Det Blå

Nr 2. 2013

side 2 Sikkerhed er en Hjertesag
side 3 Nyt logo
side 4 De store spørgsmål i livet
side 5 GSM/R
side 6 ETCS – skærm
side 7 Gruppe 3,2
side 8 Nekrolog
9 – 16 Lokal Nyt
side 16 Regelforenkling
side 17 UA
18 – 19 Redaktørens klumme
side 20 BAD Lok

Udgiver af Det Blå Blad er LPO-DSB

Det Blå Blad
Udgives af :
Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB

Redaktør:
Peter Kanstrup

Henvendelse til Det Blå Blad:
detblaablad@live.dk

Ansvarende redaktør:
Søren Max Kristensen
Otto Busses Vej 5
2450 København SV

Skribenter:
Errol V Vestergaard
Jesper Rodkjær Pedersen
Søren Max Kristensen
Hans Schøn Merstrand

Redigering:
Jørn Weiss

Sikkerhed – En hjertesag

Af: Søren Max Kristensen, Områdegruppeformand

Igennem flere år har ledelsen i DSB haft meget travlt med at lave kampagner om "Tog til tiden". Det vigtigste for kampagnemagerne har været, at statistikkerne og regnearkene har set pæne ud, og at ledere og chefer har kunnet hæve deres bonusløn ved kasse 1.
Når lokomotivpersonalet gentagne gange har påpeget, at sikkerhed kommer før alt andet, er vi blevet mødt med himmelvendte øjne, nedladende bemærkninger og standardsvar.

Da den nye ledelse i DSB sidste efterår meddelte, at 2013 skulle være et "sikkerhedsår", noterede vi os dette med stor tilfredshed.
Antallet af sikkerhedssager skulle ned, og alle skulle forstå, at sikkerhed kommer først, selv før "Tog til tiden." LPO DSB forventede derfor, at DSB ville starte en dialog og samarbejde med de faglige organisationer.
Den viden og erfaring som lokomotivpersonalet er i besiddelse af skulle selvfølgelig bruges.

Lige så stor forventningens glæde var, lige så stor blev skuffelsen dog. Efter nogle korte informationsmøder med ledelsen, hvor ledelsen på intet tidspunkt viste interesse for at bruge vores viden og erfaring, sendte DSB breve ud til samtlige lokomotivførere.
Brevene havde overskriften "Sikkerhed er en grundforudsætning"

For de kollegaer, som har haft sikkerhedssager, var brevet et trusselsbrev. Strammer du ikke op, kan det betyde, at *"du vurderes som ikke egnet som lokomotivfører."*
Alle de sager som er nævnt i disse breve, er i forvejen behandlet i disciplinærsystemet, og alle sagerne er der taget hånd om for at undgå gentagelser.
Brevene har derfor udløst megen frustration hos den enkelte lokomotivfører, men også hos gruppelederne, som nu må føle, at cheferne åbenbart mener, at de ikke gør det godt nok.
At brevene så også er fyldt med alvorlige fejl og mangler, gør ikke frustrationerne mindre. LPO DSB mener desuden, at DSB's trusler strider mod landets love, primært Tjenestemandsloven.

Hvad der er langt alvorligere end de juridiske problemer, er den virkning, som disse trusselsbreve kan få på sikkerhedskulturen i DSB.

Vi har alle en interesse i at få opklaret forholdene ved en sikkerhedssag. Både i forhold til den enkelte lokomotivfører, og i forhold til om der i infrastrukturen, på materiellet eller i vores regler, er uhensigtsmæssigheder.

Lokomotivførerne har altid været villige til at deltage i undersøgelser af sager, også i de tilfælde, hvor fejlen findes hos netop lokomotivføreren.

En åben dialog er en forudsætning for at få alt frem. Ikke for at straffe, men for at forebygge.

Forside foto: MQ i Århus.
© fotogruppen.mono.net
ISSN 1602-169X

Bladet kan hentes og læses på
www.issuu.com

Der skal ikke herske tvivl om, at vi nok skal påtage os det ansvar, som følger med lokomotivførerjobbet. Men det havde klædt DSB, hvis de begyndte at tage deres del af ansvaret alvorligt.

I mange år har det været vores repræsentanter, der i Signalkommissionen, har skullet tage kampen op med Banedanmark.
DSB har været bemærkelsesværdigt tavs, og har prøvet at springe over, hvor gærdet er lavest i forbindelse med uddannelse i omstillingsanlæg og strækningsindøvelse.
Samtidig har vi oplevet, at chefer, uden kendskab til sikkerhed, har sendt informationer ud om f.eks. togenes standsninger på stationer, ophold i førerrum m.m.
Informationer, som strider direkte imod de reglementer, som personalet er pligtig til at følge.
DSB's ensidige fokusering på den enkeltes ansvar og genoptagelse af afsluttede sager truer os på vores faglighed og ansættelse, og modvirker derfor i praksis en god sikkerhedskultur.
Samtidig er den meget mangelfulde sagsbehandling til skade for den respekt, som enhver ansat i DSB burde have overfor det disciplinære system.
Konsekvenser er, at alle, der fremover er impliceret i en sikkerhedssag, nu tvinges til at overveje, hvad der skal siges. Alt, hvad den enkelte siger, *vil* nu blive brugt i forhold til den enkeltes ansættelsesforhold.

LPO DSB ser sig derfor nødsaget til at opfordre alle til at undlade at udtale sig, med mindre at der er en bisidder tilstede.

LPO DSB beklager denne udvikling. Vi håber, at DSB besinder sig og straks indleder en dialog med de faglige organisationer om, hvorledes sikkerhedssager skal behandles, og hvorledes respekten for det disciplinære system genoprettes.

Alle i DSB ønskes en god og sikker sommer.

Nyt logo – en aldrig afsluttet konkurrence!

Her kommer historien om en uforbeholden undskyldning.

LPO udskrev sidste år – via Det Blå Blad – en konkurrence vedr. forslag til nyt logo. Vi modtog i den forbindelse en række udmærkede forslag, men ingen af forslagene gjorde tilstrækkelig indtryk i områdegruppebestyrelsen, og en beslutning blev derfor aldrig taget.

Kig engang på logoet. Hvad er det første du tænker? IC4 – kendt for sin manglende formåen! Det vil vi selvfølgelig helst ikke skal være folks første indskydelse, når de tænker på LPO. Derfor ønsker vi fortsat et nyt logo.

Det er i skrivende stund uklart, hvorledes vi kommer videre. Indtil vi har styr på det, vil vi benytte lejligheden til at lukke hængepartiet fra sidste års konkurrence. Og det kan vist alene gøres med en uforbeholden undskyld for den manglende tilbagemelding, både til dem, der tog sig tid til at lave et forslag, og til jer der blot har ventet forgæves på det nye logo.

Derfor kære læser – bedre sent end aldrig – **Undskyld!**

Læserbrev...

De store spørgsmål i livet

Af: Lars Rolving Jensen, lokomotivfører Aalborg

Der er mange store spørgsmål i livet; Hvor kommer vi fra? Hvor går vi hen? Hvordan ender det hele?
Kan det passe at jorden ender med at blive en parentes i universets historie, osv.

Undervejs til afklaringen af de store spørgsmål møder vi "mindre" spørgsmål, herunder spørgsmålet **– Hvad er et menneskeliv værd?** Kan det gøres op i kroner og ører?

Fra jeg var helt lille, lærte min mor mig, at et menneskeliv ikke kan værdisættes.

Den holdning tog jeg til mig, og den kom til at præge mig så meget, at min sikkerhedskultur gjorde mig egnet til stillingen som lokomotivfører.

Her befinder jeg mig blandt ligesindede og det får min hverdag til at fungere.

Imidlertid erfarer jeg nu, at Folketinget og trafikudvalget med transportministeren i spidsen, har sat sig for at udregne prisen på et menneskeliv.
Man fjerner togpersonalet fra togene og venter på at katastrofen sker. Og det er ikke et spørgsmål, **om** katastrofen sker, men et spørgsmål om, **hvornår** den sker.

Vi har set gruopvækkende eksempler på passagerer og barnevogne som har været i klemme i dørene på togene, og fælles for dem alle er, at **de kunne have været undgået, hvis togpersonalet havde deltaget i afgangsproceduren**.

Indtil videre er vi sluppet med et par forskrækkede og lettere kvæstede passagerer, og et antal rystede lokomotivførere som har overholdt alle regler og forskrifter, men alligevel er forsøgt gjort til syndebukke for hændelserne.

Og det vil ske igen. Og så er jeg ligeglad med, hvis skylden er. Faktum er, at vi kommer til at stå med et antal dræbte passagerer.
Og nu er det, at politikerne kan få deres beregning på prisen på et menneskeliv. Man tager besparelsen på togpersonalet og dividerer med antal dræbte, og voila.

Det vil sandsynligvis komme til at gå ud over unge mennesker, der i en eller anden form for beruselse, mener at de kan klare alt og derved udsætter sig selv for fare og risikerer liv og lemmer.

Der hjælper brochurer om at komme i god tid og respektere dørfløjterne ikke ret meget.
Det tjener blot til at retfærdiggøre jernbaneoperatørerne.
"Vi har gjort, hvad vi kan inden for de givne rammer". Og deri har de jo ganske ret…

Men kan det virkelig passe, at vi i et moderne samfund ikke har råd til at passe bedre på os selv og hinanden.
Igennem flere menneskealdre har forstandige mennesker sat sig sammen og fundet ud af, hvordan det kunne lade sig gøre at transportere passagerer sikkert med toget. Hidtil har sikkerhedskulturen ved jernbanen haft fokus på passagererne og deres velbefindende.

Jeg er dog bange for, at nærværende mere er et udtryk for den Darwinistiske læresætning

" The Survival Of The Fittest". Altså at "Den Stærkeste Overlever"

og det finder jeg sørgeligt.
Et af kendetegnene ved et sundt samfund er, at det tager hånd om de svageste.

Overført til jernbanen betyder det, at vi tager hånd om de **"ikke professionelle"** rejsende.

Er besparelser det værd, at vi sætter dette princip over styr? Er det det fingeraftryk, vi vil sætte på jernbanens historie?

Nyt udstyr i førerrummet på dit tog

Af: Hans S Merstrand, LPO daglig ledelse

Hvis man har den opfattelse, at et nyt signalsystem og implementeringen af udstyr i det rullende tog-materiel, ligger langt ude i fremtiden, så vil man nok snart opdage, at det er lige om hjørnet.
Noget af det første som lokomotivpersonalet sandsynligvis stifter bekendtskab med, er den ny radio i førerrummene, i daglig tale kaldet GSM-R radio (eller på engelsk: Global System Mobile for Railway Communications). Efterfølgende vil det blive førerrumsudstyr / begreber som f.eks. STM (Specific Transmission Module), ETCS (European Train Control System), som lokomotivførerne vil stifte bekendtskab med inden for den nærmeste fremtid.

Det er Siemens der er ansvarlig over for Banedanmark, for at der bliver monteret GSM-R radioer (og tilhørende teknik) i samtlige trækkrafttyper der befare Banedanmarks jernbanestrækninger. I forhold til monteringen af bl.a. ETCS udstyr i samtlige trækkrafttyper, så er det Alstom der er ansvarlige over for Banedanmark. Man kan så om muligt mene, at det er Banedanmark der er ansvarlig over for de forskellige jernbaneoperatører, om man vil.

GSM-R radioen:

Her i forårsmånederne har der været en række møder omkring GSM-R radio, i førerrummet på de forskellige litra, lige fra litra ER/MF til litra MK, hvor førerrumsgruppe 3.2 har deltaget.
Og selv om det sidste møde endnu ikke er afholdt, så er de foreløbige planer om at montere de først GSM-R radioer før sommerferien, på blandt andet et enkelt MF togsæt ("first of class"), allerede på plads.
"First of class" skal forstås på den måde, at der for hvert litra, og i enkelte tilfælde "levering" af en litra type, laves en prøvemontage af GSM-R radio og andet udstyr, som er tilknyttet GSM-R radioen på

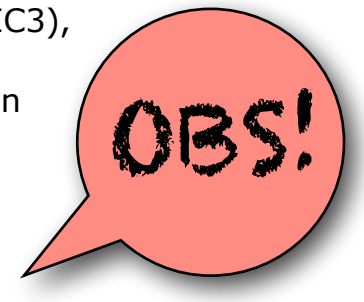
Når et litra får monteret GSM-R radioen bliver den gamle analogradio afmonteret, og det er derfor i sagens natur den nye digitale radio, som er eneste brugbare kommunikationsmiddel for lokomotivføreren.

Selv om der i forbindelse med seneste afholdte Sikkerhedskulturdage i Togdrift, blev undervist i den nye GSM-R radio, og selv om underviserne gjorde et godt stykke arbejde med de undervisningsmidler der var til deres rådighed, så er det et punkt, som skal evalueres i uddannelsesudvalget i DSB Togdrift, så det sikres, at alle er klædt på til mødet med den nye GSM-R radio ude i driften.

Et andet punkt som LPO DSB har gjort Simens, Banedanmark og DSB opmærksom på er, at når det første togsæt (og selv følgelig også de efterfølgende) bliver monteret med GSM-R radio, så er det for indeværende ikke muligt at kommunikere på "C-kanalen", med andre togsæt, eller rangerpersonale, med analog radio.

Det betyder helt konkret, at der ved op / nedformering af togsæt ikke er kommunikation mellem togsættene, hvis det ene har GSM-R radio og det andet togsæt fortsat er udstyret med den nuværende analoge radio.

LPO DSB har i den forbindelse gjort DSB, Siemens og Banedanmark opmærksom på, at da man vælger at montere GSM-R radio i litra MF (IC3), uden sideløbende at gøre det på litra ER (IR4), så vil dette have driftsmæssige konsekvenser for bl.a. landsdelstrafikken (intercity og Lyn togene), når der op og nedformeres ude i driften.
Ligeledes er der flere steder hvor den nye GSM-radio giver nogle sikkerhedsmæssige udfordringer i forhold til de SIN instrukser der er for bl.a. rangering mv.



LPO DSB vil godt på baggrund af bl.a. ovenstående problematikker, gøre opmærksom på, at sikkerhedsinstrukser skal overholdes, så den enkelte lokomotivfører ikke risikere sit job, på baggrund af manglende initiativer ved implementeringen af nyt udstyr i togene, eller bare situationer hvor teknikken ikke rækker.

ETCS skærme/informationspanel

Sideløbende med, at der er ved at blive monteret GSM-R radioer, afholdes der en række møder og workshops omkring implementering af bl.a. ETCS-skærme i førerrummene, som er de skærme, hvor lokomotivføreren i fremtiden vil få sine signalobservationer fra.
Det er i sagens natur vigtigt for LPO DSB, at disse skærme bliver monteret så optimalt placeret som muligt. Indtil videre har der været afholdt workshops på litra MR, MQ og ER.

Principielt så skal alle førerrum i Danmark være ens monteret med bl.a. ETCS skærme m.m., i forhold til flader de respektive litra har (ER har tre flader, MQ/Lint har fem flader, MR har L-formet førerrumsbord osv.), men der er, og vil være, forskelle fra operatør til operatør.

En af de helt store udfordringer ved at placere nyt førerrumsudstyr, i de eksisterende førerrumsborde er at afdække om den fornødne plads er til rådighed. Hvad skal i givet fald enten bortprioriteres eller placeres på en mere nedprioriteret placering, dvs. have en mindre fremtræden rolle på førerbordet. Hvilken rolle skal f.eks. Green Speed have i fremtiden?
Som eksempel kan nævnes, at hvis man lavede nye førerborde i f.eks. litra MF/ER, så der blev fem flader mod de nuværende tre, så ville dette sandsynligvis løse en række problemer.

Førerrumsgruppe 3.2

Der er i førerrumsgruppe 3.2 (under Togdrift) et godt samarbejde omkring de udfordringer der er ved implementeringen af nyt udstyr i førerrummene, så det er ikke her den store udfordring i forhold til løsning af diverse problemstillinger ligger.
I førerrumsgruppe 3.2 er det nok mere hvordan man påvirker andre aktører I og uden for DSB), til at se vore udfordringer med at opretholde den kommende togdrift mv.

Erfaringer (note)

Den studietur LPO DSB afholdt til Holland sidste år, med både simulatorkørsel og praktisk togfremkørsel med ERTMS signalsystemet på en udvalgt hollandsk togstrækning, har klædt både os i LPO DSB, og de mange kollegaer som valgte at deltage i studieturen, rigtig godt på til fremtidens nye signalsystem og dets udfordringer.

Og så var der endda den bonus, at vores gode samarbejdspartner i Holland, gjorde en stor dyd ud af at fortælle om de udfordringer implementeringen af ERTMS-signalsystemet havde givet dem.

Disse erfaringer har LPO DSB taget til sig, og med sig i det videre arbejde med at implementere ERTMS i Danmark

note: Erfaring er en billet til et tog der er kørt!

Nekrolog

Det var med stor sorg, at lokalgruppe København modtog meddelelse om lokomotivfører Christian Gandrups alt for tidlige død, den 10. maj 2013. Christian blev kun 43 år.

Christian startede som lokomotivfører 1. januar 2009. Christian havde en akademisk uddannelse som Cand. Scient. Bibl. Uddannelsen brugte han bl.a. i sit arbejde som bibliotekar, både i Danmark, men også af flere omgange på Thulebasen i Grønland. Her var bibliotekar delen af arbejdet dog blot en del af et job, hvortil der også var mange andre opgaver knyttet. Christian var en arbejdsom person og frem for udsigt til arbejdsløshed, valgte han, da han ikke kunne finde job inden for sin uddannelse, at tage springet og skifte branche. Jobskifte passede ham tydeligvis godt. Han trivedes således rigtig fint som lokomotivfører, og det at man som lokomotivfører arbejder meget alene, syntes at passe ham godt. Christian var ikke en af dem, der gjorde så meget for at gøre sig bemærket på stuen. Han passede for det meste sig selv og ofte så man ham sidde på stuen fordybet i en bog.

Privat var Christian et varmt og hjerteligt menneske der satte familien meget højt. Christian efterlader sig, ud over sine forældre, broderen Martin og søsteren Mette.

Lokalgruppe København _____ udtaler et æret være

Nekrolog

Det var med stor sorg, at lokalgruppe København modtog meddelelse om lokomotivfører kørelærer Steffen André Nielsens alt for tidlige død, den 30. marts 2013. Steffen blev kun 53 år.

Steffen, der oprindelig kom fra Bornholm, hvor han også var udlært klejnsmed, lagde aldrig skjul på, at han var glad for jobbet som lokomotivfører. Både når han selv kørte tog, eller når han fungerede som kørelærer for en af hans, i gennem tiden, mange elever.
Hans tid som lokomotivfører startede ved Nærumbanen, en tid han ofte vendte tilbage til, bl.a. når snakken på stuen faldt på overkørsler. Han underholdt gerne med, at Nærumbanen næsten kun bestod af overkørsler. Efter nogle år skiftede han dog "Nærumgrisen" ud med de store maskiner i DSB. Steffen nåede at prøve mange ting i sin tid ved DSB. Han var en periode tilknyttet LKI-vagten og prøvede også kræfter med organisationsarbejdet gennem sin deltagelse i lokalgruppe Københavns bestyrelse.
Det var dog arbejdet som lokomotivfører der trak mest. Og Steffen valgte, at det var det, han skulle helt frem til den dag, han skulle pensioneres. Desværre blev Steffen ramt af meningitis, og han nåede ikke at opleve pensionisttilværelsen.
Steffen var i god fysisk form og en flittig bruger af motionsrummet på hovedbanegården. Han gik meget op i motion og han cyklede også dagligt til arbejde. Steffens meget korte sygdomsforløb kom derfor som et stort chok for kollegaerne. Mange kollegaer havde jo lige talt med Steffen i dagene op til hans pludselige sygdom. Lokalgruppen modtog i tiden efter derfor mange kondolence beskeder til familien. Her var det tydeligt at mærke, at Steffen var vellidt på arbejdspladsen.
Steffen efterlader sig, ud over hans kone Tina, som han var gift med gennem 32 år, sønnen Frederik samt døtrene Michelle og Jacqueline.

Lokal nyt fra Næstved

Af: Jan Sejr Lundstrøm

Påsken bød på en cirkusforestilling af de større i Holme-Olstrup! Første etape af sommerens sporombygning – drænarbejde ved Næstved Nord og mod Holme-Olstrup – betød omkring en uges spærring mellem Næstved og Holme-Olstrup.
Det er altid mere besværligt, når man afskæres fra at komme den direkte vej til hjemdepotet, både for tog og personale! For at tog- og lokomotivpersonale kunne holde pause i Holme-Olstrup, blev der opsat en skurvogn.

Desværre havde hverken lejer eller udlejer vist forestillet sig, hvor meget "trafik" der er på "hovedbanegården" i Holme-Olstrup. For et par dage efter skurvognen var opsat, var toilettanken fuld. Der var også i underkanten af siddepladser, så for at få flere siddepladser og større toiletkapacitet, blev der opsat en ekstra skurvogn i Holme-Olstrup. Men det var mere end elinstallationen kunne klare, og både fuld toilettank og strømafbrydelsen skete naturligvis om aftenen / weekenden …

Anden etape af sporombygningen omfattede strækningen mellem Køge og Roskilde, og medførte ikke større gener for os. Fra 3. august til 30. september lukkes strækningen mellem Næstved og Køge, og det kommer vi til at mærke!

Samtidig lukkes dele af Næstved station for ombygning, så vi ikke kan komme til vores normale forsyningsanlæg, vask / fækalietømning og opstillingsspor. Forsyning m.m. skal ske ved perron i spor 1, hvor der bl.a. vil være to slamsugere til stede for fækalietømning og friskvandsforsyning.

På Lille Syd forsvinder de sidste afsnit med træsveller, der har ligget på banen i cirka 50 år, desuden forberedes hastighedsopgradering mellem Næstved og Køge. På Næstved station ombygges flere spor, ligesom der fjernes en del ubenyttede spor.
I starten af juli måned skal vi køre festivaltog med MR ved Roskilde. Så ingen tvivl om, at vi går en hektisk sommer i møde.

Den 15. marts startede Torben Hjorthøj Hansen i LKI-vagten. Vi er kede af at sige farvel til Torben, der er en meget god kollega. Vi er overbevist om, at Torben er den rette til en plads i LKI-vagten, og ønsker ham held og lykke med de nye opgaver.

Den 1. april kunne vi fejre 75 års jubilæum for oprettelsen af det, der i dag hedder LPO DSB, Næstved. Da antallet af lokomotivførere og lokomotivfyrbødere i 1938 oversteg 20 mand, gav hovedbestyrelsen tilladelse til at oprette en selvstændig afdeling i Næstved.

Jubilæet blev fejret med to velbesøgte ture til Flakfortet.
På Flakfortet fik vi en rundvisning på det, der i mange år var verdens næststørste kunstige ø (den største var Middelgrundsfortet). Der blev fortalt om stedets historie, fra den militære start til nedlæggelsen, den efterfølgende plyndring af stedet og til den flotte istandsættelse, der sker under de nuværende svenske ejere.
Efter rundvisningen var der så en lækker buffet på fortets restaurant.

Jeg håber Det Blå Blad senere finder plads til en lille artikel om Næstved depots historie.

Efter en større efterspørgsel, så er lokalsiderne kommet tilbage i Det Blå Blad, og i den anledning skal I selvfølgelig ikke snydes for en beretning fra Tinglev.

Først til en både god og dårlig nyhed. Vores gode kollega Asbjørn Ægidius, som kom så forfærdeligt til skade i et cykelstyrt sidste år i Frankrig, var på besøg til sin afskedsreception på depotet den 29. maj. Umiddelbart efter ulykken var meldingerne meget dystre og de franske læger forventede ikke at Asbjørn ville overleve, men heldigvis var han meget stærkere, end de troede. Asbjørn er efter et meget langt hospitalsophold endelig kommet hjem og klarer sig efter omstændighederne godt. Desværre er hans tilstand ikke god nok til, at han kan fortsætte sit arbejde som lokomotivfører. Det er vi selvfølgelig meget triste over, men på den anden side glæder vi os over, at Asbjørn har gjort så store fremskridt. Asbjørns rolige og lune gemyt har været og vil fremover blive savnet på depotet.

Der er jo løbet en del vand i havet i vores velsmurte verdensfirma siden de sidste lokalindlæg blev trykt på glittet papir. Vi har oplevet det højtkvalificerede arbejde med bedømmelserne i forbindelse med kvalifikationsløn – det er der vist blevet tærsket nok langhalm på. Pt. er et hedt samtaleemne den nye uniform, som jo skal gøre en ende på al den slendrian, som har hersket i den ”grønne periode”. Det er dejligt at se, at der endelig bliver gjort et seriøst arbejde for at få firmaet på ret køl ved at gå i krig mod den helt store trussel og vores største udfordring – grønne striber og kanter. Hold Fokus! Vi kunne i Tinglev godt tænke os – med ledelsens tilladelse og i stil med de så populære flagafbrændinger – at lave en rituel afbrænding af alle gamle uniformsdele med den ækle grønne farve på. Det ville være en god måde for os alle at lægge et meget sort (læs: grønt) kapitel bag os.

Mellem kvalifikationsløn og uniformsafbrænding havde vi også lige hele signalforbikørselsproblematikken oppe at vende. I den forbindelse har vi virkelig følt os forbigået i Tinglev. Vi har ude på pladsen et sporskifte 1, hvor man kan svinge en ost og vælge, om man vil i spor 6 med en MR eller i spor 7 med en MF. Her ville vi rasende gerne have lavet et omstillingsanlæg. Der findes ingen statistik for forkert valg af rute på pladsen i Tinglev, og det er jo skræmmende at tænke på, hvor mange gange der kan være sket ”ikke-indrapporterede” fejl her. Vi føler os i den grad sat uden for det gode statiske selskab. For det personale, som udfører deres arbejde til punkt og prikke, kunne det jo være rart at kunne dokumentere fejlfri kørsel på pladsen i Tinglev til deres fremtidige MUS samtaler. De skal jo have de point, som de er berettiget til. Vores ønsker slutter ikke med et omstillingsanlæg i Tinglev, for der er jo altså også de tre spor; 14, 15 og 16 på vaskepladsen i Padborg. Ved at opstille et omstillingsanlæg både her og i Tinglev, så kunne DSB måske kunne leve op til sit sociale ansvar og skabe et akutjob til en arbejdsløs statistiker / Excel ekspert. Husk! **En fejl er spildt, hvis man ikke kan forfølge nogen med den.**

Niels Peder Pedersen

Da jeg fra 1. januar 2013 hører til blandt pensionisterne, vil jeg gerne gennem Det Blå Blad sige tak til kollegerne i det ganske land. Jeg begyndte i 1971 ved Høng-Tølløse Jernbane og kom i 1974 til DSB. Her nåede jeg at være stationeret ved Maskindepot Gb, Odense, Fredericia og Struer. Endvidere var jeg i løbet af årene udstationeret til København, Nyborg, Esbjerg, Roskilde, Næstved, Aarhus, Aalborg og Viborg, samt udlånt til Arriva i 8 år frem til 2010. Jeg har således mødt mange af Jer i årenes løb, og takker Jer nu, fordi I med godt kammeratskab og samarbejde medvirkede til, at jeg fik et godt arbejdsliv. God arbejdslyst fremover.

Lokal nyt fra Kalundborg

Mit navn er Maiken. Jeg er den nye "klumme-skribent" og næstformand for LPO Kalundborg. Vi har dog besluttet i bestyrelsen at lade skriveriet gå lidt på skift. Så indimellem vil det være Michael eller Dennis, der skriver indlægget..

Først af alt vil jeg gerne takke den afgåede bestyrelse, Ove F Hansen, Steen E Rasmussen og Alan Evans, for mange års tro tjeneste som LPO's bestyrelse i Kalundborg. Tak til Ove for godt formandskab, tak til Alan for en kanon studietur til Derby 2012 (den eneste tur jeg nåede at være med på, men jeg har hørt, at tidligere studieture også har været rigtig festlige), samt for at have sørget for, at vi ikke har overtaget et "konkursbo". Sidst men ikke mindst tak til Steen for mange go´ e indslag til "Det Blå Blad" igennem mange år! I har sgu´ gjort et godt job, gutter, hvilket unægtelig har givet os i den nye bestyrelse en del at leve op til!

Nu er "MR-sæsonen" jo godt i gang her på Nordvestbanen, med alt hvad det indebærer, såsom "indespærring" mellem Kalundborg og Holbæk for en tid, fejlbehæftede MR sæt (allerede ved ankomst til Kalundborg fra Fredericia) og ingen Green Speed (læs: ret til at tænke selv, når vi kører tog de næste 3 mdr. – YES!). Det var hensigten, at vi skulle ha´ haft 10 sæt i år, men endte med at få 9 (sidste år havde vi 8 sæt fra start, men kom hurtigt ned på 7, idet 4020 blev grounded efter ca. 14 dage, og derefter brugt til reservedele!).

Henover sommeren skal vi alle på ER uddannelse, så vi kan være til lidt mere nytte, når vi nu på sigt skal til at køre 10 timers tjenester i weekenden. Der er lidt delte meninger om dette, men mange af os håber på, at dette tiltag kan gøre, at vi slipper for at køre 2 x Kalundborg – København på én dag, men i stedet kan komme ud at opleve en ny udsigt!

Et andet projekt, vi p.t. har gang i her i Kalundborg, er det helt store flytteprojekt, idet togførerne skal ud at bo hos os på Elmegade 18. Der er en masse ting, der skal bringes i orden, og gøres klar inden de kan flytte ind, så der er endnu ikke fastsat nogen bestemt dato for flytningen. Ting ta'r tid…

Lokal nyt fra Kalundborg

Sidst, men ikke mindst er der opstået et nyt ”yndlingsfavorit-begreb” i Kalundborg.

Det drejer sig om det ord, ledelsen valgte at bruge i forbindelse med udmeldingen om den nye ”rygelov:

ADFÆRDSMODIFICERENDE TILTAG!!

Dette har medført en hel del underholdende snak på depotet.
Begrebet er jo ikke helt nyt, og samme eller lignende har været anvendt i andre lande før, men vist aldrig med den helt store succes til følge!
Hvor ville det dog være rart og klædeligt, hvis ledelsen i stedet begyndte at fokusere mere på begrebet: **ARBEJDSGLÆDE-FREMMENDE TILTAG**! Men det er vist desværre et overstået kapitel for DSB!

Rigtig go´ sommer til jer alle!

Lokal nyt fra København

Af: Ebbe L. L. Drögemüller

Nu må det vist være på sin plads, at lokalgruppe København skriver lidt til Det Blå Blad. Der er flere, der har efterspurgt lokalsidestof efter Det Blå Blad er blevet elektronisk.

Siden lokalgruppen sidst har givet lyd fra sig, er der sket en del både i virksomheden, men så sandelig også hos os selv.

Vores tidligere formand, Søren Max Kristensen, blev valgt til daglig ledelse i efteråret, hvorfor undertegnede blev fungerende formand frem til generalforsamlingen i januar. Dette affødte en del bemærkninger fra medlemskredsen, da de nu havde en formand der fungerede! Nå, spøg til side. Valget i januar gav ikke bare en ny lokalgruppeformand.
Vi sagde også farvel til lokomotivfører (k), Ib Andersen, en trofast tillidsmand der har tjent lokomotivførerne i mange år. Han helliger sig nu arbejdet som IC4 testfører og lokal gangtrold. Fra denne plads skal lyde en stor tak til både Søren og Ib, for det store arbejde de har gjort for lokomotivførerne, ikke bare i København, men for lokomotivførere i hele landet.

Det er, som jeg sagde på generalforsamlingen, nogle store sko der skal fyldes ud efter disse kapaciteter. Generalforsamlingen gav desuden nyvalg til lokomotivfører (k), Kenneth René Engelund Boserup alias Mr. Greenspeed og lokomotivfører Bertil Nilsson.

Begge har vist arbejdsvilje og stor lyst til det faglige arbejde, og er gået til arbejdet med krum hals. Ny næstformand er Brian Lars Møller. Thomas Knudsen tager sig af lokalerne, og er også lokalgruppens Webmaster. Lokalgruppebestyrelsen har efterhånden fundet fodfæste efter udskiftningerne og arbejdet i bestyrelsen begynder så småt at finde sit naturlige leje.

Et andet tiltag var de såkaldte sikkerhedsbreve, der også blev sendt ud til samtlige lokomotivførere.

I brevet fik hver enkelt deres sikkerhedsadfærd lagt på millimeterpapir og målt og vejet.
Der var en del fejl i det udsendte, bl.a. var der faktisk nogen der modtog flere forskelligt lydende breve, med deraf ret til selv at vælge, hvilket brev de syntes der lød bedst?

Til det behøves der vel ikke at siges andet end, UPS! Brevene fra DSB sikkerhed betød for enkelte lokomotivførere, en indskærpelse, eller sagt med andre ord, en ekstra straf.
Denne sag er dog stadig til behandling i forbundet. Forbundet, herunder LPO, er bestemt ikke enige i, at nævnte tiltag er den rigtige måde at gøre det på. Sikkerhedsbrevene efterlader dog også noget positivt, selv om det kan være svært at se for den enkelte. Nemlig det at virksomheden nu åbent har meddelt, at den fremadrettet vil lægge større pres på infrastruktur ejeren Banedanmark, bl.a. for at få rettet fejl og mangler i infrastrukturen.
Lokalgruppen ser frem til dette øgede pres, da det igennem mange år har været de faglige organisationer og den enkelte lokomotivfører, der næsten alene har ført denne kamp.

Lokalgruppen opfordrer derfor alle til på ny at indmelde fejl og mangler, og vi har en forventning om, at virksomheden nu bakker op og overtager sagsbehandlingen overfor Banedanmark.
Alt andet vil være at løbe fra deres egne udmeldinger.

UA debatten er også noget, der har fyldt godt i samtalerne på stuerne i København. Hvorfor sker det? Hvad optjener vi? Hvornår kan vi se vores saldi?
Og hvornår kan vi søge timerne? Jo spørgsmålene har forståeligt nok været mange.
Lokalgruppen har forsøgt at forklare, så godt vi kunne. Men det ændrer ikke ved, at folk føler sig frustrerede og magtesløse.
Jamen vi optjener jo timerne, hvorfor så lave om på det? Lignende debat må have lydt på alle andre depoter. Resultatet kunne tydeligt ses på vores netop afviklede vinterferievalg. Mange havde ingen eller meget få timer tilbage til at søge ferie med.
Dette gav en meget stor udfordring for lokalgruppen i forhold til en fair og retfærdig afholdelse af vinterferievalget. Vi mener, at vi har fundet en løsning, som alle kan være tjent med. Men nemt, det har det bestemt ikke været.
Nu bliver det så spændende at se, om folk vælger at konvertere deres UA timer til omsorgsdage, nu de ikke kan afholde dem, før de har opsparet nok timer. Der er ikke meget ved at holde efterårsferie i januar eller juleferie i marts.
En interessant detalje er så, at det skema lokalgruppen har udarbejdet over optjening af UA i turene, ved brug af DSB's tal, sjovt nok giver en gennemsnitlig UA optjening på? Ja, gæt selv.

Det er vist ikke her, at virksomheden kommer til at hente sit overskud. Nu har man i stedet fået ødelagt en ordning, som alle lokomotivførere havde accepteret igennem mange år.

Nu skal morgenfolkene så til at være utilfredse med kørsel om aftenen, for at optjene UA og aftenfolkene utilfredse med kørsel om morgenen, da andre har brug for deres ture, for at bevare en vis optjening af UA. Det er svært at se logikken og gevinsten for virksomheden i dette.
Tilfredse medarbejdere er åbenbart ikke et ønske der vægtes højt i det sunde DSB.

Der var på depotet for nylig fint besøg af vores underdirektør Anette Haugaard.
Hvad hun får ud af sådan et møde, er svært at vide.
Dog håber lokalgruppen, at hun ved selvsyn har mærket den fortættede stemning, der er på stuerne.
Stemningen er nogen gange så tæt, at man kan skære skiver af den. Arbejdsglæde, korpsånd og stolthed over virksomheden er desværre for længst forsvundet.
Nu er det gudskelov ikke problemer det hele. I skrivende stund er kufferten ved at blive støvet af og den tyske grammatik bog gennemlæst til sidste side.

Årets studietur er nemlig forestående. Sædvanen tro går turen til vores sydlige nabo, med Erik Pedersen som lokal "studieturplanlægger". Nærmere bestemt skal vi til Mosel og byen Traben-Trarbach i nærheden af Trier. Her vil 35 vinterhvide lokomotivførere nyde det storslåede landskab og de indlagte besøg på de lokale seværdigheder, måske bliver der også tid til en enkelt bayersk øl, hvem ved. Et er dog sikkert, de tilmeldte deltagere glæder sig som sædvanligt. Mere om turen i næste nummer af Det Blå Blad.

Afslutningsvis vil lokalgruppe København ønske alle lokomotivførere en rigtig god sommer.

Vi kan håbe sommeren bliver varm og lang, og at alle lokomotivførere vil nyde deres velfortjente ferie og fridage. Skulle sommeren i stedet blive fyldt med mere modvind og sorte skyer, er det rart at se, at den senere tids blæsevejr, blot har blæst lokomotivførerne sammen. Ingen er længere i tvivl om hvorfra det blæser.
Sammenholdet og samarbejdet mellem lokomotivførerne er ikke blevet dårligere af den sidste tids blæsevejr, snarere tværtimod.
God sommer.

Lokal nyt fra Struer

Af: Niels Haunstrup Christensen

Sommer og sol. Det kan vel ikke blive skønnere og nemmere at gå på arbejde, end på sådan en sommermorgen. Det eneste som kan ærgre lidt er, at morgentjenester giver så få UA timer på kontoen.

Her i det nordvestjyske er der da hændt lidt her på det sidste. Ombygningen af sporene på stationen er "afsluttet" lidt forsinket og langt dyrere en beregnet. Vi har fået nyt hegn mellem sporene og nye vandstandere. Vandstanderne fungere rigtig godt, og når de på et eller andet tidspunkt får nogle lidt længere slanger monteret, kan det ikke blive bedre. Hvad angår hegnet må vi blot konstatere at det gamle hegn fra 1920'erne, var kønnere og mere behageligt at gå langs end dette dyre hegn. Når man går langs toget og hegnet, tvinges du til at gå oven på kabelbakkerne. Dette kunne nok gå, men et tyndt lag skærver oven på gør det til en meget slingrende vandretur. Håbet at problemet bliver fikset ved slutjusteringen en gang sidst på sommeren.

Jan Bech Danielsen blev efter valget til posten som næstformand i LPO DSB og medlem af daglige ledelse, nødt til at fratræde posten som lokalgruppeformand i Struer. Ved en ekstraordinær generalforsamling blev undertegnede valgt som ny lokalgruppeformand og Dan Krogh Mortensen valgt ind i lokalgruppebestyrelsen. Vi ønsker Jan alt muligt held og lykke med hans nye tillidshverv og tak for indsatsen i Struer.
I uge 19 drog 9 lokomotivførere fra Struer på studietur til Berlin. John Heilskov havde igen overgået sig selv og havde skruet en meget vellykket tur sammen. Vi var på besøg på ICE værkstedet lidt udenfor Berlin Ostbahnhof. Alt var rent og særdeles velorganiseret. Der var ikke så mange håndværkere på arbejde da vi var der en tirsdag formiddag. Nej, de fleste håndværkere (70 %) arbejdede om natten, for der var togene jo til rådighed.
Gad vide om det var noget, der kunne bruges her til lands?
Tolken vi brugte var kirketjener ved den danske kirke i Berlin. Han ville meget gerne vise os Stasi-fængslet. Det var en hårrejsende oplevelse at blive vist rundt i fængslet og høre om, hvor stor opfindsomhed de havde udvist, blot for at nedbryde deres egen befolkning. Vi har dog overvejet, om der i der i Stasi's rædselskatalog skulle være metoder, vi kunne bruge mod vores gruppeleder inden næste vurdering.
Den 1. maj deltog vi i festlighederne foran Brandenburger tor. De forstår at feste de kære tyskere. Det blev i øvrigt den studietur, hvor vi har gået længst, da vi brugte Jan Danielsen som vejviser. Men der var da heldigvis mange muligheder for at slukke tørsten.

Jeg vil her til slut ønske alle en rigtig god sommer og en god ferie!

Lokal nyt fra Odense

Af: Morten Kruse Jørgensen

I Odense sker der både stort og småt.

Vi konstaterer, at ledelsen har gjort lidt i at få slået os lidt sammen med togpersonalet. I den anledning har de arrangeret en udflugt til Sydfyn hvor der skal cykles rundt på en af de mindre øer i det sydfynske øhav.
Transporten mellem Odense og Svendborg sker med tog. Så lad os håbe, at der ikke er alt for mange, der melder sig til, da der jo ikke er plads til vildt mange cykler ombord.

Aktivitetsudvalget har haft afholdt hockeyturnering i Ringe Hallerne. Der var et rigtig pænt fremmøde og højt humør, samt masser af ømme ben dagen derpå. Aktivitetsudvalget er ved at planlægge en tur ud i det blå med koner, kærester (ikke samtidig) og børn, hvor vi kan få nogle hyggelige timer sammen. Arrangementet holdes i august. Forhåbentlig i godt vejr og med godt humør.

Vi ser nu frem til sommerferien, hvor der i år har været overraskende mange frie pladser i feriebogen. Måske kan det skyldes, at vi er overgået til nyt feriesystem, hvor vi nu søger det ferie, vi kan bruge frem for tidligere, hvor ferien var tildelt via et periodesystem. Om det er de ekstra ferierækker, der har givet pladsen, eller det er det nye system, eller en kombination, skal jeg lade være usagt, men rigtig mange har i år fået deres ferieønsker opfyldt. Så fremtiden ser lys ud.

Herfra er der nu kun at ønske alle en rigtig god sommer.

Lokal nyt Aalborg og Frederikshavn

Af: Lars Rolving Jensen

Så kom der endelig jernbanebro over Limfjorden igen, og der kunne skrives så meget i den forbindelse. Men skal vi nu ikke lade den sag ligge og blot glæde os over, at broen er der, og at lokomotivpersonalet i Frederikshavn endelig har fået lidt mere indhold i deres tjenester og i deres hverdag.

Vi har desværre taget afsked med vores kollega, Søren Tage Nielsen, som på grund af de skader, han pådrog sig i forbindelse med et uheld, ikke mere er i stand til at varetage funktionen som lokomotivfører. Vi vil komme til at savne Søren og hans altid muntre bemærkninger og kommentarer.

Muntre bemærkninger kommer der i det hele taget nok til at mangle alligevel, når vi her om meget kort tid begynder på enmandsbetjeningen i Nordjylland. Det bliver helt nyt for os og vores passagerer, som ikke mere vil få den hjælp og assistance fra togpersonalet, som de hidtil har været vant til. Men det er nye tider og krybben er tom. Det værste er så, at det tilsyneladende er trygheden og hjælpen i toget, der skal lide under besparelserne.

Lokal nyt Aalborg og Frederikshavn

Nu vi snakker besparelser så lad mig lige komme med en kommentar. Rundt omkring i virksomheden er der en række funktioner, som ryster i bukserne ved udsigten til at blive sparet væk.
Derfor er det kommet på mode at ”statuere et eksempel”. Som regel involverer det også en stakkels ansat, som er kommet en lille smule på slingrekurs, og som derfor skal ”statueres som eksempel”.
Det er nu, vi skal sørge for at holde vores sti ren.

Overholde regler og bestemmelser til punkt og prikke, helt ned til at standse ved det standsningsmærke, der passer til toglængden, selvom det betyder, at 35 passagerer skal gå 30 meter hver for at komme til nærmeste dør.
Og husk nu!
Uanset hvad, så medbring bisidder til ALLE samtaler med din leder ellers kan det være, man bliver ”statueret som eksempel”

Med ønsket om en rigtig god sommer til alle…

1 2 3 NU

Af: Peter Kanstrup, LPO daglig

Tålmodighed er som bekendt en dyd. I Det Blå Blad 1-2012 fra marts 2012 stod at læse på side 5, citat: "I løbet af foråret / forsommeren (2012, red.) iværksættes en oplysningskampagne om nærværende (Regelforenklingsprojektet, red.).

Den afsluttes med udsendelse af den første ODI i det nye format. Hele Regelforenklingsprojektet forventes afsluttet ved årets udgang (2012, red.)", citat slut.
At det ikke blev sådan, er der givetvis flere årsager til. Desværre er et ikke muligt for LPO at redegøre for disse, primært fordi vi langt hen ad vejen ikke forstår den træghed, der har været i systemet i forhold til implementering af Regelforenklingsprojektet. Ja, faktisk har det i flere tilfælde end ikke været muligt for at få ledelsen til hverken at give en status eller en forklaring på de talrige udsættelser.

Det har i det hele taget været en både lang og trættelig proces. Men trods fortrædelighederne er det altså lykkes at fastholde DSB Jernbanesikkerhed på det aftalte, og med virkning fra d. 14. juni 2013 er 1. trin af Regelforenklingsprojektet sat i værk.

Det drejer sig om udsendelse af ny regelforenklet SIN DSB, ny ODI generel og ny ODI MF. LPO konstaterer med tilfredshed, at i hvert fald flere af de opstillede målsætninger er indfriet, nemlig en betragtelig reduktion i antallet af instrukser og antallet af udsendte sider, f.eks. er SIN DSB reduceret fra 301 til 111 sider. Desuden er ønsket om en mere logisk opbygning af SIN DSB opfyldt, således den i sin opbygning følger Banedanmarks SIN i størst mulig udstrækning, dvs. strækningsbestemt, og med instrukser som er nummeret i forhold til denne opbygning. Der henvises i øvrigt til den SIN DSB vejledning, der d. 27. maj blev udsendt i Den Digitale Rygsæk ved regelforenklingens introduktion.

Implementeringen af Regelforenklingsprojektet fortsætter i øvrigt henover sommeren / efteråret 2013, og planen er, at samtlige ODI'er skal være udsendt regelforenklet og i det nye format ved årets udgang. Herefter må vi - afhængig af samarbejdsrelationen på det tidspunkt - bringe fokus på de øvrige tilsagn, der blev givet ved regelforenklingens start omkring forbedringer af layout og brugervenlighed i Den Digitale Rygsæk, f.eks. tilsagn om at fjerne begrebet "høj prioritet".

Individuel optjening og afvikling af UA, jf. effektiviseringsaftalen

Af: Peter Kanstrup, LPO daglig ledelse

Med virkning fra 1. maj 2013 er aftalen om UA optjening, som en del af effektiviseringsaftalen; IFO 13/14, ændret fra kollektiv til individuel optjening.

Som det fremgår af bl.a. LPO information nr. 10/2013 har der fra ledelsens side været udsendt information om emnet, senest i mail fra driftschef, Rolf Møller Pedersen, dateret 2. maj 2013.

Siden ovennævnte informationer blev udsendt, er der i Ferieplan oprettet en UA konto, med navnet UA timer ny. Ved oprettelsen d. 1. maj 2013 var saldoen, i henhold til aftalen, på minus 21 timer 45 minutter.

For hver 37 timers tjeneste der udføres i tidsrummet kl. (15)17 til kl. 6(7), vil kontoen blive tilskrevet 3 timer. Tilskrivning sker i øvrigt også under sygdom, omsorgsdage, visse typer af møder, mv., For personale i reserven sker tilskrivning i henhold til førnævnte med et gennemsnit for depotet, i lighed med tilskrivning af særlig ydelser under fravær.

De fleste har oplevet den første tilskrivning, og har som følge heraf i skrivende stund en saldo på minus18 timer 45 minutter. De der kører mest på 2. og 3. skift, er en del tættere på 0. Når UA kontoen på et tidspunkt kommer i plus, vil det – som det ser ud i skrivende stund – være muligt at anvende UA timerne til søgning i Ferieplan, i øvrigt efter stort set samme retningslinjer som dem, der gælder ved søgning af ferie, dog kan UA kontoen ikke gå i minus som følge af søgning af frihed.

1. maj 2014 oprettes endnu en UA konto, med navnet: UA konto, gammel. Her vil de UA timer, der pr. 1. maj 2014 ikke er afviklet, blive tilskrevet, og den anden UA konto (UA timer ny) starter så forfra med et minus på 21 timer og 45 minutter. De UA timer der til den tid står på den gamle UA konto skal afvikles inden 31. oktober. Er de ikke det, vil de enten kunne konverteres til omsorgstimer eller udbetaling. Det skal her bemærkes, at man ved afvikling af omsorgsdage optjener både UA og særlige ydelser.

Med hensyn til baggrunden for aftalen om individuel UA optjening og i øvrigt også tjenester over 9 timer i weekender og på helligdage, henvises til før omtalte LPO medlemsinformation (10/2013). LPO vil dog gerne – endnu engang – understrege, at bortfald af kollektiv UA optjening og weekendtjenester med en varighed på op til 10 timer, bestemt ikke er et påfund, der har groet i vores have.

* Selv om det samlede tab af UA timer for lokomotivpersonalet forventes at blive yderst begrænset, eller måske ikke eksisterende

* Selv om generne ved planlægning af tjenester over 9 timer, med ledelsen tilsagn om, at forlængelser af tjenester i plangrundlaget ud over 9 timer, kun kan finde sted med LPO's godkendelse

* Selv om forlængelser ud over 9 timer via korrigering er underlagt kraftige restriktioner Havde vi helst været ændringerne foruden.

Eller sagt på en anden måde.

Den faglige organisations tilsagn hænger alene sammen med, at forpligtigelsen til at sikre vores arbejdspladser, hvor dette indgår som en mulig forhandlingsløsning, går forud for alt andet.

Bad Lok?

I vores stædige arbejde med at afsløre stort og småt, er bagsideredaktionen kommet i besiddelse af et stillingsopslag fra en virksomhed, som absolut intet har med vores – eller jernbanedrift i det hele taget – at gøre.

Slagterigiganten DANISH CROWN søger en rigtig slagter til forefaldende bestyrelsesarbejde:

Kan du nikke genkendende til noget af nedenstående, så er det måske dig, som vi har brug for:

- Du er en erfaren slagter uden skrupler
- Du synes, at det er svinefedt at tryne andre
- Du kan skære helt ind til benet og gerne igennem
- Du kan lide at sidde på flæsket selv
- Du reder gerne dit hår med en svinekam
- Du synes den eneste rigtige pels er en svinepels

Det er desuden vigtigt, at du har erfaring med at slagte:

- Det gode samarbejde
- Arbejdsglæden

Og at du ved hvordan man sætter folk kniven for struben…

Det forlyder, at slagterigiganten har fundet den rette mand til jobbet. Navnet på den udpegede er bagsideredaktionen bekendt, men vores mund er lok'et med syv segl.

Redaktørens klumme…

Af: Peter Kanstrup, redaktør

Et tidssvarende personalegode?

Et tidssvarende personalegode?

Reglerne for fribefordring for medarbejdere i DSB er ændret med virkning fra 1. juni 2013. Jeg skal ikke trætte læserne med en længere oplistning af overvejelser for og imod, herunder om det nu også var fornuftigt af de 4 faglige organisationer i DSB, at indgå i en aftale som fremadrettet sikrer pensionisternes ret til fribefordring, men over en årrække udfaser personalebilletterne.

Jeg vil i stedet dvæle lidt ved personaledirektørens forklaring omkring baggrunden for ændringerne. Hun oplyser på abc.dsb, at de nye regler er et vigtigt skridt for at skabe en personalepolitik der er, citat: "attraktiv, forsvarlig og tidssvarende", citat slut, velsagtens underforstået at det har den jo så nok ikke været. Nu er jeg imidlertid blevet lidt usikker på, hvad det vil sige, at personalepolitikken er attraktiv og tidssvarende. Begge ord er almindeligvis plus ord, altså ord som er udtryk for noget positivt. Jeg tror dog ikke, jeg er helt med. Så det er altså et gode at miste en rettighed? Hvad er det for en omgang spin? Tror vores personaledirektør ikke, at medarbejderne kan gennemskue det?

En af vores læsere har da også kun undren og harme til overs for virksomhedens forringelser af medarbejdernes vilkår og dens prioriteringer i øvrigt, hvad man kan læse af i følgende mail:

Sendt: 10. juni 2013 00:09:39
Til: detblaablad@live.dk (detblaablad@live.dk)
Jeg undrer mig over, hvad der sker i DSB for tiden...

Vi lokomotivførere får hele tiden at vide, at vi skal yde mere og blive mere og mere effektive. Hvordan kan DSB forestille sig, at vi kan blive motiveret til at yde en ekstra indsats, når vi gang på gang stilles foran den ene forringelse / besparelse efter den anden i vores arbejde? Der er hele tiden forringelser for os "på gulvet", og der skal hele tiden spares flere og flere penge, men det er kun i driften, der skal spares...
I mine øjne STORT SELVMÅL TIL DSB!!!

Hvis man nu sparede på nogle af de dyre poster, som ikke direkte påvirker togdriften, kunne vi måske få materiellet, der skal fragte vores betalende kunder fra A til B, til at køre mere fejlfrit end nu, og måske også lidt renere. Vi kan ikke være bekendt, at folk sidder i en svinesti, fordi toget ikke er rengjort, samt kommer for sent, fordi det ikke er vedligeholdt!

Vi er også gået fra at være en grøn virksomhed med grønne striber på T-shirts og materiel til at være en virksomhed med røde striber på T-shirts og materiel. Er det mon de røde tal på bundlinien, vi skal til at reklamere med??? Hvad har det ikke kostet at ændre disse striber fra en farve til en anden?
Det undrer mig, hvordan DSB kan spare, der hvor de gør, og samtidigt bruge penge på noget så ligegyldigt!!!

Jeg er stolt af mit fag, og er stolt af at være ansat i DSB, men jeg savner fokus på kerneydelsen i mit arbejde. Jeg er ked af, at jeg hver dag må tage imod verbale tæsk fra frustrerede passagerer, der står på perronen og ikke kan komme på arbejde til tiden.

VÅGN OP og find tilbage til kerneydelsen.

Lokomotivfører
[redacted]

Så vidt de bevingede ord fra en lettere fortørnet lokomotivfører. Forringelsen er til at få øje på, og jeg skal - bedømt ud fra antallet af henvendelser - understrege, at vedkommende bestemt ikke er alene med sit synspunkt.
Det er i disse henvendelser en gennemgående opfattelse, at udfasningen af personalebilletterne opfattes som en åbenlys provokation, som på ingen måde tilskynder medarbejderne til at købe billetter til deres familier, når de skal ud at rejse. Det er vel ellers helt afgørende for, at de ændrede regler har en økonomisk værdi for virksomheden, og dermed er andet og mere end en provokation? Medarbejdersynspunktet er, at man så i stedet tager bilen, hvilket jo nok også er det billigste, hvis der skal betales fuld pris for ens ægtefælle / samlever og et antal børn over 12 år.

Er den antagelse korrekt, er ledelsens iver for at gennemføre forringelser i retten til fribefordring ikke bare til gene for medarbejderne, men også for virksomhedens selv. Der kunne altså meget let være tale om både dårlig ledelse og måske også dårligt købmandskab.

- **Dårlig ledelse:** Fordi provokation ofte leder til konfrontation, og fordi enhver tænksom leder naturligvis altid vil prioritere at fastholde de personalegoder, hvor udgiften er enten yderst begrænset, eller ikke eksisterende, hvilket vel lige netop er tilfældet her?
- **Dårligt købmandskab:** Fordi afskaffelse af personalebilletterne - ud over at være tab af goodwill blandt medarbejderne - sandsynligvis også en blokerer for en fremtidig indtægtsmulighed.

I stedet for at være så fokuseret på at fratage goder, skulle man måske have vendt bøtten 180°. Måske det helt rigtige, når nu man havde sådan en iver for at ændre en velfungerende ordning, havde været at give noget, for at få noget. En mulighed kunne have været at udvide frirejsekortet til samtidig at være et købe- og rabatkort. Ikke bare til køb af billetter med en klækkelig rabat, men - når nu proppen var af - til køb af ethvert af DSB's produkter, herunder varer fra Kort & Godt / 7eleven, til stærkt nedsat pris. Altså en kraftig udvidelse af den ordning der sådan set allerede eksisterer, f.eks. ved køb af kaffe fra salgsvognen.

Og ja, jeg ved det godt. Det havde været utidssvarende, gammeldags, ineffektivt og formentlig samtidig udtryk for både betonkommunisme og fagforeningstyranni. Hvad ellers skal man tænke om systematisk medarbejderrabat som personalegode? En ordning der - i parentes bemærket - allerede eksisterer i en af landets mest anerkendte virksomheder, den Mærsk ejede koncern, Dansk Supermarked, og i øvrigt i en lang række andre af landets detail- og dagligvarer forretninger.