Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB *3/2011*

Lederen	*Side 3*
Status Greenspeed	*Side 4*
Gruppelederprofil: Stefan Hristou, Aalborg	*Side 5*
Studietur: LPOs daglige ledelse til Holland	*Side 6*
Prebens klumme: Den er helt gal	*Side 7*
6 skarpe til Paul Lacoppidan & Hans J. S. Jakobsen	*Side 8*
Seneste nyt omkring K. 12	*Side 10*
Regelforenklingsprojekt	*Side 11*
Nyt fra lokalgrupperne	*Side 12*
Stemningsbilleder fra København	*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 20. november 2011**

Forsidefoto:
Lokomotivfører Hans-Jørgen Christensen, København, på ME 1527 Københavns Hovedbanegård fredag den 12. august 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:	Afventer nyvalg	
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 Hans-Jørgen Christensen, København

Lederen

Bedre jernbaneinfrastruktur - nu!

Af: Preben S. Pedersen

Når denne leder ser dagens lys, er valget afgjort. Alle på tværs af partifarve ved, at vi er ramt af en international finanskrise, så nu skal en ny regering forsøge at styre landet sikkert gennem krisen på trods af den vanskelige økonomiske situation.

LPO DSB vil forfølge de udmeldinger, der er givet under valgkampen for at få sat gang i væksten og derved beskæftigelsen. Her tænker vi specielt på de tiltag, der skal forbedre den danske infrastruktur, og på de mål politikkerne har sat for at få fordoblet passagerantallet på jernbanen inden 2030. Hvordan dette skal praktiseres, er der sikkert mange bud på. LPO anbefaling skal der ikke herske tvivl om. Færdiggørelsen af elektrificeringen på det danske skinnenet må have en absolut førsteprioritet. Hvis Danmark skal leve op til målene fra klimakonferencen, og ikke inden få år skal havne som det eneste land i Europa, hvor jernbanenettet ikke er elektrificeret, så skal investeringen besluttes nu og arbejdet iværksættes straks.

Inden for en kort årrække vil en stor del af det danske jernbanemateriel stå for en udfasning, og hvis ikke vi igen skal stå med en ny IC4 skandale, så er den eneste mulighed en investering i elektrisk materiel, der stort set vil kunne anskaffes som hyldevarer. Så kom nu i gang!

LPO vil også gerne slå til lyd for fuld maksimal politisk fokus på fremtidens kapacitetsproblemer omkring Københavns Hovedbanegård. Allerede på nuværende tidspunkt er der alvorlig mangel på sporkapacitet med kun 8 fjernspor, og der bør derfor snarest tages en beslutning om udvidelse af hovedstadens trafikknudepunkt. Det er i dag således, at flere intercity og lyntog fra Fyn og Jylland ankommer i spor 26, som er placeret fjernt fra forhallen, og på en sådan måde, at passagerne skal op over Tietgensbroen med kufferter, barnevogne, ja sågar kørestole, for at komme videre med andre tog eller ud i København.

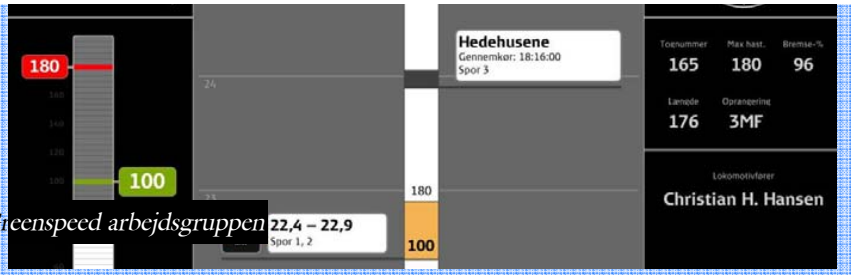
En løsning haster. Det er vores opfattelse, at en udvidelse af Hovedbanegården bør indbefatte arealerne under og omkring postterminalen, herunder de ledige arealer DSB endnu er i besiddelse af ned mod Kalvebod Brygge.

Hvis vi ser os omkring i Europa, så er Danmark nok et af de lande, der de sidste årtier har investeret mindst i en sammenhængende jernbaneinfrastruktur. LPO vil ikke forklejne de store investeringer, der er planlagt i et nyt signalsystem og Femernforbindelsen. De eksisterende voldsomt nedslidte signaler taget i betragtning, er investeringen dog nok mere et udtryk for en simpel nødvendighed, end et egentligt visionært jernbanevenligt tiltag.

Der er derfor al mulig grund til at udvise rettidig omhu og komme i arbejdstøjet. Det er vigtigt, at vi forbereder os på fremtidens infrastrukturmæssige udfordringer, således implementeringen kan påbegyndes, i takt med at det økonomiske råderum kan fremskaffes, og meget gerne inden, ved at lade investeringer i jernbaneinfrastruktur – og ikke de sædvanlige regionale særinteresser koncentreret om obskure motorvejsprojekter – være et centralt element i de vækstinitiativer, rigtig mange partier ønsker skal kickstarte den danske økonomi.

Preben S. Pedersen

Status Greenspeed



Af: Peter Kanstrup, LPO repræsentant Greenspeed arbejdsgruppen

I løbet af efteråret 2011 forventes DSB's seneste teknologiske landvinding, Greenspeed, at blive taget i brug i ordinær drift. Projektleder Steen Ruby gav i Det Blå Blad 1/2010 en udmærket beskrivelse af Greenspeed, men meget vand er løbet i åen siden. Af hensyn til de læsere, som ikke klart erindrer Steens artikel, og fordi projektet – naturligvis – har udviklet sig det seneste 1½ år, bringer vi nærværende opdatering. Da alle lokomotivførere i DSB nu efterhånden skulle være uddannet, og fordi ibrugtagningen sker i nær fremtid, er et andet vigtigt sigte med artiklen at sætte fokus på, hvad Greenspeed kommer til at betyde for lokomotivpersonalets dagligdag.

Greenspeed – direkte oversat betyder det grøn hastighed – handler først og fremmest om at reducere energiforbruget, og dermed CO2 udledning. DSB er en grøn virksomhed, men projektet handler nu ikke primært om økologi, bare tæer og jordbær te. Drivkraften er lidt mere jordnær, nemlig muligheden for en årlig besparelse på et tocifret millionbeløb på udgifter til diesel- og elforbruget i virksomhedens trækkraftenheder. Sekundært handler det om sikkerhed; det elektroniske kørebillede (en slags virtuel TIB) og opdaterede La rettelser. Sidst men ikke mindst er rettidighed, i kraft af samtidig præsentation i skærmen af køreplan, tid til næste station, mv., også et væsentligt element.

Ovennævnte besparelse opnås ved at systemet sikrer løbende information til lokomotivføreren om anbefalet hastighed frem til togets næste planmæssige standsningssted, jf. køreplan, hastighedsprofil, La forhold, mv. Lokomotivføreren vil – hvis toget fremføres efter Greenspeedinformationerne – derfor ikke længere uagtsomt bruge mere diesel / el end allerhøjest nødvendigt. I henhold til nogle af de beregningsmodeller, projektet har anvendt, kan det betyde, at togfremførsel udført præcis efter Greenspeeds anvisninger, potentielt kan reducere energiforbruget med op imod 50 % på udvalgte tog. Typisk ligger besparelsen dog i underkanten af 10 %.

Det lyder besnærende, og Greenspeed er et betydeligt teknologisk fremskridt. Desværre er det heller ikke helt uproblematisk. F.eks. vil en periode med mange forsinkelser betyde et stort fald i den beregnede energibesparelse, idet systemet altid prioriterer rettidighed før økonomikørsel, dvs. informationen til lokomotivføreren i et forsinket tog vil som udgangspunkt altid være: Kør med den for toget højest mulige, henholdsvis højest tilladte hastighed frem til næste station.

Som lokomotivfører er man naturligt optaget af, hvorledes teknologien i Greenspeed præsenteres under kørslen. Selv om LPO på ingen måde finder Greenspeedskærmens opbygning og placering ligegyldig (tværtimod), vil vi gerne indskærpe, at Greenspeed ikke er en bibel, man bør skænke mere opmærksomhed end nødvendigt. Man bør opfatte Greenspeed som et hjælpemiddel på linje med TC skærmen. Dvs. man skal fortsat, uanset hvor brugbare man finder informationerne i Greenspeed, rette fokus ud af frontruden. Det lyder simpelt, men i lighed med den såkaldte ATC adfærd, der udviklede sig i kølvandet på ATC implementeringen i midten af 1990'erne, er der også her grund til at antage at lokomotivpersonalet på sigt vil udvise en adfærd, som kan være betinget af Greenspeed informationerne. Nu er Greenspeed – i modsætning til ATC – ikke sikkerhedsbærende, i hvert fald ikke indledningsvis. Risikoen er derfor nok ikke primært signalforbikørsler, men en mere generel opmærksomhedsdistraktion ved overdreven brug af Greenspeed skærm frem for at holde "udkig fra trækkraften", som det så smukt formuleres i SR.

Ledig plads er ikke det som kendetegner vores førerbord, henholdsvis vores førerrumsopbygning og indretning. Nogle litra giver bedre mulighed for en hensigtsmæssig placering af Greenspeedskærmen end andre, men selv der hvor løsningerne ligger lige for, er en hensigtsmæssig skærmplacering en betydelig udfordring, når der i de kommende år også skal findes plads til den nye GSM-R radio, og efterfølgende en ny ETCS skærm, som enten indbygges på en ledig plads i førerbordet (!), eller inkorporeres i eksisterende skærme.

Alle gode kræfter i projektet og i førerrumsgrupperne (3-grupperne) har haft noget at tænke over, og selv om der er udvist omfattende kreativitet i forhold til at finde hensigtsmæssige placeringer til Greenspeedskærmene, har vi været nødt til at sluge kameler så store, at minimum den ene pukkel fortsat hænger halvt ud af halsen. Alle lokomotivførere kender til – og har en mening om – placeringen i MF. Også placeringen i MQ har haft et længere forløb. Skærmen var egentlig placeret hensigtsmæssigt i førerbordet, men så blev radioen som konsekvens heraf flyttet til en placering, hvor panelet ikke kunne nås fra førerbordet, da den ellers ville spærre for kørelærerens udsyn. Sidste nyt her er, at radioen ønskes placeret til højre for føreren, men dette kræver en godkendelse fra Jernbanesikkerhed. Efter måneders tovtrækkeri er der endnu ikke fundet en optimal løsning. Føljetonen synes uendelig, og forløbet siger rigtig meget om udfordringen. Enten spærres udsynet, eller man kan ikke nå dette eller hint. Og er det ikke tilfældet for lokomotivføreren, ja så er det kørelæreren som ikke kan.

LPO har arbejdet indgående med disse problemstillinger, og LPO's daglige ledelse har den opfattelse, at den eneste rigtige løsning er en fuldstændig nytænkning af førerbordets opbygning. Vi noterer derfor med tilfredshed, at der er forståelse for, at en omfattende revision af førerbordets udformning er påkrævet, senest ved indbygningen af ETCS. Vi må så acceptere de midlertidige løsninger, som p.t. implementeres.

Så skærmens placering er én arbejdsmiljømæssig udfordring. En anden er den bekymring man kan have for det fremtidige arbejdsmiljø i et førerrum med stadig flere elektroniske alarmer og stigende krav til korrekt aflæsning af informationer fremvist i op til 4-5 forskellige computerskærme, endda ofte på samme tid. Det er yderst vanskeligt på nuværende tidspunkt at spå om konsekvenserne heraf. I flytrafikken er informationsmængden i cockpittet en anerkendt sikkerhedsrisiko, som man til stadighed søger at begrænse. Der er ikke grund til at antage, at problemstillingerne vil være væsentligt forskellige i togtrafikken, og der er derfor al mulig grund til at være særlig opmærksom på dette område i de kommende år.

Til sidst lige lidt om uddannelsen. Greenspeeduddannelsen er som noget nyt gennemført på de såkaldte uddannelseskufferter, som er en slags transportabel simulator. Simulatoruddannelse har – så længe nogen husker – været et fyord i den faglige organisation. LPO DSB vover dog det ene øje og noterer, at tiden måske nu er en anden. Om ikke andet så har uddannelseskufferten gjort det muligt at afholde uddannelsen lokalt, og dermed uden de stærkt kritiserede lange rejsedage, som ellers ofte er normen på de mindre tjenestesteder.

LPO har i det hele taget stort set kun hørt positivt fra lokomotivpersonalet om Greenspeeduddannelsen, og ser derfor frem til at systemet, med lidt forsinkelse, kan tages i brug sidst på året.

Fokus på nærmeste leder

Af: Hans Schøn Merstrand, medlem af redaktionsudvalget

Det Blå Blad har gennem de seneste udgaver af bladet, sat fokus på forholdene for lokomotivpersonalets nærmeste ledere, og er i den forbindelse kommet til Aalborg, hvor vi har mødt gruppeleder Stefan Hristou, som får lov til at afslutte vores rundtur på besøg hos gruppelederne.

Hvordan vil du præsentere dig selv?
Jeg hedder Stefan Hristou. Jeg blev ansat som lokomotivfører i DSB i 1995 med tjenestested i Aalborg. Jeg har arbejdet som lokal tjenestefordeler i en årrække, samt været kørelærer. Jeg har altid været glad for at være med til at støtte og uddanne medarbejdere – nye som gamle. I 2010 fik jeg chancen for at prøve kræfter med jobbet som gruppeleder, og er i dag gruppeleder i Aalborg / Frederikshavn, sammen med Lotte Sandlykke.

Hvorfor valgte du at søge jobbet som gruppeleder?
Jeg valgte at søge jobbet, da jeg fandt arbejdsopgaverne og ansvarsområdet meget spændende. Sikring af kvalitet, effektivitet, produktivitet og godt arbejdsmiljø via synlig og nærværende ledelse, samt fokus på DSB's værdier, er arbejdsområder, som har min store interesse. Endvidere er rollen som bindeled mellem ledelse og medarbejdere en rolle, som jeg ser som værende vigtig.

Hvordan oplever du hverdagen som leder hænger sammen med det ledelsesmæssige værdigrundlag i Togproduktion?
Det ledelsesmæssige værdigrundlag i Togproduktion afspejles meget godt i hverdagen. Der kan være store udfordringer i hverdagen, men disse løses i stor stil og i tråd med vores værdisæt. Samarbejdet på tværs i organisationen er positivt, og alle ser frem mod de mål, der er sat i DSB, og de mål, vi selv er med til at sætte.

Føler du, at du savner nogle ledelsesmæssige kompetencer i hverdagen?
Nej. Jeg føler, at jeg har stor handlefrihed og frie rammer. Ud fra de ledelsesmæssige kompetencer, jeg er i besiddelse af, har jeg mulighed for at skabe fornyelse, iværksætte nye tiltag, samt udvikle medarbejderne etc.

Hvordan oplever du samarbejdet med lokomotivførernes valgte lokale repræsentanter?
Vi har et rigtig godt samarbejde. F.eks. er det således, at den lokale tillidsrepræsentant og dennes bestyrelse tager et medansvar, for de aftaler vi laver. Vi er altid enige om målet, og LPO Aalborg yder en aktiv indsats for at indfri dem. Samarbejdet udmønter sig endvidere i mange konstruktive forslag og tiltag, der højner medarbejdernes glæde ved at være ansat i DSB.

Hvad ser du som den største udfordring for dig som leder på dit lokale tjenestested?
Den største udfordring i arbejdet består i at komme helt ud til vores medarbejdere, og have en god dialog med dem, og sikre, at de er bekendt med, hvad DSB vil tilbyde kunderne. At være med til at gøre en forskel for vores medarbejdere – og for virksomheden. DSB skal blive den bedste arbejdsplads i Danmark, og skal være en virksomhed, der kan modstå konkurrence fra andre operatører.

Gruppeleder Stefan Hristou

Studietur - besøg på en ERTMS/ETCS strækning

Af: Carsten M Olesen, LPO DSB næstformand og Peter Kanstrup, LPO DSB områdegruppekassérer

Fra 2014 indføres der i Danmark et nyt signalsystem, benævnt ERTMS European Rail Traffic Management System. Systemet etableres i første omgang på den københavnske S-bane, og derefter på samtlige landets fjernbaner. Til trods for de muligheder, det ville give for alternativ trafikafvikling, primært ved forskellige former for uregelmæssigheder og sporarbejder, er det besluttet at etablere to forskellige udgaver af ERTMS, hvilket jo ikke ligefrem øger rentabiliteten i det 23 mia. kr. dyre projekt.

Implementeringen nærmer sig med stor hastighed, og i skrivende stund har det nye signalsystem allerede været i udbud på S-banen, hvor opgaven gik til Siemens. På fjernbanen, hvor Lille Syd, som den første strækning skal være fuld operationel fra 2017, er udbudsmaterialet udsendt til de prækvalificerede tilbudsgivere. Etablering af det nye signalsystem er i en vis udstrækning kædet sammen med indkøb af nye strækningsradioer, de såkaldte GSM-R radioer, som indbygges fra slutningen af 2013.

Indbygning og uddannelse lurer altså lige om hjørnet, og vi har, som repræsentant for brugerne, derfor haft et ret presserende behov for at øge vores tekniske viden og generelle kendskab til området. Det kan af indlysende årsager ikke ske i Danmark. ERTMS findes imidlertid allerede i drift i en række europæiske lande, f.eks. Spanien, Italien og Holland. Systemerne i de nævnte lande er en smule forskellige, primært i deres præsentation for lokomotivføreren, men de bygger alle på de samme grundelementer, som henfører det enkelte system til ERTMS niveau 0-3, henholdsvis niveau STM..
På den danske fjernbane er det besluttet, at vi skal køre med niveau 2, så da LPO's daglige ledelse via vores gode kontakter i NLF (Norsk Lokomotivmannsforbund) fik mulighed for at komme på studietur til Holland for at se dette system i drift, takkede vi naturligvis ja.

Ud over at vi i LPO – som tidligere nævnt – har et stort behov for at skaffe os maksimal viden om det nye signalsystem, dets tekniske installationer og dets praktiske anvendelse i drift, var det samtidig aftalt med vores hollandske kollegaer, at vores besøg skulle være en slags forløber for en studietur i meget større skala for 120 – 150 lokomotivførere i DSB, afholdt efter en ide om udbredelse af ny viden, kombineret med socialt og kammeratligt samvær, i lighed med den studietur for lokomotivpersonale i DSB, som LPO / LPA arrangerede til IC4 fabrikkerne i Italien i 2002.

Af hensyn til det videre forløb var det afgørende, at vi fandt det faglige indhold tilfredsstillende, og at det efterfølgende ville være muligt at finde en løsning på de ret store planlægningsmæssige udfordringer, herunder at vil ville kunne tilbyde en kommende studietur til medlemskredsen inden for en fornuftig økonomisk ramme.

LPO Daglig ledelse, inkl. vores gæst på turen, næstformand i DJ, Henrik Horup tog til Holland i dagene 20.- 21. juli. Da områdegruppekassereren havde fået frit spil, var alt tilrettelagt ned i mindste detalje, og enhver udgift nøje afvejet. Spildtid var en by i Rusland, og enhver form for ekstravagance bandlyst. Vi mødtes i Kastrup sidst på eftermiddagen, og efter et solidt, men økonomisk fornuftigt, aftensmåltid og en snak om turens formodede indhold, afgik vi planmæssigt med Norwegian (discount flyselskab) mod Amsterdams internationale lufthavn, Schiphol. Fra lufthavnen tog vi toget mod Rotterdam, hvor en lille spadseretur på 10 minutter bragte os fra centralbanegården til overnatningsstedet, et lille renoveringsklart hotel.

Efter en god nats søvn og lidt morgenmad gik vi til banegården, hvor vi mødtes med repræsentanterne fra NS Hispeed, som er den gren af de hollandske statsbaner, som kører højhastighedstog, og derfor dem som primært anvender ETCS, European Train Control System.

Og her bør vi nok lige stoppe op og levere en forklaring på de forskellige forkortelser, som ofte giver anledning til forvirring og sprogforbistring. ERTMS er navnet på det fælleseuropæiske signalsystem, og referer til de banetekniske installationer og de overordnede funktionalitetskrav. ETCS referer primært til det indbyggede udstyr, altså selve togkontrolanlægget. I øvrigt henvises til følgende internetadresse:
http://da.wikipedia.org/wiki/European_Train_Control_System.

Nå tilbage til vores besøg. Tjenestestedets leder, Carl Vladder og tillidsrepræsentanten, Marc Hodek tog imod, desuden var der en lokomotivinstruktør / underviser til stede. Efter en kort præsentation af os selv og vores funktioner i henholdsvis Danmark og Holland, gav vores hollandske værter en god og fyldestgørende introduktion af signalsystemet, naturligvis med fokus på det udstyr som er indbygget i lokomotiver og togsæt, ikke mindst den del som præsenteres for lokomotivføreren. Der var efterfølgende en god dialog, hvor vi fik indsigt i nogle af de udfordringer NS havde haft i forbindelse med implementeringen af ERTMS / ETCS i forhold til bl.a. uddannelse og personale.

Vores værter bød herefter på en solid arbejdsfrokost. Og her vil vi gerne – på vegne af vores formand, Preben – komme med en opfordring, for så vidt vi ender med at besøge samme sted, når den fælles studietur for lokomotivpersonalet i DSB engang i foråret 2012 forhåbentlig løber af stablen. Bestil ikke tatar, idet man får en halv hakket ko uden brød, hvilket giver lidt mavekneb, og for visse personer givetvis også nogen udfordring i forhold til at holde sig vågen, når maven starter nedbrydning af det overdrevne fødevareindtag.

Tilbage i undervisningslokalet blev vi blev delt i to hold. Et hold skulle afprøve ETCS i en simulator, det

andet hold skulle ud og se systemet i drift. Henrik og Carsten blev sendt med et tog trukket af et Bombardier 186 ellokomotiv til byen Breda, en tur på ca. 20 minutter. Reglerne for ophold i betjent førerrum hos NS er, at der maksimalt må være to personer ad gangen, og der må ikke samtales med lokomotivføreren. Der var endda krav om, at vi med vores underskrift skulle dokumentere, at vi var indforstået hermed. Til gengæld skulle der så ikke en repræsentant (LKI) fra NS med. Heldigvis for os havde de hollandske lokomotivførere ikke helt den samme opfattelse af de stramme regler for ophold i førerrum, og da de samtidig havde udmærkede sprogkundskaber fik vi en rigtig god indsigt i lokomotivførerens arbejdsgange og udfordringer, systemets anvendelse i drift og ikke mindst deres personlige mening om ERTMS / ETCS, hvilket var positivt.

Imens kørte Preben og Peter i den simulator, som var opstillet i undervisningslokalet. Simulatoren lignede vores Greenspeed uddannelseskuffert rigtig meget, og den gav brugerne en god fornemmelse af at være lokomotivfører med det nye signalsystem. Herefter byttede de to hold så vi alle 4 en fornemmelse af kørslen i såvel simulator, som i drift.

Efter en spændende dag, som blev sluttet af med et par timers hyggeligt samvær af mere uformel karakter med de hollandske værter, sagde vi pænt farvel på banegården i Rotterdam og returnerede til Schiphol. Hvor vi efter en hurtig "Lufthavnsmiddag" fløj til København, hvor vi landede klokken 23.

I skrivende stund arbejder vi i daglig ledelse med planlægning af en kommende studietur for LPO's medlemmer. Udgangspunktet er, at studieturen går til Holland, og at ETCS delen bør afvikles efter nogenlunde samme skabelon, som ovennævnte. Turen skal dog være af flere dages varighed, fokusere mest muligt på det sociale og kollegiale samvær, og den bør principielt foregå med tog. Det giver nogle udfordringer af logistisk karakter, ligesom det med at finde en attraktiv pris for det enkelte medlem ikke er helt uproblematisk. Vi er dog fortrøstningsfulde, og håber i løbet af efteråret at kunne udsende information om det endelige program

Prebens klumme

Den er helt gal

Af: Preben S. Pedersen, Områdegruppeformand

Som det næppe vil være forbigået nogens opmærksomhed er DSB på kort tid gået fra et trecifret millionoverskud til et tocifret millionunderskud. Men hvad er årsagen til denne kolbøtte?

Set gennem LPO's optik er det åbenlyst, at ministeren og hans embedsmænd bærer hovedansvaret for den regnskabsmæssige rutsjetur. Desværre har ledelsen i DSB heller ikke formået at udvise rettidig omhu. Som medarbejder i DSB må man undres over, hvorledes det er lykkedes at formøble næsten 1 mia. kr., endda i en tid, som har været præget af effektiviseringstiltag og store personalereduktioner. Noget tyder på, at man har skrævet mere end bukserne kunne holde – og så ender man som bekendt med blottet bag.

DSB's 2010 regnskab, som var blevet godkendt af det eksterne revisionsselskab, udløste kritik fra Rigsrevisionen, som mente der kunne sættes spørgsmålstegn ved lovligheden af transaktionerne vedr. værkstedet på Helgoland, da disse af EU muligvis kunne opfattes som ulovlig statsstøtte til datterselskabet DSB First. I LPO vil vi afstå fra at kommentere de juridiske forbehold, og i stedet undre os over, at transportministeren og hans embedsmænd på den baggrund gik i selvsving længe inden sagen var belyst. DSB er lovformeligt en selvstændig offentlig virksomhed. Transportministeren ejer ganske vist den eneste udstedte aktie, men – i lighed med andre aktieselskaber – har man en bestyrelse som bærer ansvaret for virksomhedens drift. Man burde derfor med rimelighed kunne forvente, at bestyrelsen og direktionen, uden ministerens indblanding, kunne få lov at drive virksomheden som anført i vedtægterne og i henhold til den indgåede trafikkontrakt.

Men nej. Ministeren fløj straks i pressen for at erklære egen uskyld i sagen. Forinden havde han dog tilsyneladende givet ordre til, at DSB's administrerende direktør skulle fyres. En fyring som i øvrigt kom i stand efter et møde med bestyrelsen i DSB, hvor de medarbejdervalgte repræsentanter – på den mest usmagelige facon og stik imod reglerne – var udelukket fra at deltage. Fremgangsmåden er mildest talt tankevækkende, og leder tankerne hen på, at fyringen var en politisk handling iscenesat af transportministeren. Fyringen af Søren Eriksen bragte for alvor sindene i kog. Landets førende juridiske eksperter var ved at falde over hinanden for at kommentere på, om der reelt havde været tale om ulovlige statssubsidier. En uvildig undersøgelse fra advokatfirmaet Bech-Bruun konkluderer imidlertid, at der ikke blev givet ulovlig støtte til DSB First, så måske skulle transportministeren have udvist en smule ydmyghed, og afventet den tilbundsgående undersøgelse, inden han fandt blokken med det grå papir frem. Men det betyder tydeligvis mere for ham at kunne fremstå handlekraftig i pressen, end at varetage firmaets tarv.

Hvad værre er. Ministerens ageren i sagen har medført, at DSB's regnskab nu er gået i minus, ikke mindst som følge af øgede hensættelser til tab. For at føje spot til skade har ministeren pålagt DSB en ekstraor-

dinær ydelse til staten på 300 mio. kr. årligt de næste 4 år, penge DSB skal ud at låne med store renteudgifter til følge. Det er katastrofalt, og LPO skulle tage meget fejl, hvis ikke forløbet har forringet værdiansættelsen af DSB med adskillige milliarder.

Som vi ser det, er det et politisk overgreb på DSB's handlefrihed, og da ministeren aldrig har gjort nogen hemmelighed af, at han gerne ser al jernbanedrift i Danmark liberaliseret, er det en nærliggende tanke, at han ikke har haft det mindste imod at skubbe lidt på for at tvinge virksomheden i knæ inden en ny trafikkontrakt skal forhandles.

I LPO er vi ikke i tvivl om, at det er ministerens opfattelse, at den gigantiske økonomiske udfordring DSB nu står tilbage med, skal udredes af virksomhedens efterhånden hårdt prøvede medarbejdere. De, som har slidt og slæbt for at opnå de senere års flotte passager- og indtægtsfremgang, og som loyalt har accepteret en årlige 2 % besparelse. LPO kunne ikke være mere uenig.

Det er derfor vores håb, at Hans Christian Schmidt får en fyreseddel fra sin "bestyrelse", altså vælgerne. Den mand er farlig for den kollektive trafik i almindelighed og DSB i særdeleshed.

"6 skarpe" til togproduktionsdirektør Paul Lacoppidan

Af: Peter Kanstrup, Redaktør

Paul Lacoppidan er 52 år og ny underdirektør i Togproduktion. Han er gift og har to voksne børn. Paul er et familiemenneske, aktiv cyklist, windsurfer og ishockeyspiller. Han har tidligere arbejdet indenfor byggeri og transport, og har senest været administrerende direktør for Skandinaviens største busselskab. Paul har primært arbejdet med at skabe mulighed for at udvikle bedste praksis i virksomhederne.

Der tales meget om ledelse. Hvad er ledelse for dig og hvilke ledelsesmæssige principper - om nogen - hylder du?
For mig handler ledelse om at skabe resultater sammen med andre. Resultater er ofte økonomiske mål, men for mig er mål som medarbejdertilfredshed, kvalitet og kundetilfredshed mindst lige så vigtige.

Hvilke egenskaber er - efter din opfattelse - karakteristisk for den gode medarbejder, henholdsvis den gode leder?
En god medarbejder er en god kollega som støtter sine kollegaer og ikke sætter egne interesser højest. Dette gælder også for lederne som derud over skal sørge for at skabe et motiverende arbejdsklima inden for de givne rammer.

Hvilken rolle mener du de faglige organisationer bør spille?
Alle har den samme opgave i virksomheden, og det er at sikre, at vi leverer som aftalt og søger de løsninger der skal til, hvis vi ikke når det aftalte.

Nævn 3 betydelige udfordringer for Togproduktion set fra din stol.
At sikre leverancen af tog til tiden, på den mest effektive måde og i en positiv ånd.

Hvor er Togproduktion om 3-5 år, hvis udviklingen går som du ønsker?
Vi betragtes både inden og uden for DSB som en meget eftertragtet arbejdsplads.

Hvad er din første tanke (beskrevet med få ord) om emnerne:

- IC4
IC4 er en fantastisk udfordring for vores organisation. Her har vi muligheden for at opbygge kompetencer, som senere kommer os tifoldig til gode, når togene skal opgraderes og vedligeholdes.

- Togproduktions kerneopgave(r)
At bringe kunderne så sikkert og behageligt som muligt fra A til B i henhold til køreplanen.

- Sikkerhedskultur
Inden for persontransport er sikkerhed et universalkrav, hvor der er nul tolerance. Det er min opfattelse, at dette er godt afstemt og dybt forankret i hele organisationen.

- Fremtidens DSB
Set udefra ligner fremtidens DSB, det vi kender i dag, men indefra ser det noget anderledes ud. Jeg tror, vi har en mindre bureaukratisk tilgang til opgaven og mere selvledelse.

Paul slutter af med at udtrykke ønske om øget forståelse og fleksibilitet fra alles side i forhold til den fælles opgave, vi har med at skabe et nyt og mere effektivt DSB.

Paul Lacoppidan

"6 skarpe" til IC4 driftschef Hans Jakob Sørup Jakobsen

Af: Peter Kanstrup, Redaktør

Det Blå Blad følger – i lighed med mange andre interessenter rundt om i Kongeriget – med stor interesse besværlighederne omkring indsættelse af IC4 materiel. Vi har i den anledning stillet nedenstående spørgsmål til IC4 driftschef, Hans Jakob Jakobsen.

Hvor mange IC4 togsæt er leveret til DSB lige nu, og hvad er den tekniske og kvalitetsmæssige status på disse togsæt?
Der er leveret 47 togsæt. Heraf er de 26 leveret til driftspuljen eller IC4 drift. 6 af de 26 sæt er endnu kun i driftssimulering. Den tekniske og kvalitetsmæssige status varierer, f.eks. kan kun halvdelen af de 20 sæt koble. Alle 26 togsæt skal i nær fremtid tages ud af drift for opgradering, hvilket tager 5-10 dage pr. togsæt. Derefter vil hele flåden kunne kobles og have samme forbedrede kvalitet.

Hvor mange togsæt forventes indsat fra starten af K12, henholdsvis i forbindelse med aftalte planrettelser i K12?
I oplægget K12 udtrykkes ønske om, at der sættes 13 IC4 togsæt i drift. Ligeledes ønskes det at vi skal køre med flere koblede togsæt end i dag. Ud fra vores erfaring, og den performance som IC4 materiellet har på nuværende tidspunkt skal disse ønsker nedjusteres. For mange fejl og nedbrud ved kørsel med dobbelttraktion gør, at vi p.t. ikke kan udvide denne kørsel. Fra starten af K12 fastholder vi derfor niveauet fra K11 med kun et dobbelttraktions løb. Når de første opgraderinger af tog computeren er foretages i 2012, vil vi straks vurdere, om tiltaget åbner mulighed for et øget antal sammenkoblede sæt. Endeligt vil IC4 flåden være presset de første måneder af K12, pga. ombygning med ny driftspakke. Vi forventer derfor tidligst at kunne levere det ønskede antal togsæt, dog minus uddannelses og reservetogsæt, i april 2012.

Hvad er status på sammenkobling? Hvor mange togsæt kan køre sammen, og hvor tæt er vi på at kunne koble togsæt i drift?
P.t. kan 10 togsæt køre koblet, og der kan max. kobles 2 togsæt sammen af gangen. Teknik, software og procedurer er ikke på et niveau, hvor vi kan foretage op og nedformeringer i drift. Det vil tidligst være muligt fra K13. Op- og nedformering foretages derfor p.t. kun på værksteder og p-rister på udgangsstationer.

Findes der en revideret uddannelsesplan for lokomotivpersonalet, og indeholder den i så fald en plan for brush-up for de lokomotivførere, som er uddannet, men som enten ikke, eller kun sporadisk har betjent toget efter endt uddannelse?
Der findes ikke en aftale på området. Men DSB er helt med på, at der her er en udfordring. Der er IC4 uddannede lokomotivfører, der endnu ikke har kørt med materialet. Derfor skal der laves en brush up uddannelsesplan for de kollegaer, der har behov herfor.

Findes der en revideret leveringsplan og indsættelsesstrategi, og hvorledes ser den i så fald ud?
Leverings- og indsættelsesplaner justeres løbende pga. førnævnte problemer med dobbelttraktion. Strategien er p.t. at finde flest mulige løb, hvor vi kan indsætte enkeltkørende IC4 togsæt, og på den måde frigive andet materiel. Vi arbejder ligeledes på at indsætte vores driftssimuleringstogsæt i almindelig drift. Togsættene er godkendt til at køre med passagerer, og det skal vi selvfølgelig gøre brug af, hvor vi kan.

Findes der et brugbart alternativt til en kuldsejlet/afbrudt IC4 levering, kort sagt findes der en plan B?
Som IC4 driftschef er der i min verden ikke et alternativ til IC4, og derfor heller ikke en plan B. Lad mig her slå fast at IC4 er et godt tog. Et tog som, over de næste år, til gavn for alle skal færdigudvikles til at blive det bærende tog materiel til den danske landsdelstrafik.

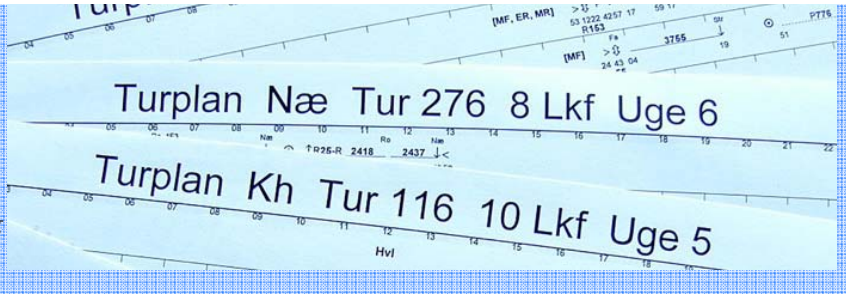
Hans Jakob Sørup Jakobsen

Brush-up uddannelse Greenspeed

- Uddannelseskufferterne sættes op på depoterne
- Klik bar Power Point version af Greenspeed på DDR til træning, evt. med testspørgsmål, så man kan teste sig selv.
- Instruktion i materiellet efter ønske / behov (taskforce), evt. kørerlærer på en specifik tur som lokomotivføreren kan vælge sig ind på ved behov og køre tjenesten færdig alene
- Ekstra instruktørkræfter på depoterne i startperioden
- Hotline

K 12

Af: Jan Bech Danielsen, LPO turansvarlig



K12 træder i kraft 11. december 2011. Datoen ligger fast, men omfanget af uafklarede forhold er i skrivende stund skæmmende.

- Antallet af IC4 i drift kendes ikke, ligesom det til stadighed ændres, hvor de – ud over udvalgte IC/lyntog skal indsættes.
- Implementeringen af samkørsel af Grenå- og Odderbanen er ikke på plads, idet det ikke er besluttet, hvor personalet skal stationeres, og om der overflyttes personale fra DSB i Aarhus til det nye selskab.
- Aftalen med Klargøring vedrørende to mødesteder i Aarhus og Fredericia er ikke på plads.
- Proceduren for tunnelcheck er endnu ikke ændret, således TUC kan udføres af kun én mand.
- Materielbenyttelse, køreplan og vendetider i regionaltogssystemet på Vestfyn er uafklaret.
- Der foreligger fortsat ikke en aftale om kørsel for DSBFirst, herunder en afklaring af hvorvidt kørslen til Ystad overgår til "store" DSB, når DSBFirst fra K12 ikke længere kører i Sverige, hvilket i så fald vil kræve JTF efteruddannelse.
- Løbende indsættelsesplan for yderligere IC4 i løbet af K12 mangler fuldstændig.

Nyeste tiltag i K 12

Der er i K12, eller rettere i 4. udkast K12, som er det senest udsendte et antal nye tiltag, f.eks.:
- Timedrift stort set hele driftsdøgnet i IC systemet København-Esbjerg.
- Tilnærmet ½ times drift Østerport-Ringsted. Togene kører til/fra Helsingør som DSBFirst tog i deres myldretid.

Jan Bech Danielsen

- Lyntogssystem med IC4 materiel. Systemet kører mellem København og Aarhus og er planlagt med 60 ugentlige afgange, og er til dels en sammenblanding mellem pendlerlyn og nonstop lyn. Systemets fulde implementering er afhængig af antallet af IC4 togsæt i drift.

Til glæde for den anstrengte materielsituation er tilbagelevering af dobbeltdækkermateriel udskudt, dvs. at alle 45 stammer er i drift fra starten af K12.

Forringelser i K 12

Desværre er K12 også præget af et antal forringelser, primært som følge af manglende materiel:

- Togsystemet Aarhus–Esbjerg køres af de udtjente MR tog, hvilket forlænger rejsetiden med 20 minutter, da MR kun må køre 130 km/t.
- 100 togene knækkes i Aarhus på dimensionerende tidspunkter, og der indsættes MR nord for Aarhus uden forbindelse fra København. Rejsetiden mellem København og Langå, samt de sydlige stationer på Aalborg Nærbane forlænges i disse tidsrum med ca. en time.
- I ydertimerne sker der reduktion i produktionsomfanget svarende til ca. 0,5 % af den samlede produktion.
- Anvendelse af BR 605 i indenrigstrafikken begrænses efter krav fra tyskerne. I stedet indsættes ME og dobbeltdækker i relevante tog. Tiltaget hænger til dels sammen med en forsinket implementering af en ny køreplan på Sydbanen.

Det er svært at forestille sig andet, end at dårligere materielkvalitet og længere rejsetid, vil påvirke passagerindtægterne negativt. Desuden må det formodes, at usikkerhed omkring antallet af lyntogsafgange vil påvirke passagertilfredsheden negativt. Usikkerhed omkring materielanvendelse, henholdsvis IC4 indsættelse, vil desuden påvirke turopbygningen på depoterne negativt, primært omkring antallet af lokomotivførere i tur, og placering af UT / RDX tjenester.

Planprocessen bærer tydeligt præg af manglende ledelse i koncernen det sidste halve år. Ovennævnte tiltag, og fokus på planprocessen, skulle samlet set kunne udmøntes i en effektiviseringsgevinst på 2 %. De mange uafklarede elementer og et utal af overskridelser af deadlines, gør imidlertid dette mere end vanskeligt. 4. planudkast K12 kan reelt kun anvendes til den forestående turopbygning, hvis antallet af IC4, indsat fra start, holder, og hvis direktionen ikke beslutter køreplanmæssige tiltag i forbindelse med en mulig (del)implementering af det såkaldte sparekatalog. I modsat fald øges antallet af UT tjenester og et større antal tjenester i tur bliver helt eller delvis til RDX. En afklaring haster, da turopbygningen – af hensyn til højtidsplanlægningen jul/nytår skal være afsluttet ved udgangen af september måned.

I en virksomhed under pres er effektiv materielplanlægning, korte vendetider, bortfald af overliggende stammer og et ønske om bedre anvendelse af personaleressourcerne forståelig. Sådanne tiltag kan imidlertid påvirke regulariteten negativt, og der er desværre flere eksempler i K12, som peger i den retning. LPO's turplanlæggere, og andre gode mennesker, har påpeget dette, indtil videre dog for døve ører, måske som følge af problemer med at indfri forventningerne om effektivisering på andre områder.

Regnskabets time

Når regnskabet skal gøres op, og planlægningen K12 evalueres, skal nogen stå til ansvar for den udeblevne effektivisering. LPO's turplanlæggere vil, når den tid kommer, under ingen omstændigheder være prügelknabe. Ingen skal være i tvivl om, at vi anerkender målet om en effektivisering på 2 procent. Implementeringen heraf forudsætter imidlertid, at Trafikplanlægningen, og andre spillere, overholder de deadlines, der er aftalt, og at de ændringer der udsendes løbende, er af begrænset omfang.
Hverken først eller sidstnævnte har

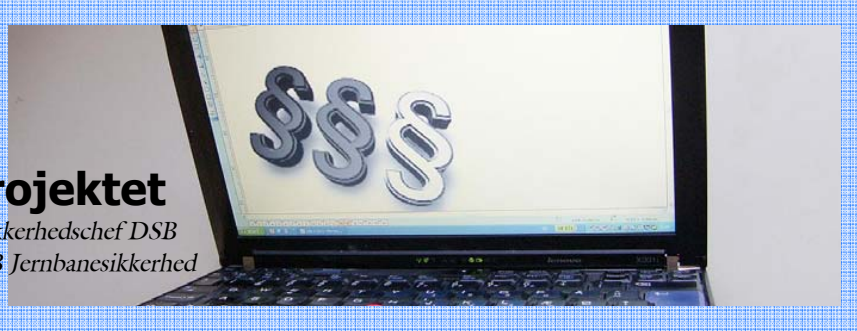
været tilfældet i forbindelse med planlægningen af K12, hvilket betyder at det aftalte effektiviserings mål, som følge af en kraftig forceret planlægning, ikke i praksis kan nås. Det er altså vanskeligt at give tilsagn om en bestemt besparelse, når man ikke ved, hvilke tiltag næste udkast rummer, og om dette udkast kommer til den aftalte tid, herunder om man så har 3, 5 eller 25 arbejdsdage inden næste deadline. LPO kan kun beklage, at den manglende formåen i DSB's bagvedliggende planfunktioner, således berøver virksomheden muligheden for at gennemføre en effektivisering i en situation, hvor enhver sparet krone ellers måtte være velkommen, jf. de dystre økonomiske meldinger, ledelsen selv har fremført.

De mange rettelser øger også risikoen for at begå fejl, samtidig med, at det forcerede arbejdstempo i planlægningsfasen nedsætter muligheden for at udsende gennemarbejdede tjenester til brugerne ude i lokalgrupperne.

Således opsummeret står LPO's planlæggere derfor tilbage med en følelse af, at konsekvensen, ud over den manglende økonomiske effektivisering er, at kvaliteten af de udarbejdede tjenester, forringes. Der er altså tale om en klokkeklar loose/loose situation.

Ingen effektiviseringsgevinst til virksomheden, risiko for dårligere regularitet og arbejdsdage til lokomotivførerne af unødig ringe kvalitet.

Det kan næsten kun blive bedre næste gang...



Regelforenklingsprojektet

Af: Carsten Dam Sønderbo-Jacobsen, Sikkerhedschef DSB
og Helle Hjuler, sikkerhedsspecialist DSB Jernbanesikkerhed

Jernbanesikkerhed har startet et regelforenklingsprojekt, der vil løbe over de næste par år. I den forbindelse er Jernbanesikkerhed meget interesseret i løbende at kommunikere fremdriften i projektet til alle jer, der til daglig er brugere. Det er derfor en fornøjelse at have fået spalteplads i jeres blad.

Baggrunden for projektet er, at der efter regeldelingen med Banedanmark ultimo 2009 er kommet mange nye regler hos DSB, og at der gennem længere tid - senest i forbindelse med sikkerhedskulturdagene – er fremkommet flere ønsker, om at DSB´s regelværk skal saneres. Denne sanering er i tråd med en god sikkerhedskultur, hvor regelværket i sig selv skal være en positiv faktor for sikkerheden. Det er vores ambition at mindske afstanden mellem slutbrugeren og de der skriver reglerne. Nogle slutbrugere har opfattelsen af, at regelskriver og slutbruger lever i to forskellige verdener. Reglerne, der skrives, skal bruges af en anden gruppe, end de der skriver dem og slutbrugeren læser ikke altid det samme, som forfatteren læser. Den røde tråd i projektet er, at regelværket skal tage udgangspunkt i lokomotivførerens hverdag.

På den lange bane skal det sikres, at instruktionsstoffet står i det rigtige reglement, og der skal findes nye løsninger sammen med slutbrugerne på at præsentere kompliceret instruktionsstof på en ny måde. Der arbejdes på følgende tre hovedområder:
SIN DSB "slankes", den digitale rygsæk (DDR) tilrettes for bedre præsentation og ODI tilrettes.
SIN DSB skal forenkles og opbygges som det bl.a. kendes fra Banedanmarks regelværk:

SIN DSB Ø/V - generelle sikkerhedsinstrukser, funktionsopdelt
SIN DSB (Ø) - geografiske sikkerhedsinstrukser
SIN DSB (V) - geografiske sikkerhedsinstrukser
Denne opbygning ses ud fra ønsket om et bedre samspil mellem DSB's og Banedanmarks regelværk og deres præsentation.

Fra årsskiftet forsvinder prioriteringerne i DDR, som en del af ønsket om, at ansvaret skal tilbage til lokomotivføreren. ODI skal forenkles og opdeles på en mere brugervenlig måde. Desuden skal der være mindre betjeningsvejledning i ODI. Projektet har afholdt et indledende seminar med deltagere fra de faglige organisationer, superbrugere og regelskrivere. Det indledende seminar medførte en opsplitning af seminarets deltagere i to arbejdsgrupper. Den ene arbejdsgruppe arbejder på en ny opbygning og en sanering af ODI. Den anden gør det samme med SIN DSB.
Arbejdsgrupperne er nu så langt, at der er lavet strategi i hver gruppe for, hvordan SIN DSB og ODI fremover kan forenkles og opbygges. Næste fase er, at arbejdsgrupperne mødes for at præsentere arbejdet fra de to grupper. Derudover vil der være en præsentation af, hvordan DDR kan se ud i fremtiden.

Vi vil gerne informere løbende om projektets fremdrift, og håber at vi i starten af 2012 kan få endnu en spalte.

Lokofører Hans-Jørgen Christensen

Nyt fra lokalgrupperne

Belvedere København, fredag den 12. august 2011

Aalborg

Af: ***Lars Rolving Jensen***

Sommeren er gået på hæld, og vi har i Nordjylland kørt den sidste sommer på gamle, meget gamle spor. Næste år når vi lige at se sporet springe ud i fuldt flor – i mandshøje tidsler og des lige – så lukker Banedanmark banen i 3 måneder og sporombygger hele lor… Nå ja, det passer jo. Mon ikke alle mand m/k på depoterne i Frederikshavn og Aalborg så kan få ferie i skolernes sommerferie? Det vil LPO Aalborg arbejde for, og muligheden er da helt enestående.

Den gamle formand er tilbage
Når dette læses, er vores formand Morten Schroll kommet tilbage fra ferie og barselsorlov, og tingenes tilstand vil normaliseres. Jeg vil benytte lejligheden til at takke alle kolleger for den tålmodighed, I har vist mig, i den periode jeg har fungeret som formand.

Køreplanen 2012
Tiden for K12 med tilhørende turvalg nærmer sig. Det forlyder, at vi fra Aalborg skal køre 7 IC tog med MR materiel. Ud over at de sandsynligvis er mere driftsikre end IC4, er det en væsentlig serviceforringelse, vi hermed byder vores passagerer, ikke mindst dem på DSB 1'. Og hvad med stillezonerne? De ryger vel også en tur. Gad vide hvad vores kunder siger til det? Tiltaget er efter min mening ikke helt i tråd med DSB's ønske om at blive den førende jernbanevirksomhed i Europa. Måske er det virkeliggørelsen af det, som DSB annoncerede i foregående menukort, hvor der stod at læse: På DSB's hovedstrækninger kommer salgsvognen til din plads. Det er længe siden salgsvognen forsvandt nord for Aarhus.

We move you
We move you, yes we do! Målet er nået. Ca. 90 % af alle medarbejdere har været på kursus, og der kommer ikke flere afsted. Men hvad med de sidste 10 %. Hvad skal vi lægge i, at det øjensynligt ikke er nødvendigt at sende dem på kursus. Betyder det, at alt er i orden, bare jeg møder til tiden på 90 % af mine mødegange? Er det i orden, bare jeg stopper for 90 % af de signaler, der viser stop? Og at 90 % af mine passagerer oplever min kørsel som rettidig og behagelig. Nej vel. Det smager lidt af, at nogle smarte sælgere har fået deres penge og så er det i orden. Et gæt i den anledning kunne være, at de nok ikke har nøjes med kun 90 % af regningens pålydende.

Odense

Af: Lars Vilstrup Olsen

Det er vist længe siden, vi har haft sådan en våd sommer. Faktisk kommer sommeren ind på top 10 over de mest regnfulde somre. Hvem husker ikke skybruddet i København, hvor vandet stod helt op til perronkanten på Østerport Station. Det varede et godt stykke tid inden Østerport kom helt til hægterne igen. Så nu har vi også haft en sommer med masser af regn. Ikke som flere af de senere år, hvor vi var ved at gå til i varme, med klimaanlæg ude af drift og hvor dårlig køling var dagligdag, i øvrigt med massive forsinkelser til følge. Jo, der er nye udfordringer hvert år, men det klarer vi også.

MR på Svendborgbanen
Hvad byder efteråret på her i Odense? Vi skal have startet op på efteruddannelse og måske også lidt litra uddannelse, da der stadig er folk på depotet, som ikke har MR (Museum Regionaltog) attest. Som det ser ud lige nu, ender det nok med lidt MR kørsel på Svendborgbanen, idet 3 MQ togsæt formentlig "eksporteres" til Aarhus og Grenåbanen, og i så fald er der så snart kun MR tilbage, til at betjene kunderne på Svendborgbanen. Snakken går på, at der skal køre dobbelt sæt i "bytog" køreplanen. Mon ikke køreplanen så skal justeres lidt til K12. Det bliver sikkert ikke et hit for folk med barnevogne og cykler, at skulle bakse deres sager "op" i toget, da MR i modsætning til MQ, ikke har en lavgulvs vogn.

Tur– og Folketingsvalg
I september afholdes der medlemsmøde vedr. turene lokalt her i Odense til K12. Bliver der plads til flere folk i ture? Er antallet af folk i reserven OK? Kommer der måske IC4 i turene denne gang? Vi ser flere og flere IC4 tog i drift, men har ikke ret meget kørsel i Odense. I skrivende stund lurer folketingsvalget lige om hjørnet, måske er det allerede både udskrevet og afholdt, når du læser dette. Hvem ser vi som transportminister i næste sæson? En med visioner om dansk jernbane i fremgang i stedet for blot at sælge ud?

Fredericia

Af: Palle Dahl

Så er sommerferien overstået for de fleste, og man kan vist roligt sige, at det har været en våd og blandet fornøjelse for dem, som har holdt ferien hjemme i Danmark.

Aflåste toiletter i togene

De, som har arbejdet i sommermånederne, har undret sig over, hvad der sker med vores MF og ER materiel. Jeg tænker her på de mange aflåste toiletter enten på grund af manglende vand, manglende tømning eller bare som følge af "almindelig" defekt.

Vi lever i et moderne samfund, hvor man kan flyve til ethvert sted i verden, ja sågar til månen, og har man der hørt om, at en tur er blevet aflyst pga. defekte toiletter? Nej vel. Men noget må der være galt, når vi gang på gang skal køre rundt med aflåste toiletter, nogen gange endda i hele togsættet. Er det materiellet, der er for dårligt? Mangler der reservedele, eller kniber med at få dem monteret? Jeg ved det ikke, men vi kan ikke byde vores gæster, at de ikke kan komme på toilettet, når de rejser med DSB. Gad vide hvordan det skal gå, når vi kommer til den kolde tid? Fryser toiletterne så igen, som sidste vinter, eller har ledelsen fået styr på dette problem? Vi bliver bombarderet med skrivelser fra arbejdsgrupper omkring tiltag, som skal øge rettidigheden. Men er der nogen som bekymrer sig om ovennævnte vigtige komfortspørgsmål? Måske man også her burde nedsætte en arbejdsgruppe?

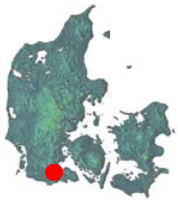
Ombygningsrod i Fredericia

Lokalt er det store projekt med sporombygning, mv. af P-risten i fuld gang. Hele området er for tiden én stor byggeplads, hvilket giver en masse gener, når man færdes i området. Den gamle røde bygning er blevet jævnet med jorden, og arealet fremstår meget åbent. Vi som har lidt år på bagen her i etaten, synes måske nok, det virker lidt tomt, for i den bygning har man tilbragt mange timer gennem årene. Men sådan er udviklingen. Spor 47 og 49 er forbundet, og så var pladsen der bare ikke mere. Nu kan vi så gå og glæde os til, at arbejdet bliver færdigt, og P-risten fremstår med nye risteperroner og omstillingsanlæg.

Ubrugelig IC4 uddannelse

Til sidst en kommentar til IC4. Mange her i Fredericia har ikke betjent IC4, siden de fik deres attest, og flere har derfor meddelt tjenestefordeleren, at de derfor ikke ser sig i stand til at forrette tjeneste med dette materiel. Det er penge ud af vinduet, når man giver uddannelse til personalet, og så ikke får gavn af det. Vi er ganske vist blevet lovet en brush up uddannelse, men i skrivende stund er der intet sket. Det samme gælder i øvrigt omkring den praktiske efteruddannelse på diverse litra, hvor man skubber en stor pukkel foran sig.

Det er mit håb, at der snart sker noget. Det er et tiltagende problem at finde de fornødne ressourcer.



Tinglev

Af: ***Jesper Rodkjær Pedersen***

Efter virkelig at have gransket min beskedne hjerne for at finde noget at skrive til dette nummer af bladet, så må jeg konstatere, at min hjerne er tom, hvilket muligvis er blevet konstateret af mine omgivelser på et langt tidligere tidspunkt.

Vi har været ramt af sommerferie, og hverken gruppeledere eller tillidsmanden har været her til at lave rav i den, så der er overhovedet intet at berette herfra. Helt at undlade et lokalt indlæg ville selvfølgelig ikke være acceptabelt, så derfor bringes en opskrift på en lokal specialitet, der har været et tilbagevendende hit ved depotets sommerfest.

Brødtærte eller å Synnejysk Brøtooert

6 stk. æg - 250 gram sukker - 100 gram revet rugbrød - 100 gram hakkede nødder - 1 tsk. bagepulver - ½ liter piskefløde

Del æggene i hvider og blommer i hver sin skål. De 6 æggehvider piskes stive. Sukkeret røres forsigtigt i æggehviderne lidt efter lidt. Æggeblommerne tilsættes en ad gangen. Revet rugbrød og hakkede nødder blandes sammen og tilsættes forsigtigt. 1 tsk. bagepulver blandes i dejen. Dejen hældes i tre lagkageforme med smurt bagepapir, da dejen er tilbøjelig til at sætte sig fast i bunden. Bages straks ved 225 grader i ca. 10 minutter. Lagkagebundene lægges sammen med flødeskum og pyntes med flødeskum og ristede hakkede nødder.

Dette er den originale opskrift, men til sommerfesten er denne kaloriebandit tunet med friske jordbær. Andre bær kan også bruges, hvis man har lyst til at sætte sit personlige præg på mesterværket. Som en særlig bonus – eller "Service Excellence" om man vil – følger her et meget brugbart fif: Lagkagebundene har en rigtig slem tendens til at sætte sig fast på bagepapiret, og derfor kommer man let til at ødelægge dem, når bagepapiret skal fjernes. Dette kan man undgå ved at lægge lagkagebundene med bagepapiret opad og derefter lægge et fugtigt opvredet viskestykke ovenpå i et par minutter. Herefter slipper bagepapiret let. En rigtig Tinglev Sommerfest Brøtooert består af 4 gange ovennævnte opskrift.

I samme ombæring vil vi her gerne lave en lille konkurrence. Hvis du sender et fotografi, hvor du poserer med en Brøtooert til jerp@dsb.dk, så vil en seddel med dit navn blive smidt i A TØVS hatten og herfra vil vi trække vinderen af et lagkagesæt.

Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

Så går sommeren, hvor solbrændt hud blev udskiftet med svømmehud, mod efterår. Vi har 1. juli sagt velkommen til Jan Christensen. Jan kommer oprindelig fra DSB S-tog og har været omkring Vestsjællands Lokalbaner og MEV.

I september afholdes medlemsmøde vedr. turene og deres struktur samt fremtiden på depotet, hvor bl.a. vores lokaler kan være i spil.

I Kalundborg går vi og glæder os over de nye ramper, som er opsat ved alle opstillingsspor, så vi til vinter ikke skal kæmpe med sne på gangvejene. Vi har i mange år kæmpet med henslængte kabler til fremmedladning, så det er en fornøjelse, at de nye selv kan rulle op. 1500 V standerne til vogne er flyttet frem, så der nu varmes gennem lokomotivet, så man skal nu ikke længere ned og kravle mellem lokomotiv og vogne.

SMUTO og vaskespor

SMUTO - anlægget lader vente lidt på sig. Alle standere, sporskifter og akseltællere, mv. er for længst monteret, men retningsviserne var i restordre. De forventes leveret og opsat, så anlægget forhåbentlig er i drift, når du læser dette. Der vil i en periode være en kørelærer sat op til at instruere os i den daglige brug. Vaskesporet, spor 114, er taget op. Det ser ud til at løsningen trækker ud, og at der vælges en anderledes og billigere løsning end oprindeligt planlagt. Vi forventer først at kunne anvende sporet igen primo 2012. Med i projektet er også, at de gamle depotskure bliver revet ned og erstattet med noget tidssvarende.

Signalproblemer i Holbæk

Signalforbistringen i Holbæk fortsætter tilsyneladende. Eneste reetablering efter branden i sikringsanlægget, bliver formentlig kørsel for signal gennem spor 3, og det endda først fra foråret 2012. Alle øvrige "signal mangler" bliver udskudt til det nye signalsystem kommer i 2019, hvilket betyder, at hovedparten af togekspeditionerne de næste 7½ år, skal ske ved ind- og udrangering.

Nu vi er lidt i Banedanmark afdelingen, må jeg lige nævne, at Helge Rasmussen, Kalundborg kommandopost, tirsdag d. 16. august har holdt 50 års jubilæum. Helge fejrede dagen, hvor han inviterede til kørsel med damptog på to dobbeltture mellem Kalundborg og Jyderup.

La og afspadsering

La slås vi fortsat med. I skrivende stund er der mellem Kalundborg og Lejre i snit ca. 8,5 km mellem de enkelte La, og så er anlægsarbejdet med etablering af dobbeltspor mellem Vipperød og Lejre gået i gang. Mange af de gamle broer er revet ned og fundament til de nye er støbt. Vi forventer over en tre års periode, tre måneders total sommerlukning, på strækningen Holbæk -Lejre. Som planen ser ud nu, kommer lokomotivpersonalet i Kalundborg ikke til at køre til København i "spærre perioden". Måske det kan udløse nogle flere ferierækker og plads til afspadsering.

Studietur til Hamborg

Studieturens indhold ligger nu helt fast. Fra d 10.-14. oktober drager 9 lokale lokomotivførere af sted med kurs mod Hamborg. Vi skal besøge verdens største modeljernbane, Miniatur Wunderland Hamburg og ubåden U434, som er verdens største konventionelle ubåd. Ofte har der været for lidt tid til at gå på opdagelse på egen hånd. Det skulle der gerne blive rådet bod på denne gang, da en meget korte rejsetid, det giver lidt luft i programmet.

Århus

Af: Hans Schøn Merstrand

Der er lagt op til store forandringer for lokomotivpersonalet i Aarhus. Forandringsprocessen giver store frustrationer blandt lokomotivpersonalet og det øvrige lokale personale i DSB Togproduktion, da der er en del uafklarede sager, i forhold til blandt andet DSB Aarhus Nærbane A/S, etableringen af to mødesteder og flytning af lokomotivpersonalet til Aarhus H.

Bekymring på lokalredaktionen

I de sidste to udgaver af Det Blå Blad har lokalredaktion udtrykt bekymring for den manglende information af berørte medarbejdere i Aarhus, og har endda fundet anledning at drage paralleller til den kaotiske opstart Arriva havde her i byen tilbage i 2002. Men selv om der her i skrivende stund (27. august) fortsat hverken er udsendt information eller afholdt medarbejdermøder, vil lokalredaktionen ikke beskæftige sig mere med emnet, men blot endnu engang udtrykke vores bekymring for opstarten af DSB Aarhus Nærbane A/S.

Også planerne omkring etablering af to mødesteder i Aarhus, er i fare for ikke at blive til noget. I slutningen af august er der, så vidt lokalgruppebestyrelsen er orienteret, fortsat ikke en underskrevet aftale mellem DSB Togproduktion og LPO DSB, selv om det er flere måneder siden, emnet blev forhandlet.

Projekt uden styring

Flytningen af lokomotivpersonalet fra Sonnesgade til Aarhus H, er – efter vores opfattelse – også et projekt uden den helt store styring. Det er uklart, hvem der har hvilke ledelses- / beslutningskompetencer i de forskellige faser af projektet. Det skaber uklarhed i forhold til, hvem det egentligt er, LPO Århus skal lave aftaler med i projekt, henholdsvis i byggefasen. Det skal dog understreges, at samarbejdet med den lokale ledelse omkring projektet, p.t. fungerer ganske godt.

Et af kardinalpunkterne har, siden maj måned, været uklarheden om

placeringen af de – af DSB Ejendomme, og DSB Togproduktion – lovede 60 parkeringspladser til medarbejderne på Østlige Plads.

Det kunne se ud som om, at DSB måske har lovet det samme areal ud til flere projekter. Men en flytning til Aarhus H uden tilbud om personaleparkering, er dybt problematisk, da infrastrukturen i Aarhus området er sådan skruet sammen, at det er aldeles umuligt for store dele af personalet at benytte offentligt transport til og fra arbejde.

Ovennævnte er med til at give unødige frustrationer blandt personalet Det er deres fremtid og hverdag, der er på spil – sådan helt konkret.

Lokomotivfører Hans-Jørgen Christensen, København

Næstved

Af: Jan Sejr Lundstrøm

Når dette læses er sommeren – eller hvad man nu vil kalde regntiden - ved at synge på sidste vers. I Næstved har vi været ramt af flere langtidssygemeldinger, og i ferietiden har vi derfor haft stor hjælp fra vore gode kollegaer i Nykøbing Falster for at dække tjenesterne. Efterlysningen af nye kollegaer i sidste nummer af Det Blå Blad har båret frugt. Rune Barholt, som bor i Haslev, har meldt sig. Han starter i Næstved 1. december. Vi glæder os til at byde Rune velkommen på depotet, og ser frem til et godt samarbejde. Men der er stadig brug for flere, hvis vi skal opretholde den nuværende produktion. I løbet af de næste to år forventer vi, at 5-7 ældre kollegaer går på pension. Det svarer til omkring ti procent!

Ny køreplan

Mens de sidste brikker i K12 formentlig er ved at falde på plads, venter vi spændt på, hvad det vil betyde for vores kunder og kørsel. Det har i længere tid forlydt, at man ville lægge den sidste afgang fra Nykøbing F. omkring en time tidligere. Det ville betyde, at rejsende fra Nakskov skulle af sted lidt efter klokken 20. Heldigvis tyder det nu på, at vi beholder den sene afgang fra Nykøbing.
Nu er det ikke fordi, vi ligefrem elsker vores "Københavnernat" med tog 4274 og tog 2201 – mange søger fortsat fri fra tjenesten, og reserven kender turen til hudløshed – men for at sikre en god kollektiv trafikbetjening af "Udkantsdanmark" er det nødvendigt at have et godt tilbud, der giver kunderne en frihed til at vælge den afgang, der passer dem bedst. Og skal vi fordoble passagertallet inden 2030, skal der flere afgange til. På Lille Syd forlyder det at den sidste afgang bortfalder søndag-torsdag. Til gengæld skal vi, når der ikke er halvtimesdrift, holde i godt 30 minutter i Roskilde, så derfra bliver sidste afgang kun cirka 30 minutter senere end i dag. Hvad det konkret kommer til at betyde for vores ture ved vi senere på efteråret.

Ingen rejse i år

I år er der desværre ingen rejseaktivitet i Næstved. "Rejsearrangør" Poul S. Nielsen oplyser, at det bliver stadig vanskeligere at arrangere ture. Transport og hoteller skal ofte betales allerede ved reservationen, og altså på et tidspunkt, hvor kollegaerne endnu ikke ved, om de kan få fri. Selv om vi er mange, der håber på nye rejser, kan mindre også gøre det. Selv en endags tur kan medvirke til at styrke sammenholdet på depotet.

En ommer

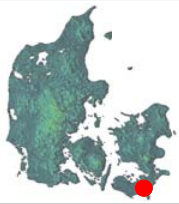
Greenspeed skærmene dukker op i stadig flere lokomotiver, togsæt og styrevogne. Indbygningen kan være mere eller mindre elegant. Et flot eksempel er dobbeltdækkerstyrevognene, hvor skærmen er indbygget i det eksisterende førerbord. Men hvorfor skal man rykke bremsemanometrene helt ud af synsfeltet? På alt andet materiel sidder de i synsfeltet, og bruges jo også for at kunne bremse sikkert, præcist og komfortabelt. Så skulle man hellere have flyttet indkodningspanelet til ATC. Jeg håber ikke nogen fra LPO DSB har godkendt ombygningen!

EU-formandsskab

Selv om man nok kunne mene, at vores Transportminister har nok opgaver her i landet, har han med stor iver kastet sig over forberedelserne til det danske EU-formandskab fra sommeren 2012. Han ønsker at slå et slag for at få de såkaldte modulvogntog godkendt i hele EU. Ikke nødvendigvis så de kan køre frit, men dog med tanke om væsentlige udvidelser i forhold til i dag, hvor bl.a. Tyskland længe har vægret sig mod at få disse "monstertrucks" sluppet fri på deres motorveje, idet opfattelsen dér er, at broer og autoværn ikke er dimensioneret til så tunge biler.

Herhjemme tyder noget på at reglerne lempes, så modulvogntogene også får mulighed for at køre i byområder. I hvert fald står flere havne på spring for at få dem tilladt. Modulvogntogene kan flytte gods fra bane og mindre skibe til landevejen, hvilket vil øge miljøbelastningen. Og i bytrafikken blandt bløde trafikanter hører de under ingen omstændigheder hjemme!

Måske ville det blive lidt mere "hipt" at være passager i MR-tog, hvis den tidligere rygerkupé fik en mere spændende indretning.
(Foto fra BLS-togsæt) .



Nykøbing F.

Af: Anders Bech Pedersen

Vi har en del jubilæer her på depotet. Således havde Brian "Drønnert" J. Jørgensen og Carsten M. Olesen 25 års jubilæum den 1. august, og den 1. september var turen så kommet til Henning Rasmussen og Kai Jørgensen. Der blev i den anledning afholdt en lille hyggelig komsammen. og det gode samvær og noget at le af, var lige hvad vi havde brug for, efter at være kommet oven vande efter skybruddet i København. For det har da om noget skabt problemer. Ikke bare jernbaneteknisk, men i den grad da også personalemæssigt. Ikke at der har manglet folk. Nej, tværtimod. Men et hav af tjenester skulle tilpasses, og selv om de folk, som skulle sørge herfor sikkert er kompetente, tyder noget på, at de bukkede under for mængden af arbejde. Eller måske var det snarere manglen på hjælpemidler, som fik filmen til at knække.

Nu kan man jo håbe, at der ikke kommer flere voldsomme skybrud. Det er imidlertid næppe sandsynligt, og lokalgruppen har derfor indsendt nogle ideer til LPO's daglige ledelse, som engang i fremtiden kan udmøntes til glæde for både lokomotivpersonalet og de medarbejdere som sidder i korrigeringen og i Driftscenteret.

Tyveri på depotet

Mange kælderejere har denne sommer haft glæde af regnvandet væsentligt længere end os uden. Og apropos kælder. Sådan en forefindes også på depotet i Nykøbing. Heldigvis har vi været forskånet for vand i kælderen, men desværre ikke for tyveknægte. Nogen har hugget vores spinningscykel og nogle af vores håndvægte. Det er vi kede af, idet udstyret blev brugt flittigt. Hidtil har ingen meldt sig. End ikke et lille tip har vi fået, så derfor håber vi, at vi i stedet kan få det erstattet.

Sociale arrangementer

Ikke alt er dog forsvundet, og slet ikke vores sociale arrangementer og det vil "Sveske" nu berette om:

Den 5. juni havde vi årets første sociale udflugt, en cykeltur ud i det blå med udgangspunkt fra depotet i Nykøbing. 16 modige cyklister mødte op med godt humør, og hvis nogen havde haft i tankerne at blive hjemme, var det i hvert fald ikke vejrets skyld. Sol var der nemlig masser af, men dog også en kraftig vind. Humøret var højt da feltet, inkl. ledsagervogn, satte i gang henover Frederik den 9's bro, ad cykelrute 38 med kurs mod Lolland.

Nysted Havn var udset som det foreløbige mål, en strækning på ca. 32 km. Selvfølgelig var der indlagt pauser, hvor ledsagervognens personale havde stillet borde og stole op, samt et passende udvalg af kolde drikkevarer. Dog kneb det lidt med massagen til de ømme balder. Rute 38 går primært ad cykelstier, gennem skove og forbi historiske minder. En naturoplevelse man kun får, når man cykler. Freddy Frederiksen havde i dagens anledning læst lidt op på lektien, og kunne undervejs fortælle lidt historie og anekdoter, de steder vi gjorde holdt. De sidste kilometer mod Nysted blev kørt langs Østersøen med udsigt til den store vindmøllepark ude på Rødsand. Smukt eller ej? Skal vi tænke grøn energi, kan vi da i det mindste glæde os over, at vindmøllerne ikke står inde på land.

Efter 2 ½ time ankom vi til Nysted og restaurant "Fru Frederiksen" Her kunne vi nyde frokosten, med den skønneste udsigt til Ålholm slot og indsejlingen til Nysted havn. Efter et par timer, gik turen tilbage til Nykøbing, men nu ad den direkte vej. Med en let side og rygvind, føltes de 18 km. ikke langt, og selvfølgelig blev der også lige plads til en enkelt lille pause undervejs. Sidst på eftermiddagen ankom vi til depotet hvor vi sagde pænt farvel og tak.

Den traditionelle sø-tur, den 8. i rækken, blev afviklet lørdag d. 13. august. Alle de foregående år har turen været afholdt i solskinsvejr, så en overhængende risiko for aflysning, efter næsten 14 dages uafbrudt regn, var helt uvirkelig. Maden var bestilt, øl og vand købt ind og bådene klar til at sejle. Så skulle der bare styr på vejret, og udsigten lovede "kun" byger, om end dagen startede som en noget grå og våd affære. Men aflysning? Aldrig, så et alternativ blev lynhurtigt fremskaffet.

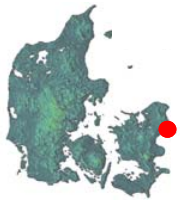
Vi fik i al hast overtalt Leif "Salle", som er forvalter på vores lokale frilandsmuseum, til at give en rundvisning på museet, inkl. en fortælling om en næsten færdigrenoveret stubmølle, som indvies i september. Museet har en fantastisk fin dampafdeling, og i dagens anledning blev en dampmaskine, som tidligere stod på et nu nedlagt savværk, startet op. Vi kunne både se og høre, hvordan den trak to save, og selv om det bør nævnes, at de kører på tryk-

16 cyklister klar til 32 km cykeltur - kurs mod Lolland

luft, og ikke damp , var det faktisk lidt af en ære for os, idet maskinen ikke tidligere er blevet præsenteret for publikum.

Henover middag stoppede regnen og da vi mødtes ved bådehavnen kl. 14.30, skinnede solen lystigt og kun enkelte skyer truede. Temperaturen rundede hurtige de 20 grader, så det endte endnu en gang med, at vi kunne sejle ud på Maribosøerne, iført korte bukser og T-shirt, og læne os tilbage, nyde naturen, den gode stemning og så ellers sørge for at holde væskebalancen i orden.

Klokken 18 var vi tilbage ved bådehavnen efter en utrolig smuk eftermiddag i stille vejr. Det havde ingen vist drømt om, da de stod op lørdag morgen (måske det lige skulle nævnes, at det pissede ned igen hele søndagen). I bådlaugets lokaler var der dækket op, og et stort ta' selv bord ventede. Med sædvanlig hjælp fra Jørgens harmonika, løftede stemningen sig indtil vi omkring ved 23-tiden brød op med en fornemmelse af, at dagen – trods dystre udsigter – var endt som en positiv oplevelse.



København

Af: Søren Max Kristensen

I sidste nummer af Det Blå Blad eftersøgte vi en risikovurdering i forbindelse med ændringen af afgangsproceduren i DSB First, der som bekendt berører de kolleger, som udfører First tjenester.

LPO DSB har, gennem samarbejdsudvalget i Togproduktion, bedt ledelsen i Togproduktion om at tage sagen alvorligt. Ledelsen har nu meddelt, at de ikke kan fremskaffe risikovurderingen, og at de ikke mener, at det er en sag, som de kan arbejde med. At ledelsen i Togproduktion / Fremføringen skal bruge over et halvt år på at finde ud af, at deres ledelsesmæssige kompetence ikke rækker, når det drejer sig om togsikkerheden kan undre.

At ledelsen i Togproduktion / Fremføringen ikke har kompetencer indenfor togsikkerhed er meget forunderligt. Lokalgruppe København har hele tiden troet, at ledelsesansvaret overfor lokomotivførerne lå hos vores ledere i Togproduktion. Da togsikkerheden er lokomotivførerens vigtigste arbejdsopgave, burde dette område selvsagt høre under ledelsens ansvar, selvfølgelig med skyldig hensyntagen til DSBs overordnede sikkerhedsorganisation. Hvad er det næste område som ledelsen i Togproduktion ikke mener, at de er kompetente til at tage sig af? Her sætter tilsyneladende kun fantasien grænsen.

På baggrund af ledelsens manglende evne og kompetencer på det sikkerhedsmæssige område, har Lokalgruppe København bedt LPO DSB om at fremskaffe risikovurderingen gennem en direkte henvendelse til DSB Sikkerhed / Risk Management. Det arbejde er LPO DSB i fuld gang med. Som beskrevet i forrige nummer af Det Blå Blad går vi stadig ud fra, at DSB, som en ansvarlig sikkerhedsoperatør, selvfølgelig har udarbejdet en risikovurdering, når man ændrer en så vigtig instruks, indenfor et så vigtigt område, som afgangsproceduren er. Lokalgruppe København venter spændt på, at LPO DSB får et svar.

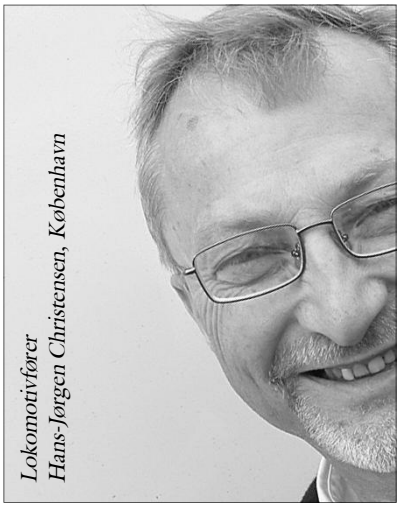
Plan A hos DSB First

Den 8. august 2011 trådte "Plan A" hos DSB First i kraft. Planen er en direkte udløber af al den ballade der har været med DSB First, og skal sikre en mere robust togafvikling på Kystbanen uden at det forringer rettigheden i Fjern & Regionaltog. Et formål alle i DSB må hilse velkomment.

Selve indholdet i planen hilses dog ikke velkomment. Planen er muligvis god for DSB First, men er en meget stor forringelse for DSBs kunder. Flere af DSB´s tog skal nu ankomme i, henholdsvis afgå fra, spor 26. Det fjerneste sted på hele stationen. Det drejer sig om nogle regionaltog, lyn og IC tog. Pga. perronlængden er det nødvendigt at nedformere tog, hvilket betyder, at der er endnu færre siddepladser til vores kunder. Samtidig skal der fra 14.58 til 15.22 ankomme og afgå 3 tog. Det i et spor, hvor adgangsforholdene er nærmest kaotiske, når der er mange passagerer. Her tænkes på en trappe, hvor der kun kan stå 2 ved siden af hinanden, hvis de har bagage med, en elevator hvor der maks. kan være 6 personer i, hvis de har bagage med, og en perron der er så smal, at lokomotivføreren har svært ved at komme hen i den anden ende. Hvordan en så tæt toggang skal kunne afvikles, uden at det går ud over rettidigheden, må tiden vise. Elevatoren er i øvrigt langsom, møgbeskidt, ildelugtende og rusten, og gulvet er ved at gå i opløsning. Dog spilles der meget høj opera i denne alternative koncertsal. Om det er godt eller skidt, kommer nok an på smag og behag. Endnu engang må vi konstatere, at DSBs kunder og personale er andenrangs i forhold til DSB First.

Hvis ellers ikke hukommelsen svigter, så havde Kaj Løvring en monolog om en mand fra provinsen, der kom til København med 4 toget. Han kunne ikke finde rundt, for "Hvem fanden kunne vide, at København lå på første sal" Hvis Kaj Løvring havde levet i dag, kunne han med rette udbryde "Hvem fanden kunne vide, at København lå i provinsen".

Velkommen til København. "We move you" langt pokker i vold, for det er "Excellent Service".



Lokomotivfører Hans-Jørgen Christensen, København

Struer

Af: Niels H. Christensen

Turarbejdet K12 er i fuld gang. Der sker ikke de store ændringer i Struer, så mon ikke det skulle lykkes at få pudset turene bedre af denne gang. Der vil til K12 være 36 mand i tur og en 6 mands rammetur.

Ikke mere ferie og afspadsering
Langt de fleste lokomotivførere i Struer har nu overstået deres sommerferie. Forhåbentlig var den til alles tilfredshed. Vejret har jo været typisk dansk sommervejr, med byger der går og kommer, mens blæsten går frisk over Limfjordens vande. Ferien har fyldt en hel del i Struer, for efter ihærdigt arbejde fra lokalgruppen og gruppeleder Michael Hove, er det lykkes, at nedbringe antallet af opsparede ferie- og afspadseringstimer ganske betragteligt. Vi er kommet så langt ned, at der er medlemmer, der allerede nu læner sig op af et rundt nul. Så er der grupper der "slås" med et stort antal afspadseringstimer, så send dem blot til Struer. Så skal de nok få ben at gå på!

Noget om at ukrudtbekæmpe
Noget af det der kan undre når man kører rundt i fædrelandet med tog er perronernes tilstand. Jeg er pinligt bevidst om, at pengene ikke hænger på træerne hos Banedanmark, men vi kan ikke være perronen i Taulov bekendt. Den består udelukkende af grus og tjavset ukrudts beplantning. Det et ikke sjovt at sætte folk af her en regnvejrsdag.

Helt gal er den, hvis vores kunder har formastet sig til at tage en barnevogn med. De har så valget mellem at slæbe vognen op af trappen eller bevæge sig ud for enden af grusperronen, og benytte sig af overgangen der. Og for det ikke skal være løgn, er der så opsat et skilt der, som forbyder passage. Ønsker vi kunder i togene eller hvad? Lokalt vil vi gerne, om Banedanmark kunne ændre tidspunktet for ukrudtsbekæmpelsen i sporene.

For nuværende sprøjtes der sidst i juli måned, planterne visner ganske vist, men står tilbage som tørre stængler. Er det så et problem, ja for når dugen falder eller en det "sjælden" gang regner, bliver bukserne våde og beskidte når vi klargør togene. Forslag: Sprøjt sidst i april, når planterne er små og endnu ikke er gået i frø!

Ny lokomotivinstruktør
Med udgangen af september siger vi farvel til lokomotivfører (K), Svend S Kristensen, der flytter til Århus for at blive LKI. Vi vil gerne sige tak til Svend for hans utrættelige arbejdsindsats for Struergruppen. Svend har, i den tid han har været på depotet, fungeret som lokalgruppeformand og ikke mindst arbejdsmiljørepræsentant.

God vind fremover, Svend.

Opholdstuen København august 2011. Fra venstre ses: Jørgen Nersting, Jørgen Krejlund, Jesper Peder Dideriksen, Hans-Jørgen Christensen samt Lars Schou Jensen

Tak til alle

Kære kollegaer og lokalbestyrelser. 1000 tak for gaver, hilsener og ikke mindst deltagelse i forbindelse med mit jubilæum den 18. august.
Det var en dejlig dag med gode taler og "gøren grin" med Jubilaren til morskab for gæsterne.
Også tak til ledelsen i Togproduktion for afviklingen samt hjælp med arrangementet.

Med venlig hilsen

Carsten M. Olesen

Carsten M. Olesen (til højre) havde en dejlig dag den 18. august 2011

Implementering af e-mail aftalen

I forbindelse med indgåelse af ny organisationsaftale mellem DSB og Dansk Jernbaneforbund, kom sidste del af den såkaldte e-mail aftale mellem Togproduktion og LPO på plads. Første del omhandlede tvungen læsning af e-mails i forbindelse med tjek ind.
For at give tidsmæssig mulighed herfor flyttes der – med virkning fra K12 (11. december 2011) – 5 minutter fra tjek ud til tjek ind. CIN er herefter 20 min og CUD er 5 minutter.

Tidlig op, nej tak

Lokomotivfører Bruno Skjold Andersen Odense, der er udpræget B-menneske, skriver:

Jeg undgår gerne, at køre under Storebælt tidligt på dagen, for jeg har så forbandet svært, ved at komme ud af røret om morgenen ;o)

Stemningsbilleder fra København

København H. Sporene 7 og 8

København spor 26

Allan Salmon

København H. Fredag den 12. august 2011

Thomas Ipsen ved mødeterminalen

Peter Luja Lakner

Gammelt og nyt mødes på København H.

Kristian Trihøj Svane kører tog 837

Jan Kronborg

Brian Tandrup

John Gam Kristensen

Eigil Dalsgaard

Christian Stegger Lillelund

Næste nummer:
Stemningsbilleder fra Aarhus

Mens vi venter på IC4

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi her på Bagsideredaktionen føler os voldsomt inspireret af de ekvilibristiske skribenter på Det Blå Blads redaktion. Vi har derfor - selv om det vist er en smule i strid med loven om ophavsret - valgt at tage afsæt i dette blads fremragende og dybdeborende journalistiske koncept under overskriften: "6 skarpe til...".
Bagsideredaktionen føler at det er på tide at stille kritiske spørgsmål til IC4 projektet, og har i den anledning fået en aftale i stand med projektleder Ø. V. Le Bøvlesen

1. Er det korrekt, at togene skulle have været leveret og indsat fra 03?
- Nu er der jo så mange myter omkring IC4. Vi skal kigge frem, ikke tilbage. Set i det lys er 03 et bud på linje med alle andre.

2. Så toget er efterhånden hvad, 5-8 år forsinket?
- Tjo, sådan kan man jo se på det, men som sagt, i IC4 projektet ser vi fremad på en positiv måde, båret af en helt igennem grundløs optimisme.

3. Der går rygter om, at toget leveres med hjul, kan du bekræfte det?
- Nu er der jo rigtig mange hjul i IC4 projektet, både med og uden "h". Der er tandhjul og toghjul, store hjul og små hjul, Jeppe Juhl og glædelig jul.

4. Men hvad så med motorer? Er der afsat midler til dem?
- Nu findes der jo mange midler. Rengøringsmidler, pudsemidler, lokkemidler, antidepresive midler, vanddrivende midler, midler mod utøj, Bette Midler og nogen helt uden midler, de såkaldt mindre bemidlede.

5. Men altså uden software?
- Software, hardware, Tupperware og stormvejr hvad er egentlig forskellen? Her i IC4 projektet hænger vi os ikke i uvedkommende detaljer.

6. Så softwaren medfølger leveringen, men virker bare lige knap nok endnu
- Joh, det...

Og således blev vi alle klogere. Ø. V. Le Bøvlesen oplyser i øvrigt, at projektet fortsat forventer alle togsæt 100 % i orden og køreklar i ordinær drift enten 31. november 2011, eller 30. februar 2012.

(NB! Vores journalistiske forbilleder på Det Blå Blad har hvisket os i ørerne, at et mere retvisende billede af projektets sande tilstand, findes i nærværende tidsskrift på side 9)

Ø.V. le Bøvlesen