Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB *2/2011*

Lederen	*Side 3*
Præcisionsledelse - en ny samarbejdsform	*Side 4*
Ændring af grunduddannelsen	*Side 5*
Kort nyt	*Side 6*
Gruppelederprofil: Uffe Holm, København	*Side 8*
6 skarpe til Poul Andersen, Socialdemokratiet	*Side 9*
Ny mand i DSBs Bestyrelse: Preben S. Pedersen	*Side 10*
Nyt fra lokalgrupperne	*Side 11*
Stemningsbilleder fra Aalborg	*Side 19*

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB

Redaktion:
Det Blå Blad
Otto Busses vej 5
2450 København SV
E-mail: detblaablad@live.dk

Ansvarshavende redaktør:
Preben S. Pedersen

Redaktør:
Peter Kanstrup

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: **Søndag den 21. august 2011**

Forsidefoto:
Lokomotivfører Pernille Skov Nielsen, Aalborg.
Tirsdag den 10. maj 2011

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:
Peter Kanstrup
Tlf.: 2468 7327

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:	Kim I. Kyhn	2468 7330
Struer:	Jan B. Danielsen	2468 7605
Tinglev:	Errol V. Vestergaard	2468 7704
Aarhus:	Hans Schøn Merstrand	2468 8076

Lokomotivfører Pernille Skov Nielsen, Aalborg

Lederen

DSB under pres

Af: Preben S. Pedersen

At kalde de seneste måneder i DSB for kaotiske, vil være en underdrivelse af dimensioner. Det, som tilbage i marts måned startede som noget der – i hvert fald indledningsvis – kunne opfattes som en politisk motiveret fyring af administrerende direktør, Søren Eriksen, har gennem de seneste måneder udviklet sig til konkret trussel om konkurs i DSB First og en økonomisk hovedpine af betydeligt omfang i "store DSB".

Ingen hverken i den faglige organisation, eller i offentligheden generelt, forstår den dag i dag, hvorfor medarbejderrepræsentanterne i DSB bestyrelsen blev holdt ude af den beslutningsproces, som ledte frem til Søren Eriksen afskedigelse. Hvis fyringen kun var begrundet i ovennævnte økonomiske morads, hvorfor blev beslutningen så taget og gennemført af de 6 politisk udpegede bestyrelsesmedlemmer alene og så oven i købet i forbindelse med en audiens hos Transportministeren?

Svaret blafrer i vinden, og LPO DSB har ingen intentioner om at kloge sig på sagens rette sammenhæng på nuværende tidspunkt. Vi skal dog nok vide at være opmærksomme på det videre forløb, herunder, at de som ønsker sagen syltet ikke får held hertil.

På nuværende tidspunkt vil LPO DSB i øvrigt meget hellere fokusere på de enorme udfordringer DSB og dermed vores medlemmer – efter en lang årrække med fremgang – nu pludselig står i.

DSB lider utrolig meget under den fortsatte politiske indblanding. Der er en politisk forventning om, at DSB i såvel indland, som udland, evner at tage konkurrencen op med de private operatører, hvis man da kan kalde DB, SJ og Arriva private, på et frit og liberaliseret marked. Den største trussel i den forbindelse er imidlertid selv samme politiske system og det lovgrundlag, regelsæt, bekendtgørelser, mv. som virksomheden er givet. Det nytter altså ikke noget, at Transportministeren, i politisk øjemed, konsekvent går uden om den bestyrelse i DSB, har selv har udpeget. Ansvaret for DSB's gøren og laden er bestyrelsens, uanset om det er den administrerende direktør eller andre i virksomheden der fejler.

I det lys er det positivt, at der nu gøres et helhjertet forsøg på at indsætte en bestyrelsesformand, som tilsyneladende har den rette ballast med. LPO DSB byder Peter Schütze velkommen, og håber han – som noget af det første – evner at forklare ministeren, at der skal gøres noget ved de håbløse regler, som der i liberalismens hellige navn forhindrer DSB i at agere rationelt overfor eget datterselskab, uanset den manglende økonomiske redningsplanke ultimativt vil betyde datterselskabets endeligt, og en gevaldig økonomisk bet til moderselskabet. For der er vel ikke nogen, hverken i ministeriet, eller andre steder i det politiske system, der tror, det fungerer sådan i Arriva, selv om virksomheden er ejet at det statslige tyske selskab DB?

Det er i øvrigt ikke de danske skatteydere, som ellers anført i dagspressen, som skal betale en sådan regning – så havde transportministeren jo nok grebet ind for længst. Nej, det er såmænd DSB selv, altså den virksomhed som ikke må handle rationelt for at begrænse det økonomiske tab. Måske er vi meget sortseende i LPO DSB, men hvis der virkelig ender en regning på 700 mio. kr. i "store DSB" for tabene i DSB First, skulle vi tage meget fejl, hvis ikke det får meget store konsekvenser, både i forhold til medarbejderne og i forhold til det produkt, DSB kunder får. Det er ikke mange måneder siden, at Transportministeren "lånte" 300 mio. kr. af DSB til den slunkne statskasse. Det siger derfor næsten sig selv, at en udgift som bringer den negative påvirkning af regnskabet på den gale side af en mia. kr. vil få vidtrækkende konsekvenser.

Set i det lys er det mindre interessant, hvilke begivenheder der bragte Søren Eriksen til fald, og om transportministeren nu også havde helt rent mel i posen. LPO DSB vil gennem hovedsamarbejdsudvalget i DSB, via vore politiske kontakter og nu også via den platform pladsen i DSB bestyrelsen er, stille de ubehagelige spørgsmål, som desværre hører denne sag og dens udløbere til, ligesom vi vil gøre alt for, at de skader som allerede er sket, vil ramme medarbejdere og kunder så skånsomt, som overhovedet muligt.

Vi vil også søge at holde offentlighedens fokus på sagens rette sammenhæng. Der er givetvis dele af det politiske system, der nu – hvor DSB viser svaghedstegn - øjner en mulighed for at opsplitte og / eller videresælge virksomheden, eller for den sags skyld accelerere udliciteringsprocessen. LPO DSB vil arbejde stenhårdt imod en sådan udvikling, ikke kun fordi det vil være urimeligt at lade enkelt personers beslutninger ligge hele virksomheden til last, men også fordi DSB kun overlever og vokser sig stærk, i Danmark og i udlandet, hvis virksomheden forbliver samlet.

Præcisionsledelse – en ny samarbejdsform

Af: Peter Kanstrup, LPO daglig ledelse

I dagene 4-6. april, henholdsvis 9.-13. maj var samtlige gruppeledere og tillidsrepræsentanter i Fremføring samlet til såkaldte "sommerhusmøder" i Outrup i Vestjylland. Målet med møderne var fokus på ligeværdigt samarbejde, et koncept skabt som en udløber af KTT (Kunder til tiden) projektet "Præcisionsledelse", som i vores verden var lagt ind i en ramme tilpasset Fremførings særlige samarbejdskultur.

Set i et historisk perspektiv tager samarbejdet i Fremføring afsæt i statens samarbejdsaftale. Dvs. der er et formelt aftalt samarbejdskoncept, hvor ledelsens og tillidsrepræsentanternes roller principielt er givet qua parternes forskellige udgangspunkt. Ofte viser det sig imidlertid at gode resultater i en samarbejdsrelation nås på det mere uformelle plan, som dog omvendt kan være vanskeligt at opnå / fastholde, idet det netop er mere uhåndgribeligt, og ofte meget lidt forpligtigende.

Det skal understreges, at der overordnet allerede er gode samarbejdsrelationer i Fremføring, men det sker jævnligt, at sager eskalerer, og sparkes opad i systemet, også sager som burde kunne løses ude lokalt. Det er ikke tilfredsstillende for nogen parter.

Tilstanden er ingenlunde ny, men hvordan gør man det bedre? Hvordan skaber man et system, hvor udgangspunktet for samarbejdet ikke er fastlåste positioner og fokus på de fejl modparten begår, men i stedet på de løsninger man som ligeværdige samarbejdspartnere kan skabe indenfor det eksisterende aftalekompleks og parternes fælles kontrolområde. Og hvordan bygger man bro fra lokalt samarbejde via medarbejdertrivsel til den vigtige og allestedsnærværende rettidighed, og – ikke at forglemme – på en sådan måde, at der ikke gås på kompromis med sikkerheden?

Projekt "Præcisionsledelse" havde nogle erfaringer og ideer fra andre grene af virksomheden, som de mente kunne tilpasses til os i Fremføring. De havde samtidig ved hjælp af en række interviews af udvalgte nøglepersoner, fundet frem til en tese om, at demotiverede medarbejdere og lokomotivpersonale med en alternativ sikkerhedskultur kunne påvirke rettidigheden negativt. Det er der sikkert flere meninger om, og det er bestemt ikke rart at lægge ører til, men efter moden overvejelser besluttede vi i LPO's daglige ledelse at spille med.

Lokomotivpersonalets faglige organisation har historisk altid arbejdet ud fra et ønske om at påvirke enhver proces på vores arbejdsplads, hvilket især har været udtalt indenfor turarbejde og ferieplanlægning. Vi ønsker at medvirke, der hvor beslutningerne tages. Så kunne vi i fællesskab – via fokus på ligeværdigt samarbejde mellem tillidsrepræsentanter og gruppeledere – skabe rammen for at højne motivation og trivsel på arbejdspladsen, ville det måske være muligt at håndtere udfordringen på en konstruktiv måde.

Bevæbnet med troen på, at ligeværdigt samarbejde skaber grobund for bedre trivsel, mere motiverede medarbejdere og i den sidste ende bedre rettidighed, har LPO's daglige ledelse, i samarbejde med ledelsen i Fremføring og KTT skabt det koncept, som altså skulle stå sin prøve ved de førnævnte "sommerhusmøder".

Konceptet indeholdt 2 døgn i internat, med fokus på alle mulige tænkelige samarbejdsøvelser, fra de banale med fordeling af værelser, via de sjove vedr. fælles opgaveløsning af huslige pligter i sommerhuset, til de centrale emner vedr. ligeværdigt samarbejde, rettidig drift, sikkerhed, lokomotivførerens stolthed og ansvarlighed og kommunikation. Det hele i øvrigt krydret med forskellige former for socialt samvær, da andre samværsformer end de snævert arbejdsrelaterede, medvirker til at styrke forståelsen mellem leder og tillidsrepræsentant.

Hvert depot skulle forholde sig til spørgsmål som f.eks.: Hvordan håndteres uenighed? Hvordan formidles de fælles budskaber? Hvordan sikrer vi – med skyldig hensyntagen til personfølsomme oplysninger, og iagttagelse af samarbejdsaftalen – at den viden vi har deles? Hvad er god lokomotivføreradfærd, og hvordan tackler vi i fællesskab den adfærd, som afviger markant herfra? Hvad vil det i praksis sige at samarbejdet er ligeværdigt? Afslutningsvis skulle der udarbejdes handlingsplaner, som vil være depoternes arbejdsredskab i den kommende periode frem til evalueringen sidst på året.

Depoterne var afsted i 3 hold. Hold 1 for de mindste depoter (Struer, Esbjerg, Tinglev, Kalundborg, Næstved og Nykøbing), hold 2 med de mellemstore depoter (Aalborg / Frederikshavn, Fredericia (inkl. klargøring) og Odense / Korsør), henholdsvis hold 3 for de store depoter (Aarhus (inkl. klargøring) og København). Hold inddelingen var valgt ud fra en teori om eksistensen af et muligt interessefællesskab, henholdsvis et formodet sammenfald af problemstillinger betinget af depotets størrelse.

Og hvordan gik det så? Tja, det er jo nok ingen hemmelighed, at en udfordring af de normale positioner for ledere og tillidsrepræsentanter, naturligt mødes med nogen skepsis og forbehold. Alle skal imidlertid have den ros, at de – om end der var eksempler på indledende besværligheder – medvirkede konstruktivt. Der blev arbejdet hårdt for at nå i mål. Nogle depoter blev rigtig meget i processen, og fik derved lagt nogle grundsten til det fremtidige arbejde, som nok gik videre end vi i LPO's daglige ledelse havde turdet håbe på, andre holdt sig skarpt til dagsordenen, og fik derved lagt nogle meget konkrete handlingsplaner for det videre samarbejde. Og det er faktisk ikke specielt vigtigt, hvilken samarbejdsform det enkelte depot har valgt, hvis blot det er én, som både ledere og til-

lidsrepræsentanter på depotet føler sig tryg ved. En fremgangsmåde som begge parter ønsker at støtte op om, både i det interne samarbejde og i forhold til medlemmer / medarbejdere, når virksomhedskultur, adfærd, sikkerhed og rettidighed fremadrettet drøftes på de lokale tjenestesteder.

Det skal afslutningsvis understreges, at LPO's daglige ledelse finder begge, både den procesorienterede og den handlingsorienterede, fremgangsmåder brugbare i forhold til at kunne skabe et fælles afsæt for det som kunne blive resultatet på sigt: En ny samarbejdsform med fokus på ligeværdigt og forpligtigende samarbejde.

Ændring af grunduddannelsen

Af: Søren Max Kristensen, medlem af Togproduktions Uddannelsesudvalg

Som beskrevet i Det Blå Blad 3/2010 er der i december 2009 kommet en ny bekendtgørelse vedrørende lokomotivførernes licenser og certifikater. Denne nye bekendtgørelse betyder, at grunduddannelsen af lokomotivførere ændres betragteligt. Ændringerne består hovedsageligt af følgende: Der indføres en licensprøve på modul 2, sikkerhedsprøven flyttes fra modul 3 til modul 4, undervisning i virksomhedens sikkerhedsregler foregår på modul 5 og logbogen ændres og udvides i et større omfang.

LPO DSB har gentagne gange gjort ledelsen i Togproduktion opmærksom på, at ændringerne kræver efteruddannelse af kørelærerne og instruktørerne. Gennem Togproduktions Uddannelsesudvalg rejste vi sagen første gang i februar 2010, og igen i juni, september og december samme år uden at ledelsen fandt det nødvendigt at handle. Først i marts 2011, efter at der var ansat et nyt hold lokomotivførere, gik det tilsyneladende op for ledelsen, at der måske var en opgave, som de havde ansvaret for at løse. I Aalborg (Frederikshavn), Kalundborg og København stod kørelærerne og instruktørerne nu med en opgave, licensprøven på modul 2, som de ikke havde nogen forudsætninger for at løse.

I mangel af bedre, og som ren brandslukning, blev opgaven med at efteruddanne kørelærerne lagt ud lokalt på de enkelte tjenestesteder. Gruppelederne skulle tage fat i de kørelærere, som forventeligt skulle deltage i den praktiske licensprøve. Gruppelederne havde desværre ikke nogen rimelige forudsætninger for at løse denne opgave korrekt. Resultatet er desværre, at kørelærerne nu er utilstrækkeligt og i nogen grad forkert klædt på til denne opgave, og i skrivende stund er instruktørerne ikke blevet efteruddannet. Samtidig er der en reel risiko for, at kørelærerne på de berørte tjenestesteder er instrueret forskelligt. LPO DSB er stærkt utilfredse med, at ledelsen i Togproduktion har valgt ikke at gøre noget i over et år. LPO DSB er desuden stærkt utilfredse med, at Togproduktions centrale ledelse i absolut sidste øjeblik afleverede aben til gruppelederne, som ikke har en rimelig chance for at løfte opgaven med at sikre en korrekt og grundig efteruddannelse af kørelærerne.

På mødet i Togproduktions Uddannelsesudvalg, hvor ledelsen informerede om deres nødplan i forhold til licensprøven, blev det aftalt, at en repræsentant for ledelsen og fra LPO DSB skulle udarbejde programmet til kørelærerseminaret i efteråret 2011. LPO DSB udarbejdede programmet, som ledelsesrepræsentanten godkendte. I dette program er der sat en hel dag af til alle ændringerne i grunduddannelsen. Der er desuden sat en dag af til andre emner. Dette program skal godkendes af Togproduktions Uddannelsesudvalg. LPO DSB har hele tiden gjort opmærksom på, at det ikke er tilfredsstillende, at efteruddannelsen af kørelærerne og instruktørerne først sker efter at der er ansat et nyt hold elever. Men på grund af ledelsens manglende evne til at udvise rettidig omhu, også i denne sag, har vi modvilligt godtaget, at det bliver seminaret i efteråret, der skal sikre, at Togproduktions medarbejdere har en reel mulighed for at løse uddannelsesopgaverne på en faglig korrekt måde.

Desværre forlyder det nu, at kørelærerseminaret hænger i en tynd tråd. DSB skal spare, og Togproduktion skal levere deres del. Da et seminar koster penge, er der her en gylden mulighed, hvis man er leder i Togproduktion, for at aflyse og hælde pengene i DSBs slukne pengekasse. LPO DSB skal på det kraftigste advare mod at spare på efteruddannelsen. Hver krone sparet her kommer tilbage som dårlig kvalitet, der i sidste ende kan få betydning for sikkerheden, rettidig toggang og virksomhedens økonomi.

Pernille Skov Nielsen, Aalborg

Flytte/bytte ordningen

Af: Anders Bech Pedersen, flytte/bytte koordinator

I en tid hvor medierne bugner af negative historier om DSB, er det dejligt at kunne sætte fokus på noget positivt, nemlig det at virksomheden rummer – og har forståelse for – de sociale aspekter der følger med, når medarbejderne forandrer sig igennem deres liv.

Ny bopæl er en væsentlig forandring. Jeg vil vove den påstand, at kun ganske få gennem et helt arbejdsliv undgår at skifte adresse. De fleste gør det flere gange. Skilsmisse eller ægtefællens nye job. Eller måske trænger man bare til luftforandring og flytter derfor til en helt anden del af landet.

Men når man nu skal skifte adresse er det jo langt fra sikkert, at det er optimalt at forblive på sit nuværende tjenestested. Måske kunne det i den situation være en god ide at anmode om forflyttelse til et nyt tjenestested ved hjælp af flytte/bytte bogen, hvilket et lille dusin lokomotivførere gør hvert år.

LPO, nærmere bestemt undertegnede, administrerer ordningen i samarbejde med Togproduktion / Fremføring, og som tovholder, kaldet flytte/bytte koordinator, vil jeg i det efterfølgende fortælle, hvordan proceduren er, når man ønsker at benytte sig af flytte/bytte ordningen.

For det første skal man udfylde en blanket, som man kan hente enten via abc.dsb (under LPO, blanketter) eller via www.lpo.dsb.dk Her skal man udfylde følgende: Navn og personnummer, ansættelsesdato, SAP id (medarbejder nr.), nuværende gruppeleder, nuværende tjenestested og en prioriteret rækkefølge af kommende depoter, hvis der skulle være flere som man kunne tænke sig at komme til. Da blanketten er udformet således at man ikke kan gemme den elektronisk, slutter man i stedet af med at udskrive og underskrive den.

Blanketten afleverer man til sin nuværende lokalgruppe. Lokalgruppen kvitterer for modtagelsen, og afleverer en kopi til gruppelederen. Eventuel påtegning påføres. Derefter sendes anmodningen til undertegnede, som så behandler den videre i systemet. Det skal i den forbindelse understreges, at INGEN bliver optaget på flytte/bytte listen, før jeg har modtaget den originale ansøgning med underskrift!

Straks ansøgningen er behandlet, vil ansøgeren modtage en e-mail, indeholdende en kvittering for, at ansøgningen er modtaget og behandlet. Alle gruppeledere samt LPO formænd vil derefter modtage en opdateret flytte/bytte liste.

Som udgangspunkt, vil de fleste ønsker om forflyttelse blive imødekommet, således man kan deltage i turvalget på det nye depot. Der kan dog være forhold, der gør at det ikke er muligt at komme til et bestemt depot, f.eks. manglende fysisk plads til omklædning, overtallighed på det ønskede depot, eller at et depot er lukket for tilgang. Ligeledes kan det modsatte scenarie også gælde, altså at det ikke er muligt at fraflytte et depot, f.eks. som følge af voldsom personalemangel på det depot man ønsker at forlade. Den endelige beslutning om forflyttelse træffes af ledelsen, det skal dog bemærkes, at man kun kan tilbageholdes i en kortere periode.

Ved bytning af tjenestested en til en, altså hvor to (eller flere) lokomotivførere har ønsker som kan i mødekommes, uden at det ændrer på depotnormeringen, gælder, at disse ønsker imødekommes straks muligt.

Vi er p.t. inde i en periode med få (eller ingen) nyansættelser. Når der på et tidspunkt skal rekrutteres nye lokomotivførere, er aftalen udformet således, at de som allerede står på flytte/bytte listen altid kommer i betragtning til forflyttelse til et givent depot, inden der ansættes nye folk udefra. Det er både socialt ansvarlighed og rigtig god stil.

Det er min forhåbning, at artiklen har kastet tilstrækkeligt lys over flytte/bytte ordningen, og de regler, der er knyttet hertil. Husk ordningen er også til for dig, hvis behovet en dag skulle opstå.

LPO DSB´s hjemmeside

Af: Errol V Vestergaard, hjemmeside-udvalget

Som det nok er de fleste bekendt har LPO-DSB en hjemmeside på internettet.

Vi søgte sidste år, efter beslutning i bestyrelsen om at styrke vores tilstedeværelse på internettet, i en medlemsinfo, en web redaktør til opbygning / genopbygning af vores side på internettet, da den eksisterende side ikke levede op til de ønsker, vi havde. I den forbindelse skal der lyde tak herfra for den fine respons, det er rart at have medlemmer der ønsker at bidrage med deres evner også til frivilligt arbejde.

Ansøgningen mundede ud i, at lokomotivfører kørerlærer, Gert Jensen, Odense, fik tjansen som webredaktør. Vi er, med hjælp fra Gert, kommet godt i gang, ja vi er faktisk ved at være der, hvor hjemmesiden er som den skal være, i hvert fald indtil videre.

Når I går ind på hjemmesiden, kan I, ud over at læse om hvad LPO i grunden er for en størrelse, blandt andet finde udsendte medlemsinformationer, udgaver af Det Blå Blad, formularer, samt nyttige links mm.
Der er også en side for hver af lokalgrupperne rundt om i landet, hvor I finder det lokale stof og de lokale udvalg. Nogle lokalgrupper har også link til lokale sociale netværk (en side på Facebook).

Det er desuden meningen, at der med tiden, kommer link til elektronisk feriesøgning. Denne funktion vil, ligesom et par andre af linkene, kun virke, hvis I er logget på via intranettet.

Derudover findes der også en side for medlemmer. Her kræves, at man logger ind med DJ medlemsnummer, en DSB-mailadresse og en adgangskode. I nær fremtid bliver det her muligt for vores medlemmer at kunne læse aftaler der er indgået mellem LPO-DSB / DJ og DSB samt, referaterne fra områdegruppens bestyrelsesmøder mm.

Det er hjemmesideudvalgets, ja hele områdegruppebestyrelsens håb, at siden i fremtiden vil blive medlemmernes foretrukne medie, når man ønsker at finde oplysninger af faglig relevans.

God fornøjelse med siden som I finder på adressen:

www.lpo-dsb.dk

Berigtigelse:

I artiklen "Rådighed uden hvileværelse" i Det Blå Blad nr. 1/2011 (side 5 nederst) fremgik det at, citat:

"Medarbejdere som har rådighedstjeneste på arbejdsstedet i tidsrummet 21-05 (arbejdsmiljølovens definition på natarbejde) skal tildeles et hvileværelse", citat slut.
Tildeling af hvileværelse ved natarbejde er god nok, tidspunktet er imidlertid forkert. Det korrekte tidsrum er: **22-05**.

Det Blå Blads redaktion beklager fejlen.

Kort nyt - Kort nyt - Kort nyt - Kort nyt - Kort nyt - Kort nyt - Kort nyt - Kort nyt - Kort nyt - Kort nyt

Nekrolog

Det er med sorg at lokalgruppe Nykøbing F. mandag den 2. maj 2011 modtog meddelelse om lokomotivfører Gert Hansens alt for tidlige død. Gert havde gennem en periode kæmpet mod kræft i lungerne, og i en alder af kun 57 år kunne Gerts krop ikke mere.

Gert var uddannet smed på Rødbyhavn Motor og Maskinværksted, og kom til DSB den 1. november 1979. Hans store fritidsinteresse igennem mange år, da han boede i Frejlev, var hans have og dyrkning af grønsager og frugter, hvilket mange har nydt godt af. Senere flyttede han fra Frejlev til Toreby hvor Gert og Ingrid fik den sidste tid sammen.

Gert gjorde aldrig det store væsen af sig, men han formåede alligevel altid at bidrage med kommentarer og bemærkninger som, hvis stemningen var lidt trykket, gjorde, at man ikke kunne lade være med at trække på smilebåndet.
Gennem alle årene på depotet var Gert en meget vellidt person. Respekteret for sin faglige viden, sit engagement og med sin egen dejlige underfundige humor, vil han blive savnet på depotet.

Her hen i mod slutningen var Gert yderst afklaret med sin situation, og derfor går vores tanker nu også til Gerts efterladte.

Æret været Gerts minde.

Gert Hansen

Fokus på nærmeste leder

Af: Hans Schøn Mcrstrand, medlem af redaktionsudvalget

Det Blå Blad har sat fokus på forholdende for de nærmeste ledere for lokomotivpersonalet, og er nu nået til København, hvor vi har mødt Gruppeleder Uffe Holm.

Hvordan vil du præsentere dig selv?
Jeg er 36 år, er gift med Charlotte og har 3 piger. Jeg har været ansat i DSB siden 2005, hvor jeg startede som lokomotivfører. I 2008 fik jeg stillingen som gruppeleder i København, hvor jeg har været siden, dog med et ophold i Kalundborg i 2009.

Hvorfor valgte du at søge jobbet som gruppeleder?
Jeg søgte stillingen af flere årsager. Den første er selvfølgelig, at jeg havde en ambition om at prøve kræfter med personaleledelse, som jeg synes er et spændende område, hvor man skal have virksomheds mål, ressourcer, tid og menneskelige behov til at gå op i en større enhed. Samtidig er ledelsesjobbet en mulighed for personlig udvikling, fagligt og som menneske. Den tredje store motivation for at søge en stilling som gruppeleder var ansvaret. Vi har en god arbejdsplads, hvor jeg fra dag et har været glad for at være. Det er noget, vi skal arbejde hårdt for at beskytte. Jeg ville derfor gerne være med til dette arbejde, og være med til at tage et ansvar for, at vi stadig kan have en god arbejdsplads i fremtiden.

Hvordan oplever du, at hverdagen som leder hænger sammen med det ledelsesmæssige værdigrundlag i DSB Togproduktion?
I det store hele hænger det godt sammen, og hverdagen fungerer, men der er i hverdagen sager, som kan sætte værdierne under pres. Om det er fra koncernen, som følge af økonomiske behov, eller om det kommer fra os selv i personsager, er meget forskelligt. Det er ikke altid lige nemt, at finde den rigtige vej igennem. Hvordan løser vi økonomien, uden at det ødelægger arbejdsmiljøet? Hvor langt skal vi strække os for en enkelt medarbejder, uden at det giver øget arbejdspres for de øvrige, osv.? Der er heldigvis meget erfaring i Togproduktion, som vi kan trække på. Og der er gennem tiden lavet en række aftaler mellem DSB og LPO DSB, som sikrer os mod det værste.

Føler du, at du savner nogle ledelsesmæssige kompetencer i hverdagen?
Ikke så meget nu, som i starten. Der er ingen tvivl om, at når man første dag står med ansvaret, så føler man sig noget ydmyg overfor opgaven, og nogle gange også en smule "nøgen". Men man kommer igennem en række obligatoriske kurser, som giver en de basale værktøjer. Vi får også god støtte fra de erfarne gruppeledere, chefer, andre afdelinger som HR og LPO's repræsentanter. Så er der det med retten til at tage den endelige beslutning. Jeg havde nok en forestilling, før jeg blev leder om, at så skulle man træffe nogle beslutninger, og så implementere dem, men sådan er virkeligheden sjældent. Jeg hører tit "Hvorfor siger I ikke bare – sådan skal det være"? Men de samme mennesker ville blive temmelig utilfredse, hvis jeg gjorde det over for dem selv. Så ledelse handler meget om, at lytte, aftale, acceptere, og finde en helt tredje vej frem.

Hvordan oplever du det lokale samarbejde med lokomotivførernes valgte repræsentanter?
Jeg synes, at vi har et godt samarbejde, som bliver bedre og bedre efterhånden som vi lærer hinanden at kende. Samtidig er medarbejdernes indgangsvinkel til DSB jo helt central for, at der kan køre tog. Lokalgrupperne (lokale tillidsmænd red.) er et af hovedinstrumenterne, hvor igennem medarbejderne kan sætte deres aftryk på organisationen. Det betyder ikke, at vi altid er enige med lokalgruppen om, hvordan vi når målet, og det giver større eller mindre udfordringer. Men vi når næsten altid frem til en løsning, som kan bruges. De debatter som jeg har med LPO København, er samtidig med til at udvikle mig som leder. Jeg har haft flere gode samtaler med blandt andre den lokale tillidsvalgte om, hvad god ledelse er, og de input tager jeg jo med mig.

Hvad ser du som den største udfordring for dig som leder på dit lokale tjenestested.?
At holde "hovedet over vande", så det hele ikke drukner i hverdagsproblemer og brandslukning. Når det ikke lykkes, så ser jeg ikke alle de muligheder, som vi sammen skaber hver eneste dag. Den største ledelsesudfordring er jo at sikre, at de ofte modstridende behov (som enkeltpersonen, gruppen, afdelingen og virksomheden har) i sidste ende samvirker til fælles udvikling.

Gruppeleder Uffe Holm

6 skarpe til medlem af Folketingets trafikudvalg, Poul Andersen (S):

Af: Palle Dahl, lokalredaktør, Fredericia og Peter Kanstrup, redaktør

Vores virksomhed, DSB, ejes som bekendt af den danske stat. Den infrastruktur vi kører på, er et resultat af politiske beslutninger. Og de trafikkontrakter DSB og andre operatører tilbydes / vinder i licitation, udmøntes ud fra politiske ønsker om trafikbetjening. Det er således afgørende for os, hvad trafikpolitikerne tænker og mener. Med hjælp fra lokalredaktør, Palle Dahl, Fredericia havde Det Blå Blad fået en aftale om et lille interview i stand med medlem af folketingets trafikudvalg, Poul Andersen (S). Palle og bladets redaktør mødtes med Poul på Christiansborg torsdag den 26. maj. Her er, hvad der kom ud af anstrengelserne.

Prøv med nogle få ord at beskrive, hvordan du som politiker oplever DSB's nuværende situation omkring f.eks. økonomi, ledelse og DSB First?
Det virker kaotisk. Direktørerne forsvinder og der er tilsyneladende ingen ledelse. Bestyrelsen er lammet, bl.a. som følge af udskiftning af bestyrelsesformanden. Jeg synes, det er urimeligt overfor virksomheden og dens medarbejdere.

Hvordan vil en rød regering sikre, at DSB som selvstændig offentlig virksomhed får mulighed for at agere på et frit og liberaliseret marked i DK og i udlandet?
Den nuværende konstruktion er skabt under Nyrup regeringen i 90'erne. Umiddelbart er ideen med en selvstændig offentlig virksomhed god, men noget kunne tyde på, at en justering er påkrævet. DSB bør kunne agere under samme vilkår som de private jernbaneoperatører, og her er der et hængeparti i forhold til lovgivningen, f.eks. omkring muligheden for at drive datterselskaber. Det skal justeres, således der bliver en fair og lige konkurrence for DSB. En ændring i retning mod et statsejet A/S var en mulighed, men forudsætter meget bedre ledelse og en bestyrelse med en formand, som er dygtigere end den forrige. Og jeg må her sige, at det har vist sig, at det har stor betydning, hvem der sidder i bestyrelsen. Tidligere folketingsmedlemmer og ministre med indsigt i de trafikpolitiske beslutninger og med forståelse for den politiske proces ville givet være en hjælp.

Materielsituationen i DSB er meget anstrengt. Hvordan tænker du dette kan løses på kort, henholdsvis lang sigt? Hvordan bør køb og leje prioriteres, og hvordan kan dette tænkes sammen med en kommende elektrificering?
Konsekvens af den uholdbare materielsituation med svigtende IC4 leverancer kunne blive at fremrykke elektrificeringen af fjernbanerne. Og så skal DSB, om muligt, ud af IC4 kontrakten, som har lidt under en række fejlbeslutninger, herunder manglende konsekvens i forhold til den italienske producent. De leverede IC4 bør returneres til Italien kvit og frit. Deutche Bahn (DB) betaler jo heller ikke for nye tog, før de er leveret. Når det er på plads, så kan vi bestille el materiel, som eksisterer som hyldevare ude i Europa. I perioden frem til det tidspunkt, hvor elektrificeringen er udbygget må der afsættes midler til at leje materiel.

Hvilke 3 investeringer i jernbanen bør prioriteres først, henholdsvis bør fremrykkes?
En kommende rød regering vil styrke og udvikle jernbanen og den offentlige transport som beskrevet i Fair Løsning, og jeg kan ikke forestille mig andet, end at disse punkter vil blive indskrevet i et kommende regeringsgrundlag. Vi vil prioritere elektrificeringen til Aalborg og til Esbjerg, fremrykke implementeringen af et nyt signalsystem og genoprettelsen af skinnenettet.

Hvad tænker du / Socialdemokraterne omkring den udlicitering der sker af jernbanedriften rundt om i Europa, hvor vinderne er offentligt ejede jernbaneselskaber i andre lande?
Infrastruktur skal fortsat være statens ejendom. Der vil forekomme udliciteringer, men vi behøver jo ikke gå foran i Danmark. Vi skal blot sikre at EU regler for udbud og tilhørende lovgivning overholdes. Udbudsmaterialet skal være klart og skal styres stramt, og så skal det sikres, at overenskomster, arbejdstidsregler, mv. overholdes. Er det på plads, er det fint med konkurrence på fair og lige vilkår. Hvilke selskabskonstruktioner der er indenfor rammerne af ovennævnte, er ikke så vigtigt. Det er servicen til borgerne, der er afgørende.

Hvordan ser du DSB om 5 år?
Jeg håber DSB kommer tilbage i en positiv gænge, hvor virksomheden udvikles, og hvor man evner at fastholde medarbejderne. Hvor de nuværende problemer er løst, og hvor tillid mellem det politiske system og virksomheden er genoprettet.

Efter interviewet fik vi en lille rundvisning på Christiansborg. Borgen er helt bestemt altid et besøg værd, og Poul er en spændende og levende fortæller. En person som, efter 21 år på tinge, efterhånden kender snart sagt hver en krog i det store hus, og som kan de mange små anekdoter, der hører et sådant sted til.

Peter Kanstrup & Poul Andersen

Områdegruppeformand Preben S. Pedersen er indtrådt i DSB´s Bestyrelse

Af: Peter Kanstrup, redaktør

Forud for det ordinære valg af medarbejderrepræsentanter til DSB Bestyrelsen annoncerede DJ's hidtidige repræsentant, forbundsformand Ulrik Salmonsen, at han ikke ønskede at genopstille. Da forbundsledelsen ikke ønskede at stille med en anden kandidat, blev bolden spillet videre til DJ Sektionsbestyrelsen i DSB (repræsentanter for tog, stations og lokomotivpersonalets områdegrupper). På vegne af de 3 områdegrupper besluttede DSB Sektionen at opstille områdegruppeformand, Preben Steenholdt Pedersen, LPO med togpersonalets områdegruppeformand, Niels Henrik Nielsen som suppleant.

Ved deadline for opstilling af kandidater kunne valgudvalget konstatere, at der var 3 anmeldte kandidater (med suppleanter) til de 3 medarbejderpladser i bestyrelsen, hvilket betød at der kunne gennemføres et såkaldt fredsvalg. Preben blev således valgt sammen med Andreas Hasle, HK og Hans Christian Kirketerp-Møller, AC.

Prebens indtræden i bestyrelsen var oprindeligt planlagt til Virksomhedsmødet (DSB's generalforsamling) d. 27. april. Det kom imidlertid til at ske ca. 3 uger før, da Ulrik Salmonsen i kølvandet på sagen om afskedigelsen af administrerende direktør, Søren Eriksen, valgte at forlade DSB bestyrelsen i utide. Preben måtte som suppleant for Ulrik derfor indtræde i al hast i en meget kaotisk tid for virksomheden, med – lad os bare kalde det – lettere forhøjet mødeaktivitet i bestyrelsen.

Efter en utrolig turbulent tid i DSB er der nu behov for at finde ind i en mere rolig gænge, hvis DSB skal overleve som selvstændig virksomhed. Håbet er, at der i den nysammensatte bestyrelse hurtigt kan skabes klarhed over de mange udfordringer, og dermed også grundlag for en periode med meget mere arbejdsro, og meget mindre politisk indblanding.

Når det således forhåbentlig snart bliver tid at trække vejret lidt, er det måske på sin plads at løfte blikket, og skue lidt fremad. Hvor er vi på vej hen, og hvad kan den faglige organisation overhovedet bruge bestyrelsespladsen til?

Som bekendt er bestyrelsesarbejde i erhvervsvirksomheder omfattet af tavshedspligt. Det betyder, at bestyrelsesmedlemmerne ikke må referere fra møderne, herunder fra det materiale som tilsendes / behandles på disse. Alligevel har DSB sektionen troen på, at posten har værdi for den faglige organisation, primært fordi den skaber en platform for at bringe vores synspunkter og bekymringer til tops i virksomheden, f.eks. ved at fokusere på medarbejderrettigheder i en tid med store forandringer. Ikke mindst med tanke på de seneste måneders søgelys på samspillet med datterselskabet, DSB First, bliver det også utrolig vigtigt at plædere for, at DSB kan fortsætte som én samlet koncern med fuld råderet over de virksomheder, DSB ejer.

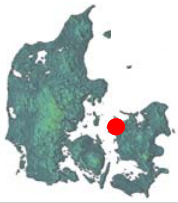
Og på et mere jordnært plan bliver det vigtigt at holde fokus på de mere "bløde" emner som sundhed, trivsel og arbejdsmiljø.

Desuden vil Prebens bestyrelsespost kunne styrke DJ i forhold til arbejdet i Hovedsamarbejdsudvalget i DSB (HSU), hvor Preben er næstformand, idet hans øgede (baggrunds)viden alt andet lige vil forbedre muligheden for at bringe større sammenhæng mellem de strategiske beslutninger i bestyrelsen, og de driftsvendte beslutninger i HSU. Det kan da heller ikke afvises, at medarbejderspørgsmålenes kvalitet i HSU regi kan få et lille nøk opad, når den viden, der ligger til grund for spørgsmålene er større.

Det Blå Blad ønsker Preben tillykke med bestyrelsesposten. Da politikerne i dette land har en forkærlighed for at blande sig virksomheden DSB's indre anliggender, kunne der sagtens komme perioder, hvor det vil være vanskeligt at være bestyrelsesmedlem med tavshedspligt, udsat for en mediestorm, bare spørg forbundsformanden. Lige her, Preben, er det vigtigt at kunne finde tilbage til den lyst, der lå til grund for kandidaturen, og som driver værket.

Rigtig god arbejdslyst.

Preben S. Pedersen



Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

Nu er skoven blevet grøn, og vi er også blevet lidt grønnere i Kalundborg. Vi har i hvert fald afsluttet kursus i Green Speed.

I skrivende stund er vi ved at få installeret SMUTO anlæg. De fleste ramper på pladsen er taget ned, og der er nedgravet kabelkasser. Ny rampe er etableret ved spor 106, men mangler endnu at få monteret fremmednetstandere. Hvis alt går efter planen vil hele ombygningen af pladsen, med SMUTO anlæg, fremmednetstandere og ramper i fulde længder ved alle opstillingssporene og forsyningsanlæg være afsluttet ved udgangen af uge 28, og byggemøderne giver p.t. ikke anledning til at tro andet.

Alle har været på kursus i omstillingsanlæg (SMUTO) på Østerport. Det varer en halv dag. Den resterende del af dagen blev brugt på "brush up" på MF. Sidstnævnte har været et stort ønske i flere år, og hilses derfor med tilfredshed.

Klargøring har fået ny strukturorganisation parallelt med Fremføring. Lokalt er der også omstruktureret, forstået på den måde, at den stationsbetjent, der tidligere var der i dagtimerne, er sparet væk. Det har givet nogle problemer i forhold til lokomotivpersonalets arbejdsplaner, da den manglende stationsbetjent har bevirket, at lokomotivførere har været sat op som rangerledere på pladsen. Man kan vist rolig påstå, at kommunikationen mellem Fremføring og Klargøring kunne have været på et højere niveau.

Vi har en høj rettidighed ud af Kalundborg, men når vi er ved Roskildes indkørselssignal, er der bestemt ikke noget at prale af, da vi forsinkes af flere hastighedsnedsættelser på strækningen. Nogle La er ophævet, for straks at blive erstattet med nye. Den værste, vi kæmper med lige nu, er mellem Hvalsø og Lejre. Den er på 40 km/t midt mellem stationerne og ligger på et sted, hvor togene normalt kører med strækningshastighed. Det lider krydsningerne i Hvalsø, og dermed regulariteten, under. Det gør det jo så heller ikke bedre, at Holbæk endnu ikke er blevet reetableret efter branden i relæhytterne sidste sommer. Alle tog skal fortsat ind- og udrangeres. Fra indviede kilder forlyder det, at relæhytterne først bliver genetableret et stykke inde i 2012.

Til sidst studietur 2011: Vi arbejder fortsat på en tur til Hamburg i dagene 10. til 14. oktober.

Alle ønskes en god sommerferie.

Odense

Af: Lars Vilstrup Olsen

Nu er kollegerne i Odense godt i gang med at afholde deres velfortjente sommerferie. Så skal man rigtig slappe af og være sammen med familien, uden at skulle tænke på den digitale rygsæk og køreplaner.

På det seneste har der ellers været nok at se til på vores arbejdssedler, og der går ikke en dag uden korrigeringen har haft en finger med i spillet. Nogle gange skal man virkelig kikke godt efter for at kunne konstatere, hvad der egentlig er, der skal ske. Det er ikke altid "lige til". Man må også sige, at vores virksomhed har været i stormvejr siden det seneste nummer af Det Blå Blad. Søren Eriksen blev fyret, men hvem har vidst hvad? Og hvem har ansvaret? Trods alle rokeringerne i toppen, er det lykkes for alle andre at passe deres job. Tankevækkende at togene kommer ud at køre, selv om vi ikke ved, hvem der er direktør, og hvor længe.

Der er også lokalt sket en ændring i ledelsen i Odense. Olav Skjold er blevet konstitueret regionschef for Region Vest, da vores tidligere regionschef, Hans Jakob sagde ja til nye udfordringer som IC4 driftschef. I øjeblikket ved vi ikke om vi får en ny gruppeleder eller om Henning S. Christiansen og Morten T. Nielsen deler de kolleger, som hørte til Olavs gruppe, op mellem sig.

Vedrørende IC4 er det snart svært at følge med i, hvad der skal ske. Får vi de manglende sæt, eller nøjes vi med dem, vi har? Og hvor skal de køre henne? Der går rygter om, at de skal køre på Svendborgbanen. Men andre rygter taler om, at de skal sættes ind på Nordvestbanen til Kalundborg. Og hvad er status på IC2? Er der nogen der ved noget? Det kunne måske være et oplæg til programmet "Sporløs"?

Her i Odense har vi 3 lokomotivførere (K), som har sagt ja til at være testførere på IC2, måske de vil være behjælpelig med at lede?

Til sidst vil jeg ønske alle kolleger en rigtig god sommerferie.

Esbjerg

Af: Johnny Lyngsø

Siden sidste udgave af bladet har der været afholdt ferievalg til vinterhalvåret 2011/2012. Ferievalget, som blev afholdt i uge 19, forløb uden de store problemer, og jeg vil tro, at mange har fået en god ferie.

Arbejde på strækning 29

Nu hvor sommeren står for døren skal man igen til at renovere spor og broer på strækning 29. Jeg vil herunder prøve at beskrive, hvad der skal ske.

Etape 1. I perioden lørdag den 25. juni kl. 02.00 til mandag den 11. juli kl. 02.00 er begge spor mellem Esbjerg og Holsted spærret. Under denne del af reparationsarbejdet er alle afgange mellem Esbjerg og Holsted erstattet med busser. Der vil være opstillet en pavillon indrettet til afholdelse af pauser i den østlige ende af stationsbygningen i Holsted. 36XX-tog aflyses mellem Esbjerg og Kolding, dog kører togene 3602, 3605, 3613 og 3692 mellem Holsted og Fredericia.

Herudover kan der forekomme mindre tilpasninger.

Etape 2. Om natten den 11. juli flyttes pavillonen til Bramming, hvor den opstilles i den østlige ende af stationen. Fra mandag den 11. juli kl. 02.00 til torsdag den 4. august er 1. hovedspor mellem Esbjerg og Bramming spærret. DSB kører alle tog mellem Bramming og Esbjerg, og betjener derfor Tjæreborg. Der vil være en La 40 km/t over en strækning på 3,4 km omkring Tjæreborg. 36XX-tog aflyses mellem Esbjerg og Kolding, dog gennemføres 3602, 3605, 3613 og 3692 til og fra Esbjerg. Som princip gennemføres 33XX-systemet til Esbjerg i denne periode, (på nær 3368). Nogle få IC tog kommer også igennem, hovedparten (ca. 10) vender dog i Bramming.

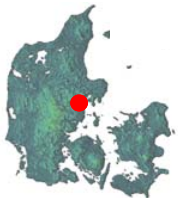
Etape 3. Etapen er bortfaldet.

Etape 4. I perioden torsdag den 4. august kl. 20.00 til mandag den 8. august kl. 03.00 er begge spor mellem Vejen og Lunderskov, samt Lunderskov spor 1, spærret. DSB kører alle tog mellem Bramming og Esbjerg, og betjener derfor Tjæreborg. Der kører i disse 78 timer et særligt system mellem Esbjerg og Vejen, som standser ved alle stationer. Togsystemet kører i ½-times drift i tidsrummet fra ca. kl. 06.00-23.00. Dette tog system har i Vejen forbindelse til / fra busser, og vil køre efter en tilrettet plan. I Kolding vender 8XX-togene fra København i spor 3 til 8XX mod København (vendetid 50 min), og 33XX-togene fra Aarhus vender i spor 2 til 33XX tilbage mod Aarhus (vendetid 9 min).

Etape 5. I perioden mandag den 8. august kl. 03.00 til mandag den 15. august kl. 03.00. Højre spor fra Lunderskov til Vejen er spærret. DSB kører alle tog mellem Bramming og Esbjerg, og betjener derfor Tjæreborg og en særlig køreplan for denne periode er under udarbejdelse. 36XX-tog aflyses mellem Esbjerg og Kolding, dog forventes 3602, 3605, 3613 og 3692 gennemført til og fra Esbjerg.

Etape 6. I perioden mandag den 15. august kl. 03.00 til mandag den 22. august kl. 02.00. Arriva strækningen Bramming-Tønder spærret. DSB kører alle tog mellem Bramming og Esbjerg, og betjener derfor Tjæreborg. 29xx, 33xx-tog, og 36xx-tog får derfor standsning i Tjæreborg, og omlægges til at afgå 3 minutter før normal afgangstid fra Esbjerg, henholdsvis ankomme 3 minutter senere end normal ankomsttid i Esbjerg.

Således klædt på til de store sporombygningsudfordringer, ønsker Lokalgruppe Esbjerg vore kolleger over det ganske land en god sommer.



Århus

Af: Hans Schøn Merstrand

Her i skrivende stund (sidst i maj), kan man godt blive lidt nervøs for, om der er helt styr på en ellers ret simpel opgave, nemlig overtagelsen/samdriften af Grenåbanen og Odderbanen. Simpel set i forhold til den lange erfaring DSB har med jernbanedrift. Det der bekymrer mest her i Aarhus er, at der ikke er meldt noget ud til berørte medarbejdere her bare syv måneder før driftsstart. Den drivende kraft, hvis samkøringen skal være en succes, er medarbejderne. Vi her i Aarhus, der kan huske tilbage til dengang Arriva overtog trafikken på i Midtjylland (Aarhus – Herning / Aarhus – Struer) erindrer, at berørte medarbejdere på samme tidspunkt, var bedre informeret end tilfældet er denne gang, hvor det endda er vores eget moderselskab, som er den "nye" operatør. Det giver anledning til bekymring og utryghed.

Hvis processen fra start skulle have været en sikker succes, så burde der have været afholdt medarbejdermøder omkring samkøringen, så berørte medarbejdere havde haft den fornødne tid til at overveje situationen og "afklare hjemmefronten". De medarbejdere, som ønsker at komme med over i DSB Aarhus Nærbane A/S, fra start, kunne så have haft indflydelse på udarbejdelse af turplaner K12. Endvidere havde det nok været smart af DSB Aarhus Nærbane A/S, at inddrage medarbejderne i den praktiske planlægning med relation til lokomotivpersonalet, herunder ikke mindst den fysiske placering af medarbejdere, da det ikke er helt ligegyldigt, om man skal møde i Odder, Aarhus eller et helt tredje sted.

Hvis ikke der er fundet en afklaring når du sidst i juni sidder med dette nummer af Det Blå Blad i hånden, så har vi måske et stort problem.

Vores lokale oplysningsudvalg har gjort det igen. Udvalget har, i samarbejde med den lokale ledelse i Aarhus, lavet en kanon studietur til Hamborg, som vi er mange, der har nydt godt af. Her fra lokalredaktionen skal der lyde et stort "godt gået endnu en gang".

På førstedagen, på vej til Hamborg gjorde vi stop ved Rendsburg, hvor vi spiste ved en beværtning, som lå under den kendte jernbanebro, som på spektakulær vis fører banen højt op over Kielerkanalen. Beværtningen var med masser af tysk musik og diverse nationalmelodier, hver gang et skib sejlede forbi i kanalen, lige uden for beværtningen. Og da det var jernbanefolk på togtur, så valgte vi, under kyndig og myndig kommando, at tage en stor omvej med toget – bare lige for turens skyld.

På turens anden dag var der virksomhedsbesøg på Airbus (flyfabrik), som var et ret imponerende foretagende. Måske en unavngiven italiensk togfabrik kunne lære lidt her. Et Airbus fly indeholder i gennemsnit en halv million popnitter, skroget er ikke tykkere end fem millimeter på det tykkeste stede (og to millimeter de øvrige steder), og belastningen på dæktrykket er størst ved start, og ikke ved landing. Alt sammen imponerende, men mere bemærkelsesværdigt var det måske, at der på flyfabrikken ikke var ret mange ældre medarbejdere i selve produktionen. Det viste sig, at årsagen hertil var Airbus' fremragende seniorpolitik, som får seniorpolitikken i DSB til at blegne lidt ved siden af. Den må vi i LPO Århus så tage med DSB ved næste overenskomst.

På tredjedagen, var der et lille "frikvarter", hvor der var mulighed for lidt kulturelt besigtigelse, inden turen gik hjem til Aarhus. Alle kom med hjem denne gang, inklusiv deres bagage og pas. Eneste problem var pladserne i toget fra Fredericia til Aarhus, da det var i en stillekupe (hvad en enkelt ikke lige bemærkede).
Alle havde en rigtig god tur – så endnu en gang tak til vores oplysningsudvalg i Aarhus, og tak for hjemmebrygget øl på turen til Hamborg.

Aalborg

Af: ***Lars Rolving Jensen***

Der tales så meget om sikkerhed, tryghed og omsorg for andre mennesker.
Al den tale omsætter DSB så til begrebet "enmandsbetjening". Jeg ved godt, at riget fattes penge, og at den øverste ledelse givet har den opfattelse, at "enmandsbetjening" blot er et instrument til at formindske størrelsen på de røde tal på bundlinjen, men at vores politikere ikke kan se den potentielle fare for liv og førlighed blandt vores passagerer, det undrer mig. Snart skal togene på Aalborg Nærbane være enmandsbetjente, og selv om jeg stoler på mine kollegers evne til at overholde regler og bestemmelser, og deres evne til passe på vores passagerer, vil der kunne opstå situationer, hvor en fra togpersonalet ved sin tilstedeværelse vil kunne gribe ind øjeblikkeligt, hvorimod lokomotivføreren altid først skal bringe toget til standsning, fortælle FC hvor toget er standset, åbne døren til passagerafdelingen og først nu erfare hvad problemet er.

Togpersonalet har tryghedsbemanding på udsatte strækninger på udsatte tidspunkter, men hvor er lokomotivførerens tryghed? Vi kan fra nu af ikke påregne hjælp, hvis vi får et ildebefindende, hvis der opstår sygdom blandt passagerne eller ved direkte vold. Vi har ikke engang en flugtmulighed på litra MR. Er det tryghed? Hvem husker ikke den forfærdelige ulykke ved Soderup, hvor en lokomotivfører (K) kom alvorligt til skade og eleven mistede livet. Jeg tør næsten ikke tænke på, hvorledes udfaldet havde været, hvis toget havde været enmandsbetjent. Hvem skulle så være kommet kørelæreren til undsætning, have evakueret toget, osv.

Selv om DSB skal spare, vil jeg meget stærkt opfordre til, at man ikke sparer på de kundevendte funktioner eller på funktioner som er med til at bevare et ordentligt arbejdsmiljø for virksomhedens ansatte. Skulle man mangle besparelsesforslag, kunne man henvende sig til de ansatte som dagen lang har fingeren på pulsen.
Hvad med at vinke farvel til værdidage, We Move You med mere.

Visse ledelsesmæssige beslutninger i DSB får mig til at tænke på historien om det lille landbrug, hvor der en dag bliver banket på døren. En lille dreng åbner, og en mand spørger: "Må jeg tale med din far?" Drengen svarer: "Han er blevet kørt over af en traktor". Manden: "Det var dog forfærdeligt, må jeg så tale med din mor?". Drengen svarer: "Hun er også blevet kørt over af en traktor". Så spørger manden: "Har du så nogle søskende, som jeg må tale med?". Drengen: "De er også blevet kørt over af en traktor". Manden: "Stakkels lille dig, hvad gør du så nu?". Drengen: "Jeg fortsætter med at køre traktor!"

Med denne lille historie om refleksion, eller mangel på samme, ønskes alle i Aalborg og over det ganske land, en god sommer.

Pernille Skov Nielsen, Aalborg

Fredericia

Af: Palle Dahl

Lokalgruppe Fredericia havde i længere tid gået og spekuleret på, hvad man kunne lave for sine medlemmer, hvis de skulle opleve noget sammen i deres fritid. Mange emner var inde og vende, men en tur til hovedstaden, hvor man kunne opleve "borgen" var nok det, som kunne trække flest deltagere. Derfor blev det besluttet at arrangere en tur til Christiansborg, hvor der ville være en rundvisning og mulighed for at overvære et møde i salen.

Vi fik en aftale i stand med Poul Andersen, (S), som sidder i det trafikpolitiske udvalg. At valget faldt på en socialdemokrat skyldes ikke (kun) et ønske om at være partisk, men mere den omstændighed, at Poul har i sin tid stået i lære sammen med lokalgruppens tidligere næstformand, Johnny Petersen. Det tog ikke lang tid, før alle 30 udbudte pladser var besat. Antallet måtte begrænses, så Poul både kunne forestå rundvisningen og besvare spørgsmål fra deltagerne.

Onsdag d.13.april tog vi af sted fra Fredericia med tog 108. Stemningen på perronen var, så man skulle tro, at det var en skoleklasse, der skulle på lejrskole. Vel placeret på de reserverede sæder, blev der serveret kaffe og rundstykker samt en lille basse, og til dessert en lille skarp, jo der var hygge i toget den morgen. Ved ankomst til København skulle vi have dagens motion. Vi gik i samlet flok til Christiansborg, i regnvejr, men det ødelagde nu ikke humøret. Vi skulle være på Christiansborg kl.10, hvor alle mand skulle igennem et sikkerhedscheck, inden vi kunne komme ind på "borgen". Alle bestod det obligatoriske check og Poul Andersen stod klar, da vi var kommet igennem check ind.

Mange af os havde kun set det hele i TV, så pludselig selv at stå der, var underligt. Se, det er MF dit og MF dat, og der er minister for det ene og det andet, jo det vat sjovt at se dem i virkeligheden. Når vi ser Christiansborg i TV, ser vi kun en meget lille del af "borgen", man er slet ikke klar over, hvad der skjuler sig bag de mange døre. Uanset hvilket rum vi kom ind i, var der store og små malerier, som alle havde en historie bag sig, og der var Poul en kanon fortæller. Alle de år, hvor han har haft sin gang på Christiansborg, har sat sit præg, der var ikke den historie, som han ikke kendte. Bedre mand til rundvisningen kunne vi ikke få.

Ved middagstid var der reserveret bord til alle i Snapstinget. Man skulle jo spise det rigtige sted, når nu vi var i Folketinget. Maden var en oplevelse, og man kan godt forstå, at nogle politikere får en lille topmave, hvis de spiser jævnligt i Snapstinget. Efter frokosten havde Poul reserveret plads i Folketingssalen, hvor vi skulle overvære en debat. Der blev stillet skarpe spørgsmål til ministeren, men det var ikke den mest ophidsende dialog. Det var dog interessant at opleve, hvordan det hele foregik i virkeligheden.

Så var tiden kommet til, at folk skulle opleve lidt på egen hånd. Vi takkede pænt af med Poul Andersen, og derefter gik vi hver især på tur rundt i København. Nogle tog på kanalrundfart, andre på shopping. Flere var blevet lidt tørstige efter al den snak, så et besøg i Nyhavn kom også på tale. Kl. 17 blev vi samlet igen for at indtage en lækker buffet, med utallige retter, på en hyggelig restaurant i det indre København, og jeg kan vist roligt sige, at alle blev mætte. Til dessert kunne man købe en irsk kaffe til rabatpris (dobbelt til enkelt pris), så der blev skyllet adskillige ned.

På vej hjem tog vi lyntoget kl. 19.50. Turen gik stille og roligt. Alle var ved at være brændt ud, så det var de sidste krampetrækninger folk brugte på turen hjemad.

Vel hjemme igen fik vi sagt farvel til hinanden, og alle var enige om at turen havde været hyggelig og en stor oplevelse.

Fredericiagruppen helt alene i storbyen

Næstved

Af: Jan Sejr Lundstrøm

Selv om det forlyder, at vi alligevel ikke skal køre enmandsbetjent på Lille Syd i denne omgang, er situationen stadig uvis. En eventuel enmandsbetjening vil få stor indflydelse på vores arbejde, og uvisheden slår skår i arbejdsglæden. Den uvisse situation rammer specielt togpersonalet her i Næstved. Det er naturligvis fint nok, at DSB fortæller om deres planer, men det er ikke i orden at holde medarbejdere hen i det uvisse i så lang tid. To togførere er frivilligt flyttet til København H, så nu mangler der togpersonale i Næstved. Togpersonale fra København bliver derfor sendt herned for at køre på Lille Syd. Det øger omkostninger for DSB, og typisk kan de ikke dække en hel tjeneste.

Det er planen, at Lille Syd fra 2017 skal være den første danske strækning uden for S-banen med ERTMS, men faktisk var der snigpremiere på ERTMS på et par hundrede meter langt havnespor i Køge to dage i starten af april måned. Det var Alstom, der præsenterede ERTMS niveau 2 for indbudte gæster fra de skandinaviske lande. Alstom havde medbragt et diesellokomotiv fra Holland, og radiosignalerne kom fra Alstoms belgiske kontrolcenter i Charleroi. Man opererer

med tre niveauer i ERTMS, hvor niveau 1 nærmest svarer til det eksisterende ATC system. På i niveau 2, som er det niveau, der er valgt i Danmark, er banestykket stadig opdelt i et antal blokke med sporisolationer eller akseltællere, men signalerne er pillet ned, og ERTMS modtager information om de foranliggende blokafsnit via GSM-R radioen. Niveau 3 er endnu ikke er operationelt, bl.a. fordi det kræver, at toget "har tjek på sig selv", dvs. med sikkerhed "ved", at toget ikke er sprængt. Niveau 3 er derfor umiddelbart nok mest relevant for metroer og lignende, hvor man kører med tog, der kun består af en enhed.

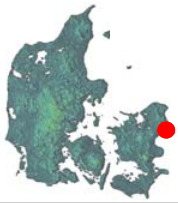
Der er omtrent lige så mange meninger om, hvad der er den bedste kørsel, som der er lokomotivførere. Man hører jævnligt lokomotivførere på depotet i Næstved, der efterlyser mere varieret kørsel. Nu kan man jo lave statistik på mange måder, men hvis man tager antallet af kørte dobbeltture, foregår godt 60 procent af vores kørsel på Lille Syd i K11. I K07 var det tilsvarende tal 54 procent. I en samlet tur cyklus for alle fire ture i Næstved er antallet af dage, hvor vi kun kører på Lille Syd, steget fra 39 til 52 procent, og en enkelt tur er helt oppe på 60 procent. I samme periode har vi mistet en tredjedel af vores ture til København.

I løbet af det næste års tid kan op til syv af vore kolleger være på vej på pension. Da der desværre i øjeblikket ikke står nogen på venteliste for at komme til vores lille hyggelige depot i Næstved, synes vi, at de, der bare har en lille smule lyst til at flytte depot, skal kontakte os og høre mere om arbejdet her i Næstved.

I forbindelse med etablering af en fjernvarmeledning til sygehuset i Næstved har havn og kommune ønsket at fjerne havnebanen i Næstved, og tirsdag den 29. marts underskrev Transportminister Hans Christian Schmidt et brev, der tillader Næstved kommune at fjerne havnesporet. Det er trist at se det kapillære spornet forsvinde lidt efter lidt. Transitgodset boomer. Men hvad med indenrigs gods og eksport / import. Hvis havnebaner, private sidespor og stationernes ranger- og læssespor nedlægges, hvordan skal godset så komme til /

kontrolcenteret i Charleroi

fra modtagere og afsendere? I Sverige er jernbanegods økonomisk attraktivt helt ned til afstande på 100 km, men i Danmark fjernes den infrastruktur, der er nødvendig for national godstransport på skinner. Og så sker alt dette paradoksalt nok nogenlunde samtidig med, at EU kommissionen udsender deres hvidbog om, hvordan transportsektoren kan leve op til kravene om at frigøre sig fra fossile brændstoffer. Men de der bestemmer nede på havnen har julelys i øjnene med udsigten til, at der måske kan komme modulvogntog (jeg kalder dem nu monstertrucks) til havnen i Næstved. Det kan godt være, det hedder et modulvogn**tog**, men det skaber ingen DJ arbejdspladser, og for både miljø og trafiksikkerhed er det ren deroute!



København

Af: Søren Max Kristensen

I perioden fra den 14. maj til den 18. maj, afholdt vi i Lokalgruppe København vores årlige studietur. Turen gik i år til Dresden. Vi havde 40 pladser. Vores ture er nu så populære, at det desværre ikke var alle interesserede, der kunne komme med, da vi ikke kunne skaffe flere værelser på hotellet.

Vi mødtes på København H og tog toget til Hamburg kl. 9.44. Fra Hamburg tog vi til Dresden over Leipzig med ankomst kl. 19.42. Turen bestod af flere arrangementer. Vi så det tekniske museum i Dresden, brugte en dag på Elben med en hjuldamper, og var ude at køre med damptog på en smalsporsbane til Radeburg. Ud over disse begivenheder var der mulighed for at se et DDR museum, og mulighed for at besøge den genopbyggede Frauenkirche i Dresden. Aftensmaden blev indtaget på et Brauhaus, som i virkeligheden var et lille slot, med en fantastisk udsigt over Elben og Dresden Altstadt. Der var desuden flere, der benyttede sig af Dresdens natteliv og af tyskernes fantastiske evne til at producere velsmagende saft fra diverse kornsorter.

Der skal lyde en stor tak fra alle kollegerne, til vores rejseleder Erik P. og til de to gruppeledere fra København, som deltog. Alle var medvirkende til, at vi fik en både lærerig og fornøjelig tur, og vi er allerede i gang med at få idéer til studieturen i 2012. Forslag modtages gerne, men ture i Tyskland foretrækkes, da vores rejseleder kan den tyske køreplan udenad. Hermed har I alle fået forklaringen på, hvorfor Erik P. bruger størrelse 68 i kasket.

I skrivende stund er der en del polemik i pressen vedrørende DSB First og den dårlige økonomi i DSB. Flere chefer er blevet bedt om at pakke deres gode tøj og forlade virksomheden. Mere kommer måske frem efterhånden som de forskellige rapporter afdækker skandalen.

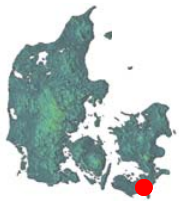
Lokomotivfører Bent David Friberg, Aalborg

Lokalgruppe København har i den forbindelse udarbejdet en intern rapport, for at få et overblik over vores handlinger siden sommeren 2007. Rapporten omhandler ca. 85 punkter. Efter vores bedste overbevisning er der ikke foregået noget forkert eller suspekt fra hverken lokalgruppens eller LPO DSBs side.

En anden varm kartoffel er afgangsproceduren i DSB First. Som skrevet i Lokalnyt 4/2010 har Lokalgruppe København forespurgt DSB Fremføring, om de finder det forsvarligt, at deres medarbejdere nu har to forskellige afgangsprocedurer. Ifølge Fremføringen er der intet problem, da DSB Sikkerhed har udarbejdet en risikovurdering, som beskriver, at alt er vel. Der er tilsyneladende kun risiko for uheld, når vi fremfører DSB tog.

Vi har gentagne gange bedt ledelsen i Fremføring om at få den nye risikovurdering udleveret. Det har Fremføringen gentagne gange lovet, men i skrivende stund (ultimo maj), har vi intet modtaget. Det ligger Lokalgruppe København fjernt at beskylde Fremføringens ledelse for ikke at tale sandt. Selvfølgelig findes der en risikovurdering fra DSB Sikkerhed, når DSB Fremføring siger det. Der må derfor være andre tungtvejende grunde til, at den faglige organisation tilsyneladende ikke må se denne vurdering.

Hvilke grunde det kan være, har vi i lokalgruppen ikke fantasi til at forestille os. Men måske der kommer noget frem, når Trafikstyrelsen afleverer en redegørelse om DSB Firsts afgangsprocedure, og de uheld der helt forventeligt har været, til Transportministeren. En redegørelse der rettelig også burde omhandle DSBs gøren og laden, eller mangel på samme, i denne sag.



Nykøbing F.

Af: Anders Bech Pedersen

I sidste nummer kom jeg til at skrive, at Gert Jacobsen havde 40 års jubilæum. Det er egentlig meget godt klaret, at jeg ved det, da vi ikke har nogen ved depotet med det navn. Det var selvfølgelig Leif Gerner Jacobsen, der havde 40 års jubilæum. Vi havde dog en anden kollega ved navn Gert, nemlig Gert Hansen. Desværre er Gert ikke længere i blandt os og på side 7 i dette blad kan du læse nekrologen om Gert Hansen.

Lokomotivfører Tony Hundrup, Aalborg

Onsdag d. 18. maj kom de sidste igennem Greenspeed uddannelsen. Så må vi se, hvordan det kommer til at løbe af stablen, når det på et tidspunkt kommer i drift. EVAK og den tilhørende efteruddannelse er vi også godt i gang med. Undertegnede har været af sted, og jeg må sige, at uddannelsen på Brandskolen i Korsør er ganske udmærket. Selvfølgelig vil der altid være nogle, som evner at fokusere på det, som ikke er optimalt, men i forhold til hvad der tidligere har været, så er denne nye del af vores efteruddannelse meget bedre.
Herfra skal der i hvert fald lyde en stor ros til Martin, vores underviser, som på en frisk og seriøs måde formidlede budskabet, om både de vigtige og de farlige elementer ved både brand og førstehjælp. Man er i hvert fald ikke i tvivl om, at Martin ”brænder” for sit job.

Per Heinesen og jeg var til LPO Temadag på Otto Busses Vej, vedr. det nye elektroniske feriesystem. En dag som vi havde set meget frem til. Vi blev dog noget skuffede over at erfare, at man ”kun” er på stadie 1. Det betyder, at man skal afprøve systemet i Struer, og når det så virker, bliver det bredt ud til de andre depoter. Men netop i disse tider, kan man jo frygte sådanne projekters videre eksistens. Så indtil videre håber vi alle på det bedste.

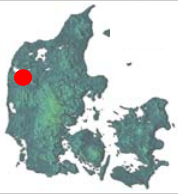
Omkring vores sociale arrangementer hen over året, vil Svend Erik (Sveske) Rasmussen nu berette:

Hermed lidt om de sociale arrangementer, vi arbejder med og forventer at kunne gennemføre i 2011. Når disse linjer læses er det lune forårsvejr forhåbentlig blevet afløst af varmt og behageligt sommervejr. Vi håber i hvert fald, at det bliver tilfældet d. 4. juni, hvor vi sammen med stationspersonalet afvikler årets første arrangement, en cykeltur ud i det blå, hvor hele familien har mulighed for at deltage. Dagens højdepunkt bliver spisning på godset Krenkerup, som ligeledes er landsdelens sidste tilbageværende bryggeri. Her bliver der rundvisning og smagsprøver.

Næste arrangement er også fastlagt, den årlige sø-tur på Maribo søerne, som er et sensommer arrangement, der løber af stablen den 13. august.

Så arbejdes der på et efterårsarrangement, som efter al sandsynlighed afholdes i slutningen af oktober. Det er i skrivende stund med et vist forbehold, men hvis ellers alt flasker sig, bliver det et 2 dages arrangement til Hamburg med besøg på klargøringsværkstedet for BR 605 i Langenfelde. Vi håber samtidig at kunne booke et besøg på Airbus fabrikkerne som har en stor afdeling i Hamborg. Og så kan vi da heller ikke udelukke et firmabesøg lokalt, eller en tur i teateret kan blive aktuelt. Overflødigt er det nok at nævne årets julefrokoster.

Lokomotivpersonalet i Nykøbing F ønsker alle læsere af Det Blå Blad en rigtig god sommer.



Struer

Af: Niels H. Christensen

Foråret er gået på hæld og vi har taget hul på sommeren her i Struer. Det har været fast procedure, at vi afholder ferievalg lige når sommeren banker på, dvs. 1. juni. I år blev det dog lidt anderledes, idet Struer var udvalgt som forsøgsdepot for afholdelse af elektronisk ferievalg. Efter en måneds "prøvekørsel", og et antal mindre tilpasninger, fungerer systemet i det store hele tilfredsstillende. Når ferien er tildelt i programmet, er der samtidig trukket ferietimer og ferien er lagt ind i LTD2 og SAP, så risikoen for slåfejl er blevet mindre og arbejdet for tjenestefordeleren lettere. Da det var første gang, tog vi ingen chancer. Så for at undgå, at nogen skulle blive snydt for deres ansøgte/tildelte ferie, blev ferievalget også ført på gammeldags facon som backup

Vi har som alle andre også bemærket turbulensen på chefgangen, men at det også skulle ramme Struer var der vist ingen, der havde regnet med. Gruppeleder Mikael Hove nu er ene om at bestride posten, da vores anden gruppeleder J K Jensen, af hensyn til helbredet, har måttet trække sig. John går for øjeblikket sygemeldt. Det er vores håb, at der findes en fornuftig løsning for John, for han har været en god gruppeleder for Struer. Han har utrætteligt arbejdet for depotet i gode såvel som i hårdere tider, som da vi tabte strækningerne til Arriva.
Er det så nok med en gruppeleder i Struer? Ja, det vil tiden vise. Umiddelbart vil jeg svare ja, om end Mikael da givetvis får travlt.

Kulturudvalget havde i maj måned arrangeret en tur til Jelling for at højne førernes historiske bevidsthed. Kongehøjene og Jelling stenene blev undersøgt nøje, og af hensyn til væskebalancen blev den sidste del af turen henlagt til Jelling bryghus. Behøver jeg sige, at turen var velbesøgt.

Der har naturligvis været diverse sporarbejder i løbet af foråret, men ikke noget der har væltet mere end et par weekender. Og så bliver det ellers spændende at følge ombygningen af P-risten i Fredericia de næste mange måneder.

Med udgangen af juni måned tager lokomotivfører Johannes Madsen fat på pensionisttilværelsen. Vi vil gerne sige tak til Johannes for de mange gode år ved banen. God vind fremover, vi ved du ikke kommer til at kede dig.

Det gode ved vores arbejde er den store grad af afveksling, der trods alt er i arbejdet. Her et lille eksempel fra Bededagsferien.

Jeg havde både fredag og lørdag en tur til Fredericia. Fredag skulle jeg køre tog 8269 fra Fredericia til Struer. Jeg gik derfor ud i P-risten for at tage MR 4062. Sættet virkede lyst og rent. Sjældent har jeg kørt med et bedre togsæt, næsten ingen skinnestøj og hurtigt, det var en fornøjelse at køre.

Lørdag skulle jeg returnere til Struer i tog 3763, fremført med MRD 4291. Allerede på vej ud af Fredericia kunne jeg mærke, at den var gal med affjedringen af løbebogien. Den ene gummibælg var punkteret. Nå, men der var jo ikke andet at gøre end at afspærre for luften og tømme den anden bælg for luft og så ellers "nyde" rystelserne resten af turen. Hov, glemte jeg at sige, at den forresten var sløv, og at der dukkede yderligere fejl op der nødvendiggjorde kontakt til LKI vagten. Der er kun at håbe, at vi fremover vil få flere "62'ere" og færre "91'ere".

Pause på terrassen i Aalborg og i høj solskin. Fra venstre ses Kurt Larsen, Henning Ochwat, tjenestefordeler Susanne Jepsen, Tony Hundrup, Per Thygesen og Rene Geertsen

Tinglev

Af: *Jesper Rodkjær Pedersen*

Så er sommeren så småt over os, og vinterens trængsler er efterhånden ved at gå i glemmebogen. Noget vi i Tinglev har kunnet glæde os over i den seneste tid er, at uddannelse, efteruddannelse og andre kurser har været afholdt lokalt. Kvaliteten får altså et løft opad, og motivationen er meget højere, når man ikke skal starte en kursusdag med en lang togrejse.

Panikken i forbindelse med DSB First mærker vi også hos os, hvor en lovet modernisering af vores opholdslokaler er stillet i bero. Lokalgruppen så sig nødsaget til at gribe ind over for det tiltagende forfald, så vi har nu sponseret et nyt skærebræt og en ny brødkniv. Vi må jo alle bære i denne svære situation.

Ude i driften slås vi naturligvis med mange af de samme problemer som i den øvrige del af Kongeriget. Men en lille specialitet har vi dog, nemlig vores kørsel til Tyskland. Overordnet set må vi konstatere, at der faktisk er ved at komme godt styr på tingene, i hvert flad så længe togene kører efter planen, med det rette materiel.

Lokomotivfører Pernille Skov Nielsen, Aalborg

Når tingene derimod ikke kører som planlagt, så er det, at vi virkelig kan se nogle afgrundsdybe huller i måden, hvorpå disse situationer håndteres.

I skal ikke skånes for at få et grelt eksempel. Undertegnede sad ved roret i et IC tog, som skulle til Flensborg. Jeg kørte toget fra Kolding til Tinglev, hvor jeg skulle afløses af en kollega, som skulle køre ned og vende i Flensborg. Da jeg nåede Vamdrup var toget 50 minutter forsinket. Til de knap så stedkendte kan jeg sige, at resten af turen til Flensborg veksler mellem enkelt- og dobbeltspor, så der var en risiko for, at forsinkelsen kunne blive større. I Flensborg er der i køreplanen kun nogle få minutter til rådighed for de passager, der skal skifte til toget mod Hamborg. Så den planlagte forbindelse var røget, men da der er timedrift mellem Flensborg og Hamborg, så kunne passagererne i mit tog, med lidt held, nå forbindelsen en time senere. Kollegaen, som skulle overtage toget i Tinglev var underrettet om situationen, og tog straks kontakt til FC for at høre, om der kunne forventes yderligere forsinkelser på toget. FC kunne oplyse, at der var "grønne lygter" hele vejen til Tinglev, og med hans erfaring vidste han så, at forsinkelsen efter alt at dømme ville blive mindre end de 50 minutter. Den beregnede forsinkelse svarede nogenlunde til den tid, han havde at vende på i Flensborg, så det ville altså være muligt at køre rettidigt tilbage til Danmark. Alt i alt en god løsning, når uheldet nu var ude.

Desværre fik en togleder i en bunker et sted i Danmark den geniale idé at vende toget i Padborg og indsætte bus mellem Padborg og Flensborg. Konsekvensen var åbenlys. Passagererne ville ikke kunne nå forbindelsestoget i Flensborg og ville derved blive ikke kun én, men to timer forsinket. Min gode kollega kunne selvfølgelig ikke forstå, hvorfor man traf denne yderst uhensigtsmæssige beslutning, når han nu godt kunne nå at vende med toget i Flensborg, men han kunne desværre ikke trænge igennem med fornuften. Tilfældigvis var en af vores højere chefer til stede i Tinglev den dag, og han fik nys om situationen. Da han havde et par ekstra strenge at spille på, fik han trukket i de rigtige tråde, og så sejrede fornuften igen og toget kunne fortsætte til Flensborg.

Desværre faldt det i sidste ende de formørkede stakler i bunkeren for brystet, at nogen havde tilladt sig at blande sig i deres beslutning, og så skulle der leges "Min far er stærkere end din far". Mørkemændene delaflyste endnu engang toget mellem Padborg og Flensborg. Da alt dette skete, havde jeg forladt den synkende skude og gjort mit, så forsinkelsen nu kun var mellem 40 og 45 minutter. Da min kollega fik oplysningen, blev han selvfølgelig frustreret over denne komplet inkompetente beslutning, og han bad endnu engang om at få beslutningen omgjort. Det kunne der selvfølgelig ikke være tale om, hvilket fik kollegaen til – efter min mening retmæssigt – at fremføre sin ærlige mening om sagen. Konsekvensen heraf blev, at kommandoposten i Padborg blev kontaktet af de højere magter og fik at vide, at de under ingen omstændigheder måtte sætte signal mod Flensborg for det pågældende tog, og at de for øvrigt ikke mente, at lokomotivføreren forstod dansk.

Da toget ankom til Padborg var der ikke, som ellers lovet, bestilt busser. De kom først tyve minutter senere, altså på et tidspunkt, hvor toget for længst have været i Flensborg, hvis altså man havde lyttet til de lokalkendte. Da min kollega skulle køre nordpå igen fra Padborg, fik han at vide, at han ikke skulle afvente bus fra Flensborg. Som om det ikke var nok, at man bevidst forsinkede passagererne sydpå, så lavede man lige samme nummer med de rejsende nordpå, som så også blev forsinket mindst en time.

Hvis I fik læst jer igennem denne lange snørklede historie, så kan I jo selv dømme, om det er godt nok. Måske er det ubegrundet, men jeg er faktisk bange for, at denne beretning fra det virkelige liv ikke er et enestående eksempel. Jeg vil til sidst gerne understrege, at ovennævnte ikke opfattes som brok fra lokomotivførernes side. Det er en frustration over ikke at blive hørt, og ikke at kunne levere det arbejde, som vi egentlig mener, at kunderne fortjener.

Stemningsbilleder fra Aalborg

Forsyning og kommandopost Aalborg

Aalborg den 10. maj 2011

Lars Astorp tjekker ind

Aalborg Station tirsdag den 10. maj 2011

Karsten Kristiansen og Kasper Rune Rasmussen

Mogens Adelsen Jensen

Supervisorens budcykel på overarbejde ;o)
Peter Nielsen og Pernille Skov Nielsen

Preben Würtz Jensen

Peter Nielsen

Jørgen Ohmeyer

Kasper Rune Rasmussen

Finn V. Knudsen

Carsten Mortensen

Næste nummer:
Stemningsbilleder fra København

Nicolaj S. Bochdam og lyntog 50

Hvad elever dog siger...

Med tilladelse fra hjemmesiden ”www.togpersonale.dk” bringer vi nedenstående:

Hvad elever dog kan sige.
Som underviser er man nogle gange tvunget til at trække på smilebåndet og bevare masken. Her kan du læse hvad togpersonalets elever siger eller skriver under deres uddannelse. Det er god humor og offentliggørelsen er kærligt ment, og ikke for at hænge nogen ud.

Hvad står forkortelsen SU for?
"Statens Uddannelsesstøtte, hvorfor spørger du om det når vi har SR?"

Hvis du har kørt med en åbenstående dør, hvad er så vigtigt?
”At man melder det til FCK”

Under gennemgang af Uhelds-reglementet (UR).
"Hvorfor står der så meget om at man skal have sit ur med...?"

Hvordan giver lokofører signal ”Giv Agt”?
”Med et langt hyl”

Hvad har I oplevet i jeres praktikperiode?
”Jeg kom til at stikke kupenøglen i det forkerte hul”

Hvad skal en togfører medbringe i tjenesten?
”Tjenestemandskøreplan”

Hvordan lyder brummersignalet ”Færdigmelding”?
”Et langt ophold, og så et kort ophold”

Hvem er det der står for signalerne?
”Kommandocentralen”

Hvem er sikkerhedsuddannet personale underlagt på en station?
"Trafikministeren"

Hvad har I oplevet i jeres praktikperiode?
”Jeg gav lokoføreren afgang i det forkerte hul”

Hvad er reglerne for anvendelse af særlige tegn?
”De skal aftales i forvejen, så lokoføreren ikke bliver overrasket når jeg mooner ham”

Hvordan sætter man en Bn-vogn til ledning?
”Man drejer pistolgrebet og hiver i stangen”

Hvordan lyder ”Mandskab til Hjælp”?
”To lange brøl”

Hvordan ser håndsignalet Færdigmelding ud?
”Vandret arm i lokofører”

”Når jeg er alene med min indøver, så øver vi os i den gennemgående og den krumme”