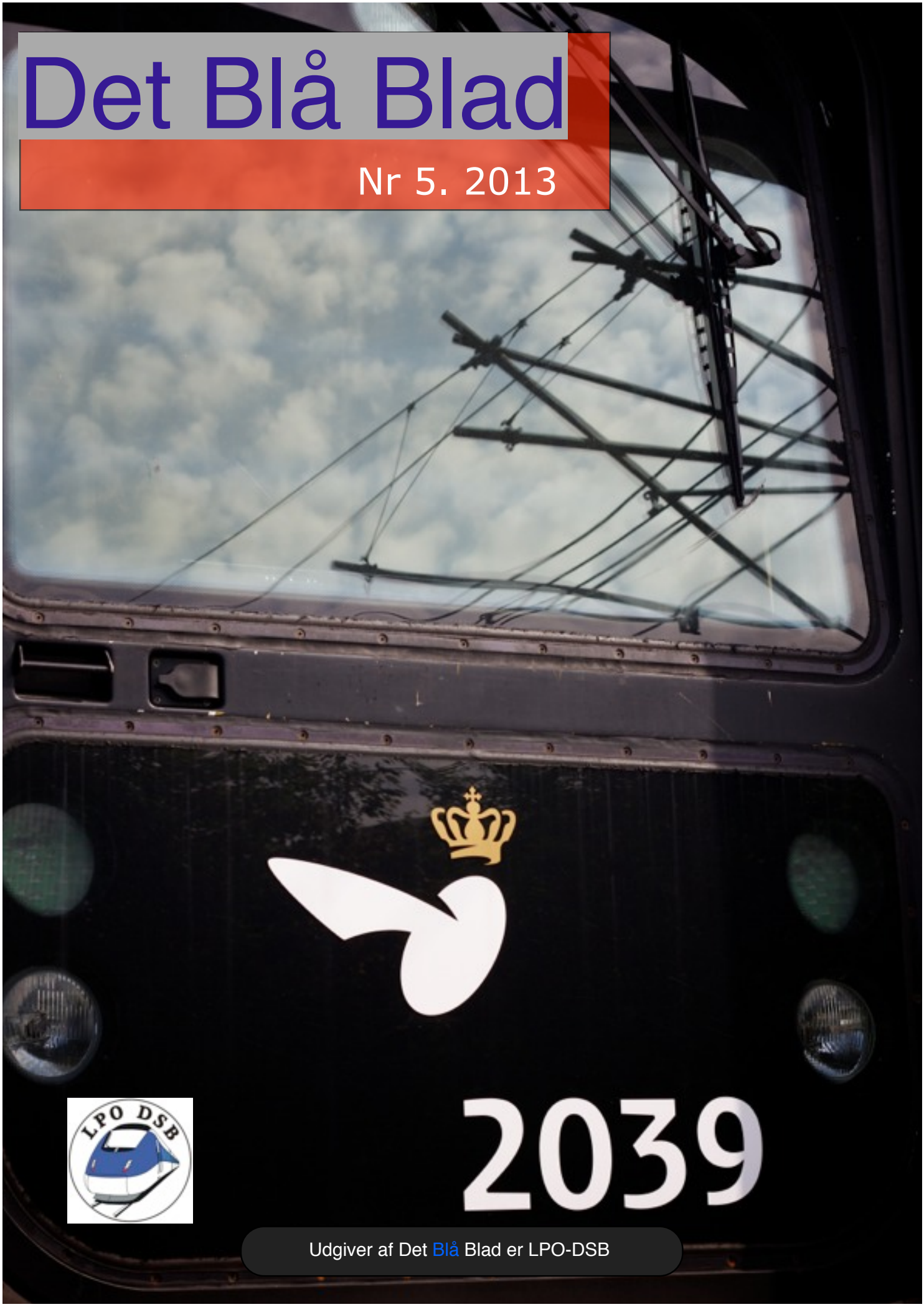
Det Blå Blad

Nr 5. 2013



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

Ansvarshavende redaktør
Søren Max Kristensen
Bernstorffsgade 20, 3. sal. vær. 330
1577 København V

Skribenter:
Jesper Rodkjær Pedersen
Thomas Knudsen
Hans Schøn Merstrand

Redigering:
Jørn Weiss

Indlæg til næste nummer indsendes på
senest 6 februar 2014

ISSN 1602-169X

Indhold i Blad nr. 5

Leder
Redaktørens klumme
Et langt ude...
Nye EU certifikater
Lokal Nyt
Greenspeed - pointgivning og sikkerhed
Opslagstavlen (generalforsamlinger)
Læserbrev
6 skarpe til...
Trafikinformation
Jubilæumslisten 2014
Læserbrev
Bagsiden "LOK-Out"

LEDER

SAMARBEJDE OG DIALOG – IGEN, IGEN…

Af: Søren Max Kristensen, områdegruppeformand

Måske kan det virke som om, lederskribenten i Det Blå Blad har fået en ridse i pladen. I de sidste udgaver af Det Blå Blad har samarbejde været det gennemgående emne. Det skyldes, at der med den nye ledelse i DSB er kommet en anden opfattelse af samarbejde, end vi i LPO er vant til. I sidste nummer blev det meddelt, at det efter LPO's mening gik den rigtige vej, men at der manglede en del endnu. For LPO er det utroligt vigtigt, at der samarbejdes i alle sager, der berører lokomotivpersonalet og ikke kun de sager, som ledelsen mener, der skal samarbejdes om. Samtidig er tidlig inddragelse en forudsætning for et konstruktivt samarbejde.

Hvad er status så her kort før jul?

LPO DSB har, efter en grundig gennemgang med alle lokalgruppeformænd i LPO's bestyrelse, indgået en ny ferieaftale. Her i skrivende stund er der lidt startvanskeligheder med lokalt at administrere aftalen, men LPO DSB vil gerne kvittere for en god forhandling. Den har sikret, at så mange som muligt kan få ferie i de attraktive perioder, samtidig med at der er tilstrækkeligt personale til produktionen. Forløbet af denne forhandling, som er foregået i gensidig tillid og respekt, burde danne skole for fremtidige forhandlinger med ledelsen.

Den nye organisation i DSB Operation (tidligere Fjern & Regionaltog) er endnu ikke helt på plads. Her er de faglige organisationer kommet sent ind i forløbet, hvilket er beklageligt. Meget virak og støj kunne have været undgået ved tidligere inddragelse. Når det så er sagt, har der efterfølgende været en god dialog. Ikke alt hvad LPO kunne ønske sig er gået i opfyldelse, men ledelsen har taget LPO's bemærkninger og forslag alvorligt. LPO forventer, at den nye organisation, i sin grundform, er på plads ved årsskiftet (2013/2014). Der vil så løbende komme tilpasninger, men sådan er det i alle store organisationer.

Det var så en god historie og en næsten god historie. Desværre er der stadig plads til forbedringer. Nu kommer den dårlige historie. Siden august har LPO forhandlet med ledelsen om Trafikinformation. I forbindelse med øget enmandsbetjening er det planen, at lokomotivførerne skal have en mere aktiv rolle end hidtil. LPO DSB er selvfølgelig stor tilhænger af god service overfor vores passagerer. Vi deltager også gerne i denne service. Men det skal ske med skyldig hensyntagen til lokomotivpersonalets primære opgave, som er sikkerheden, materiellet og driften. I den rækkefølge.

Tekstforslag: Artikler, mv. er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller områdegruppens holdning, med mindre der er gjort opmærksom herpå.
Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte artikler og læserbreve. Det vil - hvis muligt - ske i samarbejde med skribenten.

LEDER fortsat..

Desværre viste det sig, at ledelsen ikke fægtede med åben pande. Skjulte dagsordener, alternativ opfattelse af sandheden og amatøragtig udførelse har præget forløbet. Selv om der næsten var opnået enighed efter måneders forhandling, valgte LPO til sidst at meddele, at vi ikke kan indgå aftaler eller opnå fælles forståelse, når grundlaget ikke er fuldt belyst, og når forhandlingerne ikke er foregået i respekt for hinanden. Se den uddybende artikel inde i bladet.

Der mangler altså stadig en del før det gode samarbejde er genoprettet. I 2014 står vi overfor meget store udfordringer. For blot at nævne nogle få, så skal vi gennemgå vores aftaler og implementere ny struktur for både samarbejds- og arbejdsmiljøudvalg. Ny trafikkontrakt skal omsættes til virkelighed, og vi skal så småt i gang med uddannelse i forbindelse med det nye signalsystem. LPO håber, at ledelsen viser ægte samarbejdsvilje på alle områder, ellers bliver det et meget svært år. For alle vel at mærke.

I januar og februar er der lokale generalforsamlinger. Repræsentanter fra den daglige ledelse i LPO vil deltage i langt de fleste, og vi glæder os til at møde mange af jer medlemmer i den forbindelse.

Alle medlemmer og læsere af Det Blå Blad ønskes en god jul og et lykkebringende nytår.

Redaktørens klumme

Af: Peter Kanstrup, redaktør

El-tog og el-lokomotiver under el-ledninger - naturligvis...

Siden Storebæltsforbindelses åbning i 1997 har det været mere reglen end undtagelsen, at DSB's tog fremføres med dieseltrækkraft under køreledning. Et stykke hen ad vejen skyldes det, at hovedparten af fjerntogene

Foto: fotogruppen.mono.net

er tvunget til at køre med diesel på yderstrækningerne i Jylland, da køreledningerne i landsdelstrafikken - som bekendt - kun går til Fredericia (tog mod Aarhus / Aalborg / Frederikshavn / Struer), henholdsvis til Lunderskov (tog mod Esbjerg).
Dieseltogsættene må derfor nødvendigvis med fra København, da man ellers mister de gennemgående forbindelser.
Eller rettere man har i sin tid besluttet det skal være sådan, idet man dengang valgte at indkøbe togsæt, frem for lokomotiver og vogne, som jo ellers kunne have løst den udfordring, hvilket jeg skal komme tilbage til.

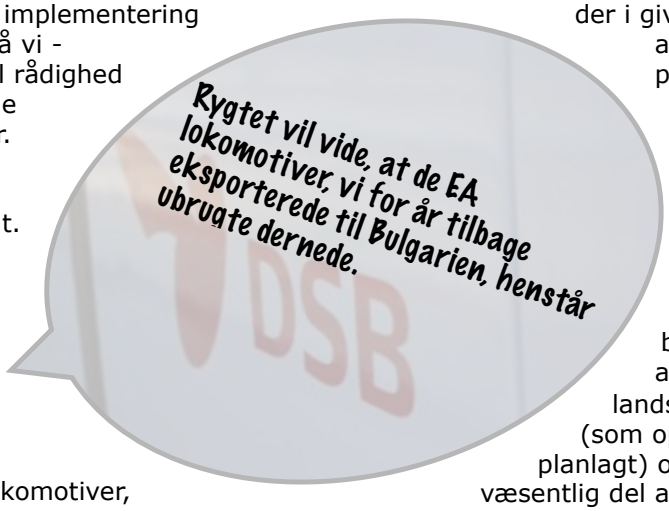
Når jeg her 16 år efter sidder og skærer tænder i lige dele ærgrelse og raseri over det åbenlyst tåbelige i at forpeste luften med udstødningsgasser, hvor al udledningen kunne have været under maksimal kontrol på el-kraftværkerne - eller helt uden CO2 udledning, f.eks. ved etablering af et antal store hav vindmølleparker alene til det danske jernbanenet - skyldes det, at virksomheden tilsyneladende ikke i nævneværdig grad tager problemet seriøst. Hvis vi antager at førnævnte omkring fjerntogene i al væsentlighed er et strukturelt problem, hvorfor kigger man så ikke på strukturen? Og hvorfor fortsætter man langt hen ad vejen med at forstærke problemet?
I perioden har virksomheden skilt sig af med 6 el-lokomotiver (ud over dem, der blev afleveret til Railion / DB Schenker ved frasalget af DSB Gods i 2001), og man har indkøbt intet mindre end 83 IC4 og 23 IC2 dieseltogsæt.
Jeg ser i den forbindelse bort fra, at de stort set ikke udleder røggas / CO2, idet jeg fortsat antager, at det fra starten ikke har været meningen, at togsættene skulle fungere som læhegn i et antal P-rister rundt om i landet.
Og for ligesom at gøre ondt værre kører vi hovedparten af regionaltogene på Vestfyn, en strækning hvor der er køreledninger hele vejen, med dieseltogsæt. Ligesom der fortsat er et antal afgange mellem Østerport og Ringsted, som - trods køreledning på hele strækningen - køres med diesellokomotiv og vogne. Sidstnævnte bliver der nu endelig gjort noget ved, idet de 6 tilbageværende EA

lokomotiver, efter et årelangt tilløb, endelig ombygges til kørsel med dobbeltdækkervogne. At årsagen så ikke er ønsket om at gøre noget ved den her skitserede problematik, men i stedet er et nødvendigt "onde" for at frigive ER togsæt til IC trafikken til Esbjerg, når køreledningerne forlænges dertil fra 2015, ja det taler vel næsten for sig selv.

Tillad mig derfor dette opråb til beslutningstagere i DSB, og givetvis også i det trafikpolitiske og måske endda også det miljøpolitiske system.

Den fulde udbygning af el-driften på fjernbanen ligger minimum 12 år ude i fremtiden, og fremtidens tog til fjerntrafikken er tidligst ud at køre på de danske skinner i 2019.
Og også her har den fulde implementering lange udsigter. Indtil da må vi - med de midler der nu er til rådighed - prioritere el-drift under de eksisterende køreledninger.

Af de oprindelige 44 ER togsæt, er et stort antal p.t. udlånt til DSB Øresund. Flest muligt af disse må - evt. ved politikernes mellemkomst, da udlånet er en del af udbuddet på Øresund - tilbageføres til DSB.



Rygtet vil vide, at de EA lokomotiver, vi for år tilbage eksporterede til Bulgarien, henstår ubrugte dernede. Det skal hurtigst muligt undersøges, hvor mange af disse, der kan hentes hjem. Alternativt må det undersøges, om det er muligt at leje køreklare el-lokomotiver ude i Europa.

Det er en øvelse, der er lykkedes for andre europæiske operatører, så mon ikke, det også kan lykkes her. Den øgede el-traktion skal primært indsættes i de togsystemer, der alene kører under eksisterende køreledninger, altså de førnævnte regionaltog systemer, og gældende for ER, som forstærkningstogsæt i lyntogene mellem Fredericia og København / Kastrup.

Og da vi i DSB nu har sagt farvel til **lokomotivets fjende nr. 1**, var det måske på sin plads - som nævnt her i bladet i december 2011 - at overveje at indsætte IC4 som (verdens dyreste) personvogne, skubbet – eller trukket – af el-lokomotiver, hvor der er køreledning, ellers af dieselmaskiner, mens elektrificeringen udbygges? I øvrigt helt som man gør andre steder i Europa. Ja her er man endda flere steder gået et skridt videre og har anskaffet sig såkaldt hybrid trækkraft - altså tog der både kan køre på strøm og diesel. Indsættelsen af ovennævnte kombination mellem el-trækkraft og diesel ditto, skulle i så fald ske i IC 100-systemet til Aalborg / Lindholm, da dette system ikke har forgreninger til andre destinationer i Jylland. Tiltaget vil kræve påbygning af centralkoblinger på et antal EA (eller anden el-trækkraft) og på et antal (renoverede) ME lokomotiver, ændret dørstyring og en eller anden form for gennemgående styring (ZWS eller?).

Også det antal IC4 togsæt, der i givet fald skulle anvendes som personvogne kræver en modificering omkring dørlukning, togvarme, mv.
Til gengæld ville tiltaget bringe IC4 i anvendelse i landsdelstrafikken (som oprindelig planlagt) og løse en væsentlig del af togenes problemer omkring diverse computerstyrings systemer og med en afmontering af togets motorer ville den meget generende støj i flere togets afdelinger samtidig forsvinde.

At de modificerede togsæt så samtidig ville skaffe brugbare reservedele til den del af IC4 flåden, som indsættes / er indsat i andre togsystemer, er vel heller ikke at kimse af. Ligesom frigivning af et stort antal MF togsæt (og et mindre antal ER togsæt) til andre togsystemer, betjent af ældre dieselosende materiel som MR og ME, vel heller ikke ville være den værste sidegevinst, man kunne få

Så det kan vel reelt kun gå for langsomt...

Et langt ude...Områdegruppe-seminar! 2013...

Bestyrelsen i LPO på arbejde!
Seminar i Outrup.

Af: Jesper Rodkjær Pedersen,
lokalgruppeformand Tinglev

Hvis man tager til verdens ende og fortsætter endnu et par kilometer, så kommer man til den lille vestjyske by, Outrup.
En by så langt ude, at LPO DSB's formand har svært ved at udtale dens navn – en by hvor et forkert skridt kan betyde, at man falder ud over kanten på jorden og forsvinder ud i intetheden.

Den 4. november nåede en ekspedition bestående af både erfarne og mere grønne tillidsmænd fra LPO DSB frem til dette afsidesliggende sted i det vilde vesten.

De var rejst hertil fra alle afkroge af det danske kongerige for at afholde det årlige seminar i områdegruppebestyrelsen– et seminar der skulle vare indtil d. 7. november.

Baggrunden for at afholde et seminar er bl.a. at styrke LPO DSB indefra, så de lokale tillidsmænd bliver klædt godt på til deres arbejde. Sammenholdet i LPO DSB er altafgørende - især i de tider som vi oplever lige nu.
Når områdegruppen mødes til almindelige dagsmøder, så er tiden ofte lidt knap, da der ofte er en alenlang dagsorden og som regel en række togafgange, som sætter en deadline for mødet.
Derfor er det befriende ved et seminar, at der er tid til fordybelse og erfaringsudveksling tillidsmændene imellem.
Selvfølgelig er et seminar i første omgang givtigt for de deltagende tillidsfolk, men udbyttet skulle også meget gerne smitte af på LPO DSB's menige medlemmer i form af bedre information og dygtigere lokale tillidsfolk.
Seminarets startede over middag d. 4. november med et ekstraordinært bestyrelsesmøde, hvorefter vi fik besøg af DJ's altid veloplagte og meget talende næstformand Preben S. Pedersen.

Da LPO DSB udgør næsten en fjerdedel af DJ's medlemmer, så må samarbejdet mellem DJ og LPO DSB ikke svigte, hvilket der også var enighed om mellem Preben og områdegruppen.

Preben redegjorde for DJ's arbejde i forhold til DSB, og talte om de udfordringer, der er i tiden. På et mere praktisk plan, så havde Preben som flittig togrejsende gjort sig den observation, at der ofte blev bremset meget kraftigt med f.eks., magnetskinnebremsen og kørt mere hidsigt end tidligere.
I den forbindelse opfordrede han til, at lokomotivpersonalet trods stigende krav om tog til tiden ikke giver efter og glemmer at stå fast på, hvad god lokomotivførergerning er.
Preben opfordrede endvidere den enkelte lokomotivfører til at gøre krav på praktisk litra efteruddannelse.

Tirsdag den 5. november havde vi igen besøg. Denne gang af direktør i Operation Anders Egehus og personaledirektør Inger Ørum Kirk, som jo dog fortjener en vis respekt for at tage den farefulde færd med diligencen helt til Outrup.
Anders Egehus startede med et kort oplæg, hvor han bl.a. understregede, at antallet af arbejdsulykker skulle nedbringes.
Derudover opridsede han, hvad virksomhedens kerneområder er – ikke overraskende har lokomotivførerne en central placering i den sammenhæng.

forsætter på næste side

Herefter var der mulighed for at stille spørgsmål og debattere relevante emner.

Der blev debatteret bredt om emner som **MUS-V, Den Fælles Tilgang, enmandsbetjening, sikkerhedsbreve, arbejdsmiljørepræsentanternes arbejdsvilkår, postkassen til idéer, bortfald af personalebilletter og meget andet.**

Det kom i øvrigt frem, at Inger Ørum Kirk ikke var stolt af håndteringen af hele sagen om sikkerhedsbrevene.
Hun var dog ret uforstående over for den negative modtagelse af postkasserne til idéer, da det efter hendes udsagn har virket fint i andre virksomheder.
Alt i alt forløb mødet i en god atmosfære, men LPO DSB´s mener stadig, at der er stor forskel på ledelsens og LPO DSB´s opfattelse af en god samarbejdskultur.

LPO DSB understregede, at vi historisk set altid har været villige til gennem samarbejde at levere resultater i svære tider.

Anders Egehus og **Inger Ørum Kirk** så positivt på LPO DSB´s opfordring til samarbejde, så nu må tiden vise, om der kommer handling bag ordene.
Alt imens dagens program blev kørt igennem, så havde Morten Schroll Kristensen fra Aalborg været i gang med at langtidsstege en stykke gris, så vi kunne slutte dagen af med en kulinarisk oplevelse.
Retten var det nye sort: pulled pork eller på Outrupsk: plukket svin.
I en tid, hvor medierne svømmer over med folk, som taler om mad i en uendelighed, så lad os holde os til Outrupsk og sige:
Det var ikke så ringe endda.
Al madlavning og oprydning stod LPO DSB-ekspedition-Outrup selv for – en ganske god øvelse i samarbejde og en rigtig fin måde at lære hinanden bedre at kende på.

Onsdag d. 6. november stod i overenskomstforhandlingernes OK 2015´s tegn.
De fremsatte ønsker til OK 2013 blev gennemgået og kigget igennem for eventuelt at blive genfremsat til OK 2015.
Der bliver arbejdet videre med tingene i overenskomstudvalget. Det er jo desværre ikke en tid, hvor der er meget at komme

...VAR DET NYE SORT:
PULLED PORK ELLER PÅ
OUTRUPSK: PLUKKET SVIN.

efter i overenskomstforhandlingerne, og LPO DSB er blot en lille gruppe i den store overenskomstsammenhæng, men det skal ikke forhindre os i at prøve at komme igennem med vores ønsker.

Et andet emne, der var på programmet, var LPO DSB´s informationsstrategi. Her blev der både talt om den interne kommunikation imellem daglig ledelse og områdegruppen og om kommunikationen i forhold til medlemskredsen.
Der er en generel opfattelse af, at Det Blå Blad bliver læst – ikke kun af medlemskredsen.
Efter det nye digitale format er kommet, så vil der komme et blad lidt oftere end i det trykte blads tid.
LPO DSB henstiller alle medlemmer til at bruge hjemmesiden www.lpo-dsb.dk, da flere og flere informationer findes her .
En væsentlig del af kommunikationen bør selvfølgelig også foregå som en dialog mellem de lokale tillidsfolk og medlemmerne.

Dagen sluttede igen med et kulinarisk højdepunkt – en festmiddag som Niels "den store jæger" Flaathen Jacobsen fra Aarhus var primus motor for.
Niels havde med krudt og kugler selv nedlagt aftenens måltid – en sød lille Bambi.
Desværre fik Niels ikke udbytte af sine aktier i tandlægeindustrien, eftersom festmiddagsdeltagerne formåede at bide, hvor der ikke var hagl.
Torsdag d. 7. november var der tid til lidt opsamling og en snak om, hvordan LPO DSB skal klare skærene i fremtiden.

Det er selvfølgelig svært at finde klare svar på, hvis man ikke har en troværdig spåkugle, men der er ingen tvivl om, at der nok skal blive rigeligt at se til.

Efter oprydningen og gribende afskedsscener, var det igen tid til at drage hjem til civilisationen og lokalområderne.
Set med deltagernes øjne var det et givtigt seminar, som forhåbentlig også på længere sigt styrker LPO DSB og bliver til gavn for alle medlemmer.

Nye EU certifikater og opdelt infrastrukturkendskab på stationsområder

Af: Bjarne Flintholm, Chef for DSB Operation Uddannelse og Peter Kanstrup, LPO, begge medlemmer af uddannelsesudvalget

Alle lokomotivførere i DSB har nu modtaget en ny EU licens og efterfølgende et nyt EU certifikat, som – evt. via efterfølgende tilretning – nu gerne skulle være identisk med de oplysninger der fremgik af det hidtidige certifikat

Der har i den anledning været nedsat en arbejdsgruppe under ESU's uddannelsesudvalg med deltagelse af repræsentanter fra både ledelse og LPO. Arbejdsgruppen har, udover at beskæftige sig med ovennævnte implementering af EU licenser og certifikater, sideløbende søgt at indarbejde et efterhånden gammelt ønske fra store dele af både ledelses- og medarbejderkredsen, om en meget mere omfattende opdeling af stationskendskabet, da der mange steder er behov for en mere præcis opdeling af stationsområdet.

Arbejdsgruppen besluttede i 11. time at udskyde implementeringen af den mere præcise opdeling af stationskendskabet, idet færdiggørelsen af de nye EU certifikat blev prioriteret. Implementeringen af det opdelte infrastrukturkendskab er derfor udskudt til marts-april 2014. De indledende øvelser, som er en lokal afdækning af behovet for opdeling, er allerede iværksat, og arbejdet pågår i skrivende stund.

Også Turplanlægningen er inddraget, således det – om muligt – sikres, at den geografiske opdeling samtidig afspejler de krav og behov tjenesternes opbygning afstedkommer.

Når de geografiske og sikkerhedsmæssige skillelinjer er afdækket i alle lokalområder, vil der ske en tilpasning i SAP systemet, da det er SAP som håndterer og overfører oplysninger om infrastrukturkendskab til både certifikaterne og LTD systemet.

Det er vores opfattelse, at der overordnet, i forhold til infrastrukturkendskab på stationsområderne, er behov for at skelne mellem:

Foto: fotogruppen.mono.net

1. **Spor hvortil der kan stilles ind, ud og gennemkørsel. Disse fremgår altid af TIB og er fremadrettet defineret som værende en del af strækningskendskabet. Dvs. har du strækningskendskab til en given strækning, f.eks. Fredericia-Aarhus, så har du også stationskendskab til ind, ud og gennemkørselssporene på de stationer, der er på strækningen. Det skal understreges, at det i den forbindelse er ligegyldigt om togfremførslen sker for signal eller ved ind og udrangering.**

2. **Spor som er dækket af stationens sikringsanlæg, og hvortil der kan stilles en rangertogvej. Altså den del af stationen, hvor stationsbestyreren har kontrol med sporskifternes stilling og kan give rangertilladelser (mundtlige eller for signal). Principielt vil det være det område, der tidligere blev omtalt som "sikret område".**

   Som udgangspunkt kræver nærværende kendskab til TIB for pågældende station og viden om stationens overordnede geografi (nord, syd, øst, vest, retninger i forhold til nabostationer, eller lign.). På større stationer vil dette område

have en størrelse og kompleksitet som gør, at det vil skulle inddeles i flere mindre geografiske områder i forhold til certifikatet, da det på sådanne stationer er et mindretal, der skal have infrastrukturkendskab til hele stationens område.

3. **Spor som er dækket af omstillingsanlæg. De enkelte omstillingsanlæg kræver specifik indøvelse i de geografiske forhold og viden om spor, sporgrupper og zoner. På de største rangerområder med flere omstillingsanlæg vil det formentlig være hensigtsmæssigt med en underopdeling, da der næppe vil være behov for, at alle lokomotivførere skal kunne befare hele området.**

4. **Øvrige spor på stationen som ikke er dækket af et sikringsanlæg. Det er principielt de områder, der tidligere blev omtalt som "usikret område", altså sporområder hvor der som udgangspunkt er særlige krav til lokomotivførerens kendskab til lokale rangerinstrukser. Også her kan en geografisk underopdeling være hensigtsmæssig, om end det nok oftest kun er de lokale lokomotivførere, der vil kunne befare disse områder.**

Af hensyn til de sikkerhedsmæssige aspekter i ovennævnte er Jernbanesikkerhed inddraget i arbejdet. Det har samtidig den umiddelbare fordel, at Jernbanesikkerhed kan forholde sig til en opstået problemstilling omkring rangering til / fra vendespor og rangerhoveder, hvor udfordringen er, at lokomotivføreren ofte er nødt til at passere mærke 17.17 "endepunkt for rangering for signal" for at komme så langt frem, at han / hun efter førerrumsskifte holder bag det dværgsignal, hvorfra rangertilladelse i modsat retning gives.
Nu skal man selvfølgelig være varsom med at kaste sig ud i en gættekonkurrence, men alligevel… Mon ikke en ny SIN DSB instruks er påkrævet? Om ikke andet så fordi alternativet er meget vanskeligt at håndtere, da rigtig mange rangerhoveder og vendespor rundt om på stationerne i så fald skal beskrives i forhold til førnævnte punkt 4. Med mindre man da i stedet vil give fuld indøvelse i hele stationens "usikrede område", blot for at kunne befare et eller flere vendespor / rangerhoveder.

I forhold til ovennævnte skal hver enkelt lokomotivfører – når alle de mulige kompetencer er oprettet i SAP – tage stilling til, hvilke kompetencer vedkommende vil kvittere for, og i fornødent omfang, i samråd med egen gruppeleder, erhverve de kompetencer vedkommende mangler i forhold til de krav og forventninger, som fastsættes, primært af Turplanlægningen. Det skal naturligvis understreges, at det fortsat er lokomotivførerens ansvar at sige fra, hvis kompetencer mangler eller erhvervede kompetencer skal opdateres, ligesom det er lokomotivførerens ansvar, at certifikatet indeholder de kompetencer, vedkommende er i besiddelse af.

Det er arbejdsgruppens forventning, at tilføjelse og fjernelse af kompetencer fremadrettet kan ske elektronisk på intranettet (abc.dsb). Tanken er, at lokomotivføreren opdaterer sit certifikat selv, i hvert fald for så vidt angår infrastrukturkendskab, og at opdateringen sendes til gruppelederen for godkendelse og udstedelse af nyt certifikat. Gruppelederen vil på den måde blive inddraget i evt. problemstillinger, mangler, mv. i forhold til lokomotivførerens kompetencer, hvilket er i tråd med det faktum, at det er gruppelederen, som har ansvaret for sikkerhedsledelsen af den enkelte medarbejder. Der vil formentlig opstå en udfordring omkring registrering ved erhvervelse af nye litra, da gruppelederen jo ikke er en del af attestudstedelsen. Det vil formentlig også blive nødvendigt at udarbejde en procedure for ændring af dato for certifikat udløb efter bestået efteruddannelse (ny termin) og tilføjelse af kompetencer, som erhverves ved hjælp at eksterne kurser (f.eks. EVAK).

Arbejdsgruppen vil i den nære fremtid arbejde videre med disse spørgsmål, og vil desuden også forholde sig til fremtidige krav til erhvervelse af infrastrukturkendskab. Noget tyder på, at kravene (også her) skærpes, hvilket ESU Uddannelsesudvalget i første omgang har bedt Jernbanesikkerhed forholde sig til.

Tinglev

Af:Jesper Rodkjær Pedersen

Og så kom stormen...

28. oktober startede som en almindelig blæsende efterårsdag, men det skulle dog vise sig at blive en dag lidt ud over det normale. Moder natur havde nemlig tænkt sig at give jernbanen en lektion i kaos. Stormen kom fra sydvest, så derfor var Sønderjylland det første sted, som blev ramt. I første omgang var følgerne som forventet med træg trafik, lidt væltede træer og nogle tagsten, som troede de var blevet til trækfugle.
Undertegnede blev selv forsinket på vej til arbejde pga. en lukket bro, men det tog driftslederen med knusende ro. Det var midt på eftermiddagen ved 15-16 tiden, og det var intet problem at komme igennem til Metropolen. Roen og den gode forbindelse til Metropolen skulle dog hurtigt vise sig at forsvinde eftersom stormen drog østover og ramte Fyn og Sjælland.
Tyskerne var ret hurtige til at indstille togdriften, for at udvise rettidig omhu. Måske er der en grund til at udtrykket "Die dumme Dänen" eksisterer, eller så var det bare lettere at lade væltede træer og nedfaldne køreledninger træffe beslutningen om at indstille togdriften. På Sønderborgbanen væltede et træ ned over køreledningen ved Kliplev, hvilket medførte, at et **ER togsæt strandede** et andet sted på strækningen mellem Gråsten og Kliplev pga. manglende kørestrøm. En lokal beboer i Kliplev havde set lysglimtet og hørt et brag i forbindelse med, at træet væltede ned over køreledningen. Han prøvede at alarmere DSB, men da han kom igennem var der ingen, som vidste hvor Kliplev lå, så den information nåede åbenbart ikke frem til rette vedkommende. Det medførte, at man sendte et MF togsæt ned for at hente den strandede ER.
Det projekt opgav man så, da MF'eren endte med at køre fast under det væltede træ i Kliplev. Ud over de to sæt på Sønderborgbanen, så havde vi også et strandet sæt i Flensborg samt tre standede lokomotivførere.
På stuen i Tinglev kunne vi ikke gøre så meget, mens stormen rasede. Da stormen tabte kraft først på aftenen havde vi nok en forventning om, at vi kunne begynde at køre tog igen, men der tog vi grueligt fejl. Al togdrift blev indstillet til næste morgen, så der var intet arbejde til os i traditionel forstand. Der var dog stadig en meget vigtig opgave, som ingen rigtig tog sig af, og det var at få vores folk hentet hjem. Det var ikke muligt at få taxaer, så vi måtte ty til egne transportmidler. De tre folk i Flensborg fik Svend Christiansen hentet og den ene lokomotivfører på Sønderborgbanen fandt hjem på egen hånd. Det efterlod os kun tilbage med den stakkels Jesper Lismoes fra Odense, som sad fast i Kliplev. Køreledningen var ikke blevet jordet, så han ville naturligvis ikke forlade toget, før sikkerheden omkring det var på plads. Vi kontaktede FC for at få jordet køreledningen, men de mente ikke, at de kunne skaffe nogle folk til den slags, for de skulle komme langvejs fra. I FC var de åbenbart ikke klar over, at alle brandværn, som har jernbane med køreledning i deres område, er uddannet i jording.
Ved hjælp af lokal lokomotivførers ekssvogers tantes tante fik vi fat i indsatslederen fra Aabenraa Brandværn. Det var muligvis ikke kommandovejen, men med en potentiel faresituation som en nedfalden køreledning, så skulle der handles. Det er muligt, at kommunikationen til det lokale brandværn ikke har været helt klar, for Hr. Lismoes mente måske ikke at situationen var helt alvorlig nok til, at der behøvede at komme ti brandfolk med blå blink og hylende sirener for at undsætte ham, når han nu havde siddet og ventet i syv timer uden at være i direkte livsfare.
I dagene efter stormen var Sønderjylland et autonomt område i togmæssig forstand. Vi havde et MR togsæt til at køre mellem Tinglev og Kolding, og så kunne vi ellers selv finde ud af, hvordan vi ville klare det med det forhåndenværende personale – og det klarede vi selvfølgelig. Strækningen Tinglev-Sønderborg og Tinglev-Flensborg blev først åbnet efter nogle dage. Havde der været en plan og vilje fra DSB's side til øjeblikkeligt at decentralisere driftsledelsen i en sådan situation, så kunne vi have gjort det meget bedre, for det blev meget tydeligt, at der er ekstra langt fra Metropolen og ud til yderområderne, når det hele vælter.
En anden ting, der står klart i stormens kølvand er, at DSB har en kæmpe udfordring i forhold til vejledning og information til passagererne, når der opstår store uregelmæssigheder i togdriften.

Ingen var forberedt på, at stormen ville skabe skader af det omfang, som den gjorde, men det ændrer ikke ved, at DSB ikke er gode nok til at håndtere pludseligt opståede situationer i driften. Det er ikke nok bare at ringe og bestille en bus, og så regne med, at resten går af sig selv.
CITAT: Jesper Rodkjær Pedersen

Info fra Det Blå Blad:

Sikkerhed er en grundforudsætning – del 3 er udsat til næste nummer…

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer

- Medlemsinformation nr. 20 vedr. MTAPV
- Medlemsinformation nr. 21 vedr. trafikinformation
- Medlemsinformation nr. 22 vedr. TUC

Medlemsinformationerne kan læses på http://lpo-dsb.dk/informationer/

Odense

Af: Morten Kruse Jørgensen

Så blev det december med alt det julehalløj, det nu medfører. I Odense har vi også taget vores del af juleræset, på den hyggelige måde, med en tur på Sydfyns veteranbane, som kører på den gamle bane mellem Faaborg og Korinth. Her var vi en lille sluttet kreds af kollegaer, der tog en tur med deres juletog søndag d. 8. december.

Siden sidst har vi også afholdt vores novemberfest. Den blev holdt i et lokalt forsamlingshus i Odenses sydlige udkant, med masser af god mad og dertil hørende drikkelse, samt det herligt selskab af 36 forrygende kollegaer.

I den lidt mere alvorlige ende har vi, i samarbejde med LO Fyn, afholdt en politisk høring vedr. fremtidens togbetjening på Vestfyn. Desuden var de lokale perspektiver omkring Togfonden.dk til debat. Der deltog 6 lokalpolitikere fra 6 forskellige partier i de 3 fynske kommuner banen krydser. Derudover var pendlerklubbens meget aktive talsmand og DJ's forbundsformand, Henrik Horup en del af panelet. Det primære tema var Transportministeriets ønske om – som minimum – at afvikle et antal af de mindre stationer mellem Odense og Middelfart, og i værste fald al regionaltrafik på Vestfyn. Desuden drøftede mødet banens besværlige køreplan med varierende afgangstider og reduceret betjening, dvs. 2 times drift, på de mindst benyttede stationer. Også de hyppige aflysninger blev berørt. Det er LPO Odenses indtryk, at lokalpolitikerne overordnet har et ønske om udvikling af regionaltrafikken på Vestfyn. Det finder vi særdeles positivt, da alle gode kræfter kan og skal bruges, hvis rapporten om den fremtidige lokale togbetjening fra ministeriet, står fast på de scenarier, det betyder indskrænkning eller afvikling.

MQ 4115 Efter et møde med et træ på Svendborgbanen.

Foto: Per Godsk Ottosen

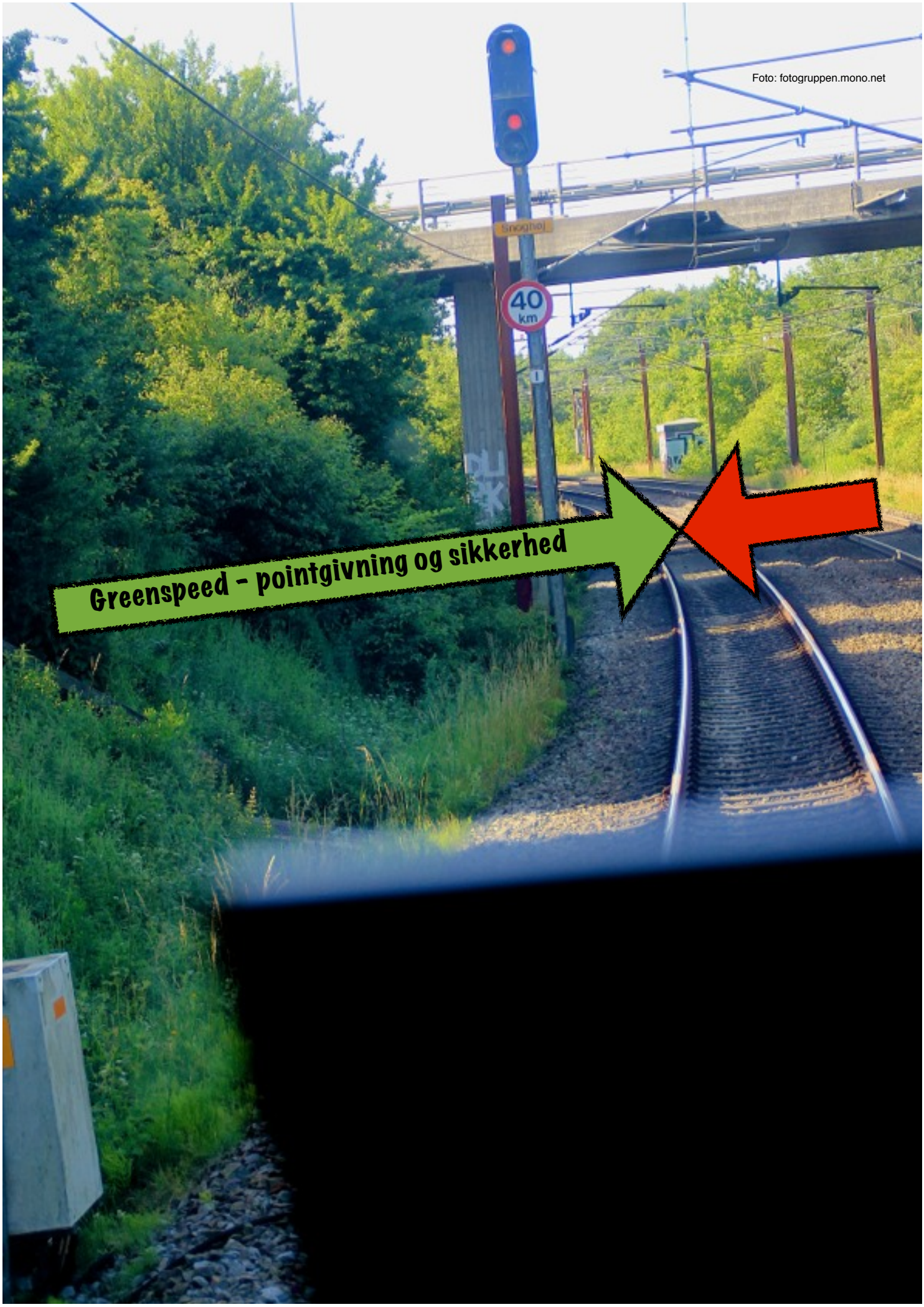


Foto: fotogruppen.mono.net
40
km
Greenspeed - pointgivning og sikkerhed

Greenspeed – pointgivning og sikkerhed

Af: Peter Kanstrup, LPO daglig ledelse

LPO modtager i denne tid en række henvendelser om, hvorledes lokomotivføreren bør forholde sig til det seneste Greenspeed påfund - nemlig muligheden for at aflæse pointgivningen for hver enkel kørsel i Greenspeed. LPO er ikke i tvivl om, at mange lokomotivførere (igen) er blevet usikre på, hvorledes de skal forholde sig, og usikre på, hvad virksomheden synes, der skal fokuseres på. Sidstnævnte må ledelsen selv redegøre for, men LPO's opfattelse skal der ikke herske tvivl om...

Greenspeed hverken skal - eller må - diktere lokomotivførerens kørsel. Det er blot et hjælpeværktøj til lokomotivføreren. Det tør vi godt stå på mål for, uanset hvad diverse ledere - og for den sags skyld vi selv og stuesnakken - lægger i de point, der kan aflæses.

Greenspeed er skabt som en kombineret TIB, La og køreplan, og det lever Greenspeed til fulde op til. Det med energibesparelse er i den forbindelse noget sekundært, og det er LPO's opfattelse, at det aldrig var blevet et tema, hvis ikke Greenspeeds udviklingsomkostninger var løbet løbsk, og det efterfølgende havde vist sig vanskeligt at opnå tilstrækkelige besparelser på energiforbruget. Sidstnævnte formentlig af den simple grund, at lokomotivførerne altid har kørt væsentligt mere økonomisk, end antaget af vores omgivelser. Et forhold LPO i øvrigt - i det udvalgsarbejde, der gik forud for udviklingen af Greenspeed - på et meget tidligt tidspunkt gjorde opmærksom på.

Virksomheden vil gerne have, at vi kører så energibesparende som muligt. Det er der vel næppe nogen, som kan være uenig i, alene af den grund, at lokomotivføreren ikke har noget incitament til at køre hurtigere end nødvendigt, og fordi energirigtig kørsel medvirker til at reducere CO_2 udledningen. Så uenigheden går nok mere på, hvad så energibesparende som muligt betyder.

Det kan aldrig være sådan, at kørsel efter Greenspeed prioriteres forud for sikkerhed, eller hensyntagen til det materiel, vi kører med. Lokomotivføreren skal f.eks. ikke køre efter Greenspeeds anvisninger, hvis han / hun er vidende om, henholdsvis har en formodning om, at der er meget glatte skinner. Det er heller ikke lokomotivførerens primære opgave at sidde og glo ind i Greenspeedskærmen hvert andet øjeblik, med mindre han / hun vurderer, at det kan ske uden risiko for sikkerheden. Blikket skal holdes på det, som foregår ude på den anden side af frontruden, altså udsyn fra trækkraften, jf. SR. I øvrigt ligesom det var tilfældet, inden vi fik Greenspeed. Oplever du, at nogen skulle være uenig heri, må du meget gerne kontakte denne artikels forfatter eller din lokale tillidsrepræsentant.

Det var alt det principielle. Konkret har LPO den opfattelse, at den score man kan aflæse for egne kørsler tenderer ligegyldig. Eller rettere den er ikke mere (eller mindre) interessant, end så mange andre elektroniske registreringer skabt med henblik på at holde virksomhedens akademiske niveau beskæftiget med at indsætte disse oplysninger i diverse Excel regneark.

Alene det forhold, at Greenspeed ikke kender til begrebet coating (den internationale / engelske betegnelse for "at toget driver"), siger vist alt. At toget kan drive kilometer efter kilometer med et meget begrænset tab af hastighed, er jo hele grundlaget for, at jernbanedrift er rentabel. Hvis ikke friktionen mellem skinner og hjul var så utrolig lav, ville jernbanetransport koste en bondegård i el og diesel.

Læg dertil at Greenspeed - bare for at nævne nogle af systemets mangler - heller ikke ved:

- **Hvilket køretrin du er i**
- **Ikke kan lave kurver, som flader ud ned mod La og faste hastighedsnedsættelser**
- **Og i øvrigt ikke kan tage højde for trækkraftens konkrete accelerationsevne**

Ja så er det naturligvis ikke let at få en bedømmelse, der siger ret meget om det reelle energiforbrug.
LPO har derfor også i de drøftelser, der har været forud for MUS-V lagt vægt på, at individuelle Greenspeedpoint ikke kunne indgå i vurderingen. Det har ledelsen skriftligt accepteret i det enighedsnotat, der blev udarbejdet i tilknytning til drøftelserne. Greenspeedscoren vil

derfor det første år være et tal fælles for alle lokomotivførere i Fremføring, og alle vil derfor opnå samme score. Hvis der kommer en MUSV næste år, vil Greenspeedscoren kunne udregnes på depotniveau.
Vurderingen er altså heller ikke til den tid individuel.

LPO har fortsat den opfattelse, at Greenspeed er en stor gevinst for lokomotivpersonalet i vores daglige arbejde. For at holde fokus på systemets fortsatte udvikling, har LPO tilbudt, at vi gerne genindtræder i arbejdet, men vi har i skrivende stund ikke modtaget nogen reaktion på dette tilbud.

Indtil videre vil LPO derfor blot med denne artikel medvirke til at skabe en forståelse for, hvad Greenspeed egner sig til, og hvad systemet måske er mindre velegnet til. Lad os fokusere på Greenspeed som hjælpemiddel i dagligdagen og holde "støjen" fra greenspeedpoint og andet uvedkommende ude.

Det er naturligvis rigtig positivt, hvis man i den konkrete situation har mulighed for at fremføre toget rettidigt og med det lavest mulige energiforbrug. Men glem aldrig, at lokomotivførerens opgaver i prioriteret rækkefølge er:

1. **Sikkerhed**
2. **Teknik**
3. **Rettidighed**
4. **Kundebetjening**

Husk - Det bliver først rigtig farligt, når den rækkefølge bliver rodet rundt...

Kalundborg

(*God jul & godt nytår til jer alle!!*)

Af: Maiken Tomlinson

2013.
Sidder her og reflekterer over året, der nu næsten er omme. Til trods for at vi jo kun er "et lille depot i provinsen", må man jo konstatere, at det er her tingene sker. Efter godt og vel 2 ½ år uden lys i signalerne på Holbæk station, fik vi endelig signalerne "tilbage" i foråret. Det betød pludselig *rigtig god* køretid til Holbæk, idet man for hele k13, havde planlagt ud fra, at vi skulle ind- og udrangeres. Grundet Greenspeed betød det dog ikke, at man kunne få en lille pause i Holbæk, men derimod at vi nu skulle "tulle" af sted med ca. 65 km/t!!
Ligesom sidste år, har vi også i år fået "tilranet" os en ny litra (ER) under sporspærringen. Så nu bliver det spændende at se, hvad vi skal give os i kast med til næste års sporspærring (EA bliver det næppe, men… MG måske?!).

Vores lokale "slikbiks"
(= Kalundborg kommandopost) lukkede i maj, til manges store ærgrelse, og flyttede til Roskilde. Til gengæld har vi fået en "discountløsning", hvilket bl.a. har betydet, at det stort set er slut med samtidige indkørsler (= ventetid ved I-signaler = forsinkelser), misforståelser ved afsendelse af faste meldinger over radioen (FC kan ikke altid kan se, at vi sender en melding, men tror, at vi prøver at kalde op!), indførelsen af benævnelserne "nord" & "syd" på pladsen (da deres system ikke kan kapere de mange spornumre her i byen) og så selvfølgelig en betydelig forhøjelse af slikpriserne, da vi nu er henvist til 7eleven.
Togførerne er faldet godt til på depotet, og der er ofte kage på bordet, så i stedet for "Team Kalundborg", ville det næsten være mere passende med "Team *Kage*lundborg". Omvendt har en af vores kolleger fået stablet en frugtordning på benene. Så det er ikke "ren kagemand" det hele.

Vaskehallen.
Vores evige "problembarn" her i Kalundborg! Den ene dag virker den, den næste gør den ikke af forskellige årsager, såsom problemer med afløbet, defekt kompressor, afrevne porte mv. Men nu skulle problemet med at få informeret lokomotivførerne om defekt vaskehal være løst, idet vores gruppeleder nu beder Driftscenteret udsende en sms om defekt vaskehal til berørte lokomotivførere på Nordvestbanen.

Turvalg.
Turvalget forløb godt, dog med nogen omrokering, idet et par af gutterne fra morgenturen, valgte at prøve noget nyt, med kørsel på andre tider af døgnet. Også det efterfølgende turrepræsentant valg forløb uden problemer, og uden de helt store ændringer.

Socialt samvær.
Årets julefrokost er i år blevet erstattet med en tur i bowlingcenteret med efterfølgende buffet for alle på Kalundborg depot. Hermed en kæmpe TAK til Birgit, som tog initiativet til at få stablet dette arrangement på benene, da der ellers ikke var nogen udsigt til en julefrokost for "Team Kalundborg" i år!

Depoter der holder sammen. Kb og Kh.

København

Af: Ebbe L. L. Drögemüller

Storm over DSB

I sidste nummer af Det Blå Blad skrev undertegnede på denne plads følgende slutbemærkning **"kør forsigtigt derude alle sammen! Husk det er dit næringsbrev der er på spil!"**

Efter stormens hærgen over Danmark, mandag den 28. oktober, burde der have stået "kør forsigtigt derude alle sammen! Husk det er dit liv der er på spil!". Det må være det billede, der står tilbage efter at have oplevet, hvordan virksomheden, i modsætning til vores nabolande, valgte at fortsætte driften til det stod klart for enhver, at advarslerne om den forestående storm skulle tages alvorligt. Vore nabolande valgte at melde tidligt ud, at driften på et nærmere bestemt tidspunkt blev indstillet pga. stormen. Så kunne passagerne tage deres forholdsregler og undgå at blive fanget når stormen lukkede landet.

I Danmark derimod bildte vi passagerne ind, at de fortsat kunne regne med at køre med tog, idet vi ikke tog den nødvendige beslutning i tide. DSB har selv meldt ud, at 5.682 kunder var strandet i 32 tog! Man kunne også vælge at sige, at vi tog 5.682 kunder + personale som gidsler i vores tog.

Derudover blev 25 tog så omfattende beskadiget i stormen, at de måtte på værksted. I en tid, hvor materielsituationen i forvejen er mere end anstrengt, gør det beslutningen om at køre, til vi fysisk ikke kunne mere, ekstra uforståelig. Det er efterfølgende blevet meldt ud, at medarbejderne på alle pladser gjorde en kæmpe indsats med at løse en umulig situation. Denne situation kunne for en stor del være undgået, hvis man i tide havde brugt et af de gode mottoer fra rederiet Mærsk "Intet tab skal os ramme, som ved ***rettidig omhu*** kunne afværges". Denne yderst fornuftige holdning fra Mærsk, valgte man desværre ikke at bruge? I stedet fortsatte man driften til togene til sidst var viklet ind i træer og køreledninger, med personale og passagerer som gidsler, og med vores vigtigste arbejdsredskab, nemlig togene, i stykker. Virksomheden havde overbevist alle om, at man selvfølgelig var klar til stormen. Efterfølgende må man derfor spørge: "hvad var det, man var klar til?" Set fra medarbejderside var det rent kaos – også dagen efter.

I København kørte man f.eks. kørelærermøder og undlod, imod sund fornuft, at sende medarbejderne hjem, mens tid var. Flere af disse medarbejdere sad stadig på depotet kl. 20.00 og kunne ikke komme hjem. Dette burde have været undgået ved ***rettidig omhu!*** Lokalskribenten oplevede selv at blive fanget på Hovedbanegården denne eftermiddag, da han i lighed med mange andre medarbejdere, fejlagtigt troede på virksomhedens forsikringer om, at der var styr på driften under stormen.

I dagene efter stormen har man skudt på Banedanmark og DMI, som man mener bærer et stort ansvar for, at det gik, som det gik. Banedanmark stoppede ikke toggangen og DMI varslede ikke, at stormen ville blive så kraftig,

som den blev. Men når alt kommer til alt, er det vel dybest set en ledelses opgave at træffe selvstændige beslutninger.
Det er her efterfølgende tankevækkende, at ingen har talt om, eller taget stilling til, hvilken fare man udsatte passagererne og medarbejderne for, ved at bringe dem i situationer der kunne være undgået ved ***rettidig omhu!***
En anden stor transportvirksomhed, nemlig SAS, valgte at beordre alle sin medarbejdere i sikkerhed inden døre. I DSB derimod sendte man medarbejdere ud i stormen for at arbejde som om alt var normalt. Lokalgruppen er fuldt ud klar over, hvilken ekstraordinær situation stormen mandag den 28. oktober var, og er fuldt på det rene med, at alt ikke kan forventes at køre normalt under sådanne forhold.
Vi har dog en naturlig forventning om, at når virksomheden melder ud, at man er klar til at tackle stormen og udfordringerne, så er man klar til andet end kun at sørge for driften og at køre så mange tog ud i stormen som muligt. Det bør også kunne forventes, at virksomheden DSB passer på deres materiel så driften kan genoprettes hurtigst muligt og konsekvenserne stormen ikke bliver et problem for driften i længere tid end nødvendigt.

Lokalskribenten oplevede selv dagen efter at køre med **et** MF togsæt fra Nykøbing Falster til København på en afgang, der normalt køres med **4** dobbeltdækkervogne. Behøver jeg at sige, at passagererne rystede på hovedet over vores **rettidige omhu**!

Julebio
Her i december er det så tid til virksomhedens nye tradition, nemlig den årlige julebio. Virksomheden har inviteret alle medarbejdere + familie til et par timers underholdning i biografens mørke. Der skal fra denne plads lyde en tak for tilbuddet. Lokalskribenten er så heldig at være bosiddende i nærheden af en af de biografer, der bliver uddelt billetter til. Det må dog være et underligt tilbud at modtage for de medarbejdere, der ikke bor i nærheden af en af de 4 byer, der vises film i. Her må medarbejderne så trøste sig med, at de jo stadig har deres personalebilletter, som de kan bruge til den lange rejse - lidt endnu!!!

Test af ”nye” tjeneste ure
I København er der 5 kollegaer der tester ”nye” tjeneste ure. Disse ”opdaterede” test ure skulle være befriet for de problemer, som det nuværende tjeneste ur har. De umiddelbare observationer tyder desværre ikke på, at urene er i en bedre "kvalitet". Det undrer dog ikke lokalgruppen, at man fortsætter farcen om dette vigtige arbejdsredskab for lokomotivførerne. Holdningen fra lokalgruppen er efterhånden den, at hvis DSB mener det udleverede tjeneste ur er godt nok, må vi jo acceptere dette og køre derefter. Vi er desværre bare så besværlige, resultatorienterede og virkelighedsnære, at vi mener det ville være forretningsmæssigt smartest, hvis alle i virksomheden kørte efter samme tid. Med den holdning fra DSB til, hvad præcis tid er, må al snak om rettidighed og hvor vigtig den er, forstumme. Man kan efterhånden kun trække på smilebåndet. Det bør være indlysende for enhver, at lokomotivførerne har svært ved at levere **tog du kan stole på**, når vi ikke har **ure vi kan stole på.**

Lokalgruppe København ønsker alle lokomotivførere og deres familier en rigtig glædelig jul og et godt nytår.

Feriehytter i Norge

Medlemmer af LPO DSB har fået mulighed for at leje hytter i Norge, nærmere betegnet på Stolkilen udenfor Kristiansand.

Hytterne ejes af vores norske søsterorganisation Norsk lokomotivmands Forbund (NLF).

Stedet skulle efter sigende være vidunderligt. Yderligere information, herunder priser, finder du på www.stolkilen.no

OPSLAGSTAVLEN

LPO DSB lokalgruppe Esbjerg afholder ordinær generalforsamling
Tirsdag den 28. januar 2014 kl. 14:00
Fun World, Glarmestervej 6-12, 6710 Esbjerg V

Dagsorden ifølge gruppens vedtægter.
Forslag vedr. vedtægter skal være bestyrelsen i hænde senest lørdag den 14. december 2013.
Øvrige forslag skal være bestyrelsen i hænde senest tirsdag den 14. januar 2014.

Efter generalforsamlingen er der fælles spisning i
Fun Worlds restaurant.
Lokomotivfører-pensionister er vanen tro meget velkommen til at deltage, også i den efterfølgende spisning. Tilmeldingsliste vedr. spisning, og bowling bliver fremlagt i briefing rummet, Jernbanegade 37 i Esbjerg. Sidste tilmelding til fællesspisningen er torsdag den 23. januar 2014.
På lokalgruppen vegne
Jørgen Renner Christensen

LPO DSB Fredericia gruppen afholder ordinær generalforsamling
Tirsdag den 21. januar 2014 kl. 13:00.
Bemærk venligst at stedet er denne gang flyttet til festlokalerne på Lumbyesvej 2.

Dagsorden for generalforsamlingen bliver hængt op lokalt, og da LPO er vært med lidt godt til ganen bagefter, bliver der også hængt en tilmeldingsliste op.
Tilmelding til spisningen bagefter er derfor nødvendig.

P.B.V.
Palle Dahl
Lokalkasserer

LPO DSB Kalundborg afholder ordinær generalforsamling
Onsdag d. 29. januar 2014 fra kl. 14.30
på restaurant "Den tykke kok" (på stationen)

Der er efterfølgende fællesspisning ca. kl. 18.30

På lokalgruppens vegne
Maiken Tomlinson

OPSLAGSTAVLEN

Lokalgruppe København afholder ordinær generalforsamling
Torsdag den 23. januar 2014 kl. 15.00
i Valby Kulturhus (indgang fra Toftegård pl.)

Tilmelding til spisning efter generalforsamlingen via liste på depotet eller på mail ebdro@dsb.dk

Forslag til vedtægtsændringer skal være bestyrelsen i hænde senest den 1. januar 2014
Øvrige forslag skal være bestyrelsen i hænde senest den 14. januar 2014

På bestyrelsens vegne
Ebbe Drögemüller

Korsør-gruppen afholder generalforsamling
Onsdag den 5. februar 2014 kl. 18.00
Søbrinken 34, 4220 Korsør.

Dagsorden iflg. lovene.
Forslag skal være formanden i hænde senest 7 dage før generalforsamlingen.

Der vil blive serveret et let traktement.
Tilmelding til formanden senest mandag den 3. februar 2014.

På bestyrelsens vegne
Mogens Kleis
Formand

LPO DSB LKI Gruppen afholder ordinær generalforsamling
Mandag den 27. januar 2014 kl. 14.45
Hotel Plaza-Odense, Øster Stationsvej 24, 5000 Odense C.

Dagsorden ifølge vedtægter.

Efter generalforsamlingen er der fælles spisning, hvor tilmelding er nødvendig.

På bestyrelsens vegne
Jørn E. Weiss

LPO-DSB lokalgruppen Næstved afholder ordinær generalforsamling
Fredag den 24. januar 2014 kl. 14.00
i Metalhuset på Åderupvej 12 i Næstved.

Dagsorden ifølge vedtægterne.

Tilmeldingsliste til spisningen bagefter, ophænges på tavlen ved siden af kontoret.

Venlig hilsen
Lars Hansen
LPO Næstved

LPO DSB Tinglev afholder ordinær generalforsamling.
Torsdag d. 6. februar 2014 kl. 14.00
i lokalerne i Tinglevhus

Jesper R Pedersen
Lokalgruppeformand

OPSLAGSTAVLEN

LPO-DSB Lokalgruppe Nykøbing F afholder ordinær generalforsamling
Lørdag 25. januar 2014 kl. 9.30
i Jernbanehjemmeværnets lokaler v. FC Nykøbing F.

Dagsorden og tilmeldingslister bliver sat op på depotet.
Pensionerede medlemmer er velkomne til at deltage.

Efter generalforsamlingen vil Lokalgruppen være vært for en middag.

På lokalgruppens vegne
Svend Erik Rasmussen

LPO DSB lokalgruppe Struer afholder ordinær generalforsamling
Fredag d. 17 januar 2014, kl. 13,30.
På Marina Club, Ved Fjorden 12 i Struer

Med efterfølgende spisning.
Pris 100 Kr.

Dagsorden ifølge vedtægterne.
Tilmeldingslisten til spisning ophænges på tjenestestedet.

På bestyrelsens vegne
Niels Haunstrup Christensen

LPO DSB, lokalgruppe Odense afholder ordinær generalforsamling
Onsdag d. 22. januar 2014 kl. 13.30
i Hjallese Forsamlingshus, Hjallesegade 31, Odense S.

Indkaldelse, dagsorden, mv. ophænges på tjenestestedet senest d. 22. december 2013

Pensionister er velkomne

På lokalgruppebestyrelsens vegne
Peter Kanstrup
Lokalgruppeformand

LPO DSB lokalgruppe Aarhus af holder ordinær generalforsamling 2014
Torsdag den 16. januar kl. 14:00
i DSB kantinen Sonnesgade 21.

Efter generalforsamlingen vil der være fælles spisning, planlagt til kl. 18:00

Vel mødt.

På vegne af lokalgruppebestyrelsen
Lars K Andersen

LPO-DSB lokalgruppe Aalborg/Frederikshavn afholder ordinær generalforsamling
Onsdag d. 15. januar 2014 Kl. 13:00
i Håndværkernes hus, Kattesundet, 9000 Aalborg.

Dagsorden i. flg. vedtægterne.

Efter generalforsamlingen er bestyrelsen vært ved bespisning, hvor også pensionisterne er velkomne.
Pensionisterne bedes tilmelde sig hos kassereren på tlf. nr. 2468 7571

På lokalgruppens vegne
Lars Rolving Jensen

Læserbrev fra en bekymret medarbejder

Af: Bertil Nilsson, København

Jeg har netop fulgt opfordringen og udfyldt årets MTAPV og løb desværre tør for plads i kommentarfelterne. Derfor vil jeg forsøge at føje resten til på denne plads. Jeg må med begejstring udtrykke min store opbakning til vores nye ledelse, der det seneste år har udført en masse nødvendig ledelse.

Lad mig starte med at udtrykke min store glæde over, at man endelig fik taget den indlysende og dybt nødvendige beslutning om at fjerne personalebilletterne. Nu bliver jeg fremover fri for at forsvare dette unaturlige og ekstravagante personalegode overfor venner, naboer og familie. Det bliver også fremover rart at rejse med tog når alle disse medarbejderfamilier ikke fylder togene op. Jeg vil kunne rejse med toget med sikker forvisning om, at alle de andre passagerer kan se en klar forbedring i pladsen ombord i togene. Den beslutning burde være taget for 100 år siden. Det er underligt, at der ikke har været en chef, der har kunnet se det forretningsmæssige fornuftige i at fjerne sådan et virksomheds onde før nu. De tidligere chefer må jo have været nogle underlige nogen, når de vælger at fastholde sådan et gode i hen ved 100 år. Det ligner ikke noget, at en transportvirksomhed tilbyder transport goder til sine ansatte. De skal ikke sidde i togene og fylde op og suge rejseoplevelser til sig, som de ikke har betalt for. Hvad bliver det næste, at de deler disse oplevelser med venner, naboer og familie? Nej det kan vi ikke have. Så får de jo også bare lyst til at rejse med tog, og så er der jo slet ikke plads til alle de andre rejsende. De ansattes nærmeste familie kan for øvrigt også lige så godt tage deres bil – de kan jo heller ikke påregne at sidde sammen med den ansatte, da det jo i virksomheden forventes, at medarbejdere rejser stående.

Det er også rart, at der endelig kom nogen til virksomheden, der tog sikkerheden alvorligt og udsendte et sikkerhedsbrev til hver enkelt lokomotivfører. Trafikstyrelsens sikkerhedsrapport for 2012 viste godt nok, at vi havde en meget høj sikkerhed på de danske jernbaner, men hvad ved Trafikstyrelsen om sikkerhed. Næ, et sikkerhedsbrev er, hvad sikkerhed handler om. Så kan lokomotivførerne læse om, hvad sikkerhed virkelig går ud på. Det var godt nok kun et begrænset antal lokomotivførere, der modtog et blodrødt sikkerhedsbrev, men det var godt, at det blev indprentet for alle, at sikkerheden nu var vigtig. Super godt initiativ, når vi alle nu tydeligvis havde glemt, hvad sikkerhed drejede sig om, og slet ikke havde den store forstand på jernbanesikkerhed, som den nye ledelse har. Jeg priser mig lykkelig over, at den nye ledelse kom og reddede os, inden tidligere tiders slendrian op åbenlyse mangel på sikkerhed havde resulteret i kaos og ragnarok.

Jeg glæder mig også som et lille barn til juleaften, når jeg i det nye år skal åbne den pakke, hvorpå der står MUSV. Det bliver spændende at få en vurdering af alle mine gode gerninger, i året der gik. Især glæder jeg mig til at få en vurdering af alle de små dagligdags problemer og udfordringer, jeg løser helt alene. Jeg har prøvet at se godt efter, men jeg kan ikke se noget overvågningsudstyr eller andet, der kunne afsløre mine ensomme gerninger. Jeg er dog sikker på, at I, i ledelsen, har et es i ærmet. Jeg har en teori om, at der i det nye tjenesteur er indbygget avanceret overvågningsudstyr, som bliver udlæst når lokomotivførerne aflevere deres defekte ur. Dette forklarer på fornuftig vis, hvorfor urene ikke går som alle andre ure, for så blev de jo ikke indleveret. Virkelig smart tænkt.

Det er også prisværdigt som den nye ledelse har fået ryddet op i meget af det gamle ragelse, der har flydt i virksomheden, og som er blevet samlet sammen i gennem over 150 års jernbanehistorie. Vi kan som en moderne fremadstræbende virksomhed ikke holde fast i fortiden. Hvad godt har den bragt os, andet end virksomhedens ånd og en særlig kultur og forståelse for tingenes sammenhæng? Det kan man ikke drive en underskudsgivende virksomhed med. Nu får vi nogle nye møbler, der signalerer ungdom og nytænkning. Væk er alt det gamle ragelse, der signalerede erfaring, indsigt og respekt for historiske værdier. Dette bruges ikke i en virksomhed af i dag. Jeg var selv beruset af fremtidens drik og tog en lørdag eftermiddag til den lokale genbrugsplads, for at høre om ikke de var interesseret i nogle gamle lokomotiver, da vi nok snart skulle have nogle nye - i rød. De var desværre afvisende og afstod med begrundelsen, at da lokomotiverne jo ikke var lavet af hverken Store Robert eller Wegner, kunne de desværre ikke modtage dem. Ærgerligt, men så har jeg da vist lidt initiativ, som jeg håber min leder værdsætter.

Jeg glæder mig også til det nye år, 2014, og ser frem til en masse nye tiltag som retter op på virksomheden. Må jeg foreslå, at man får gjort op med ting som opholdslokaler i nærheden af

stationer og medarbejdernes brug af arbejdstøj, når de rejser frem og tilbage mellem hjem og arbejdsplads. Tænk hvilke summer der kunne spares i slitage på uniformer. For ikke at tænke på, hvor meget der kunne spares i husleje, hvis opholdslokaler blev lagt i tomme lagerbygninger i udkanten af byerne.

Til sidst bekymrer jeg mig blot over, om alle I dygtige ledere forsvinder inden for kort tid, og lader mig stå tilbage med opgaven med at videreføre virksomheden i årene fremover. Dette kan jeg ikke alene, da jeg ikke besidder jeres indsigt i den store sammenhæng.

Svendborgbanen efter stormen.

Man kunne også gå linen ud og indføre ingenmandsbetjening. Det burde ikke være så svært at få teknikken til at overtage styringen. Jeg har stadig min gamle Commodore 64 og er frisk på at hjælpe. Jeg ordner selv min egen cykel og har engang set en ubåd indefra. Som jeg ser det, burde det bare kræve lidt dele fra en Märklin modelbane og så et opslag i togene med en masse telefonnumre. Hvis man så indtalte en masse forskellige tekster, kunne passagerne selv taste sig frem til den rigtige hjælp. F.eks. kunne en tilfældig besked lyde ”Du har tastet 4236 – Hvis du har problemer med at få en siddeplads, så kig efter en DSB ansat og bed vedkommende rejse sig”. Hvis der er nogen der bekymrer sig om sikkerheden i forhold til ingenmandsbetjening, kan I jo blot udstede en dispensation, så er der ingen problemer. Brug ideen hvis I føler lyst til det, den er gratis.

NÆSTVED

Af: Jan Sejr Lundstrøm

Turvalget

Turvalget blev overstået i god ro og orden. De nye regler for beregning af UA har ikke haft den store betydning for valget, selv om aftenturen fortsat er den suverænt mest populære, der kræver et godt stykke over 25 års anciennitet!

Risteperroner

Alt tyder nu på, at vi i løbet af meget kort tid – officielt allerede inden jul – får risteperroner mellem spor 32 og 33, hvor vores MR-tog holder parkeret, samt i vores "vendespor", spor 20 og ved sporskifte 27. Det vil betyde et stort løft for arbejdsmiljøet her på depotet!
Det vil det hegn, der inden årsskiftet skulle blive sat op ind imod Fitness World, og som gerne skulle fjerne langt den største del af den ulovlige færdsel på traktorovergangen, også. Ud over risikoen for påkørsler, er flere kollegaer blevet overfuset, eller endda truet, hvis de påtalte den ulovlige færdsel.

Julefrokost

33 tog- og lokomotivførere deltog i den traditionelle fælles julefrokost for depotet i Næstved, der blev afholdt lørdag den 23. november. En rigtig hyggelig tradition, som vi håber, vi kan bevare i fremtiden, selv om depotet i løbet af 2014 bliver togførerløst.

Enmandsbetjening

Fra officiel side har vi ikke hørt noget om enmandsbetjening på Lille Syd, kun notitsen på intranettet … Togpersonalet har her kort inden deadline fået oplyst, det tidligst bliver den første april, og at de vil få tre måneders varsel. De vil indtil da udelukkende have tjenester på Lille Syd. Ud over vi mister 34 kære kollegaer og liv på depotet, er det ærgerligt Næstved by mister 34 gode arbejdspladser – dem er der jo ikke for mange af nogen steder!

Foto: fotogruppen.mono.net

NYKØBING F

Af: Brian Mattsson

Så er det for alvor blevet mørkt, trist og koldt hernede på Falster. Vi har som de fleste andre depoter oplevet stormen, der satte togtrafikken i stå. Hvordan man kom gennem stormen, er der mange fortællinger om, og hvordan opgaven blev løst er der sikkert endnu flere meninger om.

Afgang
Her i Nykøbing F har 2 gode kollegaer valgt at gå på pension. Lokomotivfører Freddy J Frederiksen gik på pension d. 1/11-2013, og dermed forsvinder ca. 80 % af de vittigheder, der er blevet fortalt på depotet. Det vil vi alle komme til at savne. I mange år var Freddy turrepræsentant samt kontaktperson i kollega netværket.
Lokomotivfører Niels Jørgen Rasmussen er afskediget pr. 1/12-2013 pga. sygdom. Håber de begge får mange gode år i deres otium.
Derudover har lokomotivfører Sune Kyneb og lokomotivfører Per Malik Heinesen fået job i LKI-vagten. Vi ønsker dem begge to held og lykke i deres fremtidige virke.

LPO
Med Per Malik Heinesens afgang, forsvinder vores lokale LPO formand. Vi har fra bestyrelsens side valgt ikke at indkalde til ekstraordinær generalforsamling, så tæt på den ordinære.

forsætter på næste side!

Vi her på Nykøbing Falster depot ønsker alle en glædelig jul og et godt nytår.
Og sender en tanke til dem der ikke er så heldige at have fri i julen.

Turvalget
Turvalget gav ikke de store problemer, alle ture blev besat. Vi havde på et tidspunkt ellers en frygt for, at flere ville forlade morgenturen, pga. manglende UA optjening, men det viste sig at være ubegrundet.

Ferievalg Sommer 2014
Det næste store projekt her på depotet er sommerferievalget, som vil blive afholdt d. 10. januar. Efter at vores formand har forladt os, er det blevet en del af undertegnedes opgave at gennemføre ferievalget. Det ser jeg frem til, og håber at alle får flest mulig ferieønsker opfyldt.

Jul / nytår
Julen nærmer sig med hastige skridt. Det betyder ferie og hygge med de nærmeste for de med højtiden afholdes der her på depotet to julefrokoster.

Foto:Jan Lundstrøm

Foto: Jesper Rodkjær Pedersen

DJ næstformand Preben S. Pedersen besøger LPO seminar.

AARHUS

Af: Lars K Andersen

Turvalg 1 – turvalg 2.
Ja, det var, hvad vi måtte igennem her i Aarhus for at finde vores pladser i turene for K14. At det kom så vidt, at vi måtte have to turvalg, er jo meget belastende for alle. Årsagen var, at der ikke var gjort opmærksom på, at DSB ønskede at opsige en kutyme aftale, som havde kørt siden 2008. Denne kutyme aftale gik ud på, at der i Aarhus var to reservehold, et med faste fridage og et med flytbare fridage på hverdage. Så efter turvalg 1, hvor folk var placeret i turene, kom DSB på banen og gjorde opmærksom på, at man ikke ville have to reservehold mere, da det betød, at de ikke kunne udnytte reserven optimalt. Da der i R2 reserven (faste fridage) var indplaceret 23 m/k, som ikke kunne tilbydes det, de var stillet i udsigt, måtte LPO bestyrelsen vurdere mulighederne.
Version 1: DSB måske / helt sikkert ville opsige kutyme aftalen med 3 måneders varsel til afholdelse af nyt turvalg efter de 3 måneder.
Version 2: Man kunne lave en aftale med DSB for at fastholde R2 reserven et år mere, med nedskrivelse af ferienormen til følge.
Da ingen af disse modeller var særlig tiltalende blev beslutningen, at vi tog turvalg 2 med det samme. Det gav mange frustrationer, da rigtig mange havde fået deres ønske opfyldt ved første turvalg. Turvalget er nu overstået, og vi står tilbage med en ny viden om DSB's måde at samarbejde på.

Parkeringsansvarlig
I sidste nummer af Det Blå Blad var jeg inde på pauseregler for de parkeringsansvarlige på P-risten. Problemet har været, at der *ikke var nogen til at afløse, når ansvarshavende skal have pause*. Aftalen er nu *ved at være* på plads, og de parkeringsansvarlige skal nu afløses af andre på risten, som har uddannelsen. Aftalen dækker arbejdet i dag- og aftentimerne. Om natten bliver der ingen afløser, så P-risten må *lukke* i 30 min om natten, da ingen kan rangere uden tilladelse fra den parkeringsansvarlige. Gad vide hvad DSB har sparet her ved at indfører 10 timers tjenester?

Oliekanden
Den humanitære forening **Oliekanden** har haft besøg af en repræsentant fra hospitalsklovnene i Aarhus (hende i midten). Årsagen var at hospitalsklovnene, var blevet indstillet til et legat fra Oliekanden. Foreningens bestyrelse havde bevilliget 8000 kr., som blev overrakt den 7/11 på LPO's kontor. Efter overrækkelse af checken, var der en lille rundvisning, til den meget muntre hospitalsklovn.

Hvad er så Oliekanden for en forening?
Foreningen er en humanitær forening under LPO Aarhus. Den har eksisteret i næsten 50 år (jubilæum i 2016). Midler bliver samlet ind ved generalforsamlinger, jubilæer, julefrokoster osv., altså tidspunkter, hvor pengene kan ske, at sidde lidt løst på fattige lokomotivførere. Legater bliver uddelt efter indstilling fra medlemmerne, og det er kun forrentningen af midlerne, der bliver uddelt. Vi håber, at der til jubilæet i 2016, kan laves noget ekstraordinært for at fejre dette.

Farvel
Vi har måttet sige farvel til Oluf Poulsen, der går på pension. Oluf har de sidste 14 år lavet en stor indsats i det lokale turarbejde. Oluf har haft et mantra, om at snakke til nye kollegaer, som han selv ønskede, at de talte til ham. Ved hans afskedsreception fredag den 22/11 var der over 50, der kom og ønskede ham god vind frem over. Gavebordet vidnede om en person, der er vellidt af rigtig mange. Tak til Oluf.

Aalborg / Frederikshavn

Af: Lars Rolving Jensen

Allerførst en undskyldning angående indlægget fra mig i sidste nummer af Det Blå Blad. Som I nok husker, skrev jeg en opfordring til at iagttage SIN DSB Instruks 6 angående efterkontrol af passagerer i klemme mellem perron og tog i hele togets længde. På magisk vis er lige netop den efterkontrol forsvundet i den sidste nye udgave af SIN DSB. Om det så betyder, at sikkerheden trods alt er til salg på bekostning af et forretningsprincip (rettidigheden), vil jeg overlade til hver enkelt at bedømme.

Vi har overstået turvalget til K14, og det er mit indtryk, at langt de fleste fik opfyldt deres ønsker. Det det bliver så spændende at se, hvordan det kommer til at køre.

I skrivende stund ligger sommerferievalget foran os. Og jeg vil her gøre opmærksom på, at bestyrelsen og ferieudvalget IKKE kan disponere over det kommende sommervejr, og at man efterfølgende ikke kan få ferien refunderet under henvisning til møgvejr.

Vi har også overstået den årlige traditionelle julefrokost sammen med togpersonalet her i Aalborg. Vi var i alt omkring 30 deltagere, og vi havde, som sædvanlig fristes jeg til at skrive, en gevaldig hyggelig og rar fest. Tak til de to festudvalg for arrangementet.

Til slut, i dette korte indlæg, skal der lyde et ønske til alle om en fredfyldt jul og et lykkebringende nytår, samt en tak for alt i 2013 fra alle os i bestyrelsen i LPO DSB Aalborg / Frederikshavn.

Foto: fotogruppen.mono.net

Fredericia

Af: Palle Dahl

I skrivende stund er håndværkerne netop gået i gang med at renovere vores briefingrum, som nu bliver lavet "up to date". Set i lyset af at vi er det tredje største depot i landet, og har det mest simple briefingrum, er det vist heller ikke luksus at få det renoveret. Planerne har været længe undervejs, prisen har været flittigt diskuteret, placeringen er blevet vendt mange gange, og den endelige aftale blev først underskrevet samtidigt med at pengene blev bevilget. De endelige planer er godkendt af både LPO Fredericia og de lokale gruppeledere.

Alt imens at LPO Fredericia har arbejdet hårdt for et godt resultat vedr. det nye briefingrum, er der samtidigt blevet arbejdet intens med at lave et forslag til et nyt feriesystem, som besluttet på den ordinære generalforsamling. Dette nye forslag blev sendt til afstemning omkring 1. oktober, og der var et overvældende flertal for det nye forslag. Der blev også stemt for, at en ferieuge fremover skulle gå fra mandag til søndag.

Tirsdag den 3. december havde LPO Fredericia det årlige julearrangement for vores pensionerede kolleger, og til den lejlighed var formand Søren Max inviteret. Han skulle fortælle lidt om, hvad der sker i firmaet nu, og lidt om fremtiden. Så kunne de ældre kolleger selv finde ud af, om det var godt, at de var gået hjem, eller om de stadig savnede arbejdet, og ikke mindst samværet med os andre.

Endelig er der også startet EUT i Fredericia. Det har længe været et ønske blandt lokomotivpersonalet, da der bliver stillet større og større krav til personalet ved teknikprøverne. Derfor brug Jeres mulighed for at få afpudset den viden, som I er i besiddelse af. Det koster ikke noget for Jer, men kan betyde så meget i sidste ende.

Husk vores ordinære generalforsamling er tirsdag den 21. januar 2014 kl. 13:00.

Med disse ord har jeg kun tilbage, at ønske dig og din familie en rigtig glædelig jul samt et godt nytår.

Foto: Jesper Rodkjær Pedersen

6 skarpe til…

Anders Eghus, direktør i DSB Operation

Det Blå Blad har gennem årene trykt en række artikler med den fælles titel ”6 skarpe til…”, hvor vi gav en række personer, med indvirkning på lokomotivpersonalets hverdag, mulighed for at komme til orde.
Vi har støvet konceptet lidt af, og giver hermed ordet til Anders Egehus, direktør for DSB Operation, og dermed øverste chef for den del af virksomheden, hvor lokomotivpersonalet i DSB er placeret.

Baggrund

Jeg hedder Anders Egehus, er 43 år, er født og opvokset i Holbæk. Efter endt matematisk studentereksamen (tro det eller lad være, jeg ville faktisk have den uddannelsesfaglige kvalifikation til at blive lokomotivfører, men om jeg kunne klare resten er jo en anden sag) og 1-årig HH, brugte jeg 1 år i Livgarden. Herefter fik jeg job i A.P. Møller – Mærsk, hvor jeg arbejdede i 21 år, bl.a. med udstationeringer i Indien, Sydkorea og Australien. Udstationeringen i Australien var for slæbebådsfirmaet SVITZER, som har mange lighedspunkter og deler udfordringer med dem, vi har i DSB.
Jeg er gift med Mette og har to drenge Frederik (13) og Rasmus (10). Vi bor i Rungsted. Jeg har suppleret min uddannelse med en MBA fra University of Chicago.

Hvad er din ledelses filosofi?
Frihed under ansvar inden for de rammer der sættes af virksomhedens værdier og mål. Jeg tror på, at medarbejdere, der vil og må tænke selv, leverer de bedste resultater.

Der er netop gennemført en organisationsændring i Operation, hvad er sigtet med denne?
I april i år blev alle operationelle togdriftsenheder, Trafikteknik og Trafikinformation som bekendt samlet for at muliggøre en forenkling af DSB. Tilpasningen af Operations organisation sigter efter bedre at udnytte de fordele, der ligger i samlingen. En af inspirationskilderne for ændringen er Den Fælles Tilgang. Helt overordnet betyder ændringen, at vi i Operation går fra at være en togtype opdelt organisation til en funktionsopdelt organisation. Fremadrettet vil der være ét område, der varetager materiel og infrastruktur, ét område der planlægger driften, ét område der står for driften og endeligt ét område, der varetager de kundevendte opgaver. Formålet med den nye organisation er at sikre en forenkling, en entydig ansvarsfordeling og et klart kundefokus, hvor vi bedre kan udnytte kompetencer og erfaringer, samt optimere arbejdsprocesser på tværs af togtyperne.

Hvordan mener du, at DSB får mest mulig gavn af den viden og erfaring, som personalet "på gulvet" besidder?
Jeg synes som udgangspunkt ikke om udtrykket ”på gulvet”. Vi er alle vigtige dele af en stor sammenhæng og med et højt niveau af indbyrdes afhængighed. Der er rigtigt mange dygtige ildsjæle i DSB, som alle har værdifulde erfaringer og viden. Jeg mener, vi får bedst gavn af den ved at have en åben og konstruktiv dialog, hvor de relevante parter og personer involveres. Hvor der er åbenhed og modtagelighed i forhold til at stille spørgsmål ved det eksisterende, også selv om det er sådan, vi har gjort i mange år. Det behøver i min optik ikke nødvendigvis at foregå gennem etablerede kanaler, men det er klart, at der er behov for en vis form for styring.

Er der efter din opfattelse en øvre grænse for, hvor mange ledere og direktører der kan være i en jernbanevirksomhed, som ikke har en jernbanefaglig baggrund? Og hvor er den grænse i så fald?
Nej, men det er vigtigt, at alle gør sig umage med at forstå forretningen.

Hvordan ser den gode personalepolitik ud set fra dit synspunkt?
Jeg tror som udgangspunkt, at alle ønsker at beskæftige sig med noget meningsfuldt. Derudover tror jeg, at alle ønsker at være en del af en succes og have inspirerende kolleger. Det er det vores personalepolitik i bund og grund drejer sig om, men også noget som vi kun kan realisere sammen.

Hvad er DSB's største udfordringer i den nære fremtid, henholdsvis på lidt længere sigt? Og hvordan ser DSB ud om 5 år, hvis du får lov at bestemme?
De største udfordringer lige nu og her er at komme i mål med Ét Sundt DSB, samt at få forhandlet en ny trafikkontrakt. Vi har siden 2011 set væsentlige forbedringer og effektiviseringer, men det er vigtigt, at vi kommer helt i mål med Ét Sundt DSB inden udgangen af 2014, således at vi gør os fortjent til en ny trafikkontrakt. Jeg vil ikke vove buddet på, hvordan DSB ser ud om 5 år. Men jeg håber, at vi får lov at drive DSB som én virksomhed, og at vi gennem en fælles tilgang kan opnå de forbedringer, der skal til, for at vi bliver blandt de bedste i Europa

Foto:Jan Lundstrøm

Trafikinformation - og opfølgning på medlemsinformation nr. 21

Af: Hans Schøn Merstrand, LPO DSB daglig ledelse

Sidst i august måned, helt nøjagtigt **den 20. august**, meddeler DSB Togdrift på et møde med LPO DSB, at man (DSB Togdrift) gerne vil have en dialog / drøftelse med LPO DSB, omkring øget trafikinformation ude i togene (*højtalerudkald*). **LPO DSB** accepterer at deltage i arbejdet / drøftelserne omkring øget trafikinformation, efter en "forsikring" om, at der ikke allerede forelægger et færdigt koncept fra DSB's side. Denne lille forsikring om at der ikke allerede forelå et færdigt koncept omkring øget trafikinformation, var vigtig for LPO DSB, da LPO DSB på daværende tidspunkt havde gjort sig nogle mindre gode erfaringer omkring samarbejdet med f.eks. implementeringen af øget enmandsbetjening mv.

Derfor mødte LPO DSB op til det første møde med DSB Togdrift, **den 16. september**, til en drøftelse omkring øget trafikinformation, med en helt klar forventning om, at det skulle blive en proces, der indebar fuld inddragelse / samarbejde fra starten, da årtiers erfaringer – med skiftende ledelser i DSB – viser, at det giver det bedste resultat for både DSB, kunderne og berørte medarbejdere.

Op til mødet **den 16. september** havde LPO DSB fået udleveret nogle dokumenter. Dokumenter som LPO DSB troede var et oplæg til en drøftelse. Ikke bare en mindre del af et færdigt koncept, som DSB m.fl. åbenbart havde arbejdet med gennem længere tid, og som der i realiteten blot kunne "rettes kommaer i". Da LPO DSB på mødet erfarede, at der forelå et næsten færdig koncept:

***Bestående af implementerings plan / flow, udkast til Servicestandard for trafikinformation i højttalerudkald i tog og vejledning til Servicestandard for højtalerudkald*.**

Gjorde LPO DSB naturligvis opmærksom på, at det kunne vi ikke tage "det fulde ejerskab" af for indeværende. LPO DSB havde op til mødet kun fået udleveret godt 10 sider papir, ud af ca. 40 sider, og i realiteten kunne vi ikke vide, hvad det egentligt var, der var på dagsorden (det skal retfærdigvis siges, at det var der forståelse for i DSB Togdrift).

Umiddelbart så fik LPO den opfattelse, at de der havde udarbejdet konceptet omkring Trafikinformation, som det fremstod den 16. september, ikke havde det helt store kendskab til lokomotivførerjobbet. For noget af det, som LPO DSB fremhævede som et problem i de dokumenter der forelå, var at lokomotivpersonalet skulle lave højtalerudkald, mens toget var under indkørsel og udkørsel til / fra stationerne (udkald 2 minutter før ankomst og efter afgang), herunder også udkald om videre togforbindelser, mv. Og som den skarpe læser, med bare lidt jernbaneerfaring ved, er ind- og udkørsel til / fra en station et sikkerhedskritisk tidspunkt for lokomotivpersonalet. At skulle sidde og kalde ud i højtalerne – og oven i købet fortælle om andre forbindelser til den videre rejse (altså det som togpersonalet siger i dag, men læser op) – under togfremførsel er selvfølgeligt sikkerhedsmæssigt helt uacceptabelt..

På møderne både **den 20. august** og den 16. september gjorde LPO DSB opmærksom på, at DSB Sikkerhed burde lave en "risikovurdering" for at klarlægge den øgede risiko ved øget højtalerudkald. Konklusionerne herfra kunne så danne baggrund for de eventuelle videre

drøftelser mellem DSB Togdrift og LPO DSB.

Den 9. oktober mødtes DSB Togdrift og LPO DSB så igen, og har her en række drøftelser omkring forskellige problemstillinger vedr. trafikinformation. Mødet konkluderer ingenting, men det bliver dog aftalt, at DSB Togdrift får udarbejdet den manglende risikovurdering, da den endnu ikke forelå.

Den 30. oktober modtager LPO DSB så en såkaldt signifikansvurdering, en slags "risikovurdering light", fra DSB Togdrift. Vi accepterer denne, da den har fokus på distraktionsproblemer i forbindelse med højttalerudkald.

Herefter indledes en række drøftelser omkring Trafikinformation, som ender med et resultat, som både LPO DSB og DSB kan leve med. For vores vedkommende primært fordi det fastslås, at sikkerhed altid kommer først, og højttalerudkald under kørsel kun omfatter almindelig paratviden.

Den 28. november bliver LPO DSB så opmærksom på, at DSB Togdrift i forbindelse med undervisningen i Trafikinformation (som er på en time i forlængelse af de kommende sikkerhedskulturdage 2014) desuden vil undervise i "Klar besked", og afslutte denne undervisning med en test.

At der skal gennemføres en test i forbindelse med undervisningen i "Trafikinformation" og "Klar besked", og at det har været holdt skjult for LPO DSB under hele forhandlingsforløbet, var dråben der fik bægeret til at flyde over.

Derfor udsendte LPO DSB medlemsinformation 21-2013, som beskriver det "sammenbrud" i samarbejdet mellem LPO DSB og DSB, i forhold til konceptet "Trafikinformation". Det skal bemærkes, at medlemsinformationen, for at give DSB muligheden for at komme tilbage på samarbejdssporet i forhold til "Trafikinformation", først er udsendt **den 5. december.**

Det skete ikke, og LPO DSB står nu tilbage med en undren over, hvorfor lokomotivførerne egentligt skal testes?

LPO DSB er helt sikker på, at lokomotivpersonalet ikke ønsker flere test, målinger eller vurderinger, end dem der i forvejen er i dag, snarere tværtimod. Mange lokomotivførere føler allerede nu, at det er gået over gevind, og at de mange test, målinger og vurderinger, fjerner fokus fra det vigtigste - sikkerhedsarbejdet – og øger presset på den enkelte unødigt i hverdagen.

LPO DSB har stort set hele vejen undret sig over forløbet. Vi forstår ikke ledelsens fremgangsmåde i dette projekt, og finder det bestemt ikke befordrende for samarbejdet. Hvis "den fælles tilgang", "Et sundt DSB" og "den store sammenhæng", ikke bare er fine ord på abc.dsb, må vi formode, at der fremadrettet vil ske en mere seriøs inddragelse.

Til sidst skal vi understrege, at LPO DSB ***ikke*** har accepteret "Trafikinformation" og "Klar besked", heller ikke selv om det skulle fremgå af det materiale, I modtager på undervisningsdagen. Samtidig skal vi kraftigt opfordre alle lokomotivførere til at prioritere jobbets kernefunktioner højest. Sikkerhed, materiellet og driften kommer først. Vær opmærksom på, at sikkerhedsfejl opstået pga. distraktion ved højtalerudkald, tæller på lige fod med andre sikkerhedsfejl i DSB's sanktions- og trusselssystem overfor personalet.

Foto:Jan Lundstrøm

LPO DSB Jubilæumsliste 2014

40 års jubilæum

1. marts
Poul Brandstrup Andersen, Aarhus
Jørn Ib Johansen, Nykøbing Falster

1. juni
Jørgen Andersen, Aarhus

7. juni
Birger Carsten Naver, Fredericia

11. juli
Søren Peter Kaas Rasmussen, København

21. juli
Henning Møller Aadorf, København

25. november
Kent Petersen, Aarhus

25 års jubilæum

1. marts
Martin Bruhn Lagerstedt, Aarhus
Erik Falster Nielsen, Aalborg

18. marts
Claus Brix Laursen, Aarhus

1. april
Lars Hugo Rasmussen, Nykøbing Falster
Kent Meyer Aanæs, København
Christian Lavesen, København
Palle Christensen, Odense
Knud Erik Kaspersen, Aarhus
Lars Bengt Jelsdal, Nykøbing Falster

1. maj
Karl Erik Andreasen, Aarhus

7. maj
Karsten Iversen, Esbjerg

1. juni
Allan John Evans, Kalundborg
Per Esbjørn Nielsen, København
Flemming Hedegård Jacobsen, Fredericia

26. juni
Eivind Jæger, Næstved

1. juli
John Christian Danielsen, Nykøbing Falster
Palle Georg Nielsen, Odense
Claus Pedersen, Aarhus
Finn Løje Hansen, Næstved
Joan Karin Christensen, København
Henrik Udesen, Fredericia
Lek Krüger, Aarhus
Søren Max Kristensen, København
Michael Martens, Aalborg
Per Pedersen, Esbjerg
Jan Knudsen, København
Hans Villumsen, København
Tony Erik Arnholt Hundrup, Aalborg
Poul Andreas Petersen Moth, Næstved
Allan Peter Vinjegaard, Aarhus
Henrik Krogh Jensen, Aalborg
Susanne Frøkjær, København

1. september
Allan Salmon, København

1. oktober
Tommy S. Balle, Struer
John Kjær Nielsen, Aarhus
Lone Albæk, Aalborg
Per Andersen, Fredericia
Allan Paag, Tinglev
Jill Elisabeth Knudsen, Aarhus
Henrik Michelsen, Aarhus

30. oktober
Preben Gulev, København

1. november
Ole Richardsen, København

18. november
Peter Vind Nygaard, Aarhus

Læserbrev – En tankevækkende lille historie

Torsdag d. 5. december blev Danmark ramt af en voldsom storm, som lammede det meste af landet. Vindstød af orkanstyrke og kraftig forhøjet vandstand flere steder. Træer væltede, tagsten og andet løsøre fløj gennem luften, og det var livsfarligt at bevæge sig ud, mens stormen var på sit højeste, hvilket varede flere timer. Politiet frarådede alt unødvendig udkørsel, og DSB og Banedanmark havde aflyst alt togtrafik, fra kl. 18 i hele landet.

Man havde fra DSB's side meldt ud i medierne, at DSB havde valgt at "køre vores tog i garage.." fordi der kunne ske alvorlig skade på materiel og passagerer, hvis man kørte i uvejret. En usædvanlig situation, som jeg aldrig har oplevet i de over 30 år, jeg har været ansat i DSB. Der kørte INGEN tog!

Meget fornuftigt at disponere som man gjorde, det kunne jeg ved selvsyn konstatere kl. 21:15, lige uden for mit hus, hvor et stort birketræ væltede ud over vejen og blokerede for alt trafik. Heldigvis kom ingen mennesker til skade.

Jeg skulle møde til nattevagt på Kh kl.. 22:26-05:27 denne famøse aften. Da jeg ringede ind i vores driftscenter og meddelte, at jeg for det første ikke kunne komme på arbejde da der jo ikke kørte nogle tog, og jeg havde ikke mulighed for at starte min bil og køre til København, for der lå et træ og spærrede vejen. For det andet at jeg ikke turde gå ud i det voldsomme vejr, men jeg fik af vide at jeg **skulle** møde på arbejde...

Vi lader den stå et øjeblik!
"Du SKAL Møde På Arbejde!"

Ja, jeg ved godt, at DSB ikke har noget som helst ansvar for, hvordan jeg som ansat kommer på arbejde. Det er alene mit ansvar at møde til tiden, uanset hvor jeg bor og hvordan vejrsituationen er. Men det lille ord "ligeglad" kommer tæt på den følelse, jeg sidder tilbage med, når jeg tænker på forløbet. Ligeglad med mig som medarbejder, her råder rygmarvsreaktionerne?

Her har man en virksomhed som tilsyneladende bekymrer sig mere om materiel og passagerer, end om sine medarbejdere? Man havde aflyst driften, der kørte ingen tog, og alligevel forlanger man, at personalet skal trodse vejret, og bevæge sig ud med risiko for liv og lemmer! Eller sagt på en anden måde. Det er ikke DSB´s problem om vores ansatte risikerer liv og lemmer i stormen.

Jeg savner, at man fra ledelsens side udviste en eller anden form for forståelse for personalets situation.

Måske kunne man i de mange pressemeddelelser, der blev udsendt, have oplyst danskerne om, at nu da DSB havde aflyst driften, havde man også opfordret sine medarbejdere til at udvise forsigtighed med at bevæge sig udendørs, indtil vejret var løjet lidt af og politiet ikke mere opfordrede folk til at blive inden døre.

Eller bare havde nævnt at: "der i sagens natur også kunne være problemer for vores (DSB's) medarbejdere med at komme frem på arbejde". Det tror jeg godt danskerne ville kunne forstå, og det ville sende det klare signal til personalet, og befolkningen, at DSB kærer sig om sine medarbejdere!

Og havde man instrueret driftslederne om at udvise konduite, når medarbejdere ringede ind, fordi det var en usædvanlig situation, og man sammen havde fundet løsninger på, hvornår / hvordan du kan komme på arbejde, så havde det været "holdarbejde" og "ildsjælen" var måske trådt et par skridt frem hos både driftsleder og medarbejder.

Vi fandt en løsning sammen! Her er måske noget at arbejde med til den næste usædvanlige vejrsituation?

Når jeg sidder og læser i bogen:

"Den store sammenhæng" med "Ildsjæle og Brokkehoveder", "Værdier og Handling", "Holdet og Ryggen" osv. og tænker på DSB's håndtering af personalesituationen d. 5 – 6. december, så bliver jeg lidt forstemt.

Hvor er den røde tråd?

Det må vi kunne gøre bedre næste gang!

Lokomotivfører K
Thomas Hultmann
København

Lok-Out

Bagsideredaktionen har modtaget en del kritik - grænsende til en regulær skideballe - fra vores områdegruppeformand (samtidig med at han vrøvlede noget om en tur og en varm stol) for den behandling vi i tidligere numre har givet enkeltindivider her på bagsiden. Nu har vi her på bagsideredaktionen altid sat en i ære i at være ekstremt smålige og perfide i vores journalistiske tilgang, hvilket en lang række personer og virksomheder med relation til jernbanen i Danmark har måttet sande. Så selv om den gode områdegruppeformand udtalte sig i ret generelle vendinger, stod vi tilbage med en oplevelse af, at budskabet især var møntet på vores behandling af Harrys efterfølger på posten som firmamaskot.

Vi opfatter det som krav om Lok-out. Eller rettere. Det er vi i den tilhørende nødvendige ---ale og interne analyse nået frem til. Bagsideredaktionen har i en periode haft al---eret en del ressourcer på denne opgave, og selvom vi i dette arbejde har ---aliseret enkelte udfald i vores tilgang til de sager vi tager op på bagsiden, kan vi ikke - trods søgen både globalt og ---alt - komme frem til andre konklusioner.

Som talerør for LPO's ---algrupper og som de eneste sande forsvarere af den danske ---omotivførerstand, finder vi ---outen dybt beklagelig. Bagsideredaktionen har altid bestræbt sig på at give saglige og frie informationer til ---omotivførerne i DSB, men det står os nu k---keklart, at vi ikke kan fortsætte denne linje under den skærpede censur. Vi nærmer os desværre forhold, som herskede i de gamle østb---lande. I en tid, hvor DSB i den grad har brug for, at vi alle løfter i f--- og trækker på samme hammel, er det beklageligt, at vi bliver nødt til at etablere denne ---out.

Vi ser ingen anden udvej, og lægger derfor hovedet på b---ken. Vi håber at I, derude ---alt, vil bakke op om denne beslutning. Hvis denne tilstand bliver varig, er det bagsideredaktionens klare holdning, at LPO-DSB bør arbejde for, at der gives en passende kompensation til ---omotivførerne for tab af længde på titel.

Kompensationen kan være af monetær art, såfremt der ikke tilbydes erstatningstitel. Såfremt erstatningstitel bliver aktuel, så bør den mindst indeholde et tilsvarende eller højere antal bogstaver. F.eks. Kosmomotivfører, Astromotivfører eller Oligarkomotivfører.

Omvendt er vi bekendt med, at ledelsen prøver at ---ke svagpisserne i LPO's daglig ledelse til at acceptere fire titler, som direkte afspejler resultatet fra MUS-V: Brokkomotivfører, Sløvomotivfører, Positivomotivfører og Fedterøvomotivfører. Her står bagsideredaktionen helt af og opfordrer til, at LPO DSB aldrig lader sig ---ke til den slags.

Det er svært at få øje på en holdbar løsning, men bagsiden vil på den anden side heller ikke b---ere for fremtidige drøftelser. Bemærk dog, at tiden løber, og k---ken nærmer sig fem i tolv. Bagsideredaktionen opfordrer derfor parterne til at erhverve sig et nyt ---in og password til samarbejdskulturportalen som findes på følgende webadresse:

www.lyt-nu-til-hvad-lpo-siger.dk/bagsideredaktionenstyrer