykkeland som fører af Ansaldo's lettere forsinkede Rolls Royce model, eller blot nyhedens interesse og det gode vejr, vides ikke, men en del lokale lokomotivførere havde fundet tid til at tage "vidunderet" i øjesyn, både direkte og igennem kameralinsen.

Sidstnævnte var de i øvrigt langt fra ene om, idet også mange lokale "tog-nørder" stod klar til optagelse, nogen steder endda i et omfang, så Birger burde have fremført toget iført solbriller for at skærme bare lidt fra blitzlysene…

Tid til vigtige målinger i Ringe

Ophold i Svendborg hvor der evalueres...

LPO DSB's ordinære generalforsamling den 7. april 2010

Af: Torben Sonne

Klokken 11.00 mødte tillidsmændene fra landets lokalgrupper op til LPO DSB's ordinære generalforsamling, der blev afholdt i Konferencecentret på Ramsingsvej i Valby ved København, hvor bl.a. Tjenestemændenes Forsikring har til huse. Hver gruppe stillede med 2 repræsentanter og fanerne var stillet op, så lokalet indbød til den helt rigtige stemning.

Formand Preben Pedersen bød hjertelig velkommen til de delegerede, tilhørere og til vores gæster, de nærmeste samarbejdspartnere fra DJ og de Områdegrupper i DSB, vi arbejder sammen med i hverdagen. Traditionen tro indledtes generalforsamlingen med at afholde et minuts stilhed, så vi sammen kunne mindes de aktive kolleger, der er gået bort siden sidste generalforsamling. Peter Kanstrup blev valgt til dirigent, og som sædvanlig styrede han generalforsamlingen med sikker hånd. Torben Sonne blev valgt som sekretær.

Preben Pedersen indledte beretningen med at nævne, at det havde været en periode, hvor vi som organisation igen har haft forrygende travlt, hvilket vel tilkendegiver, at DJ, DSB sektionen og LPO er med stort set over alt og derigennem gør vores indflydelse gældende. Perioden er også en af dem, hvor der på lønsiden er sket de største fremskridt for lokomotivpersonalet i nyere tid.

Preben kom ind på den politiske situation, hvor regeringen til dato har overlevet med støtte fra Dansk Folkeparti og vi må nok se i øjnene, at den kommende periode forsætter med at begunstige de rigeste i samfundet på bekostning af de svageste befolkningsgrupper. Uligheden og kløfterne i samfundet vil desværre vokse. Nedslidninger af offentlige skoler, manglende opretning i hospitalsvæsnet og udhulning af den offentlige sektor, vil blive løst med yderlige nedskæringer til kommunerne, som så må tage kampen med borgerne.

Preben kom i beretningen ind på de fleste emner, der har præget de sidste to års arbejde. Beretningen indeholdt tilbagemeldinger fra de arbejdsgrupper og udvalg, som LPO er repræsenteret i. Denne artikel nævner i overskriftform de mange emner og nævner kort de forslag, der blev vedtaget. Ligesom valgene til tillidshvervene nævnes. Yderligere information om Områdegruppens generalforsamling kan findes på opholdsstuerne, hvor hele beretningen og referatet fra generalforsamlingen bliver tilgængelig.

Emnerne der blev gennemgået i beretningen var: Beretningen fra turudvalget, BR185, Kystbanen og DSBFirst, Overarbejde, TURNI, ODI brugergruppen, DSB Sikkerhed, ERTMS, Den digitale rygsæk - DDR, DJ Fagkategorien, Ny faglig sekretær, Uddannelse, Ansættelseskrav til lokomotivførerjobbet, Sammenskrivning af Arbejdstidsregler, DJ Kongres 2008, Gruppe 3.1 og 3.2 herunder rapport om alle litratyper, Kolleganetværket, Branche udvalget for offentlig uddannelse af Lokomotivførere, DSB Sektionen, Status på arbejdet i samarbejdsudvalgene HSU, OSU og ESU, Teknologiudvalget / Uddannelsesudvalget, Greenspeed, Samarbejdet i Fremføring / Togproduktion, Lokalgruppe Generalforsamlinger, Lukning af depoter, Dansk Jernbaneforbund og samarbejdet i Områdegruppen.

Efter en god debat med kommentarer, bemærkninger og spørgsmål fra de delegerede blev beretningen enstemmigt vedtaget, hvorefter dirigenten gav ordet til Områdegruppekassereren.

Torben Sonne gennemgik årsregnskabet for 2009, som ligeledes kan ses i materialet fra generalforsamlingen ude på opholdsstuerne. Punktet økonomi var kun til orientering, da regnskabet var godkendt inden generalforsamlingen.

Peter Kanstrup gennemgik under punkt 5a forslag til nye vedtægter fra lovudvalget.

Vedtægtsændringerne, der primært var redaktionelle og praktiske tilpasninger, blev enstemmigt vedtaget.

Under punkt 5b gennemgik Torben Sonne overenskomstudvalgets forslag. Overenskomstudvalget har arbejdet videre med de forslag, som vi frembragte på vores seminar i Marielyst. Vi har forsøgt at beregne, hvad de enkelte forslag koster. Forslagene er inddelt i krav og ønsker til CFU, OAO og Organisationsaftalen. De er ikke prioriterede, det vil vi lade være op til jer der skal forhand-

En generalforsamling er skam en alvorlig sag...

le et resultat hjem.
Vi er klar over at OK2011 helt sikkert ikke bliver en lønfest, så nogle af kravene er ikke helt realistiske. Vi ønsker dog som minimum at sikre reallønnen og at forbedre aflønningen af de tillæg, vi får for arbejde på ubekvemme arbejdstider. Ligeledes skal de gøres pensionsgivende. Tillæggende udgør efterhånden en stor del af vores løn. OK udvalgets forslag blev enstemmigt vedtaget, efter en korrektion af teksten i et enkelt forslag.

Punkt 5c fra LPO Odense vedr. forbedring af vilkårene for lokomotivførerne i reserven lød således:
Der stilles som forslag, at område gruppebestyrelsen arbejder på, at det nuværende 5 dages varsel for, hvordan man arbejder i reserven forlænges til 10 dage.
Motivation: Det vil gøre reserven mere attraktiv at køre i og det vil højne livskvaliteten for familien og lokomotivføreren.

Der indkom et ændringsforslag fra LPO København, som lød således:
Områdegruppebestyrelsen skal arbejde for, at metoder og varsler for meddelelser af tjenester til den enkelte lokomotivfører forbedres. Motivationen var den samme som det oprindelige forslag, men formuleringen af forslaget giver et bredere forhandlingsmandat end det oprindelige forslag.

Ændringsforslaget blev enstemmigt vedtaget.

Herefter gik generalforsamlingen videre med punkt 6, valg.
Her blev Carsten M. Olesen enstemmigt genvalgt til næstformand og Torben S. Sonne blev enstemmigt genvalgt til kasserer, begge for 4 år. Torben S. Sonne og Søren M. Kristensen blev ligeledes enstemmigt genvalgt som suppleanter til DJ's hovedbestyrelse for 2 år.

Under punkt 7 var der indlæg fra følgende af de indbudte gæster: Jens Quist Christensen, Dan Kirchhoff fra SPO-DSB, DJ Næstformand Henrik Horup, DJ Formand Ulrik Salmonsen, Thomas Bryan-Lund fra LPO S-togs gruppen.
Alle indlæg kan læses i referatet fra generalforsamlingen.

Peter Kanstrup afsluttede generalforsamlingen og takkede for god ro og orden. Der blev udråbt et trefoldigt leve for LPO-DSB og Dansk Jernbaneforbund.

Efter generalforsamlingen havde områdegruppen inviteret Direktøren for Fjern– og Regionaltog, Frank Olesen for et indlæg om virksomhedens tilstand netop nu. Indlægget der primært omhandlede arbejdet på at forbedre regulariteten, at DSB klarede den hårde vinter på bedste vis og en aktuel status på IC4 togene, kan ligeledes læses i referatet fra generalforsamlingen.

Formanden Preben S. Pedersen på talerstolen...

Fra generalforsamlingen 2010

MQ Desirotog på Grenåbanen

Af: Peter Kanstrup, lokalgruppeformand LPO Odense

Forud for den ønskede indsættelse af nye Desiro togsæt – DSB litra MQ – på Grenå banen sidst på året, havde en del interne interessenter udtrykt ønske om en række test "on location".

Lørdag d. 8. maj 2010 blev der derfor gennemført en testkørsel med de eksisterende (indlejede) MQ togsæt. Testen foregik med to sammenkoblede togsæt, og havde til hensigt at afdække placering af standsningsmærker og monitorer, herunder signalsynlighed (udført af signalkommissionen) samt perronlængder med henblik på undersøgelse af, hvorvidt 2 sammenkoblede MQ togsæt kunne holde ved perron på samtlige tog ekspeditionssteder.

Da det ikke var muligt at gennemføre prøvekørslen som særtog, blev den gennemført i plantogene 4939 og 4944. Det var derfor logisk samtidig at skele til, hvorvidt det med litra MQ ville være muligt at overholde den eksisterende køreplan på Grenå banen.

Følgende personer deltog i prøvekørslen:

- Olaf T Skov, Banedanmark, Signalkommissionen
- Lokomotivfører kørelærer, Birger C Naver, Fredericia, Signalkommissionen
- Trafikinspektør, Henning R Ibsen, DSB Jernbanesikkerhed
- Lokomotivfører kørelærer, Peter Kanstrup, LPO repræsentant, ibrugtagning ny MQ (gruppe 3.1). Lokomotivfører på prøvekørslen.
- Lokomotivfører kørelærer, Flemming Thybo Pedersen, Århus. Lods på prøvekørslen.
- Sektionsleder, Claus Knox Sørensen, Turplanlægningen
- Projektleder, Dan Ravn, ibrugtagning ny MQ (gruppe 3.1)
- Gruppeleder Karsten Degnegaard, Lokomotivpersonale Århus
- Lokomotivfører Hans Schön Merstrand, lokalgruppeformand, LPO Århus

Signalkommissionen afdækkede et ret omfattende behov for flytning af standsningsmærker med henblik på ekspedition af 2 sammenkoblede MQ togsæt. Det var dog alle steder (undtagen på det p.t. ubenyttede trinbræt, Den Permanente) muligt at finde en hensigtsmæssig placering. Derudover havde signalkommissionen nogle ønsker om placering af monitorer for så vidt det skulle blive aktuelt at indsatte f.eks. MF, som jo i modsætning til MQ ikke har kameraovervågning ved dørene.

Med hensyn til overholdelse af køreplanen gik det knap så godt. Årsagen var dog ikke MQ togsættene, de har nemlig både bedre accelerationskraft og bedre bremseegenskaber. Det var passagerudvekslingen den var helt galt med. Dels skulle toget standse alle steder, både ved de 3 midlertidig nedlagte standsningssteder, og på samtlige ekspeditionssteder med behovsstandsning, dels stod stort set alle passagerer parat til at stige ind i bagerste togsæt (normalt kun et togsæt i tog 4939). Det var af sikkerhedshensyn imidlertid aflåst, idet det forud for

Toget er nået til Grenå og skal snart returnere til Århus

prøvekørslen var uvist om bagerste dør ville være ved perron.

Forsinkelsen til trods, herunder en utilsigtet vending af efterfølgende tog i Ryomgård og nogle krydsningsforlægninger, var det overordnede indtryk, at MQ vil være et kvalitetsmæssigt løft for Grenå banens brugere set i forhold til de efterhånden noget udslidte MR tog.

Der skal krydses tog i Skødstrup...

Læserbrev

Fup eller fakta

I dagene efter præsentationen af VKO's "genopretningsplan", lancerede LO Danmark en landsdækkende annoncekampagne, hvor budskabet var at synliggøre konsekvenserne af den såkaldte "dagpengereform", mv. Ideen var at lade individer stå frem, således debatten ikke bare handlede om tal, men om mennesker af kød og blod. Lidt opsøgende journalistik fra dagbladet BT kunne imidlertid afsløre, at ikke alle påstandene i annoncerne var i overensstemmelse med fakta. Regeringen var dybt forarget og LO trak kampagnen tilbage, da fokus ikke længere var på nedskæringerne i genopretningsplanen, men mere på LO's troværdighed.

Så langt så godt – eller skidt – afhængig af politisk ståsted. Venstres politiske ordfører mente i kølvandet på hændelsesforløbet, at det var godt, at LO indstillede kampagnen, og lod os forstå, at den blot viste, at ingen blev ramt.

Det skal man naturligvis have lov at mene, men det rejser i så fald en række åbne spørgsmål, som man jo nok bør tænke lidt over…

Hvis VKO har ret i, at ingen bliver ramt, er det vanskeligt at få øje på, hvorledes Regeringen forestiller sig "reformen" gennemført som en væsentlig del af den samlede spareplan. Begge dele kan ikke være rigtigt. Enten rammer man ikke nogen og mangler så ca. 4 mia. kr., eller også kan Regeringen ikke redegøre for, hvor og hvem der rammes.
Førstnævnte er nok desværre ikke sandsynligt, og vil i øvrigt også være noget utroværdigt, idet selvsamme regering for kort tid siden søgte at latterliggøre oppositionen for at være alt for ukonkret omkring finansieringen af planen "Fair løsning". Som ledende ministre sagde ved den lejlighed: "Der er her tale om de berømte 10 fugle på taget, men ingen i hånden".
Den anden mulighed er, at Regeringen ikke kan redegøre for, hvem der rammes. Det virker ikke sandsynligt, og det vil i øvrigt være skandaløst, hvis ikke VKO har et klart billede af konsekvenserne af egne handlinger. Hastebehandlingen af de tilhørende lovforslag, herunder den stærkt forkortede høringsfrist indikerer måske nok, at Regeringen er lettere panisk, men herfra og til at tro, at den ikke ved, hvad den gør, er der dog et stykke vej.

Hvis intet af ovennævnte er tilfældet, er der vel reelt kun den mulighed – uanset LO Danmarks klodsede tilgang – at halveringen af dagpengeperioden rammer de ledige hårdt. Og at VKO godt ved det. Arbejderbevægelsens Erhvervsråd anslår, at 15.000 mennesker rammes direkte. 70 % anslås at ryge direkte på kontanthjælp, idet deres ægtefælle enten har en indkomst over 240.000 kr. eller fordi den ledige har formue, dvs. har fast ejendom, ejer en bil, eller lignende.
Mindre kendt er det, at også kravene til genoptjening af retten til dagpenge fordobles, og at dagpengene fremover beregnes på de seneste 12 måneders indkomst og ikke som nu det seneste kvartal. Som en afledt konsekvens kommer der også forringelser på sygedagpenge området, først og fremmest ved at optjeningsperioden udvides.

Så jo. Det kan da godt være, at LO pissede ved siden af potten, da de lancerede deres landsdækkende kampagne. VKO derimod har også pisset, men det er da vist de ledige – hvilket jo potentielt er enhver borger i landet – op ad ryggen…

Peter Kanstrup
Lokomotivfører (k) Odense

Det Blå Blad har også plads til dit indlæg.

Det Blå Blad

Kursus for Kolleganetværkere i Kandestederne

Af: Anders Bech Pedersen, Nykøbing F.

"Jeg har et tilbud til dig" sådan startede en samtale med CMO, en kedelig dag i februar.
"Jeg vil gerne invitere dig til et kursus i kolleganetværk. Det tager en uge, men kunne måske være spændende for jer nye formænd."
"Det kommer bl.a. til at omhandle samtaleteknikker & psykologi"
Ja sådan var ordlyden nogenlunde den dag, og hvem kan dog sige nej til sådan et tilbud?
Der skal dog ikke herske nogen tvivl omkring, at jeg var lidt luren ved psykologidelen, men nu har man snart prøvet så mange andre alternative ting i dette firma, så hvorfor dog ikke også prøve dette?
Som sagt, så gjort. Og nogle uger senere kom så indkaldelsen inkl. kursusprogram.
Og ved første øjekast var der mange ting, som virkelig kunne være potentielt gode, indtil man så hvor det skulle afholdes. Postnr. 9990! og til den hurtige, ja, det er i Skagen.

Ikke nok med det er Skagen, det er i noget der hedder Kandestederne.
Fuldstændig uvidende om hvad og hvor det er, kan man jo ikke rigtig tillade sig at være negativt indstillet.
Så søndag den 1. maj drog vi af sted. De fleste tog toget, og efterhånden som vi kom op igennem landet, var der flere og flere der støtte til vores efterhånden kraftig voksende gruppe. Efter en lang rejsedag, hvor meget skulle høres fra de gamle dage, var man dog noget spændt på hvad der ventede en.
Da vi alle var ankommet, bød hotelværten os velkommen med lidt praktisk information og lidt historier fra fortiden. Når jeg nu skriver alle, så er det styregruppen og alle koordinatorer for kolleganetværk i Togproduktion. Derudover SPO & TPO KH / Belvedere, som skal til at oprette et kolleganetværk som vores. Derudover var der 2 unge formænd, og en enkelt ældre formand med fra LPO.

Mandag og tirsdag bød programmet på coaching & supervision. Reflekterende øvelser med bl.a. video optagelse. Ja det lyder noget højtflyvende og jeg må da indrømme, at jeg var noget skeptisk, men hele tiden tænke jeg på, at jeg skulle have et åbent sind. Det kunne jo være du kunne lære noget.
Og lærte noget, det gjorde man!

Vores gæstelærer Bodil Burian, var en rigtig god formidler. Og de øvelser hun gav os, gav virkelig noget at tænke over. Ikke kun på det professionelle plan, men også på det personlige plan.
Samtaleteknik, kropssprog og ikke mindst de tanker som bliver sat i gang, omkring ens personlighed.
Alt sammen nogle ting, som hun formåede på 2 dage, at få gjort til en fast del i min hverdag,
Om det er det samme for de andre, skal jeg ikke kunne sige? Men jeg har på fornemmelsen, at alle har fået noget med hjem i bagagen.

Onsdag var der så kulturdag.
Vandretur i Råbjerg mile, frokost og virksomhedsbesøg i Skagen by.
Om aften, efter vores middag, var der så sociale arrangementer i de tilstødende lokaler.
Her var der opdelt nogle forskellige hold, som hver for sig skulle lave noget forskelligt.
Et hold skulle pynte op og de andre 2 skulle sørge for de humoristiske indslag.

Torsdag og fredag var det så mere kolleganetværk specifikt.
Her skulle der bl.a. kigges på, hvordan kolleganetværket kunne komme til at se ud, når nu det skal udvides og forskellige enheder bliver lagt sammen.
De forskellige grupper, og her mener jeg styregruppen, koordinatorerne, On-board service, & LPO / SPO medlemmerne fik hver for sig nogle opgaver som skulle præsenteres over for de andre grupper, som derefter havde mulighed for at komme med spørgsmål, eller gode ideer som gruppen ikke havde tænkt på.

Jeg kunne sagtens skrive mere specifikt omkring de enkelte dage. Det ville dog bare være spild af plads.
Til gengæld vil jeg benytte muligheden til at opfordre alle personer, med kollegakontakt, at komme på et lign. kursus i coaching / supervision / samtaleteknik.
Hvis man ikke har prøvet det før, vil det for mange være en øjenåbner, som jeg er sikker på vil være en fordel på den lange bane.

Men for at det hele ikke skal blive for meget bare fødder og urtete, så skal det da også nævnes at Kandestederne har meget historie. Både lokalt, men også i Fremførings regi.
Nu var det 5. gang, der blev afholdt

seminar i Kandestederne i netværkets historie, og efterhånden er der en vis gensynsglæde at spore i øjnene på de, som har været med fra starten af.

Nu skal man jo ikke fortælle alt, men et af de faste indslag der er hver morgen, er flaghejsningen inkl. morgensang. Det kan der ikke røres ved! Carsten M Olesen står for at hive flaget op, og resten prøver så i allerbedste skønsang at få det til at lyde som om vi synger i harmoni. En oplevelse ud over det sædvanlige.

Til slut vil jeg gerne takke alle, som var med i Kandestederne.
Jeg vil gerne sige tak for at få muligheden for at opleve og lære det som jeg har, og hvis muligheden skulle byde sig igen, ville jeg uden at tøve sige ja tak.

Problemerne drøftes

Opdateret jubilæumsliste 2010

Ved en beklagelig fejl i HR afdelingen, er to navne blevet glemt da jubilæumslisten blev udskrevet i slutningen af 2009. HR beklager meget fejlen og mener, at den er opstået i forbindelse med overgangen fra Appollon til SAP. De to 25 års jubilarer er:

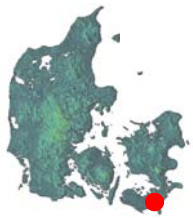
Den 01. juli 2010:
Kim Wadstrup Grandt, København

Den 01. september 2010:
Leif Einar Christiansen, Aalborg

En hilsen fra Odense til alle vore kolleger ... ☺

Fra venstre mod højre: Gert H. Suckow, Arne L. Hansen, Thomas V. Horndrup, Keld O.V.Nielsen, Claus Wang, tjenestefordeler Connie Munk, John Cruusberg, Henning S. Christiansen, Kim I. Kyhn og Benjamin Faarvang Grand

Nyt fra lokalgrupperne



Nykøbing F.

Af: Jesper Rød

Onsdag den 28. april afholdt vi medlemsmøde med deltagelse af Banedanmark og turplanlægningen, angående den store renovering af Nykøbing Falster station. Det var som sædvanligt et lille tilløbsstykke. Der var ca. 35 kolleger der dukkede op, flot!
Martin Lensbøl fra Banedanmark startede med at tale om de forskellige stadier i projektet. De var desværre allerede 30 dage forsinkede i forhold til tidsplanen, derfor har man besluttet at udskyde spor 1 indtil resten er færdig.

Vi har fået en køremandsbro i Gedser sporet. Det er ikke en overraskelse for nogen, men nogen undrer sig måske over, hvorfor den står efter udkørselssignalet? Det skyldes de skråninger, der er langs sporet. Det var ikke muligt at placere den på den "rigtige" side af signalet, så derfor står den, hvor den står.

På mødet kom der også en del forespørgsler angående de sporforhold vi trækkes med til hverdag på Sydbanen. Der er jo bl.a. nogle LA forhold fra sporarbejdet som ikke er lavet endnu. Den første er hastighedsnedsættelsen på 120 km/t mellem Glumsø og Næstved, den er væk nu. Så er der de 120 km/t mellem Næstved og Lundby, den bortfalder senest 1. juni i år. De 120 km/t mellem Lundby og Vordingborg bortfalder engang i 2011... Det må man sige er elastik i meter mål. Men vi kan jo bare håbe, at det er i starten af 2011 og ikke i slutningen.

Hastighedsnedsættelsen på 80 km/t på Masnedsundbroen, der blev etableret i august 2009, som en konsekvens af at der ikke var bevilget midler til renovering af sporet, som på broen er specielkonstrueret, blandt andet er der også en broklap. Der er efterfølgende bevilget midler, men da det er specielkonstrueret, er det ikke bare lagervarer man kan få fra dag til dag, det tager tid at fremstille, ligesom det vil kræve lange spærringer, når arbejdet skal udføres. Banedanmark regner med at de i løbet af 2010 får udført den nødvendige renovering på Masnedsundbroen.
Banedanmark har konstateret tilsvarende behov på de 3 buefag på Storstrømsbroen (også specielkonstrueret), og skal også her i gang med at renovere, hvis der bevilges midler. Der må forventes hastighedsnedsættelse også der. Så meget mere sporarbejde venter ude i fremtiden...

I regn og damp
Her i Nykøbing afholder vi gerne de sociale arrangementer sammen med stationspersonalet, og ved langt de fleste der indtil nu er blevet afholdt, har lokomotivpersonalet stået for det praktiske arbejde. Men årets første sociale arrangement var en nyskabelse her i Nykøbing som stationspersonalet stod for. De havde arrangeret en familiecykeltur ud i det grønne med ægtefæller og unger.

Mødested var henlagt til Frilandslandsmuseum i Maribo, som udover gamle huse også har bemærket sig ved det årlige damptræf, som er et af Danmarks største kun overgået af det i Græsted, således har de et par gamle lokomobiler, hvoraf den ene er godkendt til at køre med, og en gammel dampmaskine fra et nedlagt savværk, som dog kører på trykluft.
Efter en spændende og levende fortælling af museets forvalter Leif "Salle" fik vi stillet et opvarmet rum til vores rådighed, hvor vi kunne spise vores mad, inden turen på de 22 km rundt om Maribo Søndersø kunne begynde. Selvom lysten efterhånden var blevet noget begrænset, da det var begyndt ar regne og blæse temmelig voldsomt, ja, så skal der noget overvindelse til at rejse sig når man sidder i godt selskab og hellere vil drikke en flok bajere.

Men som man siger "Dårligt vejr findes ikke, kun dårlig påklædning" og langt de fleste havde også forberedt sig. Af sted gik det, og selvom det kan være svært at få øje på i den slags møgvejr, bliver naturen ikke kønnere end på denne årstid. Det blev da også kun til et enkelt stop undervejs, og sidst på eftermiddagen var vi tilbage ved udgangspunktet, hvor vi i tørvejr fik sagt pænt tak for i dag. Selvom vejret ikke var med os på denne dag, er det helt sikkert et arrangement der er kommet for at blive fremover.

Til sidst et lille opråb fra Formanden:
KOM NU VENNER. RYD OP EFTER JER.

Der er alt for mange gange, hvor specielt køkkenet flyder. Anette, vores kære rengøringsdame, har været så flink at rydde/vaske op efter os. Det er ikke hendes arbejde! Vi hjælper hinanden til hverdag, så kan vi jo også gøre det i denne situation.

Esbjerg

Af: Johnny Lyngsø

Jeg vil starte med at sige tillykke til de 6 nye lokomotivførere med deres attester, som gør det muligt for dem at deltage i det daglige arbejde ved depotet. Velkommen til!

I Esbjerg har vi netop i denne måned afholdt vinterferievalg, og som det ser ud, har langt de fleste af medlemmerne fået opfyldt deres ønske til vinterferie, der er søgt mange dage, efter vores mening langt flere end der tidligere er brugt ved selve ferievalget. Bestyrelsen ser dette som en meget positiv udvikling, idet vi gerne ser, at al optjent ferie, bliver brugt til formålet, og at det ikke bliver udbetalt eller overført til næste ferieår.

I Esbjerg er vi blevet lovet, at vores forsyningsanlæg skal udvides til et 80/90 meter anlæg, hvilket vi ser meget frem til, så forsyningsopgaver med bl.a. MF kan ske uden at toget skal flyttes under opgavens udførelse. Med dette tiltag håber vi, at der vil blive flyttet flere opgaver til depotet.

Vi har en del problemer med vores vaskemaskine, som hele tiden går i sort, vi håber på at dette problem snart vil blive løst.

Lokomotivfører Bent S. Christensen har på grund af svagelighed valgt at stoppe og der blev afholdt en afskedsreception på depotet for ham mandag den 31. maj. Til Bent skal der lyde en stor tak for den rare og venlige omgang, der har været mellem dig og kollegerne, vi ønsker dig god vind i fremtiden som pensionist.

Inden denne artikel når at komme i bladet, kan det oplyses at det første sociale arrangement, netop er afviklet og det var den årlige cykeltur til Tyskland som løb af stablen torsdag den 27. maj.

Det lader til at studieturen er reddet og turen går i år til Salzburg i Østrig fra den 26. september til 1. oktober og der er allerede kommet flere tilmeldinger. Goddag - og farvelfesten afvikles i år lørdag den 2. oktober.
Julefrokosten er under planlægning, men jeg har ikke nogen oplysninger om afholdelsen endnu.

Til sidst og ikke mindst skal der lyde et tillykke til Sten O. Rasmussen med hans 25 års jubilæum.
Der afholdes reception på hans hjemadresse Ndr. Strandvej 61 i Tjæreborg den 16. juni 2010.

Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

Siden sidst er det løbet følgende små ”skvulp” i åen fra Kalundborg:

Der er for tiden et større sporarbejde i gang på Nordvestbanen. Det har givet en del ændringer i tognumre, tjenester samt afgangs-/ankomsttider. Arbejdet består i udskiftning af ballast, sveller og skinner på stationerne.
Det startede på Holbæk station, hvor spor 3 blev udskiftet totalt, lige som sporskiftene kom under behandling. I skrivende stund er det spor 1 i Tølløse, der er gravet op. Der kan kun krydses i Hvalsø eller Vipperød. Det giver en del ændringer i afviklingen af toggangen. Så mangler vi bare nogle entreprenørmaskiner, så vi kan få lavet det nye dobbeltspor fra Lejre til Vipperød, som er besluttet fra politisk side. Endnu er der ikke opsat kontor- eller arbejdscontainere nogle steder. Vi venter utålmodigt på at arbejdet skal gå i gang.

Når du læser denne udgave af Det Blå Blad, er vores formand, Ove F. Hansen kommet ud og køre igen. Han var kørelærer på toget, som var impliceret i ulykken ved Soderup, sidste år.

Vi venter spændt på konsekvenserne af omstruktureringen i Klargøring Øst og hvad det betyder for det daglige arbejde i klargøring. Depot Kalundborg har et meget nært og godt samarbejde med klargøring. Vi deler opholdslokaler og omklædningsfaciliteter sammen. Det betyder man er lidt obs. på hinandens arbejdsområder, så man er på forkant med tingene. Det giver en høj rettidighed og minimerer fejl.
Vi har med kort varsel fået Kirsten tilbage som tjenestefordeler til at styre Kalundborg. Sidst Kirsten var tjenestefordeler for os, havde vi et udmærket samarbejde. Det er dog Helle i tjenestefordelingen, der holder styr på ferieansøgninger m.v.

I Kalundborg har vi også været til ”eksamen” i audit, APV og APB. Det gav ikke anledning til bemærkninger overhovedet. Det er dejligt der er styr på opgaverne.

Vi har også haft fokus på ”nær ved påkørsler” på strækning 5 KB - RO. En arbejdsgruppe bestående af 3 lokomotivførere, Bent Hald, Jørgen Englev og Jimmi Rasmussen har lavet en udførlig rapport med billedmateriale over alle de uautoriserede overgange, ved passage af sporet, der finder sted.

Sidst men ikke mindst, Alan Evans er ved at samle de sidste tråde til studieturen, i uge 43 til London.

Næstved

Af: Jan Sejr Lundstrøm

Der har den seneste tid været påfaldende stille omkring udbuddet af Lille Syd, og med reference til lederen i sidste nummer af Det Blå Blad, kan man jo forledes til at mene, at intet nyt er godt nyt. Men endnu kan vi dog ikke udelukke, at det er stilhed før storm!

Personalenyt
Jørgen Bertelsen og Gert Papsø forlod depotet ved udgangen af april måned. Jørgen Bertelsen har været ansat i DSB siden 1. november 1974 og kan således se tilbage på en lang karriere som lokomotivfører. Betydeligt kortere blev karrieren i DSB desværre for Gert Papsø, der stopper lige inden afslutningen af grunduddannelsen. Vi takker dem begge for godt samarbejde på depotet, og ønsker dem held og lykke fremover.

Berlinrejse
Formand Poul S. Nielsen har stor succes som rejsearrangør. For to år siden arrangerede han en rigtig god tur til Berlin og den store jernbaneudstilling InnoTrans. Til september er der igen InnoTrans udstilling i Berlin, og da de første 14 "billetter" blev revet væk, er der nu arrangeret en rejse mere. Også i anden omgang er det 14 kolleger fra depotet i Næstved, der rejser til Berlin.

Nedlægning af overkørsler
Banedanmark er gået i gang med forarbejdet til at nedlægge markvejsoverkørslerne på Lille Syd. De tre overkørsler, der kun er sikret med blinklys, vil enten blive nedlagt eller forsynet med halvbomme. Det er en klar forbedring af vores arbejdsmiljø, der er i vente, specielt ved de mange markvejsoverkørsler opstår der jævnligt farlige situationer, når personer og køretøjer krydser sporet.

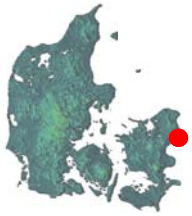
Kameraovervågning på Næstved station
Prøveperioden med kameraovervågning af den store overgang i Næstved er nu indledt, og indtil videre dokumenterer den fint vores vurdering om problemets størrelse. Når dette læses skulle der gerne være permanent kameraovervågning på den store overgang i Næstved, meget gerne suppleret med hegn og låste låger!

Bilparkering
Nu overvåger Q-park også den lille parkeringsplads mellem depotet og vandtårnet. Får du derfor en tjeneste i Næstved, skal du låne en parkeringstilladelse, hvis du ønsker at parkere på en af de to personaleparkeringspladser.

Materielsituationen
Oven på en hård vinter ser det nu bedre ud med MR-togene. De dage hvor materielsituationen var værst, kunne 45 procent (vi må nemlig af konkurrencehensyn ikke skrive reelle antal her i Det Blå Blad – eventuelle spioner fra konkurrenter går heldigvis med blå briller, og kan derfor ikke tælle hvor mange tog, der står tilbage) af MR-togene i Næstved ikke starte og/eller køre! Det siger sig selv, at det er en uholdbar situation, der giver mange aflyste tog og færre siddepladser i de tog, der skal køre med mere end et togsæt.

Helt godt er det dog ikke endnu, vi mangler stadig af og til køreklare togsæt, og nu har vi også problemer med at komme ind i togene. De udvendige bokse til at åbne og lukke døre virker kun på et mindretal af togene. Enten kan alle døre åbnes, eller også må der specielle tricks til, så kun en dør kan åbnes. Desværre har visse af banegårdens natlige gæster opdaget de fine og varme venteforhold!

Lokomotivfører Per Krog Rasmussen, Odense



København

Af: Søren Max Kristensen

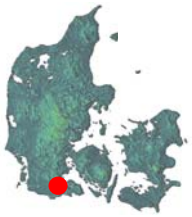
Som de fleste nok har opdaget, så har der været store problemer med rengøringen på KH. Efter flere henvendelser fik rengøringsselskabet besked på at gøre rent så der faktisk også var rent. Det har hjulpet, og der er nu til at opholde sig på depotet uden at pådrage sig diverse smitsomme sygdomme eller at nusse sin uniform til.

Vores øverste chefer i DSB har i deres store visdom besluttet og kundgjort, at servicen skal være bedre i vores virksomhed. Vi er jo ikke længere en transportvirksomhed med en servicevirksomhed??? Derfor skal vi alle på We Move You kursus. Det går kort ud på, at vi skal smile, være venlige og hjælpsomme. Vores passagerer er ikke længere kunder i butikken, men gæster i vores hjem. Ca. 100 kolleger fra KH har nu været på kursus. I modsætning til den lille historie på TOPs portal, hvor ledelsen meddeler, at alle er helt vilde med at bruge en dag på noget, der blot er almindelig god opdragelse, så får lokalgruppe KH meget blandet tilbagemeldinger. Resten af depotet, og kollegerne i resten af landet, skal på We Move You i løbet af året. Om den enkelte så synes, at det er godt og givende eller blot spild af tid, skal være usagt. Det skal blot oplyses, at det er en arbejdsdag, og vi møder selvfølgelig op til en arbejdsdag.

Søndag den 31. maj tog 42 forventningsfulde lokomotivførere af sted på studietur til Stralssund. Vi boede på et meget fint hotel, hvor servicen var i top, også selv om de ikke smilede meget. De havde nok ikke været på We Move You. Vi var ude og køre med en lille smalsporet dampbane "Der Rasender Rolander", var på et lille teknisk museum på Rügen (Köff i lange baner), og vi besøgte det lokale bryggeri "Störtebekker", hvor vi havde lejlighed til grundigt at undersøge deres spændende produkter.

Alt gik vel, og som sædvanlig havde Erik Pedersen planlagt en god tur, hvor vi blev klogere og samtidig fik dyrket vores kammeratskab. Dog havde Erik denne gang glemt at bestille godt vejr. Det p..... ned indtil vi skulle hjem om torsdagen, hvor det blev meget varmt. Så var det heldigt at klimaanlægget i BR 605 var defekt. Tak til ledelsen i København og Region Øst for deres deltagelse og støtte til turen.

Vi regner stærkt med at planlægge en ny tur til næste år. Tid og sted vides endnu ikke, men det bliver nok et sted i Tyskland.



Tinglev

Af: ***Jesper Rodkjær Pedersen***

Sønderborgbanen er under renovering og der kører ingen tog på den over sommeren. Det betyder, at alle 900-tog vender i Tinglev og returnerer til København. Her har nogle vågne planlæggere så lige set deres snit til at spare et togsæt.

Det betyder, at der i Tinglev efter køreplanen er ni minutter at vende i, før det samme togsæt kører tilbage mod København. Nu er der jo nok ikke mange lokomotivførere, der nogensinde har prøvet at være ni minutter forsinket, så det virker jo som en rigtig solid plan. For de få der skulle have prøvet at være forsinket, så vil de vide, at det med den korte vendetid kan være problematisk at tømme et tog, fylde det op igen og komme rettidigt ud af byen - især hvis man ankommer med to togsæt eller en forsinkelse på femten til tyve minutter.

De skarpe læsere af dette blad har jo nok fattet pointen, så jeg vil ikke fortabe mig i flere matematiske finurligheder - de hører til i planlæggernes verden og ikke vores virkelige. Derimod vil jeg lige opridse et par andre praktiske problemer omkring situationen. Man har valgt at tømme toget til den ene side og fylde det fra den anden. Som udgangspunkt er det en meget god idé, men desværre viser det sig i virkeligheden at give nogle problemer, for passagererne kan ikke altid finde ud af, i hvilken side de skal stige ind. Det har desværre betydet, at der har været mange tilfælde hvor passagerer ulovligt har passeret sporet i stationens nordende - det er selvfølgelig ikke en situation vi kan være tilfredse med.

Rengøringen af togene har før været udført i Sønderborg, men nu bliver det udført mellem Tinglev og Kolding. Passagererne starter altså med at møde et mere eller mindre beskidt tog, hvor der på den første del af rejsen går folk rundt og gør rent blandt dem. Drej en omgang på jeres værdikompas - hvis I da stadig kan huske det fantastiske redskab - og se, om I synes vores værdier er opfyldt i den ovenstående løsning. Vi må da håbe, at det fortabte togsæt vender tilbage, når Sønderborgbanen igen åbner, for ellers bliver der brug for nogle endog meget kreative planer.

Som et lille afsluttende kuriosum vedrørende regulariteten, så fik vi den 9. juni bekræftet, at der ikke findes nogen prioritet over, ej heller ved siden af regularitet. I et notat fra Banedanmark angående manglende udkobling af hovedafbrydere i neutralsektionerne kunne man læse følgende:
"*I de sidste par måneder er antallet af passager af neutralsektionerne, hvor traktionen ikke er udkoblet, steget markant. Det er ikke acceptabelt, da det kan give skader på både de neutralsektion og strømaftager, med der af følgende dårlig regularitet*"
Kan det siges mere tydeligt? I må smadre alt det I vil, så længe det ikke går ud over regulariteten. At passe på tingene ud fra sund fornuft er håbløst gammeldags, så lad os som lokomotivførere holde lidt fast i det gammeldags - nogen må jo holde fornuften i fokus.

Aalborg

Af: ***Lars Rolving Jensen***

Sidste nyt om sidesporet i Skalborg: Sidesporet har endelig fået fred. Nu er sporskiftet pillet op og erstattet af et pænt nyt stykke lige spor. Ligeledes er sporskiftet i Ø. Doense fjernet og erstattet af et stykke lige spor. Nu mangler der så bare udskiftning af små 40 km dobbeltspor, så kan vi opfylde politikernes ønske om at køre fra Aalborg til Århus på 1 time, eller hvad.

Rokade i bestyrelsen
Sidste nyt fra bestyrelsen i Aalborg. Siden sidst har Stefan Hristou forladt bestyrelsen for at tiltræde som personaleleder i Aalborg. Derudover har Lars Brade Rasmussen valgt at forlade bestyrelsen. Nye i bestyrelsen er Flemming Dalquist og Henrik Falborg. Herfra skal der lyde en tak til Lars og Stefan for det arbejde de har lagt i bestyrelsesarbejdet samt et velkommen til Flemming og Henrik.

Der er i de moderne ledelser, herunder DSB, en forkærlighed for engelske titler til alt og alle. Og det kan være endog meget vanskeligt at forholde sig til sådanne titler, og hvad man evt. kan bruge disse sådant benævnte personer til i det daglige. Nu har jeg fået at vide at forsvarskommandoen viser vejen. Der har man samme problem.

Sproggeni ansat
Når ledelsen forlanger "SITREP ", er det svært for menigmand at forstå, at det ledelsen i grunden spørger om er " HVO'N GÅR'ET ". Derfor har man anskaffet sig en "mission manager". Og hvad er det så for en fisk, jo det er en person som taler begge sprog flydende, altså både " ledelsesk og menigmandsk".
Han snakker med ledelsen, forstår hvad de mener og hvad de vil opnå, oversætter det til almindeligt sprog og kommunikerer det så ud til menigmand, som så udfører opgaven. Men nu med en meget større forståelse for opgaven og sammenhængen med andre dele af virksomheden.
Jeg må indrømme at jeg er blevet fortaler for at der i DSB skal ansættes en mere med engelsk titel, nemlig en " mission manager ". Så kan det være at jeg kan relatere "manglende magnetskinnebremse hævetryk" til vores "corporate social responsibility director", for der er helt sikkert en mening, tror jeg nok.

Det er med sorg jeg må meddele at pensioneret lokomotivfører Christian Jørgen Nielsen er afgået ved døden. Æret være hans minde.

Struer

Af: Niels H. Christensen

Nu nærmer sommeren sig med hastige skridt, det er dog som om, temperaturkurven ikke har opdaget, at vi skriver juni om få dage.

Ombygning i Struer
Her i Struer er alt under ombygning, på den ene eller anden måde. Banedanmark er gået i gang med den store sporombygning af strækningen mellem Holstebro og Herning. Der er lukket for togkørsel indtil først i september. Vi er derfor blevet delt op i mindre grupper. Der bruges ca. 11 mand hver dag i Herning, disse ture går på skift og vi modtager en mindre økonomisk kompensation for at møde i Herning. Det er ikke alle, der synes at dobbelt Fredericia er det mest ophidsende. Mødelokalet er en gammel kending fra flex reserve dagene. Alle der har været på besøg her, ved at vi får slidt EF nøglen godt og grundigt. I Struer skal der også bruges en fem, seks mand til Thy og Langå banen, herudover leger vi infovagter i Struer. En sådan Info vagt består i at "jage" vores kunder fra perronen og om til busserne på for pladsen. Ja og så er der jo selvfølgelig en stor flok, der holder deres velfortjente sommerferie.

Vi håber at sporombygningen forløber efter planen, for vi fik en lille grim forsmag på det, der kan gå galt, først i maj måned. Banedanmark skulle forlægge 1,5 km af banen mellem Thyregod og Give af hensyn til en kommende motorvej. Det var meningen at hele seancen skulle tage en uge, men nej der var åbenbart nogle der ikke havde styr på tingene, genåbningen blev udskudt i tre dage, en dag ad gangen. "We Move You" step by step. Jeg håber ikke at vores gæster blev lige så frustrerede som personalet.

Dårlige karakterer
Der kan ikke gives særligt høje karakterer til Korrigeringen for deres håndtering af sagen, der var flere eksempler på lokomotivførere som skulle have haft afgang, når de mødte ind til turen. Det siges at taxaselskaberne er glade, når DSB fejler, så helt skidt er det vel ikke.

Rygtet svirer nu i Struer, at der skulle komme håndværkere og andet godtfolk til staden for at starte ombygningen af stationen. Jeg håber, at det er sandt for september nærmer sig og da skal ARRIVA (DB) overtage depotet og så bliver vi husvilde. Hvis de ellers bliver færdige til tiden, tror jeg at vi bliver meget glade for vores nye lokaler. Jeg kan sagtens huske hvor megen muggen der var i krogene, da vi først halvfemserne blev tvunget ned på stationen fra depotet. Nej rigtige lokomotivførere skulle naturligvis være på maskindepotet, som de havde været fra jernbanens spæde start. I dag er tiden en anden og med den udbredte brug af togsæt hører vi naturligt til på banegården.

Tur til Prag
I Uge 23 drager 20 forventningsfulde lokomotivførere til Prag. Hvorledes det forløber, og om alle kom godt derned og hjem, kan i læse i næste nummer.

God sommer fra Struer.

Odense

Af: Jenik Langsted

Vi har fået overstået en vinter hårdere end sædvanligt og her midt i maj måned, er det fortsat vådt og koldt. De seneste to bladnumre har jeg gentagne gange måttet udsætte min "foto-session" med forsidepersonen til Det Blå Blad på grund af dårligt og koldt vejr, så den megen snak om global opvarmning, er for tiden svær at forholde sig til.

Afspadsering og ferie
Foråret har budt på afspadsering - masser af afspadsering, hvilket har besværliggjort lokalskribentjobbet. Første gang, jeg for alvor meldte mig på banen var, da der skulle søges sommerferie! Folk kunne søge deres ferie til den 20. april, hvorefter feriebogen blev fremlagt på stuen og uansøgt ferie - de sørgelige rester - nu kunne søges af alle. I den forbindelse ønskes alle en god ferie.

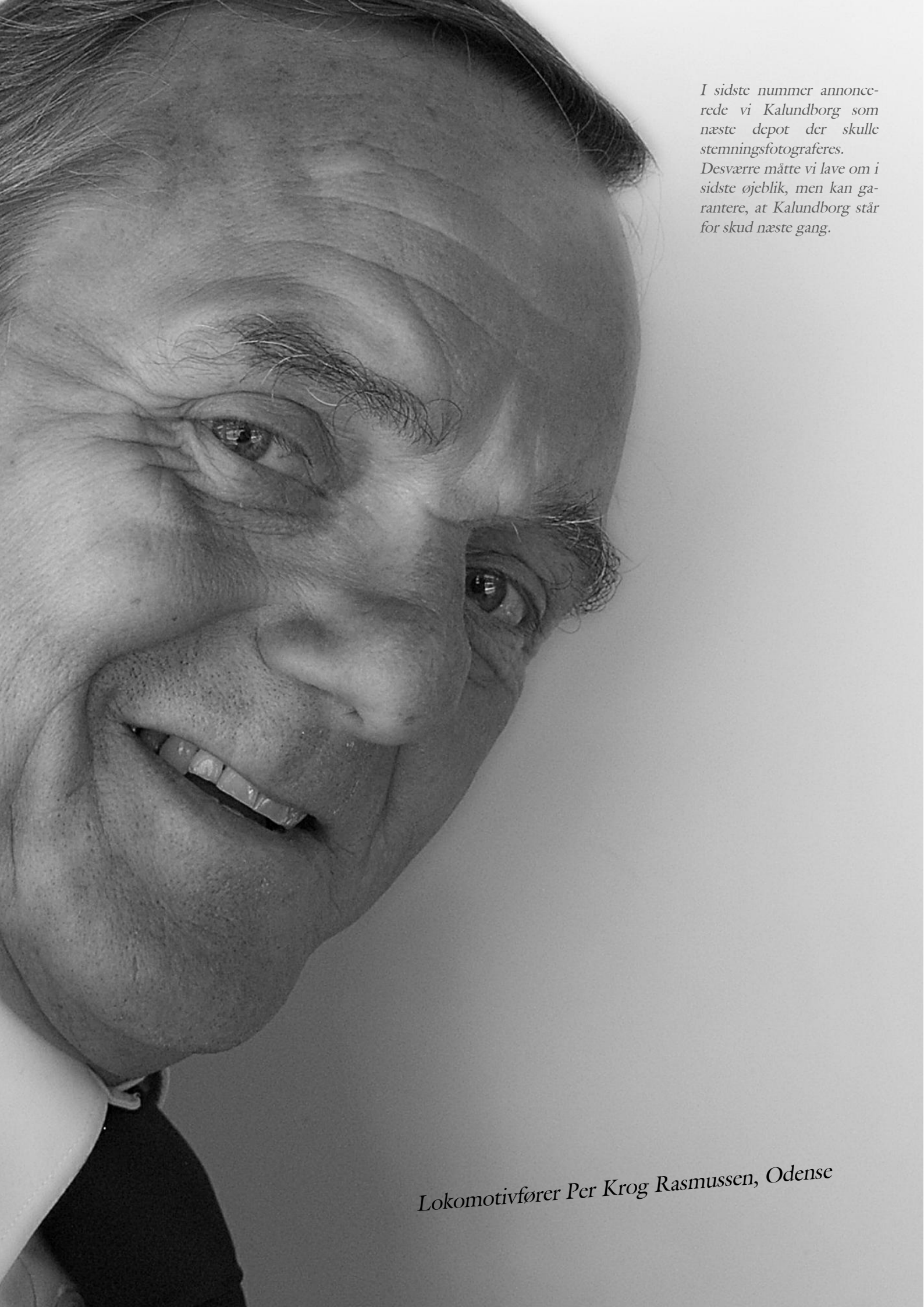
Hjælp din supervisor
Hele sidste år var jeg supervisor og blev ofte ringet op af Driften, om jeg ikke lige kunne gå ned i P-risten og rangere et tog 5 meter frem, da maskinen holdt i overgangen og spærrede for rengøringspersonalet. Herregud, det tager 10 sekunder at køre de fem meter frem i afslutningstjenesten, hvorimod det nemt kan tage 30 minutter for supervisoren at bevæge sig ned i P-risten, starte op, få luft på, fjerne fremmednet og rangere frem - for til sidst at afslutte og bevæge sig tilbage igen. Jeg ved, at supervisoren på alle måder er flink til at hjælpe sine kolleger, hvorfor der her skal lyde en opfordring til at hjælpe supervisoren, rådighedsvagten og rengøringspersonalet, ved lige at have overgangen i baghoved når der parkeres. Husk i øvrigt altid at låse førerrumsdørene når der afsluttes, ulåste førerrumsdøre betragtes som en sikkerhedsmæssig hændelse... - jo, den er god nok!

Fåborgsporet i Ringe
På grund af den megen afspadsering, er det også svært at vurdere, hvordan lokalbanen har kørt de seneste måneder, indtrykket er dog, at det er gået rimeligt. For år tilbage lagde jeg en rapport ind med efterlysning af noget indhegning ved Fåborgsporet fra den sydlige overkørsel i Ringe og 250 meter mod syd. Sporet benyttes i stadig større omfang som sti, og med kun 2-3 meter ud til Svendborgsporet hvor der køres stærkt, kan der let ske en påkørsel. Nu læser jeg, at der muligvis etableres en cykelsti, og at det forventes, at der etableres et hegn ud mod Svendborgsporet. Hurra for det - lad os glæde os over, det endnu ikke er gået galt.

"Område en-to"
Desværre gik det galt for en af vore kolleger for nylig, da der skulle rangeres fra omstillingsanlægget til perron. Der blev nemlig ikke valgt en rute og standeren blev passeret med 5 meter. Området er også "lumsk", idet man får en køretilladelse fra kommandoposten - men man skal altså lige huske også at indstille ruten. Af samme årsag kalder jeg ikke længere området for omstillingsanlægget, men "område en-to" - (En: Få en køretilladelse. To: Indstil ruten). På den måde håber jeg at komme helskindet igennem - specielt når det skal gå tjep. Ønsker andre at gøre brug af den lille huskeregel, skal de være så velkommen. Forhåbentlig er vores uheldige ven still going strong ;o)

Ny lokalskribent
Til slut skal jeg være den første til at beklage, at vort lokalblad "Set & Sket 2010" desværre ikke bliver aktuelt. Fem måneder inde i 2010 vurderede vi i redaktionen, at der ikke var materiale nok til et læseværdigt blad. Jeg har i øvrigt også valgt, at stoppe som lokalskribent i Det Blå Blad og ser frem til at kunne læse om vore fortrædeligheder her i Odense - fremover forfattet af Lars Vilstrup Olsen som ønskes god arbejdslyst.

Lokomotivfører Per Krog Rasmussen, Odense

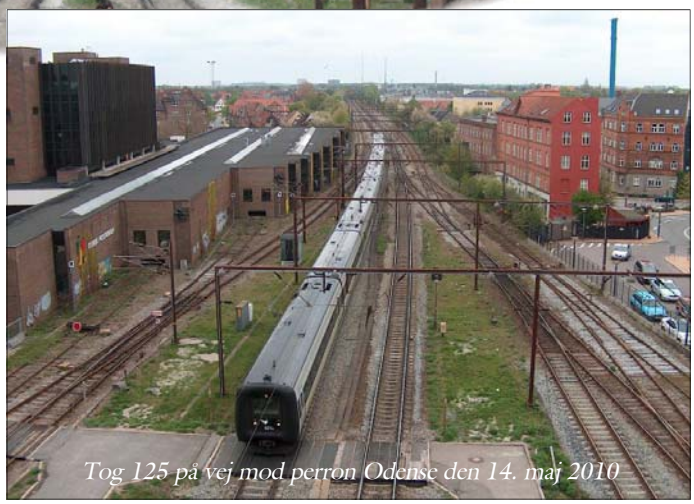


I sidste nummer annoncerede vi Kalundborg som næste depot der skulle stemningsfotograferes. Desværre måtte vi lave om i sidste øjeblik, men kan garantere, at Kalundborg står for skud næste gang.

Lokomotivfører Per Krog Rasmussen, Odense

Stemningsbilleder fra Odense

Tog 141 gæster kortvarigt Odense den 12. maj 2010


Tog 125 på vej mod perron Odense den 14. maj 2010

Lars B. Nielsen & Jan Birk Pedersen

Odense Station den 14. maj 2010

Ib Nielsen, Jan Jespersen & Michael Ensley

Olav Skjold, Keld O. V. Nielsen, Morten T. Nielsen & Morten Ebbesen

Lokal LPO. Fra venstre "tvillingerne" Kent Larsen Jensen og Mogens Carlsen. Herefter ses Kim Kyhn, Ib Nielsen & Peter Kanstrup ;o)

Gert Jensen, Per G. Ottesen & Peter Mikkelsen

Arne Phillip ved computeren

Steen O.B. Jensen

Kasper Rune Rasmussen

Flemming Madsen

Anny Aagaard

Bjørn Jensen

Næste nummer:
Stemningsbilleder fra Kalundborg

We move you

Bagsideredaktionen har opsnappet en samtale mellem en menig DSB medarbejder, Anders Andersen, og en af DSBs topchefer Noel Bylinds. Samtalen omhandler DSBs nye servicekoncept "We move you".

Noel: Tak, fordi du ville tale med mig Anders, om ledelsens nye servicekoncept "We move you".

Anders: Du behøver ikke at takke. Min leder sagde jeg skulle. Tager det lang tid? Jeg har temmelig travlt.

Noel: Nej, nej. Det tager ikke lang tid. Hele idéen er, at vi skal tale et let og almindeligt sprog, så alle kan committe sig til at performe nice.

Anders: Det der performanse is. Kan man få det i forskellig smag?

Noel: Ja, helt rigtigt. Du har allerede forstået konceptet. "We move you" skal komme i flere udgaver, så det passer til den virksomhed, hvor man performer. Det vil give en høj virkningsgrad i Balance scorecardet, som vi så kan benchmarke i forhold til store internationale virksomheder som Disney. Vi skal transforme DSB fra en transportvirksomhed til en servicevirksomhed. Går det godt kan jeg få... åh, jeg mener, kan vi få bonusløn.

Anders: Det forstår jeg ikke. Vi lever jo af at køre tog. Hvis vi nu havde noget materiel, der ikke var defekt, dårligt vedligeholdt og møgbeskidt, så kunne vi køre til tiden, toiletterne virkede og kunderne kunne finde deres pladser hurtigt.

Noel: Nu skal du ikke være sådan en lyseslukker med negative holdninger. Det er vigtigt, at personalet smiler og er venlige, uanset hvilken situation vi skal recover.

Anders: Jamen, vores kunder....

Noel: Anders, hold nu op. Det hedder ikke kunder. Det hedder gæster. Det er vigtigt, at vores gæster møder et menneskeligt, venligt og imødekommende ansigt, når vi inviterer dem ind i vores virksomhed, vores tog, ja, tør jeg sige det - vores hjem.

Anders: Hvis jeg har inviteret gæster til middag, og alle dørene er gået i baglås, toiletterne flyder over og lyset er gået ud, så aflyser jeg middagen.

Noel: Nej, nej. Sådan er "We move you" netop ikke. Vi skal nemlig alle til en servicesamtale. Bagefter er der en lille prøve. Består du, får du et certifikat og en servicenål, du kan sætte på din uniform. Som du ser, har vi tænkt på alt. Excellent.

Anders: Du siger at vores kunder... åh undskyld, vores gæster, skal møde et menneskeligt ansigt. Men der kommer flere og flere automater og alt muligt.

Noel: Ja, det giver et stort problem og en stor fordel. Vi, i topledelsen, ved endnu ikke, hvordan servicenålen skal sættes fast på automaterne. Men til gengæld er det let at lave en Medarbejder TilfredshedsAnalyse. Man trykker bare på en knap, der hedder "Statistik". Det er ligetil.

Anders: Jamen, ved selvservice møder de jo ikke en DSB ansat. Et venligt ansigt.

Noel: Du siger noget, Anders. Jeg tror, at vi skal sætte spejle op på alle automaterne. Så møder man sig selv, når man skal ud og se med DSB. Alle kan jo godt lide at se sig selv. Jeg kan i hvert fald. Nu, hvor du nævner selvservice, så kan vi give alle gæsterne en servicenål. Så har vi også løst problemerne med automaterne. Hvor er det dejligt, at du får sådan nogle gode idéer Anders. Det er det, vi skal bruge. Det skal komme nedefra.

Anders: Nå, øh, hvilken idé. Jeg forstår ikke helt…

Noel: Det er lige som med SAS under Jan Carlzon. Det kan vi alle lære af.

Anders: Men er SAS ikke ved at gå bankerot? De fyrer vist også folk hele tiden.

Noel: Nej igen, Anders. Nu må du være omstillingsparat. SAS har lige fået 500 millioner af den danske stat. Det vil vi i koncernledelsen også gerne have. Og vi fyrer ikke folk. Hvilket minder mig om, at "We move you" til jobbørsen. Tak, fordi du kom.

Bagsideredaktionen har forgæves prøvet at finde Anders Andersen for en kommentar. Han er som sunket i jorden. Der går dog et rygte om, at han trasker forvildet rundt i Jobbørsen. Han har dog fået udleveret en servicenål.