Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB *3/2008*

Lederen	*Side 3*
Procedure for lokallønsforhandling ny løn	*Side 4*
Arbejdsmiljøsiden	*Side 5*
Med Århusgruppen på studietur	*Side 6*
Tjek ind - for viderekomne	*Side 8*
Nyt fra lokalgrupperne	*Side 10*
Stemningsbilleder fra Næstved	*Side 19*

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB

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

Ansvarshavende redaktør:
Preben S. Pedersen

Redaktør:
Torben Sonne

Layout:
Jenik Langsted

Grafisk produktion:
Rounborgs Grafiske Hus
7500 Holstebro

Oplag:
1650 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 11. november 2008**

Forsidefoto:
Lokomotivfører Jan Sejr Lundstrøm, Næstved.
MR 4021, torsdag den 28. august 2008

LPO DSB

Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB
Kalvebod Brygge 32, 1
1560 København V
Telefon: 3354 0850 / 40850

Formand:
Preben S. Pedersen
Tlf.: 2468 7224

Næstformand:
Carsten M. Olesen
Tlf.: 2468 7805

Kasserer:
Torben Sonne
Tlf.: 2468 7258

Bestyrelsesmedlemmer:

Aalborg:	Jørgen Ohmeyer	2468 7988
Esbjerg:	Johnny Lyngsø	2468 7434
Fredericia:	Birger C. Naver	2468 8131
Helsingør:	Torben Sonne	2468 7258
Kalundborg:	Ove F. Hansen	2468 7888
Korsør:	Mogens Kleis	2468 7283
København:	Søren M. Kristensen	2468 8431
LKI-Gruppen:	Bjarne R. F. Lassen	2468 3360
Nykøbing F.:	Svend-Erik Rasmussen	2468 7595
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 Jan Sejr Lundstrøm, Næstved

Lederen

Den nye lokomotivføreruddannelse

Af: Preben S. Pedersen

Det er nu 3 år siden, at den offentlige lokomotivføreruddannelse blev sat i værk. LPO DSB finder, på baggrund af de indtil nu indhøstede erfaringer, anledning til at evaluere det hidtidig forløb og gøre status.

Vi finder det absolut positivt, at den enkelte lokomotivfører har et ansættelsesforhold straks ved uddannelsens start. Det er også vigtigt at alle, uanset hvilket firma de er ansat i, gennemgår den samme uddannelse inden de erhverver licens.

Når det er sagt, må vi desværre også konstatere, at der stadig er en lang liste med opgaver i forbindelse med den nye uddannelse som ikke er løst tilfredsstillende.

Der er under Undervisningsministeriet etableret 2 lokomotivførerskoler beliggende i henholdsvis København og Tønder. LPO DSB anfægter ikke at der er behov for 2 skoler, men at placere en uddannelsesinstitution for lokomotivførere i Tønder, er ikke kun tæt på grænsen, men også tæt på at være grænsende til idioti. Det er muligt at regeringens målsætning om, at sprede uddannelsesaktivitet i alle egne af landet dermed er imødekommet. Men - vi havde dog forventet at regeringen, i en sag som denne, ville havde valgt at placere skolerne med jernbanegeografisk omtanke. I stedet sidder man nu tilbage med en grim mistanke om at det mere handlede om at pleje en enkelt ministers lokalpolitiske særinteresser frem for at tilgodese jernbanesektorens behov, en mistanke vi dog helt lader stå for egen regning.

Med et arbejdsmarked hvor der i dag er fuld beskæftigelse, må det siges at være meget optimistisk af regeringen at forvente, at kunne lokke ansøgere til en uddannelse som forgår så malplaceret som i Tønder. Målgruppen for lokomotivføreruddannelsen er i sagens natur voksne mennesker - ikke skolebørn. Det er ikke kun naivt, men direkte ubegavet, at forvente at en voksen familieforsørger med børn vil være indstillet på at forlade familie, hus og hjem i 16 uger for at modtage uddannelse i Tønder og da slet ikke til en ikke konkurrencedygtig løn!

Arbejdsgiverne har indset problemet. De har nemlig utrolig svært ved at skaffe egnede lokomotivførere på de betingelser.

LPO DSB's råd til Undervisningsministeriet skal derfor være: Giv arbejdsgiverne mulighed for at etablere *forlagt undervisning* i egne egnede lokaler. Det er den eneste mulige løsning på den lokomotivførermangel som dag for dag bliver mere belastende for alle. Vælges denne løsning vil Undervisningsministeriet endog kunne profitere heraf.

Vi har ofte drøftet den nye uddannelse med de nyuddannede lokomotivførere og deres undervisere. LPO DSB mener på den baggrund, at der med rette kan drages tvivl om egnetheden af det undervisnings-materiale der i dag undervises efter. Ofte er undervisningsmaterialet ikke ajourført, hvilket er særdeles betænkeligt idet der er tale om lovpligtigt sikkerhedsstof, hvor der under ingen omstændigheder må kunne drages tvivl om indholdet. Det bedes venligst bemærket, at det alene er lokomotivføreren der har ansvarets for togets førelse og sikkerhed (SR § 2. 6.1.1.) og at han/hun udfører sit arbejde under strafansvar. Er uheldet ude, kan han/hun ikke undskylde sig med at være blevet undervist efter dårligt og forældet undervisningsmateriale,
- det er direkte i spjældet!

Underviserne er endvidere dybt frustrerede over deres nuværende arbejdssituation. De ved for eksempel ikke om de er købt eller solgt i forbindelse med fremtidig undervisning på skolerne

LPO DSB's råd til de ansvarlige skal være: Lad skolerne periodevis leje de undervisere der skal bruges af virksomhederne. På den måde sikres det, at der altid benyttes opdaterede lærerkræfter der selv er i stand til at fremføre tog og som kender arbejdet som lokomotivførere fra a til z.

LPO DSB appellerer indtrængende til, at arbejdsmarkeds parter får overdraget de nødvendige faglige og økonomiske kompetencer, så jernbanedriften sikres den optimale lokomotivføreruddannelse til gavn for hele det danske samfund – inklusiv den nye transportminister.

Procedure for lokallønsforhandling i Ny Løn

Af: Preben S. Pedersen & Torben Sonne

For at imødegå rygterne om, at det er den enkelte lokomotivfører, der selv skal ind på "bedetæppet" og forhandle lokalløn med sin gruppeleder, følger her en kort beskrivelse af proceduren for lokallønsforhandlingerne i Ny Løn.

Aftalens parter - DSB, DSB S-tog og DJ har ansvaret for de overordnede mål med lønfastsættelsen understøtter DSB's forretningsmæssige mål og personalepolitikken.
Aftalens parter indgår centrale aftaler om de elementer, procedurer, metoder, værktøjer og lignende der skal indgå i lønsystemet. Aftalerne skal afspejle, hvad DSB vil bruge løn til.

Én gang årligt, drøfter parterne, om der er behov for at ændre på retningslinjerne og principperne for den lokale løndannelse.

Aftalen parter forpligter sig til løbene at følge løn dannelsen for tjenestemænd i DJ, i form af møder, hvor overgangen til Ny Løn evalueres. På møderne bør der være fokus på, i hvor høj grad formålet med Ny løn for tjenestemænd opfyldes.

Tænk over...
Det er ikke arbejdsgiveren, som betaler lønningerne - han fordeler blot pengene. Det er produktet som betaler lønningerne.
- Henry Ford

Lokal indstilling men central forhandling
Det forudsættes, at man på lokalt niveau, i vores tilfælde DSB Fremføring og LPO-DSB, bl.a. tilrettelægger den konkrete procedure for de lokale drøftelser, samt hvordan man vil skabe sammenhæng mellem strategi/mål, personale- og lønpolitik. Forhandling samt indgåelse af aftaler sker mellem DSB og DJ centralt i 3. kvartal efter forudgående drøftelse og indstilling fra de lokale parter.

Tildeling af kvalifikationstillæg
Sker på baggrund af en ledelsesmæssig vurdering af, i hvor høj grad medarbejderen lever op til de vurderingsparametre, der er fastlagt efter forhandling med DJ / områdegruppeformanden. Resultatet af vurderingen er grundlaget for fastsættelsen af kvalifikationstillæg.

Generelle forudsætninger for tildeling af tillæg
Eventuelle alvorlige personalesager, der er opstået i vurderingsperioden er ensbetydende med, at muligheden for tillæg udskydes til næste vurdering.

Urimelig vurdering
Hvis en medarbejder føler sig urimelig behandlet af sin nærmeste leder kan medarbejderen efter de normale spilleregler inddrage en tillidsrepræsentant eller forelægge problemet for lederens foresatte.

Vurderingsparametre
Aftales for de enkelte grupper efter forudgående drøftelse lokalt.

Uddannelse
Gennemført uddannelse er i sig selv ikke grundlag for tildeling af tillæg.

Forhandlingerne mellem LPO DSB og Fremføring skulle efter aftalens ordlyd have fundet sted. Det er desværre ikke sket, grundet en svær opstart på ny løn. Vi har dog aftalt at mødes i oktober måned, med henblik på udveksling af ideer til hvordan vi får skruet et fornuftigt kvalifikationstillæg sammen som parterne kan være tilfredse med det næste år.

Når kvalifikationstillægget for 08/09 er færdigforhandlet vil I blive informeret om resultatet.

Næstved den 28. august 2008. Foto: JAL

Arbejdsmiljøsiden

Af: Hans S. Merstrand

Vold eller ærekrænkelse af lokomotivførere
Mange lokomotivførere kan berette om ubehagelige oplevelser, hvor de er blevet truet, verbalt overfaldet, eller sågar udsat for fysisk overlast – og mange af de episoder som lokomotivførerne oplever, bliver af forskellige årsager, ikke anmeldt som arbejdsskader eller anmeldt til politiet.. Det kan skyldes, at man føler sig groft krænket, eller på anden måde ydmyget, og derfor har det psykisk dårligt med episoden.

Men det er vigtigt, at de ubehagelige oplevelser bliver anmeldt, samt, at den forurettede lokomotivfører får den fornødne støtte, da der ofte kommer en efter reaktion på krænkelsen, af ens person.

Bliver du udsat for trusler eller voldelige overgreb, mens du er på arbejde, hvad et formodet stigende antal lokomotivførere gør, så skal du sikre dig, at episoden både bliver indmeldt som en arbejdsskade, samt politianmeldt inden for 24 timer (Vigtigt), for ellers har du fraskrevet dig mulighederne for erstatning i forhold til "voldsofferloven".

Hvordan definere man så vold? Er det kun når man bliver fysisk overfaldet, der er tale om vold, eller er der også andre episoder der skal anmeldes? Der skal som udgangspunkt altid ske en anmeldelse til politiet, hvis en lokomotivfører har været udsat for overgreb, af enten fysisk eller psykisk karakter.

Her er beskrevet tre konkrete episoder, som er sket indenfor de sidste uger:

Episode 1
Lokomotivføreren beder 4 unge mennesker om at stige af toget, da de både ryger og genere andre passagerer, hvorefter han bliver truet med tæsk (uden at det sker), samt får hældt øl ud over uniformen. Hvorefter de unge stiger af toget under protest. Episoder som denne skal politianmeldes.

POLITI

Episode 2
To unge mennesker står af toget, og brokker sig over en forsinkelse på fem minutter, hvorefter de kaster tomme øldåser ind gennem sidevinduet til førerrummet, på et MR togsæt, mens lokomotivføreren er ved at sætte toget i gang. Episoder som denne skal politianmeldes.

POLITI

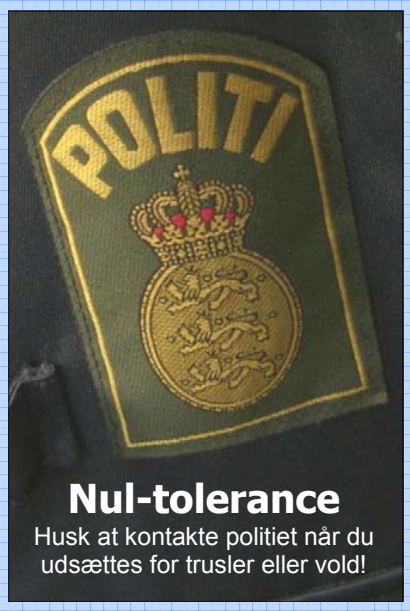
Episode 3
En mandlig og en kvindelig passager henvender sig til en lokomotivfører, som går på perronen i uniform, med civil jakke over uniformen, da lokomotivføreren lige har fået fri og er på vej hjem. Men parret har dog spottet, at der her er tale om en DSB medarbejder, som de kan skælde ud, fordi de er kommet for sent til deres eget toget, hvorefter de spytter efter lokomotivføreren. Episoder som denne skal politianmeldes.

POLITI

Netop fordi volden mod lokomotivpersonalet er stigende, og der sandsynligvis bliver flere og flere strækninger der bliver enmandsbetjente, så arbejder LPO DSB på, at der bliver lavet en ordning/politik, for lokomotivpersonalet der bliver udsat for vold, i lighed med ordningen omkring personpåkørselsvagtordningen / påkørselsnetværket. Dette arbejde er igangsat, i samarbejdsudvalgene.

Men har du brug for gode råd og vejledning, eller støttet i en konkret situation, så kan du selvfølgelig altid kontakte din tillidsmand, eller sikkerhedsrepræsentant. Men husk, at det er ekstremt vigtigt, at politianmeldelsen bliver foretaget indenfor 24 timer efter hændelsen.

Samarbejde mellem Sikkerhedsrepræsentanterne og tillidsrepræsentanterne
Sikkerhedsrepræsentanterne og tillidsmandskredsen i LPO DSB arbejder ofte med sammenfaldende sager, problemer eller politikker men i hvert vores organisation af DSB. Derfor har Sikkerhedsrepræsentanterne og LPO DSB oprettet et koordinerende udvalg som kaldes Sikkerhedskoordineringen, hvor vi fastlægger en fælles holdning til konkrete problemstillinger, fastlægger fælles politikker, og på anden måde samarbejder – til gavn for vore kollegaer.
SI- Koordineringen består af Sikkerhedsudvalgets 4 sikkerhedsrepræsentanter og 3 LPO repræsentanter, som mødes tre til fire gange årligt – udover den daglige kontakt.



Tænk over…
Penge er roden til alt ondt, siger de. Så hvis du beder om lønforhøjelse, er det ikke overraskende, at de ikke giver dig den. *- Roger Waters*

Med Århus-gruppen på studietur

Af: Lokomotivfører Torben Jensen, Århus

Uge 21 var ventet med spænding af 30 lokomotivførere fra Århus. Det var nemlig ugen for vores studietur til Bregenz i Østrig. Vi har oplevet stor interesse for at deltage – faktisk var turen fyldt op 20 minutter efter, at deltagerlisten blev lagt frem. Mange af deltagerne har tidligere været med på studietur, men det var også glædeligt at se 5-6 nye navne på listen.

Det store sporarbejde i Østjylland betød, at vi skulle tidligt af sted fra Århus kl. 06.32 mandag morgen, men efter den sponserede morgenmad var der livlig gang i snakken. Det er altid tydeligt at se, hvem der er vant til at køre morgen hhv. aftentur. Døgnrytmen fornægter sig ikke!

Fra Fredericia kørte vi med ICE, og efter passage af landegrænsen kunne vi snart konstatere, at tyskerne allerede har indført GTA – endda også på gode spor. Det er tydeligt, at man sydpå for længst har satset på nyt materiel også til sidebanerne – men vi har jo stadig gode gamle MR!

Midt på aftenen nåede vi vores kvarter ved Bodensøen. Her skulle vi have 4 overnatninger på Gasthof Lamm www.gasthof-hotel-lamm.at . Udmærket hotel til billige penge præget af østrigsk venlighed, ja værten kunne endda enkelte danske gloser.

Torben Jensen suger indtryk til sig

Dag 1

Efter en tiltrængt nattesøvn kørte vi en kort tur med toget tilbage til Tyskland for at besøge motorfabrikken MTU i Friedrichshafen. Byen rummer flere store virksomheder – på Zahnradfabrik Friedrichshafen fremstilles de af os velkendte ZF-gear. MTU er i dag en meget moderne motorfabrik med anvendelse af alle de nyeste teknologier inden for området. Produktionslinierne er præget af nye maskiner og en høj grad af effektivitet og kvalitetskontrol. Der fremstilles motorer til anvendelse i bl.a. tog, skibe, ubåde, kampvogne og til forskellige stationære anlæg. Vi blev vist rundt i 2 hold af tysk/engelsk talende guide. Overalt på området var der pænt og ryddeligt, og det kunne ses, at de havde gode arbejdsforhold. Inden for de sidste par år har virksomheden ansat mange kvinder til at arbejde i samlelinierne – med succes.

Beliggenheden ved Bodensøen er historisk betinget, da det var her produktionen af Zeppelinere startede op for over 100 år siden. Besøget sluttede med, at virksomheden var vært med middag for os. Vi kunne frit forsyne os i den meget smukt beliggende personalekantine – som tydeligvis ikke var drevet af Eurest!!!!

Efter besøget hos MTU var der mulighed for at besøge Zeppelinmuseet i Friedrichshafen inden vi skulle sejle tilbage til Bregenz. Vi kunne stadig få frirejse til skibsfarten på Bodensøen – sikkert et "levn" fra dengang der sejlede jernbanefærger over søen (ophørte ca. 1975). Selv om vejret ikke var det allerbedste var det en dejlig oplevelse at nyde maden i panoramasalonen ombord på skibet.

Dag 2

Næste dag gik turen ind i Schweiz for at besøge RHB (Rhätische Bahn) Lokaltrafikken varetages af ÖBB's nye 4-delte Talent El-tog. Her kan man virkelig tale om grænseoverskridende kørsel – toget starter i Tyskland og kører via Østrig til Schweiz. Undervejs kunne det konstateres, at hverken tog eller stationer flød med gratisaviser og som noget helt nyt for os danskere – der var godstrafik på jernbane i stort omfang, og på mange stationer var der stor aktivitet. I Schweiz har man haft modet til at bremse lastbiltrafikken politisk – ca. 80 % af transporten foregår på jernbanen. Men de er jo heller ikke med i EU.

I løbet af dagen indløb i øvrigt meldinger fra Danmark, om at Ansaldo Breda havde fået endnu et år – de fleste af os var enige om, at fyresedlen skulle være skrevet nu, så vi kan komme videre med elektrificeringen i Danmark.

Nå, tilbage til et land, hvor jernbanerne fungerer – undskyld sidespringet. ☺

En del af materiellet hos SBB var ikke af nyeste dato. Faktisk så vi ellokomotiver fra 70´erne og en del personvogne havde endnu åbent toiletsystem, men generelt var vedligehold og køreegenskaber OK. En enkelt undtagelse var et moderne S-banelignende tog leveret fra Stadler. Her var traktionsenheden placeret på en bogie mellem de 2 vogne, som så var ophængt på denne bogie. Det gav en noget slingrende kørsel. Dem skal vi heller ikke have i Danmark, på forhånd tak!

I Landquart besøgte vi hovedværkstedet for RHB – selv om det var en smalsporsbane (meterspor) var ingen opgave for lille her. Her blev udført både almindelige revisioner af materiel samt ombygninger og moderniseringer af lokomotiver og vogne.
Vi så bl.a. en model af kommende førerrum til nye lokomotiver, som alle banens 200 lokomotivførere havde mulighed for at besigtige og foreslå ændringer til. EN stor førerrumsgruppe!! Værkstedet havde også sit eget sadelmagerværksted, hvor "harmonikaovergange" til vognene blev vedligeholdt. Det er nødvendigt at anvende disse overgange på alle vogne, da kurveradius er meget lille på banerne. Af samme grund kører man kun med en puffer i midten. Vi fik også et kort kig ind i remisen, hvor køreklart museumsmateriel var henstillet.

Efter at have takket for rundvisningen var det tid til en rundtur med RHB. Her kan vi også få frirejse til hele RHB's net incl. buslinier – det kan varmt anbefales. Fra Landquart i 529 meters højde kørte vi via Chur op i bjergene – og her taler vi om stigninger, der får vores egen Hasselagerbakke til at blegne. Max. stigning er 7 % uden brug af tandstang. Undervejs blev tilkoblet et par godsvogne til vores tog, som var trukket af moderne el-lok med over 3000 HK. Vi passerede mange tunneler og broer. Flere steder anvendes vende-tunneler inde i bjerget for at vinde højde.

Vi havde vores "egen vogn" i togene undervejs – markeret uden på vognen med et (pap)skilt med teksten "LOK-personal Århus". Ja, på en af skiftestationerne kom stationsforstanderen endda ud med skiltet – så kunne vi selv reservere den ønskede vogn – det vakte jubel.

Midt på eftermiddagen passerede vi banens højeste punkt ved Berninapasset i 2253 meters højde. Her var der stadig masser af sne – fascinerende at følge klimaforandringen nede fra dalen og herop. Vel fremme i Alp Grüm, der kun kan nås med tog eller til fods, var det tid til pause. Ja, nogle havde endda energi til overs til en lille bjergspurt i terrænet. Vi fik en veltillavet menu i restauranten indrettet i stationsbygningen. Værten takkede os mange gange for besøget, efter at vi havde forøget dagens omsætning ved køb af "proviant" til hjemturen. Da toget ankom til den lille station med behovsstandsning, havde skyerne sænket sig over stedet, men efter få kilometers kørsel havde vi igen udsyn – vejret er meget omskifteligt i bjergene.

På turen tilbage til Landquart passerede vi bl.a. verdens længste smalsporstunnel (ca. 20 km.). Her tjener RHB en masse penge på biltransporttog. Fra Landquart kørte vi over en kort strækning med dobbeltdækkervogne af den type, som DSB tidligere har lejet i Schweiz. Så var det igen tid til togskifte – vi nåede 13 den dag. Tilbage i Bregenz allersidst på aftenen kunne de interesserede lige følge de sidste minutter af CL-finalen, som efter omkamp og straffespark blev vundet af Manchester U. Og så var det tid til godnat øl.

Dag 3

Vi havde planlagt det sådan, at der var en hel dag til rådighed på "egen hånd". En dag som blev benyttet til endnu en jernbaneudflugt til Schweiz, sejltur på Bodensøen, svævebane i Bregenz, falkonershow, dans på bordene til Jazzfestival i Bregenz, et smut til Lindau og masser af kammeratligt samvær. Men vi havde ikke lige planlagt, at det denne dag var katolsk helligdag i både Schweiz, Østrig og Tyskland. Så stort set alle butikker var lukkede – undskyld til de, der havde planlagt at den store "shoppingtur". Aftenen bød på hyggeligt samvær, og det

rundvisning

var ret forskelligt, hvornår det var sengetid efter en dejlig aften!!

Dag 4 - sidste dag

Fredag morgen, i øvrigt nu i det fineste vejr, steg vi ombord på toget for at rejse hjem. Kort efter afgang konstateredes det, at en af deltagerne var blevet så glad for at være i Bregenz, at han ikke var kommet med toget. Vi fik kontakt til ham, og han var faktisk lige ved at indhente os undervejs med en anden forbindelse – men nej, han holdt sig i "blokafstand" til Hamburg. Her var vi i øvrigt tæt på ikke at nå den sidste forbindelse til Danmark grundet signalproblemer syd for Hamburg. Men den tyske togfører kunne se vigtigheden i at få 29 lokomotivførere hjem til Danmark i god behold. Så vores forbindelsestog ventede nogle minutter på os i Hamburg. Da var det lige før der kom sved på panden! Vi nåede hjem ved midnat - trætte men mætte af indtryk.

Efter en god tur, og jeg vil takke kollegerne for godt samvær. Jeg glæder mig allerede til at være med i planlægningen af den næste tur.

Holdet på studieturen til Bregenz 19. - 23. maj 2008

Tjek ind – for viderekomne

Af: Peter Kanstrup, lokalgruppeformand LPO Odense

Fagre nye verden bringer nye tekniske løsninger i snart sagt alle sammenhænge, således også for lokomotivpersonalet i DSB. I snart et år, har tjek ind skullet foregå ved "hjælp" af den bærbare PC og Den Digitale Rygsæk (DDR), fra juni krydret med den nye tilmeldingsprocedure i LTD2.

Ja, hurra. "Gid fanden havde lor…" har både jeg – og ved jeg – rigtig mange andre lokomotivførere i DSB ofte tænkt.

Skældsordene er mange, irritationsmomenterne flere og frustrationerne åbenlyse. Men hvad er egentlig den bagvedliggende problemstilling, og kan vi – virksomheden, den faglige organisation, myndigheder, den enkelte lokomotivfører – gøre noget, for at gøre det bedre?

Hvad er de centrale problemstillinger? Og, er der vilje til at løse disse?

Der er mange spørgsmål. Det er usikkert, hvem der kender svarene, hvis de findes. Ideen med denne artikel er derfor også mere at tydeliggøre problemstillingerne, således der er noget at arbejde videre med for os i LPO, i DSB og måske i et eller andet omfang også i styrelser og hos myndigheder. Det ligger derfor også i artiklens ånd, at man er mere end velkommen til at kommentere den med et indlæg i kommende numre af Det Blå Blad.

Peter Kanstrup

Mit udgangspunkt er, at indførslen af ny teknologi, dvs. digitale og elektroniske hjælpemidler, er vejen frem. Vi skal bibeholde både den bærbare PC, DDR og de systemer som er tilknyttet det nye LTD2. Men… det forudsætter at systemerne forbedres og målrettes den opgave de skal løse.

Ligesom andre elektroniske hjælpemidler rundt om i samfundet, skal de sikre medarbejderne lettere arbejdsgange, og ikke – som nu – resultere i stressede, frustrerede og opgivende lokomotivførere. Man skal i den forbindelse huske at ovennævnte hos os ikke "bare" resulterer i dårligt psykisk arbejdsmiljø. Det er faktisk en tand værre, idet problemerne i praksis kædes sammen med væsentlige elementer i lokomotivførerens sikkerhedsmæssige arbejde, som derved – i visse tilfælde – ikke kan, eller rettere ikke bliver, udført som foreskrevet.

Lad mig starte med et eksempel fra "den virkelige verden":
Jeg møder ind kl. 14.15. Tilmeldings Pc'en er optaget af en kollega. Jeg kan derfor først starte sin tilmeldingsprocedure i LTD2 kl. 14.17. Efter lidt ventetid på udarbejdelsen af arbejdssedlen, og en spadseretur til printerrummet – printere skal jo af arbejdsmiljømæssige årsager stå for sig selv – kan der logges af tilmeldings Pc'en kl. 14.20, jf. forskrifterne herfor. Jeg opstarter og tilslutter nu min egen bærbare PC med henblik på opdatering af DDR. De alt for få RAM (512 MB) og alt for mange opstartsprogrammer gør, at jeg først kl. 14.27 har opdateret og synkroniseret DDR. Yderligere 2 minutter senere har jeg overblik over "dagens post", som i dag ikke indeholdt læsestof, jf. de litra- og infrastrukturcertifikater, jeg er i besiddelse, kun en kontrol af sidst indsatte rettelsesblad i TIB, henholdsvis tjenestekøreplanen. Jeg lukker derfor Pc'en ned med tilhørende synkroniseringer og problemer med programafslutninger (som dog ikke fremkom i dag). Kl. er nu 14.31, og jeg haster af sted mod dagens første opgave, allerede 1 min forsinket. Bemærk overstående eksempel indeholdt ikke krav om læsning af sikkerhedsinstruktionsstof forud for strækningskørsel / rangering. Havde det været tilfældet var forsinkelsen blevet noget mere markant end det ene minut. Jeg brugte i ovennævnte eksempel heller ikke tid på at slå togsættenes forudgående, henholdsvis efterfølgende arbejdsopgaver op i programmet "vis tog", hvilket ellers er en del af normal tjek ind procedure, ikke mindst hvor der køres med enmandsbetjente tog (f.eks. Svendborgbanen), uanset denne arbejdsopgave naturligvis ikke er påkrævet set fra et sikkerhedsmæssig synspunkt.

Jeg vil i det efterfølgende kommentere ovenstående eksempel, og samtidig fremkomme med en række løsningsforslag, som overordnet set tager afsæt i LPO information 4, 2008 fra februar måned (hvis nogen skulle have glemt den…)

Det helt grundlæggende problem er, at den ændrede procedure for tilmelding ved hjælp af elektroniske hjælpemidler ikke kan udføres inden for den aftalte tjek ind tid på 15 min, jf. arbejdstidsaftalen 570,1.
Om det er aftalebrud, må aftalens parter bedømme. Jeg vil nøjes med at konstatere, at det er problematisk – og atypisk i forhold til arbejdsmarkedet i øvrigt – at der indføres ny teknologi, og dertilhørende ændrede arbejdsgange, uden der samtidig foretages en opmåling af den tid, som den nye arbejdsrutine kræver. Det er ligeledes problematisk, at den nye teknologi ikke er fuld og helt gennemprøvet. Tidsforbruget i forhold til den installerede hardware / software i den bærbare PC, svar tider i forhold til datanetbelastningen, og senest svar tider i LTD2, skal til enhver tid afvejes i forhold til

den afsatte tid til tjek ind. Er den fornødne tid ikke til rådighed, vil der på sigt ske en påvirkning af det psykiske arbejdsmiljø i negativ retning.

Problemet med tid til læsning af det udsendte sikkerhedsinstruktionsstof, set i forhold til den tid som er afsat – eller rettere ikke afsat – påvirker ligeledes det psykiske arbejdsmiljø. Hvad værre er, det påvirker også sikkerhedsniveauet i negativ retning. Jeg ved godt, at flere instanser i virksomheden har den holdning, at der ikke er et problem, idet antallet af togforsinkelser som følge forlænget tjek ind tid tangerer 0. Der er selvfølgelig flere mulige årsager hertil. To af disse kunne være:

- Lkf møder før den i turen anførte mødetid (for at modvirke togforsinkelser)
- Lkf afbryder tjek ind proceduren når tidspunktet for dagens første opgave nærmer sig.

Jeg tør godt her afsløre, at ikke alle lokomotivførere nødvendigvis møder ind før det anførte mødetidspunkt…

Som tidligere nævnt bør de påkrævende løsninger tage udgangspunkt i LPO information 4, 2008, hvor der fokuseres på følgende:

1 Bedre hardware
2 Minimering af det udsendte sikkerhedsinstruktionsstof
3 Tidligere udsendelse af samme
4 Regler for hvem der må udsende ovennævnte
5 En tydeliggørelse af nødproceduren.

Ad 1) Flere RAM, tak. En forholdsvis let, hurtig og formentlig – i forhold til andre alternative modeller – billig løsning. Man kunne her tilføje optimering af software. Seneste opdatering af synkroniseringen var bestemt et skridt i den rigtige retning. Måske er yderligere optimering mulig. Det vil desuden være befordrende – dog ikke i forhold til minimering af tidsforbrug ved tjek ind, hvis ikke DDR åbnes pr. automatik (Husk Pc'en bruges til andet end tjek ind…).

Ad 2) Det er her helt indlysende, at der må lægges en begrænsning ind. Dels bør antallet af sider modsvare den beregnede tid til rådighed for læsning. Er den beregnede tid f.eks. 6 min., må der max. udsendes 6 sider med "høj prioritet", pr. dag. Dette tal skal yderligere stå i et fornuftigt forhold til antallet af mødegange for lokomotivpersonalet. Desuden skal det sikres at lokomotivføreren udelukkende modtager instruktionsstof relevant for de litra- og infrastruktur certifikater vedkommende er i besiddelse af.

Ad 3) I lighed med tidligere – før indførslen af DDR – skal sikkerhedsinstruktionsstoffet udsendes tidligst muligt (f.eks. min. 14 dage før ikrafttræden). I perioden frem til ikrafttræden skal pågældende materiale ikke stå med "høj prioritet", og det skal i DDR være placeret i en særlig "indbakke", hvorfra lokomotivføreren kan hente det frem til læsning.

Ad 4) Der skal laves regler for, hvem der kan og må udsende materiale til DDR. Materialet skal kvalitet godkendes før udsendelsen. Ifølge min bedste overbevisning skal instruktionsstof kun kunne udsendes af Banedanmark, Trafikstyrelsen og DSB sikkerhed. Brugerne skal have adgang til at vælge en repræsentant, som deltager i godkendelsesproceduren.

Ad 5) Nødproceduren skal ændres, og skal naturligvis ikke påhvile personer i fjernstyringscentraler og kommandoposter. Disse personer er ikke en del af DSB. De modtager f.eks. ikke DSB SIN, og de er tilsyneladende enten ikke vidende, eller kun begrænset vidende om vores nødprocedure. Mit forslag i den anledning skal være at opsætte en "nødprocedure PC" i alle briefingrum, hvorpå lokomotivføreren kan indhente de oplysninger (elektronisk), som er nødvendig for dagens tjeneste, og i nødvendigt omfang udprinte og medbringe disse.

Det er mit håb, at nærværende forslag kan anvendes i det videre arbejde med at gøre den bærbare PC og den digitale rygsæk til brugbare arbejdsredskaber – til glæde, og ikke irritation – for lokomotivpersonalet i DSB. Indtil vi når så langt vil jeg opfordre jer til at slå et slag for det gode psykiske arbejdsmiljø og det (stadig) høje sikkerhedsniveau.

Mød til det i turen anførte tidspunkt, eller med den margen før dette tidspunkt, som du altid har gjort. Sørg for at gennemføre et sikkerhedsmæssigt korrekt tjek ind. Påbegynd dagens første opgave, når ovennævnte er gjort…

Til sidst vil jeg gerne understrege, at jeg naturligvis også godt ved, at en del kollegaer er i besiddelse af en bærbar PC, som sikrer vedkommende en opdateret og synkroniseret DDR væsentligt hurtigere end de tider, som er anført i denne artikel, og at disse kollegaer derfor udelukkende har et tidsmæssigt problem, når DDR bugner af sikkerhedsinstruktionsstof med "høj prioritet".

En sidste opfordring herfra er derfor, at kollegaer som kan opdatere DDR på 4 minutter, eller mindre (som jeg har hørt skulle være muligt), henvender sig til deres personaleleder, som så sørger for at Pc'en undersøges med henblik på at udbrede såvel hardware, som software i disse PC til alle os med "Commodore 64-modeller".

DSB Fremførings IT afdeling har fået artiklen til udtalelse, men har valgt ikke at kommentere artiklen,
I stedet arbejder Fremføring på en kommende informationsskrivelse til lokomotivførerne.

Er dette mon en Commodore 64-model?

Nyt fra lokalgrupperne

Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

I Kalundborg er sommeren gået stille og roligt. Regulariteten har været i top. Sommerferier er afviklet og nu kalder arbejdet.

Sporarbejde

Netop nu er der omfattende sporarbejder i gang. Det er startet inde på selve Kalundborg Station, hvor stort set alle spor graves op og ballast, sveller og skinner bliver fornyet. Det forventes at være færdigt omkring 1. december 2008. Vi havde håbet der også kunne etableres omstillingsanlæg med el-skifter og ramper for bedre adgangsveje på p-risten, men det er der ikke økonomi til nu. Vi håber at der forberedes til fremtidige installationer, nu der er gravet op.

Samtlige stationer på strækningen fra Holbæk til Kalundborg skal også undergå forandringer. Der skal udskiftes sporskifter, sveller og ballast. Det betyder totalt stoppet drift fra fredag aften ved 20 tiden til første morgentog mandag. Det kommer til at stå på en god måneds tid. Al drift foregår i perioden med busser. Vi har endnu ikke fået turene, som dækker perioden. Der afholdes først informationsmøde for os på onsdag den 3. september. Synes nok at være lidt sent, med de omfattende ændringer af turene i weekenderne.

Personalesituationen er uændret, vi mangler stadig folk. Der er forsat 3 førere fra Århus udstationeret, ligesom der kører 3-4 stykker mere eller mindre fast udlånt fra København. Vi kan glæde os over, at de 5 aspiranter vi har haft på skole alle nu er ude og køre, som "rigtige" lokomotivførere. De starter i øvrigt MF- uddannelsen den 4. september. Vi venter stadig på at få ansat vores "egen" personaleleder. Indtil videre kører Flemming fra København showet.

Familiedagen afvikles hos togførerne Peter & Susanne Mayer søndag den 28. september. Det er en dag hvor alle ansatte sættes stævne hos Peter & Susanne, som står for alt det praktiske med telt, mad, drikkevarer og præmier. Det plejer at være et stort tilløbsstykke. Der kan vælges mellem gang/løb på 4.5 km og en løbetur på ca. 9,5 km, eller bare det sociale samvær.

Studieturen går til det gamle Østtyskland, Insel Rugen. Afgang mandag den 29. september tidligt og hjemkomst torsdag ved midnat. På turen skal bl.a. besøges DDR museum og Pora Teknisk Museum.

Aalborg

Af: ***Lars Rolving Jensen***

Her i den forgangne periode, har vi i Aalborg og Frederikshavn oplevet et totalt svigt fra de ledere, som ellers skulle "lede" og vejlede os.

Sagen kort fortalt: En togbetjent er på kort visit i et førerrum i et lyntog fra Århus til Frederikshavn og mener at kunne lugte en eller anden form for alkohol. Vedkommende retter henvendelse om sin iagttagelse til togføreren, som vælger at gøre, INTET. Ved ankomst til Aalborg bliver toget skilt ad, og den arme nyuddannede togbetjent bliver nu togfører og får at vide af aftrædende togfører, at nu er det så hendes problem. Og hvad skal hun så stille op med det. Hun ringer til sin "leder" og får ingen hjælp hun kan bruge til noget, men "lederen" sætter ting og sager i gang, der bliver ringet hid og did. Bl.a. til lokomotivførerens personaleleder som vælger at gøre, INTET. Summa summarum: Toget bliver standset i Sindal og skal afvente politi for alkoholtest af lokomotivføreren. Først der får lokomotivføreren at vide at der er en mistanke rettet mod ham for kørsel under indflydelse af alkohol. Toget har altså været fremført fra Århus af en formodet spirituspåvirket lokomotivfører, uden at nogen har grebet ind, hvordan kan det lade sig gøre? Der var selvfølgelig absolut INTET spor af alkohol i den alkoholtest, politiet udførte, og politibetjentene gjorde meget ud af at fortælle de omkringstående passagerer, at det var den friskeste lokomotivfører, de kunne få i hele Nordjylland. Samtidig udtrykte de over for lokomotivføreren højlydt undren over den behandling, han fik fra DSB's side, og det kan man kun give dem ret i. DETTE MÅ ALDRIG SKE MERE. Den ydmygelse af en seriøs og ansvarsfuld lokomotivfører må ALDRIG mere finde sted. Vi må forlange, at der fra "ledelsens" side kommer fastlagte procedurer, der sikrer en retfærdig behandling af vores medlemmer, og at vores "ledere" smider hvad de har i hænderne, og bakker os 100 % op i disse meget ubehagelige sager.

Hvis førerrummet lugter af alkohol, så sørg for at det bliver udluftet eller rengjort før ibrugtagning.

Fredericia

Af: Palle Dahl

Så er sommeren ved at være overstået, både med hensyn til varme og hvad ferie angår, og det har været en broget fornøjelse i Fredericia. Det har ikke været så varmt, at det har været nødvendigt at skulle køre i særlige varmeplaner, så vi kunne nøjes med de særlige planer som var udarbejdet i forbindelse med sporarbejdet Fredericia, Vejle, Århus, men de gav da også adskillige oplevelser i forsommeren.

Dernæst fik vi brækket vores ambulancevej fra opholdsbygningen til stationen op, med spærring af adgangsvej til følge. Det gav anledning til adskillige meningsudvekslinger, om hvilken vej tog- og lokomotivpersonalet skulle gå. Dernæst kom der også et påbud om brug af sikkerhedsvest under passage af pågældende vej, også her var der mange forskellige meninger om man ville efterkomme dette påbud eller ej. Husk at det er et påbud, som alle skal efterkomme, uanset ens egen mening om hvorvidt det er rigtigt eller forkert.

Omkring ferien har det for mange ikke været så let at få oplysninger omkring tjenester i sommermånederne, da tjenestefordelerne er gået over til at bruge det nye LTD2 edb system. Jeg ved ikke hvem der har sat det i gang, men vedkommende har i hvert fald meget stor tålmodighed. Uanset hvornår lokomotivførere har været inde hos tjenestefordelingen for at få bare en lille oplysning, kunne man godt tage en kop kaffe med, og ofte kunne man nå endnu en kop inden man kunne få besked. Jeg tror ikke at man noget sted i verden har så lang ventetid på svar som LTD2 har, man føler sig sat tilbage til "stenalderen" og der er ikke noget at sige til, hvis vi en dag oplever at vores tjenestefordeler løber skrigende bort. Dette IT system er ikke værdigt for en moderne arbejdsplads.

Som I alle kunne læse i det udsendte fra Fremføring, har vi måtte tage afsked med en af vores personaleledere, Jens Hansen der søgte og fik den ledige stilling i nord som områdechef. Vi må desværre tage afsked med Jens. Vi var spændte på hvad Jens stod for dengang han blev personaleleder i Fredericia. Jens Hansen viste sig at være en god mand for os alle i Fredericia, så herfra ønsker vi ham held og lykke i hans nye job.

Vi har lige før sommeren fået en gammel kending tilbage som tjenestefordeler, nemlig Erik "FUT" Pedersen som kom tilbage efter sin tid hos Railion. Vi vil gerne byde Erik velkommen tilbage i folden. Håber ikke at du har glemt hvordan man skal behandle rigtige lokomotivførere!

Ti sidst vil jeg gerne lige komme med en lille oplysning til alle, som gerne vil hygge lidt sammen med andre kollegaer i deres fritid. Vi prøver at afholde en sensommerfest på restaurant Oven Vande lørdag den 4.oktober 2008. Bestyrelsen har sørget for en lækker menu, og de har fået en duo fra Århus til at underholde med sang og musik hele aftenen, så tag lige og kridt danseskoene og skriv dig på de ophængte lister.

Odense

Af: Jenik Langsted

"Jeg ved alt om dig"! Således sagde jeg goddag til en af vore togførere en dag, jeg kørte fra Esbjerg. I pausen havde jeg surfet på internettet og bl.a. "Googlet" hendes navn, hvorfor jeg, via hendes internetvaner, pludselig havde et "indgående kendskab" til hende. Stor var overraskelsen da hun svarede: "Jeg ved da også alt om dig"! Og storsmilende kunne hun fortælle, at hun lige så selvfølgeligt havde "Googlet" mit navn.

Ovenstående kan lade sig gøre fordi jeg via DSBs nye LTD2 nu kan få oplysninger om personalebesætning i mine tog, både tjenestegørende og pass-rejsende. Med det nye system, kan jeg også udprinte min arbejdsseddel med det ønskede antal sider og ikke som før, hvor papiret blot væltede uhæmmet ud. Men selv med min stærkeste brille på, kan jeg ikke finde flere funktioner på plussiden, men må konstatere, at mange af de vanlige funktioner, der skal bringe mig gennem dagen, er markant forringet – ja, nogle helt væk!

Møder jeg f.eks. til en nattjeneste, kan systemet guide mig igennem tjenesten til midnat. Herefter kører jeg i blinde og aner intet om materielbenyttelse de næste 6-7 timer, med mindre jeg på et tidspunkt er heldig at få internetdækning og så få styr på tjenesten. I så fald skal dette ske i pausen, selv om det var mere naturligt, om det blev bragt i orden ved møde- og klargøringstiden. Værre ser det ud for vores nat-terminalmand, der virkelig har brug for at vide hvordan tingene hænger sammen. Han må bruge mange kostbare minutter på at kæmpe sig igennem til Driften for at blive opdateret.

Kører jeg materieltog er det helt håbløst, ingen informationer overhovedet. Jeg kører bl.a. tog 7151 fra Lunderskov til Kolding hvorfra togsættet skal køre 1f2 tog 852. Systemet oplyser INTET om det, jeg ved det kun i kraft af, at turen er en gammel kending.

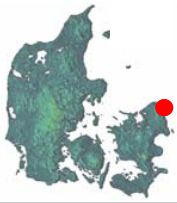
Ofte ville det være ønskeligt at kunne trække en kollegas arbejdsseddel og se vedkommendes tjenester de næste fem dage. Dette har jeg gjort meget brug af, når jeg drager rundt i landet for at fotografere til Det Blå Blad. Der er f.eks. langt til Aalborg hvorfor ALT skal planlægges, aftaler laves og billederne i hus første gang. Denne service tillader det nye system heller ikke!
I arbejdsrelateret brug, ville dette også være ønskeligt.

Jeg har gennem årene altid klargjort næste dags tjeneste for at være lidt på forkant med mit arbejde. Men med det nye system kan det ikke længere lade sig gøre. Det er også ofte hændt, at jeg lige skulle se et tal på min månedsopgørelse hvorefter det var nemt at udprinte den. Det kan heller ikke længere lade sig gøre, og i dag bliver den tilsendt een gang om måneden. Endelig kunne jeg tænke mig, der var angivet turnummer ved søgninger.

Ovenstående er eksempler på, at livet som lokomotivfører ikke er blevet nemmere. Jeg ved, at man arbejder hårdt på at vi kan trække vores månedsopgørelse, og jeg vælger at tro, at resten også nok skal komme. Indtil da, må vi affinde os med at være mindre velinformeret og kan DSB leve med det, kan vi vel også – selv om det er utilfredsstillende.

Svendborgbanen
Igennem årene har der skiftevis været problemer med signaler og materiel og i år kom noget nyt til; Personalemangel! Sommerperioden er traditionelt hektisk, men sommeren 2008 har været ekstrem! Vi har knoklet som aldrig før og har været nødsaget til, at låne folk fra øst og vest til at køre vore tog. Alligevel var det ikke nok hvorfor aflysninger og principplaner måtte til. Svendborgbanen måtte ofte overgå til timedrift hvilket frigjorde lidt personale. Det overskydende personale kunne så få en rådighed og hygge på stuen en hel dag og samtidig høre i højttalerudkaldene at togene er aflyst på grund af personalemangel. En lidt bizar affære, men nu havde vore rejsende noget at forholde sig til, for togene kørte i det mindste én gang i timen.

I skrivende stund får flere og flere af vore nye kolleger attester til MF og ER og de skal være så hjertelig velkommen i produktionen!



Helsingør

Af: Torben Sonne

Sommerens sporarbejde på kystbanen er vel overstået og jeg er sikker på, at lokomotivførerne er lige så tilfredse som de rejsende for omsider, at vende tilbage til den normale køreplan med hurtige og hyppige togafgange.

DSBFirst gennemfører i øjeblikket ansættelsessamtaler med de tjenestemænd, der har vist interesse for at lade sig udlåne til DSBFirst. Hvis nogen havde gjort sig håb om endelig at få god og fyldestgørende information om de helt basale arbejdsvilkår som tjenester, ture og ferie, så er de helt sikkert blevet skuffede.
Hvordan DSBFirst indplacere personalet i ture, efter at have sat ancienitetssystemet ud af kraft, er forsat en gåde. Man spørger blot personalet om hvordan de kunne tænke sig at arbejde, og håber efterfølgende på at det nok går op. Bliv nu ikke overraskede, hvis der er stor efterspørgsel på morgentjenesterne!

Det eneste ord der går igen i DSBFirst er "forandring". Man vil noget andet end DSB S-tog og DSB Fremføring, uden dog helt at have evne eller mod til at fortælle de medarbejdere man ønsker at tiltrække, hvad det helt præcist indebærer. Hvis man brændende vil noget andet, ville det jo være positivt og visionært allerede fra start, at byde ind med klare alternativer. Dem savner vi stadig.
Er man en gammel sur tjenestemand fordi man ønsker at kende til arbejdsforhold som arbejdstider, reserveprocent og muligheden for weekendfrihed og ferie, inden man siger ja tak til DSBFirst?
Nej, på de punkter adskiller lokomotivførere sig ikke fra den øvrige arbejdende befolkning. Vi vil vide hvad vi går ind til, inden vi frivilligt forlader vores gode job. DSB Fremføring er i det store hele en velfungerende arbejdsplads, som de fleste lokomotivførerne er godt tilfredse med at være ansat i, derfor kræver det ganske enkelt noget åbenhed og ærlighed, hvis DSBFirst vil tiltrække kvalificeret personale, for lønmæssigt går det kun lige op. For de der har Säo kan det faktisk risikere at gå lidt ned, hvis de skulle være så uheldige at blive syge.

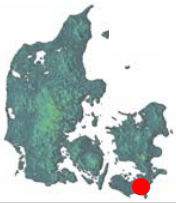
Jeg tror at DSBFirst kunne have tiltrukket rigtig mange erfarne lokomotivførere med de nødvendige Säo kompetencer, både i Helsingør og i København, hvis man havde gidet lytte til LPO's råd om at spille med åbne kort. Man burde have startet med de samme turvalgsregler som i DSB, indtil DSBFirst var kommet godt i gang. Herefter kunne man i ro og mag med medarbejdere og organisationer have forhandlet de ønskede forandringer på plads. Målet burde jo være, at DSBFirst får en solid opstart til K 09, og at DSB som koncern får et godt afsæt inden den næste udlicitering i Vestjylland.

Umiddelbart ser driftsorganisationen i DSBFirst meget svensk ud. Det undrer os lidt, at man ikke fra DSB's side har indsat dygtige danske jernbanefolk med kendskab til den grænseoverskridende trafik i nøgle positioner omkring, jernbanesikkerhed, turplanlægning, personaleledelse og tjenestefordeling. Selskabet burde være stærkt gearet til opgaverne på begge sider af sundet.

Lokalgruppe Helsingør har på det sidste brugt mange kalorier på at få yderligere informationer om lokomotivførerjobbet i DSBFirst, men altså uden de store resultater, desværre.
Nu gælder det om at få planlagt den nærmeste fremtid for de kollegaer der skal forflyttes til Fremføring København. I samarbejde med LPO København og DSB Fremføring planlægger vi information om alt det praktiske vedrørende flytningen og en introduktion til tur- og ferievalg i København.

I den lettere og mere muntre genre, ser vi frem til studieturen til Budapest og til den store afskedsfest sammen med stations og togpersonalet i Helsingør den 1. november.

DHL stafetten i København var igen en kæmpe succes, vi deltog med 2 hold fra Helsingør og vi havde en sjov aften i DSB teltet, det er bare et flot arrangement, som DSB fortjener stor ros for.



Nykøbing F.

Af: Anders B. Pedersen

Der er sikkert nogle som vil sige at sommeren har været dejlig, imens andre uden tvivl vil sige at den var lige så dårlig som sidste år. Men faktum er, at set med jernbane øjne, har vi været relativ forskånet, når man tænker på de varme skinner. Bevares, der har da været en periode med varme skinner, men slet ikke som man kunne frygte. Og når det så endelig skal være, så kan vi jo være ekstra glade for at hastighedsnedsættelsen "kun" var til 80 km/t og ikke, som tidligere set til 40 km/t.
En ting som man dog kan undre sig over, er at selvom de varme skinner er optaget i LA, og man kvitterer til FC. Hvordan kan man få så modstridende oplysninger?

Der er skam eksempler på at tog nr. 1, med afgang fra Nykøbing F. som kvitterer til FC, får at vide at der er ikke varme skinner imellem Næstved og Ringsted. Ved afgangen fra Næstved, ca. 45 min. senere, er der så alligevel varme skinner, imens tog nr. 2, som har afgang fra Nykøbing F. 1 time senere, og kvittere til FC 10 – 15 min. efter at tog nr.1 har forladt Næstved, får at vide at der ikke er varme skinner.
Da tog nr. 2 forlader Næstved, kaldes FC op, for at kontrollere om det nu er rigtig, gentages det at der er ikke varme skinner. Begge tog kørte i det tidsrum hvor det var varmest.
Om det kommer til at ligge ind under menneskelige fejl, er uvist. Vi kan jo kun håbe på at den forbedring / opgradering af Sydbanen, der måske kommer til næste år, vil eliminere sådanne episoder.

Men sommeren 2008 er ikke kun dårlig ting. Vi ser frem til vores årlige, ja nærmest legendariske bådtur. Endnu en gang går turen rundt på Maribo søerne, hvor Carsten Drejer, der er formand for naturfredningen, vil fortælle om søens historie, men også omkring dyrelivet i og omkring søerne. Hvordan denne tur er gået, vil blive bragt i næste nummer.

BR 605
Selvfølgelig skal i da lige have en lille opfølgning på vores tyske "pas kram" Men det drejer sig nu ikke så meget om selve toget eller dens personale denne gang, men mere om en detalje som man virkelig må sige, at det tysk sikkerhed frem for alt. Billedet viser udkørsel signalet for spor 111 i Rødby Færge. Lige bagved signalet ligger så en 2000 Hz Indusi balise, hvis eneste funktion, er at hvis man nu skulle komme til at køre denne vej ud, med indkoblet Indusi, ja så vil den så "punktere" toget, så en evt. videre fremføring ikke er muligt.

Man kan jo sige at det er da en vældig god ide, hvis det da ikke lige var for at dette og de omkringliggende spor ikke er blevet brugt siden slutningen af det sidste årtusind!. For at komme frem til balisen, skal man udover at passere diverse selvplantede bevoksninger, men også flere aflåste og sikkert fastrustede sporskifter. Dertil kommer at man skal benytte et færgeleje, som slet ikke er bygget til at kunne modtage de færger, der i dag bruges til at fragte togene frem og tilbage. Men begrundelsen er, at det jo kunne komme til at ske, at man skal den vej!

Men tyskerne har åbenbart mere magt end man lige skulle tro, for der en nemlig kommet et krav om, at når vi kører ind til perron i Tyskland, ja så skal der være indkoblet indusi. Dette betyder så også at hele depotet i Nykøbing F. skal på skole igen, for at lære det. Hvordan det kommer til at løbe af, er vi nok nogle som glæder os til at se.

Personalia
I sidste nummer skrev jeg en nekrolog omkring det hedengangne Rødby Færge depot, i dette nummer vil jeg dog ikke skrive en nekrolog, men vi skal tage afsked med 3 gode kollegaer.

Peter Pelsen har modtaget sin pension pga. længere tids sygdom.
Kurt Klich har ligeledes modtaget sin pension pga. længere tids sygdom og til sidst, men ikke mindst har alderen indhentet Jens Lindholm, som derfor er faldet for aldersgrænsen. Vi ønsker dem derfor det bedste fremover.

Men nu er det jo ikke kun afgang fra depotet. Rolf Gamst, Benno Pedersen, Henrik Heerup, Jan Andersen & Christian Aagesen er alle kommet til depotet.

Nu kan 5 nye kollegaer til depotet måske virke en smule luksuriøst, men tro os, at det kun lige er en dråbe i havet. Og selvfølgelig kan alle depoter bruge flere folk, og jeg vil jo heller ikke "stjæle" fra andre depoter, men blot nævne hvilket dejligt depot vi har. Så hvis der er kolleger som evt. har brug for luft forandring, ja så er de altid velkommen på depotet i Nykøbing Falster.

Langt til færgelejet, rustne skinner, aflåste sporskifter og masser af bevoksning. Hvordan skulle man kunne finde frem til balisen spørger Anders Pedersen.

Det Blå Blad
- dit blad, mit blad, vores blad!

Næstved

Af: Jan Sejr Lundstrøm

Mandag den 30. juni havde Bjarne Vissing sidste arbejdsdag, idet Bjarne har valgt at gå på efterløn. Vi takker Bjarne Vissing for godt samarbejde i mange år, og ønsker ham held og lykke fremover!

Det store ombygningsprojekt af banegårdspladsen i Næstved er nu rykket videre til området bag posthuset og foran stationen, så vi nu har fået mere normale forhold ved depotet og vores adgangsveje. Desværre er der fortsat ingen holdbar løsning på parkeringsproblemerne for vores biler. Vi har godt nok fået en håndfuld pladser tilbage på det asfalterede område, hvor der før var personaleparkering, men resten af pladserne er stadig på et grusbelagt område bag remisen. Der er godt nok sat lys op, men der kan være mudret når det regner. Desværre har der også været flere skader på biler, der har stået parkeret om natten.

Mens parkeringsproblemerne for vores biler stadig venter på en løsning, gik det meget hurtigere da det var MR-togene man manglede "parkeringspladser" til. Med dags varsel lukkede Banedanmark spor 32, det ene af vores to depotspor til MR-tog. Efter ca. en uge begyndte Banedanmark at skifte hver tredje svelle i sporet, og der er også sat afstandsjern i sporet.

Nu kender jeg ikke forholdet mellem materialepris og arbejdsløn i Banedanmark, men arbejdet har taget lang tid, så lang tid at man kan undres over, at man ikke har skiftet det hele ud med det samme. Når der kun er skiftet hver tredje svelle, er det vel en form for nød reparation.

Sidst i september tager 14 mand fra depotet på studietur til InnoTrans jernbanemessen i Berlin, så vi håber der er lidt at berette derfra næste gang. I lighed med førerne fra de øvrige "provinsdepoter" i østområdet er det nok vores eneste chance for at se nye tog. Vi arbejder nok på det materiel i DSB, der har den højeste gennemsnitsalder. En alder der desværre kan blive højere fra næste køreplansskifte, når DSB må aflevere en del ER-tog til DSBFirst, og når Sydbanen, ifølge rygterne, skal aflevere en del MF'ere til trafik, der i dag køres med ER-tog.

Splat, splat, splat, splat og splat...

Sommertid er insekttid! Statistisk set kører et styrevognstog lige så langt med styrevognen forrest som med lokomotivet forrest, og jeg tror faktisk ikke insekterne har præference for det ene eller andet når de lader sig splatte ud på forruden! Men alligevel vaskes frontruderne på styrevognene kun sjældent – og her i særdeleshed på de gamle røde/blå! Og at få ruden nogenlunde gennemsigtig ved hjælp af sprinklervæske og de – ikke alt for gode – viskere er oftest helt håbløst!

Næstved Station. Foto: Jan Sejr Lundstrøm, Næstved
I øvrigt stor tak til Jan for mange fine tilsendte fotos ☺

Tinglev

Af: ***Jesper Rodkjær Pedersen***

Af uforklarlige årsager kom indlægget fra Tinglev ikke med i det sidste nummer af Det Blå Blad, så derfor vil der denne gang være lidt gamle nyheder med.

Som I sikkert kender det fra jeres eget depot, så har vi også i Tinglev været i en presset personalesituation sommeren igennem. Før sommerferien har der bl.a. været fuld gang i EU-SR mm., hvor der blev knoklet på i tre på hinanden følgende uger. Efter sigende skulle førstehjælpsdukkerne være blevet genoplivet så effektivt, at de i den sidste uge selv gik fra stationen, så pas på med at se for døende ud, når I holder pause i nærheden af en Tinglevfører.

Yderligere fem førere har afsluttet BR605 (et langt hvidt tysk tog med striber hen ad siden, hvis nogen skulle være i tvivl) uddannelsen. Det har været lidt af et puslespil for tjenestefordelerne at få kørt tjenesterne med BR605 i, så de er vist glade for at få lidt flere strenge at spille på i den sammenhæng, men det giver nu stadig lidt problemer, at alle ikke har uddannelsen.

I forbindelse med sporarbejdet i sommer valgte turplanlægningen at øge antallet af tjenester uden for tur i Tinglev fra fem til seksten – eller med 220% for at få det til at lyde af noget - Det var selvfølgelig et problem at udføre mellem to og tre mands ekstra arbejde – det mest groteske er dog, at nogle af tjenesternes primære indhold er pasrejser. Vi er glade for at det nu er over stået.

Depotet har fået tilgang af lokomotivfører Claus J. Kaffka, som vi selvfølgelig ønsker velkommen. Vi håber, han vil falde godt til.

Sproghjørnet

Integration er jo et brandvarmt emne i den politiske debat i Danmark, så det skal I heller ikke slippe for her. Et stigende antal førere på depotet er af anden etnisk herkomst end sønderjysk (undertegnede inkluderet), og derfor har vi sat fokus på de sproglige udfordringer, der opstår i den forbindelse.

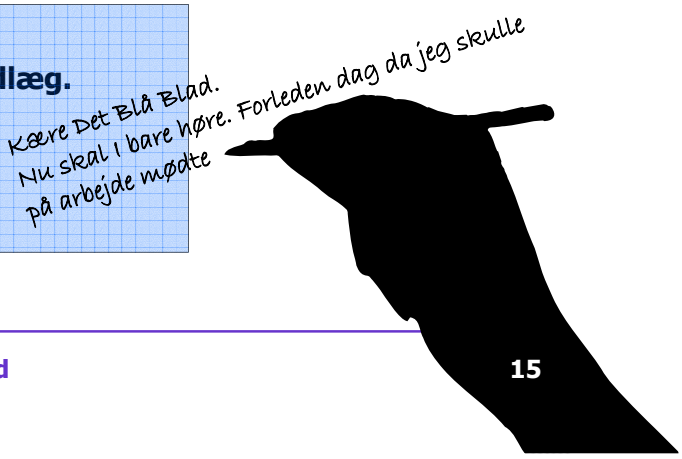
Eksempelvis kan man jo let komme i tvivl om, hvad *jen skaff* (væsentlig bestanddel af et førerrum) er, eller man kunne måske undre sig over, at én person der bor inde midt i landet kan sidde i sin stue og kigge ud *å æ hav*. Skulle I være så heldige at møde en ægte sønderjyde, men alligevel bagefter være lidt i tvivl om, hvad vedkommende egentlig prøvede at fortælle jer, så kan I måske være heldige at få lidt hjælp ved at gå ind på www.synnejysk.dk og vælge menuen **Oebøche**.

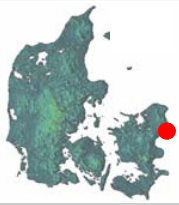
Dartnyt

Desværre blev tid og sted for indvielsesceremonien af dartskiven offentliggjort i sidste øjeblik, så fremmødet var ikke overdrevet højt. Uden at nævne navne kan jeg dog berette, at mindst en sikkerhedsrepræsentant på depotet var så ivrig efter at være med til indvielsen, at han gerne ville betale 510 kr. for at få den parkeringsplads, som ligger mest fordelagtigt i forhold til stationen.
Samme sikkerhedsrepræsentant var så venlig at donere et sæt pile, da en eller anden idiot allerede den første uge neglede et sæt pile. Der er nedkaldt en fatwa over vedkommende. Vi håber, at skiven i fremtiden vil give anledning til noget hyggeligt kollegialt samvær, hvilket allerede ser ud til at være tilfældet.

Jesper Pedersen, Errol Vium Vestergaard, Bent Kremmling og Jens Bülow

Det Blå Blad har også plads til dit indlæg.
Alle er velkommen til at skrive
Det Blå Blad





København

Af: Søren Max Kristensen

Den lange odysse vedrørende lokalerne på Københavns Hovedbanegård ser endelig ud til at nærme sig enden. Der er købt en del møbler til opholdstuerne, nye fjernsyn er der også blevet plads til, og der er nu givet grønt lys for en renovering af toiletterne i nr. 18 og en ombygning af briefingrummet.

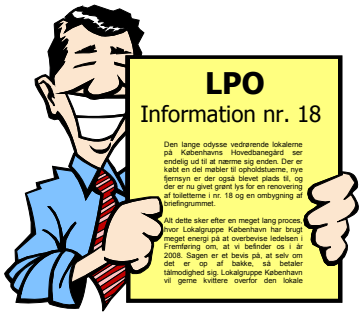
Alt dette sker efter en meget lang proces, hvor Lokalgruppe København har brugt meget energi på at overbevise ledelsen i Fremføring om, at vi befinder os i år 2008. Sagen er et bevis på, at selv om det er op af bakke, så betaler tålmodighed sig. Lokalgruppe København vil gerne kvittere overfor den lokale ledelse. De har gjort et stort stykke arbejde i denne forbindelse.

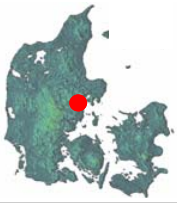
DSBFirst

Tiden nærmer sig hvor DSBFirst skal overtage kørslen på Kysten og i Sverige. Der er vist ingen tvivl om, at kollegaerne i DSBFirst får deres sag for. Snakken blandt kollegaerne går selvfølgelig og et af emnerne er, om DSBFirst bliver klar, specielt set i lyset af den kvalitet som ind til videre er kommet fra den side. Lokalgruppe København vil gerne ønske DSBFirst held og lykke fremover og vil ellers koncentrere os om hvad der skal ske på depotet op til og efter K 09. Vi deltager i de arbejdsgrupper i Fremføring, der skal sørge for at kollegaerne fra Helsingør kommer godt ind til København og vi vil i løbet af efteråret sætte en undersøgelse i gang vedrørende ture og kørselssystemer. De af kollegaerne fra Helsingør der kommer til København skal selvfølgelig omfattes af en sådan undersøgelse. Resultatet af en sådan undersøgelse vil vi så bruge i planlægningen af ture. Det er utroligt vigtigt at så mange som muligt deltager, så selv om mange nok er lidt trætte af spørgeskemaer, så ta´ godt imod denne. Selv om vi selvfølgelig ikke kan opfylde alles ønsker, vi er jo ikke DSBFirst, så kan dit svar få stor betydning for din fremtidige arbejdsdag.

Et andet diskussionsemne i forbindelse med K 09 er, om vi i Fremføring skal køre noget af DSBFirsts produktion i en periode. Ifølge vores oplysninger har DSBFirst meddelt, at det ikke bliver nødvendigt. Skulle det utænkelige ske, at DSBFirst har regnet lidt forkert, og vi skal hjælpe lidt i begyndelsen, gør vi da gerne det. Vi er jo flinke folk. Der skal dog ikke herske tvivl om, at vi har en tjenestetidsaftale i Fremføring, som vi forventer bliver overholdt uanset hvilke aftaler der er gældende i DSBFirst.

Se i øvrigt LPO medlemsinformation nr. 18.





Århus

Af: Hans Schøn Merstrand

Gennem de sidste måneder har vi fået mange nye kollegaer til depotet, vi byder Jer hjertelig velkommen til Århus og vi håber at der også i 2009 vil komme yderligere nye kollegaer, da vi har manglet lokomotivførere lige siden tabet af regionalstrækningerne til Arriva.

LPO Århus foreslår en ny jernbanestrækning mellem Århus og Silkeborg

Vi anbefaler en ny elektrificeret jernbanestrækning der udgår fra Århus til Silkeborg via Brabrand, over Harlev, Skovby/Galten, Låsby, Sorring, Voel, Resenbro – for endeligt at blive tilsluttet til den eksisterende jernbanestrækning mellem Svejbæk og Silkeborg. Det forventes at banen får en massiv passager tilvækst, samt vil styrke den Østjyske Region.

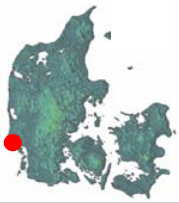
Desværre så er ovennævnte jernbanestrækning bare ønsketænkning her fra Århus, for med den nuværende sammensætning af personer på Christiansborg, så er der mangel på fornuftige visioner for fremtidens kollektive transport – hvilket også gør sig gældende i visse politiske kredse i Regionerne og i kommunerne. Vi vil vi da godt hjælpe politikkerne lidt på vej, man kunne starte med at tilslutte de 300 meter køreledning der er opsat i Århus, til de eksisterende strækninger med kørestrøm, samtidig med at den længe ventede opgradering af Grenaabanen blev lavet færdig.

Med hensyn til Grenaa-banen, så har lokalredaktionen en rapport som nogle gode kollegaer har lavet, som både pressen og politikkerne gerne må få til gennemlæsning.

LPO Århus havde med god og stor støtte fra DSB Fremføring Århus, arrangeret en familieudflugt til Legoland, som var en stor succes. Der var godt 140 tilmeldte i alle aldre, og ikke mindst en masse små og store legebørn, som havde det mægtigt sjovt. Der var nogle der blev meget våde, da der kunne kæmpes med vandkanoner i Piratland – og enkelte fik ondt i maven, da der var stor buffet til frokost, med fri softice til dessert.

1. november afholder LPO Århus den årlige efterårsfest, så husk nu at tilmelde dig i god tid.

Michael Sørensen - Naur, Næstved



Esbjerg

Af: Pernille Larsen

Endelig kom dagen hvor vi fik udbetalt reguleringen af ny løn. Det var jo rigtig dejligt at få lidt ekstra her op til sommerferien. Der var lidt problemer med at nogle fik for meget og andre fik for lidt, men det er vist faldet på plads nu. Jeg er blevet opfordret af Johnny Lyngsø (Esbjergs lokalgruppeformand) til at takke HR for deres store indsats med at udregne ny løn.

DHL stafetten.
Den 20. august var vi ca. 30 personer fra Esbjerg der drog af sted til Odense. I Odense var der stillet et stort telt op til alle os fra DSB. Der var alt hvad hjertet begærer af både mad og drikke. Der var nogle der ikke kunne vente til efter løbet med at drikke øl, hvilket kunne ses på resultatet. Men hvad, vi løb også for at have det sjovt, ikke for at vinde. Og sjovt var det, altså bortset fra at løbe de 5 km. Det var hårdt. Jeg kan kun anbefale jer at stille op næste år. Jo flere der kommer med, jo bedre.

Studieturen.
I skrivende stund er der 3 uger til at vi tager af sted til Amsterdam. I år var det meningen at Allan Sønderballe skulle være min assistent på turen og hjælpe med at guide os rundt dernede. Han har alene lavet programmet for turen. Men desværre er Allan for nylig blevet opereret for en diskusprolaps og har desværre måtte melde fra på turen. Men Allan, jeg vil gerne takke dig for det store arbejde du har udført med programmet. Godt gået og god bedring med ryggen.

Struer

Af: Michael Hove Jensen

Lad os starte et sted. Kulturudvalget havde arrangeret en aftenrundvisning på B&O. Startende i den "nye" hovedbygning, henover en del af produktionen, for at slutte af i kælderen. Der blev vi delt i to hold. Et hold gik i "legestue" hvor alle produkter står fremme til afprøvning. Hold to, gik til koncert i "stuen". Og ja. Det var vildt godt. Efter besøget, tog vi på stationen til kaffe, kage, øl og vand,
Ugen efter kom så DHL-stafetten i Odense. Også denne gang med stor lokal tilslutning. Så med forventningens store glæde, drog vi til Fredericia for at optage en massiv forsinkelse… Men vi kom dog til Odense, hvor toget til Svendborg selvfølgelig var daffet. Nogle få nåede ud på gå turen, men de fleste måtte blive i teltet. Så mens løberne gav gas, kiggede vi andre på delikatesserne i teltet. Turen hjem gik nemmere. Nogle enkelte var blevet trætte af turen, og de blev vrøvlede. Ikke engang en masse is købt på Giraffen i Odense kunne holde dem friske….
I tiden der kommer, skal studieturen til Wien afvikles. Der er også en lokal studietur til Thisted Bryghus på bedding. Lad os håbe, at de der nemt bliver vrøvlede af togkørsel, er udhvilede. Hov. Der er også lige kommet et opslag fra Arriva, om en fælles motorcykeltur til Thy. Jo, vi har nok at rive i.

En smule fagligt
Godt så. Lidt fagligt indhold skal vi vel have. Den lønnedgang ibrugtagningen af de skinner mellem Fredericia og Århus har givet, tager vi med stor ro. For nu kommer vi helt til Fredericia igen. Så kan vi igen sidde ordentligt i pauserne. Og se på tv i samme kvalitet og udbud som Vejle kommandopost. Eventuelt et par byer på en mark i et gammelt østland.

Men mere skidt, mener jeg, er en mail der har fritaget togførere der rejser pas i system 3700 for at hilse på blandt passagererne. Det selv om der ikke er en revisor med. Det bliver fedt, den dag Bilka flytter alle frokoststuer ud i selve butikken. Så kan de sidde og grine hen over madpakken, hvis de tosser der er der for at bruge penge skulle mangle hjælp eller lignende. Nå, men frem over stepperne, mod efterårets farver og glatte skinner må vi jo. God vind og flader til jer alle.

Gregers Hansen i gang med MR sæt 4089 en sen nattetime. Det er Gregers fortjeneste at MR-togene på Lille Syd er så pæne og rene.

Det Blå Blad er naturligvis også på internettet.
http://www.lpo-dsb.dk/

Få et udfordrende og spændende fritidsjob med mulighed for attraktiv indtjening, egen kundeportefølje og godt lokalt netværk

Lige nu søger Tjenestemændenes Forsikring forsikringstillidsmand i Århus området

Tjenestemændenes Forsikring tilbyder konkurrencedygtige forsikringer til medlemmerne af de organisationer, vi indgår aftale med. Vi tegner alle de forsikringer, privat personer har brug for: Indbo, villa, ejerskifte, ulykke, motor samt liv & pension m.m.
Da vores forsikringstillidsmænd Leif Hedegaard har valgt at gå på pension pr. 31. december 2008, har vi brug for én ny forsikringstillidsmand, som kan sikre at vores kunder til en hver tid – også fremover – får en god service.

Arbejdsopgaver
Dit job består af at betjene medlemmer af **Dansk Jernbaneforbund** samt **HK Trafik og Jernbane** i Århus området. Der er allerede ca. 700 eksisterende kunder i området der ligeledes skal passes.
Du skal hjælpe og rådgive dine kolleger inden for de ovennævnte organisationer til en god og økonomisk rigtig forsikringsløsning. Og samarbejde med vores hovedkontor i Valby.

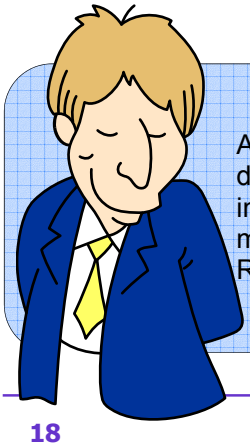
Om dig
Som person er du positiv og udadvendt. Du har lyst til stor kundekontakt. Det er en fordel, men ikke en betingelse, hvis du kender lidt til forsikring i forvejen. Under alle omstændigheder giver vi dig en forsikrings- uddannelse.
Det er et krav, at du har kendskab til PC på brugerniveau og har fast bopæl i Danmark.

Søg jobbet
Har du lyst til og mulighed for at bruge min. 12-15 timer af din fritid ugentligt, på jobbet, så send et par ord om dig selv via e-mail - eller ring til den lokale regionsleder. Du er velkommen til at ringe uden for normal kontortid.

Tiltrædelse: Efter aftale.

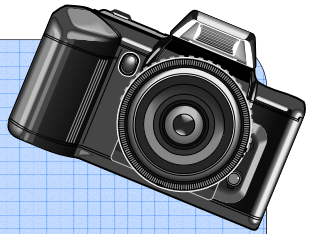
Regionsleder
Poul Borch
Tlf.: 86 92 94 22
Mobil: 40 28 94 22
E-mail: poul.borch@tryg.dk

Tjenestemændenes Forsikring
Ramsingsvej 28 A, 2500 Valby
tlf: 70 33 28 28
www.tjm-forsikring.dk



Af uforklarlige årsager fik vi desværre ikke Tinglev-indlægget med i sidste nummer af Det Blå Blad.
Redaktionen beklager meget!

Når I sender billedmateriale ind til Det Blå Blad, så husk endelig informationer omkring det enkelte foto. Tid, sted og hvem der er på billedet. Naturligvis kun i det omfang I kan ;o)



Stemningsbilleder fra Næstved

Kaj Braum Nielsen

Tog- og lokoførerstuen. Fra venstre: Hanne Jørgensen, Flemming Johannessen, Lasse Rasmussen og Eivind Jæger

Flemming Johannessen

Louis Antoft

Glenn Nottrup Lind på tog 2234

Henrik Mynster

Brian Adelfest

Eivind Jæger

Per Hyltoft

Jan Lundstrøm

Næste nummer:
Stemningsbilleder fra Aalborg

Henning Winkel

Ny strategi?
En virksomhed i forandring

Et offentligt og et privat firma aftalte at udkæmpe en årlig kaproning i en otter. Begge mandskaber trænede længe, og da dagen kom, var begge hold i absolut topform, men det private firma kom i mål et minut før det offentlige.

Efter nederlaget var moralen helt i bund i det offentlige firma, og den øverste ledelse besluttede, at man skulle vinde næste år. Der blev derfor nedsat en projektgruppe til at undersøge problemstillingen.

Den fandt ud af, at det private firma havde syv mand til at ro og en mand til at styre, mens det offentlige havde en mand til at ro og syv mand til at styre.

I denne krisesituation viste ledelsen betydelig handlekraft. Man ansatte et rådgivningsfirma til at undersøge det offentlige holds struktur og eksperterne kom efter mange måneders arbejde til den konklusion, at der var for mange til at styre og for få til at ro.

På baggrund af eksperternes rapport blev der straks foretaget ændringer i holdstrukturen. Man havde nu tre styrmænd, to overstyrmænd, en kaptajn, en chefkaptajn og en roer. Desuden indførte man af motivationshensyn et pointsystem for roeren: "Vi må udvide hans arbejdsområde og give ham mere ansvar".

Året efter vandt det private firma med to minutter.

Det offentlige fyrede roeren på grund af de dårlige præstationer, men udbetalte dog en bonus til ledelsen i erkendelse af det store arbejde, der var blevet udført.
Der blev udarbejdet en ny analyse af rådgivningsfirmaet, hvori det blev konkluderet, at man havde valgt den rigtige taktik, og at motivationen også var i orden.
Det måtte være materiellet der skulle rettes op på.

I dag er den offentlige virksomhed i gang med at udvikle en ny båd.