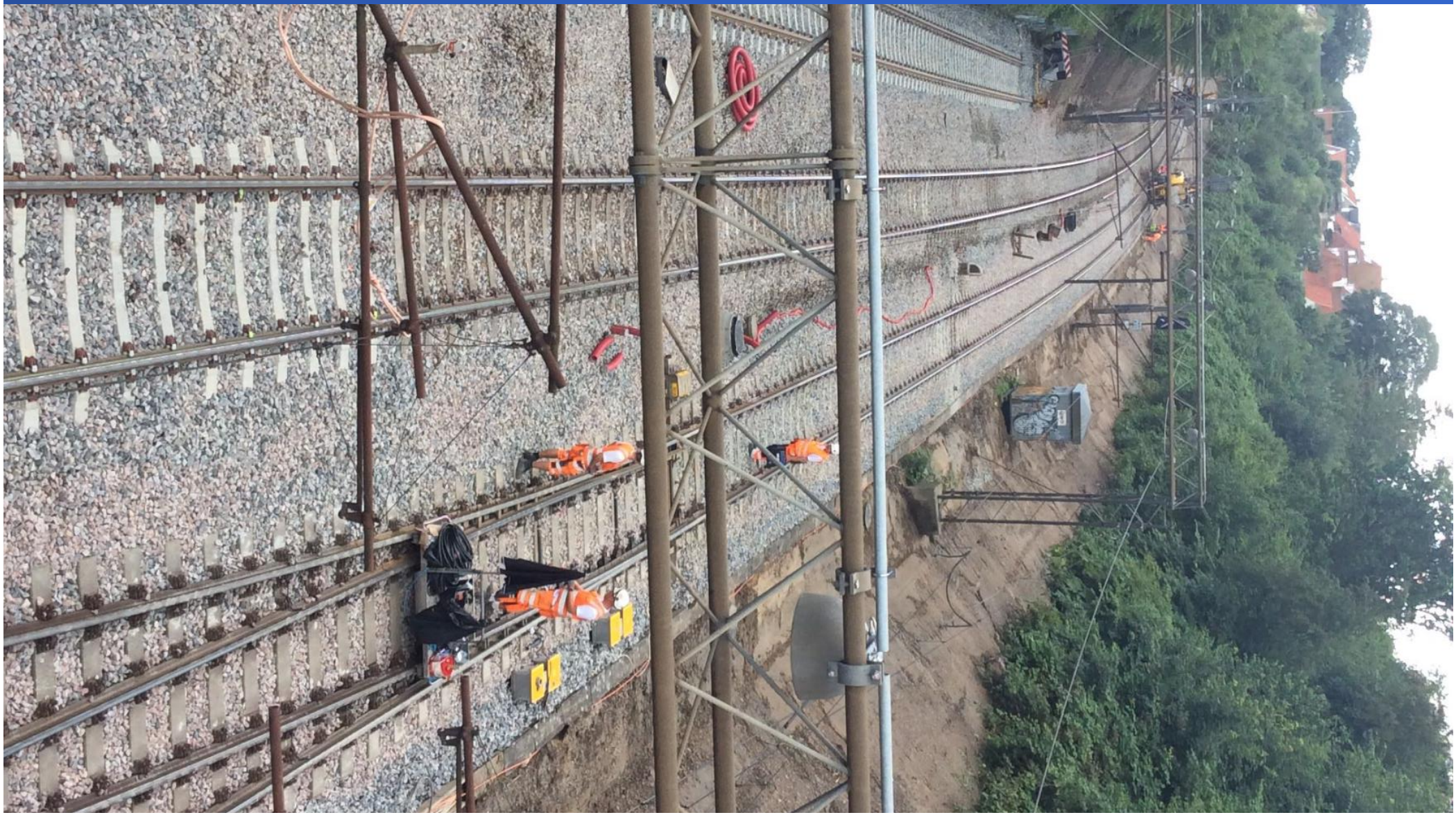
Nr. 4- 2017

Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Område-gruppe
LPO DSB



Indholdsfortegnelse

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Henvendelser til Det Blå Blad:
detblaablad@live.dk

Ansvarshavende redaktør:
Søren Max Kristensen
Bernstorffsgade 20. 2.sal vær. 230
1577 København V

Redigering:
Peter Kanstrup
Thomas Knudsen

Indlæg til næste nummer sendes pr. mail senest d. 22. november 2017

Forside: "Sporarbejde på Kystbanen sommeren 2017"
Foto: Hans-Morten B Andersen

ISSN: 2246-2457

Leder — LKF's retsstilling ... S. 3

Udlicitering af jernbanen — et politisk valg ... S. 4

Redaktørens Klumme — Sektoranalysen ... S. 6

Nekrolog — Dennis B Johansen ... S. 9

Læserbrev — aftaledækning, tak! ... S. 10

Dan Nielsen — lokal tillidsmand i Korsør ... S. 14

Lokalnyt ... S. 17

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Hans Schøn Merstrand

Skribent:

Carsten Lehmann Hansen

Skribent:

Thomas Knudsen

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

- Medlemsinformation nr. 10-2017 vedr. overleveringssedler
- Medlemsinformation nr. 11-2017 vedr. litra MF nedsat bremseevne og nedsat hastighed

Medlemsinformationerne kan læses på:

http://lpo-dsb.dk/informationer

eller på Facebook:

www.facebook.com/LPODSB

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

Formanden har ordet

Af:
Søren Max Kristensen

Retssikkerheden er udfordret...!

Under Direktør Jesper Lok indførte DSB et nyt opfølgningssystem for signalforbikørsler kendt som Matrixen. Systemet skulle sikre en mere ensartet behandling af forbikørsler. LPO DSB var meget kritisk over for systemet, og det viste sig hurtigt, at Matrixen fik karakter af et forfølgelsessystem hvor trusler og straf er blevet dagens orden.

I 2014 var emnet på Trafikstyrelsens årlige sikkerhedskonference sikkerhedskultur. Her gjorde nogle af Europas dygtigste eksperter i sikkerhed og sikkerhedskultur kraftigt opmærksom på, at et straffesystem i sikkerhedssager var direkte til skade for sikkerheden. I stedet skal sikkerhedssager behandles således, at al relevant information i en sag kommer frem, så eventuelle fejl og mangler bliver fuldt belyst, så virksomhedens sikkerhedsafdeling kan tage de rette beslutninger for at forhindre en gentagelse. Dette system er kendt som *"Den lærende organisation".*

Da Jesper Lok forlod virksomheden, meddelte den nye ledelse i DSB, at Matrixen skulle afskaffes, og et nyt system efter principperne i *"Den lærende organisation",* skulle udarbejdes. Indtil et nyt system var på plads, ville Matrixen dog blive. LPO DSB var meget tilfreds med denne udmelding.

LPO DSB havde en forventning om, at når nu ledelsen meldte ud, at Matrixen var et dårligt system, så ville Matrixen blive fortolket anderledes, således at der ville blive lagt mere vægt på åbenhed i stedet for på forfølgelse og straf. Stor er forundringen derfor, da det desværre viser sig, at fortolkningen af Matrixen er strammet kraftigt, og at alle metoder bruges for at en anklaget kommer ud af en sag med så høj straf som muligt. For at sikre dette, har DSB ændret metode for sagsbehandling uden at oplyse det på forhånd, brugt urigtige oplysninger og afgørelser, der alene bunder i påstand mod påstand. I en enkelt sag har DSB endda anerkendt, at den sikkerhedsregel, som lokomotivføreren angiveligt skulle have overtrådt, kunne være tydeligere skrevet. LPO DSB har gentagne gange gjort opmærksom på disse forhold. På trods af dette, har DSB, i alle tilfælde, holdt fast i, at den højst mulige straf skal anvendes.

Der skal ikke herske tvivl om, at vi lokomotivførere nok skal leve op til vores ansvar, også når der er lavet fejl. Men vi forlanger at blive behandlet ordentligt. Vi lever i en retsstat, hvor al rimelig tvivl skal komme den anklagede til gode, og hvor en eventuel straf skal bunde i dokumenterede fakta og stå i rimeligt forhold til "forbrydelsens" karakter. Det er, efter LPO DSB's opfattelse, ikke tilfældet i dagens DSB.

Disse forhold er den konkrete årsag til, at LPO DSB er meget skeptisk over for ledelsens ønske om at indføre "Den lærende organisation". I praksis har DSB vist, at et er fine ord, noget andet er handling.

Vi kan konstatere, at alt hvad en lokomotivfører siger ***VIL*** blive brugt mod vedkommende. På den dystre baggrund må vi opfordre til altid at medbringe en bisidder til tjenstlige samtaler og gøre opmærksom på, at i et retssamfund har den anklagede ikke pligt til at inkriminere (kaste skyld på) sig selv.

Denne leder er skrevet med beklagelse. Vi havde en forventning om, at DSB ville lytte til rimelige argumenter. Det er LPO DSB's opfattelse, at en oprigtig tilgang til *"Den lærende organisation"* er den eneste rigtige metode for behandling af sikkerhedssager. Akkurat som Trafikstyrelsens konference slog fast i 2014.

Udlicitering af jernbanen – et politisk valg, som sent bør glemmes…

Af:
Hans Schøn Merstrand
LPO DSB daglig ledelse

I starten af juni 2017 meddelte Transport-, Bygnings- og Boligminister Ole Birk Olesen, at Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti havde indgået aftale omkring genudbud af togtrafik i Midt- og Vestjylland mv. Desværre berører udbuddet denne gang ikke kun de nuværende Arriva strækninger, men også DSB strækningerne Struer-Vejle og Svendborgbanen.

Intet tyder på nuværende tidspunkt på, at disse strækninger skal betjenes af DSB, når udbuddet er gennemført – med driftsstart december 2020 – idet DSB slet ikke byder på den pågældende trafik. Om det så er af egen fri vilje eller politisk bestemt – tja, hvem ved?

Allerede inden den officielle udmelding omkring udliciteringen kom ud, havde LPO DSB nedsat en intern arbejdsgruppe af tillidsmænd, for at styrke vores egen position i forhold til en eventuel udlicitering af de berørte strækninger. For Svendborgbanen er det Peter Kanstrup, Odense og for strækningen mellem Struer og Vejle (herunder også strækningerne Struer-Thisted og Struer og Langå/Aarhus, hvor der i dag kører DSB IC-tog) er det Niels Haunstrup Christensen fra Struer. Desuden deltager Ole Bang, Fredericia, Niels Flaathen Jacobsen, Aarhus og Hans Schøn Merstrand, LPO daglig ledelse. Efterfølgende er Fredrik Ø. R. Petersen fra Næstved indtrådt i arbejdsgruppen, da der nu også er dystre udsigter for den nordlige del af Lille Syd strækningen, dvs. Køge – Roskilde, som påtænkes overført til Regionen, efter samme skabelon som i Nordjylland, dvs. uden iagttagelse af medarbejderrettigheder.

Det interne arbejde i LPO DSB blev igangsat her i foråret, da vi vidste, der ville komme en politisk aftale omkring kommende udliciteringer, senest ved udgangen 2017.

I skrivende stund har arbejdsgruppen udsendt mere end 240 breve til lokalpolitikere i det jyske. Og heldigvis har der været positiv respons fra nogle af disse, som meget gerne vil i dialog med os omkring vore tanker og bekymringer ved det kommende udbud. Der er også blevet afsendt breve til Folketingsmedlemmer m.fl., ligesom de tilgængelige politiske kontakter der blevet dyrket.

Ligeledes er arbejdsgruppen ved at planlægge deltagelse i kommende valgmøder op til kommunal og regionsrådsvalget, hvor vi selvfølgelig vil spørge ind til lokalpolitikkernes holdninger.

Et andet vigtigt mål med arbejdsgruppen er at sikre, at de kollegaer, som vil blive berørt af kommende udbud, ikke bare ”tvinges” over til anden operatør, som nogle af vore kollegaer i Aalborg og Frederikshavn blev det til Nordjyske Jernbaner i forbindelse med overdragelsen af DSB’s regionaltrafik nord for Skørping til Region Nordjylland. Lige præcis det politiske makværk glemmer LPO DSB meget sent.

Nu forventer arbejdsgruppen ikke, at fornuften med et trylleslag vinder indpas blandt lokale og regionale politikere, blot fordi vi sender breve, går i dialog eller deltager i valgmøder. Og mindre kan også gøre det, for vi ser det i lige så høj grad som en mulighed for at skabe nogle gode politiske relationer, som kan dyrkes frem til

selve udbudsafgørelsen og i den efterfølgende periode.

Vi har bl.a. skrevet til de lokale politikere, at det for os er ubegribeligt, at de bare accepterer, at alle direkte togforbindelser mellem Struer, Skive, Viborg og København ophører fra december 2021.

Ligeledes finder vi det fuldstændigt ubegribeligt, at byer som Holstebro, Herning, Brande, m.fl. ligeledes accepterer, at antallet af direkte forbindelser til København minimeres fra 2021 og sandsynligvis forsvinder helt, når der leveres nye el-tog til Danmark.

Politikerne udflytter arbejdspladser og giver tilskud til regional udvikling med den ene hånd, og fjerner forudsætning for udvikling med den anden. Det er ikke let at finde linjen i den manøvre.

Desværre må vi acceptere, at Regeringen – med et flertal i Folketinget – ønsker at udlicitere dele af DSB, men det undrer arbejdsgruppen, at politikkerne ikke måler togoperatørerne på samme måde for at finde en reel sammenligning af kvaliteten. Det er vores opfattelse, at der stilles skrappere krav til DSB, end f.eks. Arriva.

Skal man reelt kunne måle kvaliteten af aftaler omkring udbud, så skal rettidighed, antal aflysninger, uddannelse af personale, komfort i togene, frekvens på strækninger, overgangstider på fællesstationer m.v. måles efter de samme standarder og ikke flere forskellige linealer.

Man kan også undre sig over at den nuværende regering påstår, at den vil styrke den kollektive trafik, når den samtidig fremsætter et finanslovsforslag for 2018, hvor DSB skal spare over 200 mio. kr., stigende til over 800 mio. kr. i 2021. Kunne man forestille sig, at regeringen ville stille et tilsvarende krav til en anden (privat) togoperatør? NEJ vel!

Lidt positivt sker der dog. Socialdemokratiet har i skrivende stund luftet tanker om at stoppe yderligere udlicitering af togdrift i Danmark. Forslaget støttes af enkelte andre partier, men der er fortsat et flertal i Folketinget, bestående af i hvert fald regeringspartierne og Dansk Folkeparti, som er tilhængere af yderligere udlicitering.

Og måske har Socialdemokraterne fat i noget. Politikerne har siden opsplitningen af Banedanmark og DSB, udliciteringen af regionaltrafikken i Midt og Vestjylland og overdragelse af DSB's togproduktion i Nordjylland (til NT/NJ)) kun opnået at gøre jernbanetrafikken mindre effektiv og sammenhængskraften i Danmark ringere. Set i det lys giver den seneste aftale om udbud af yderligere jernbanetrafik i Jylland og på Fyn bare ikke meget mening …

Foto: Gert Jensen

Redaktørens Klumme

Sektoranalysen – liberalisering eller effektivisering, eller måske bare et farvel til DSB

Af:
Peter Kanstrup,
Redaktør, Det Blå Blad

Knap havde dønningerne efter den varslede udlicitering af Vejle–Struer og Svendborgbanen lagt sig før næste angreb på DSB's virke som landets førende jernbaneoperatør, var klar på affyringsrampen i Transportministeriet, nemlig Den længe ventede sektoranalyse for jernbanen, som blev udsendt d. 20. juni.

Det fremgår, at analysen har til formål at skabe grundlaget for en politisk behandling af og beslutning om indretningen af den danske jernbanesektor frem mod 2030. Det skal såmænd nok passe, men det er bestemt ikke det eneste, analysen får sat fokus på. Måske ufrivilligt lykkes den nemlig også på fornemste vis at illustrere, hvilke tanker man gør sig om den danske jernbanes fremtid blandt transportministeriets embedsmænd og de konsulenter i Struensee og McKinsey, som på ministeriets foranledning har udarbejdet analysen.

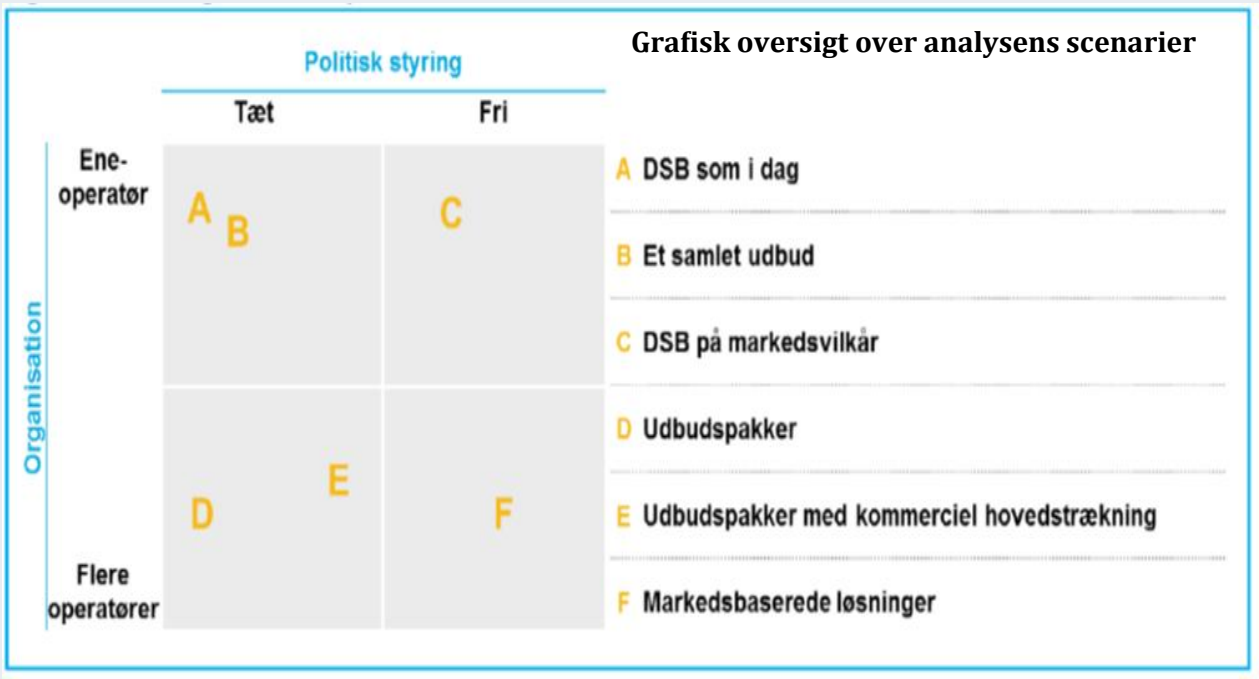
I forbindelse med udarbejdelsen af sektoranalysen, var DSB – på foranledning af ministeriet – blevet bedt om at lave en intern organisationsanalyse, som giver DSB's bud på og kommentarer til konsulenternes forslag og scenarier. Det er – uagtet jeg er stærkt kritisk overfor flere af buddene – et helhjertet forsøg på at tale virksomhedens sag. At der så kun i begrænset omfang lyttes til DSB, er så noget helt andet, hvilket jeg skal komme tilbage til.

Sigtet med denne klumme er ikke at gå i detaljer med de 6 opstillede scenarier, eller DSB's forslag og kommentarer. Det forventer jeg – da nærværende efter al sandsynlighed vil fylde voldsomt i vores bevidsthed den kommende periode – at der bliver rig lejlighed til at uddybe i senere numre af bladet. De overordnede linjer i scenarierne og deres betydning for fremtidens DSB (i det omfang DSB fortsætter), skal læserne imidlertid ikke snydes for.

- Scenarie A: DSB som i dag, hvor DSB fortsat er den primære statsejede operatør under tæt politisk styring med uændret kontraktform.
- Scenarie B: Et samlet udbud med fuld konkurrenceudsættelse af togtrafikken, men fortsat kun med en operatør.
- Scenarie C: DSB på markedsvilkår. DSB gives frihed til at forbedre effektiviteten, øge det kommercielle fokus og realisere vidtgående rationaliseringer.
- Scenarie D: Udbudspakker. Udbud af al togtrafik, men i modsætning til Scenarie B med flere opdelte pakker og dermed med forventning om et større antal operatører.
- Scenarie E: Udbud med kommerciel hovedstrækning. Et DSB med samme frihedsgrader som i Scenarie C kører den overskudsgivende IC- og lyntogs trafik. Den øvrige togtrafik udbydes i 5 pakker.
- Scenarie F: Markedsbaseret løsning. Omfattende deregulering. Kommerciel fjerntrafik udføres som fri trafik eller efter udbud. Den ikke-kommercielle trafik udbydes også. Operatøren bliver afhængig af passagerindtægter, men dog med minimumskrav til trafikomfanget.

Sektoranalysens korte udgave kan i øvrigt læses her: https://www.trm.dk/-/media/files/publication/2017/sektoranalyse-jernbanen/sektoranalyse-for-jernbanen-referat.pdf

Grafisk oversigt over analysens scenarier



Kilde: Sektoranalyse for jernbanen, transport, bygnings og boligministeriet, juni 2017

Velbekomme. Fremtiden byder altså på et scenarie, hvor DSB enten skal effektivisere sig til døde i en proces betalt med forringede arbejdsvilkår, eller varierende scenarier, der udliciterer eller konkurrenceudsætter hele, eller væsentlige dele af, DSB's eksisterende trafikkontrakt, hvilket uvægerligt vil føre til DSB's endeligt, i hvert fald i den udgave vi kender virksomheden i dag. Nå ja, der er selvfølgelig også det scenarie, hvor DSB fortsætter stort set uændret.

Da det i skrivende stund er helt åbent, hvilken model der vælges, er det måske stadig en kende for tidligt at male fanden på væggen. Inden jernbanesektorens fremtid – hvis der stadig er en sådan – lægges fast, forestår et større politisk slagsmål omkring valg af en af de 6 opstillede modeller, eller måske mere sandsynligt – det er jo politik, hvor enderne skal nå sammen – en model, hvor der vælges delelementer fra flere af de beskrevne scenarier, uagtet at en politisk kludetæppe frarådes af analysens fædre.

En eventuel politisk aftale ligger fortsat måneder ude i fremtiden, men transportministeren har spillet ud.

Det er ikke kun i offentligheden og fra det politiske system, at DSB får nogle knubs ER 2011 i Tinglev efter nærkontakt med en traktoranhænger d. 18. august 2017
Foto: Torben Rydahl Due

Jernbanen i Danmark anno 2030?
Foto: Jan Lundstrøm

Han lod i et længere interview i DR's Deadline dagen efter offentliggørelsen af sektoranalysen forstå, at der var elementer i denne, han brød sig mere om end andre, især de af de opstillede scenarier, der sætter markedskræfterne helt eller delvist fri, lå ministerens liberale hjerte nær. Om han så kan samle opbakning til en total liberalisering skal jeg lade være usagt, men intet tyder på at forsøget forbliver uprøvet. Og muligheden for ministeriel succes er absolut tilstede. Ikke fordi et liberalisering og udlicitering nødvendigvis giver god mening eller er til gavn for jernbanens brugere, samfundet og de samlede statsfinanser, men mest af alt fordi der bare bliver længere og længere mellem DSB politiske venner.

Og så er vi ligesom ved sagens kerne. At liberalister er imod offentlig virksomhed, herunder DSB, er hverken nyt eller overraskende. Men de liberalistiske partier mønstrer på en god dag kun knap en tredjedel af folketingets medlemmer, så det politiske holdningsskred i forhold til opbakning til DSB skyldes, at flere partier, der normalt er tilhænger af stram statslig styring af samfundets centrale funktioner ganske enkelt har tabt troen på, at DSB er i stand til at løse de opgaver, virksomheden er sat i verden for . Og det har de måske ikke helt uret i.

Hverdagen i DSB er efterhånden blevet så langhåret og akademisk, at selv helt simple problemstillinger sumper til i "systemet" og trækker ud i årevis. Her kunne jeg godt trætte læserne med en opremsning af forholdsvis enkle sager i vores del af virksomheden som ikke er løst på 3., 4. eller 5. år. Da flere af disse sager har været omtalt af flere omgange her i bladet skal jeg undlade at gentage mig selv, men blot konstatere, at det som vi i en årrække har opfattet som obstruktion fra ledelsens side, måske snarere er udtryk for en syg virksomhedskultur.

Fordelingen mellem frontpersonale og det øvrige personale i DSB er helt skæv. Administrationens fylde medfører, at fokus ikke i tilstrækkeligt omfang er på de driftsvendte opgaver. I stedet bruges energien på de såkaldte tværgående processer, som fører til et utal af procedurer og omfattende interne papirgange. Opgaver bliver ikke løst, og når kriser opstår, har de, der skal løse dem, ikke tilstrækkelig erfaring, indsigt og forståelse – og måske heller ikke fornøden gennemslagskraft dertil. Det duer selvfølgelig ikke og så længe dette ikke ændres markant, er det mere end almindeligt vanskeligt at få øje på en lysende fremtid for vores virksomhed.

Og hvad værre er. Det smitter af udad til, når ledelsen eller administrationen i DSB bliver bedt om at forklare sig overfor Ministeriet, Trafikstyrelsen, offentligheden eller overfor landets trafikpolitikere. Det er i sagens natur helt afgørende, at man er i stand til at forklare jernbanedriftens grundlæggende rammer og udfordringer, da man ellers vil være ude af stand til at bringe forståelse for de beslutninger, man som virksomhed nu engang må tage, somme tider i meget vanskelige situationer.

Desværre er der en række indikationer på, at det kun i meget ringe grad lykkes at skabe forståelse for DSB's situation. Det behøver naturligvis ikke at være budbringerens skyld, og nogle tilhørere ønsker nok slet ikke at forstå.

Men uanset skyld fører det til, at offentligheden – og politikerne – taber troen på DSB's formåen. Og det har altså en konsekvens. Måske er det den, vi kommer til at se, når de politiske forhandlinger om sektoranalysens scenarier går i gang.

Det kan selvfølgelig være, at forhandlinger fører til, at man enes om Scenarie A og DSB kører (næsten) uforandret videre. Med finansministerens seneste finanslovs oplæg – og udsigten til et kraftigt indhug i milliardklassen i DSB's økonomiske tilskud frem til 2021 – i frisk erindring, er det nok ikke sandsynligt.

Da forudsætningen for ovenstående tyveri jo er, at DSB eksisterer, kan det da godt være, at finanslovsforslaget, hvis det vedtages, vil sætte afviklingen af DSB på standby, men det aflyser jo på ingen måde Sektoranalysens dystre intentioner.

Og det er trist. Efter mere end 30 år i DSB, ser jeg gerne en fremtid for vores virksomhed. Ikke en fremtid, hvor man sidder på støvede kontorer og administrerer driften af landets stationer og står som formel ejer af et materielselskab. Nej, der skal være en fremtid, hvor DSB fortsat – som det sig hør og bør for rigtige jernbaneoperatører – kører tog.

En transportvirksomhed som bare bringer folk fra A til B. Uden konsulenter. Uden management. Uden unødig støj. Uden dikkedarer. Kort sagt. På håbløs gammeldags facon, men til gengæld til stor glæde for dem det hele handler om, nemlig brugerne.

Alle dokumenter vedr. sektoranalyse kan læses på transportministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/publikationer/2017/sektoranalyse-for-jernbanen

Nekrolog
Dennis Brian Johansen

Vores gode kollega, lokomotivinstruktør Dennis Brian Johansen er pludselig og meget uventet afgået ved døden i sit hjem torsdag d. 21. september 2017.

Dennis blev ansat på Københavns Hovedbanegård som lokomotivassistent på prøve d. 1/11 1982.

Allerede ½ år efter blev han overflyttet til Maskindepot Helsingør, hvor han fungerede som lokomotivfører frem til 1995. I 1995 blev Dennis udnævnt til Lokomotivinstruktør i den daværende Teknik- og Udviklingssektor Øst, hvor han sad i LKI Vagten.

I 1998 rejste Dennis til Struer, hvor han fortsatte som lokomotivinstruktør frem til 1. april 2006. Derefter gik turen til Fremføring Område Vest Århus. Dennis sluttede dog ikke med at rejse rundt, for efter 3½ år gik turen til Fremføring Region Syd, hvor han var frem til sin død.

Vores tanker går til Dennis familie og efterladte i denne svære tid.

Æret være hans minde

Læserbrev — Aftaledækning, tak!

Af:
Jan Rytter,
Lokomotivfører (K),
København

Jeg har altid ment, at det var vigtigt at være medlem og en del af en stærk fagforening. Derfor skuffer det mig også, når min fagforening ikke får håndteret de nye tiltag / arbejdsopgaver / krav, der nu engang måtte komme på en tilfredsstillende måde.

Det er min opfattelse, at der skal være ordnede forhold på arbejdspladsen, hvilket betyder, at alt der omhandler vores arbejde, skal være aftaledækket, og det er egentlig også min oplevelse, at det førhen har været tilfældet. Men på det sidste, føler jeg at de forskellige tiltag / arbejdsopgaver / krav er blevet tromlet igennem af ledelsen, uden at LPO har kæmpet og krævet ordentlige aftaler.

Jeg skriver i Jeg form, men I skal ikke være i tvivl om at ordene lige så kunne være skrevet af mange af mine kollegaer.

Denne skrivelse handler primært om jeres, efter min mening, yderst ringe håndtering af de nye tiltag, blandt andet strækningsindøvelse og test.

Det virker som om, at det er noget, der er tvunget ned over hovedet på os, formentlig med påstanden om DSB´s ret til at lede og fordele arbejdet. At arbejdsgivere altid råber op om retten til at lede og fordele arbejdet, er jo ikke nyt.

Men nye tider og nye skikke. At LPO DSB så accepterer, at pågældende arbejde kun er reguleret via en hensigtserklæring, og man som følge heraf enkeltvis skal kæmpe for, at de mest basale arbejdstidsregler bliver overholdt, er simpelthen ikke godt nok.

I forbindelse med testen, forbavser det mig meget, at korrigeringsaftalen overhovedet bliver bragt i spil. Denne aftale er efter min bedste overbevisning sat i verden for at pludselig opstået forhold i togproduktionen

Service og fokus på signalsynlighed på Graz Hbf på en måde, vi ikke helt kender i Danmark — *Foto: Jan Lundstrøm*

(sporarbejder osv.), stadig kan køres. Det kan klares med, at DSB i god tid varsler det ekstra arbejde – ikke at jeg bryder mig om at få forlænget min arbejdsdag – men jeg har dog en vis forståelse for tiltaget.

I forbindelse med et kørelærer seminar blev der sagt, at når testen skal afholdes, skal der være en time til at gennemgå diverse reglementer om strækningen, og derefter min. 45 minutter til afholdelses af en test til en given strækning. Tiden til test forlænges med 5 minutter for hver delstrækning. Ifølge min hovedregning betyder det, at opgaven aldrig kan klares inden for korrigeringsaftalen. Ikke desto mindre forsøger tjenestefordelingen ofte at mase en test ind i bagenden af en tjeneste, hvor der ikke er plads, med det resultat, at jeg selv skal henvende mig og finde en anden løsning.

Mit "brok" er måske ikke det, der givet det bedste samarbejdsklima, hvilket så omvendt kan give mig nogle problemer, når jeg har behov for deres hjælp for at få mit familie- og privatliv til at hænge sammen.

Stram nu ballerne, tag fat i ledelsen og få lavet en aftale, der er til at håndtere. Hvis ledelsen ikke har forståelse for, at vi ønsker ordnede forhold og ikke vil forhandle, så må LPO DSB meddele, at det er op til virksomheden at finde nogle andre – i Telegade, eller hvor ved jeg – der kan afse tid til opgaven.

Foto: Det Blå Blad

Og når I nu har fat i ledelsen så sørg for at få aftaledækket oplæring og undervisning i mit daglige værktøj, iPad'en. At jeg får en pamflet i skuffen og bliver tildelt X antal timer til afspadsering, er ikke noget jeg kan bruge til noget. Jeg har aldrig oplevet, at jeg kan få 3 timer fri dagen efter modtagelse af, hvad det nu måtte være, og samtidig have eksempelvis en radio til rådighed, hvor jeg så selv kan finde ud af, hvordan den fungerer. Hvad bliver det næste? At vi blot får tilsendt en e-læringshåndbog, når vi får nye tog og 3 timer til afspadsering for besværet?

At det kørelærerjob jeg havde for 10-15 år siden, og som jeg er ansat til, kan jeg ikke genkende mere. At jeg skal

udvikle mig og være parat til nye opgaver, ser jeg som en selvfølge, selv om det til tider har været ret så udfordrende og lige spændende nok (manglende aftaler, uddannelse osv.). Nu skal kørelærergruppen nok engang overtage noget af LKI´ernes arbejde med at undervise i materiellære i forbindelse med nye uddannelsesplan i EUSR. Jeg kan så håbe på, at der denne gang bliver lavet mere end en hensigtserklæring. Måske laver i endda en rigtig aftale, hvor der bliver taget hensyn til den enkelte kørelærers kompetencer og formåen, så jeg – som medlem – også kan se tiltaget som en sejr.

Områdegruppeformand, Søren Max Kristensen svarer....

Kære Jan

Tak for dit læserbrev. Vi er altid glade for, at LPO DSB's medlemmer er engagerede i arbejdet og glade for at blive kigget over skulderen. Også når det er kritik som i dit tilfælde. Din holdning om, at det er vigtigt at være medlem af en fagforening, ovenikøbet en stærk fagforening, er jeg selvfølgelig meget enig med dig i. Det overrasker nok ikke. Jeg er dog ikke enig i, at LPO DSB ikke kæmper for ordentlige aftaler.

Som det nok er gået op for de fleste, har DSB ændret sig meget igennem de seneste 5 år. Det er ledelsens holdning, at vi har for mange aftaler, og at der som udgangspunkt ikke skal udarbejdes nye. Det gælder ikke kun i DSB, men på hele statens område. Da der minimum skal 2 til at indgå en aftale, bliver det selvfølgelig op ad bakke at fortsætte vores gode tradition med, at når vi er enige om noget, så giver vi hånd på dette gennem en aftale, som vi så er gensidigt forpligtede af og gensidig forpligtede til at ændre, når behovet opstår.

På trods af dette er det lykkedes LPO DSB at revidere og forenkle aftalerne på kørelærerområdet, og senere at indgå aftalerne vedr. "Robust DSB". Vi vil uanset ledelsens holdninger til aftaler fortsætte med at indgå dem, men indrømmet, det er svært, når den ene part ikke rigtig vil.

Så til det mere konkrete i dit indlæg. Du skriver, at infrastrukturtest ikke er aftaledækket, eller rettere, du giver udtryk for, at det er et problem, at det merarbejde der opstår i forbindelse med denne opgave, er dækket af korrigeringsaftalen. Det er LPO DSB's opfattelse, at det vigtigste er, at en hvilken som helst opgave er aftaledækket. At vi her har valgt at anvende korrigeringsaftalen skyldtes, at vi ville sikre, at arbejdsopgaven blev aftaledækket straks den opstod, at forlængelsen af ordinær tjeneste blev begrænset og at arbejdsopgaven blev lagt i LTD2, så den blev valideret op imod tjenestetidsreglerne (pauseregler, max. 4t 45 min uden pause, fridagslængder, mv.). Vi er bestemt åbne for at lave en egentlig aftale vedr. strækningsindøvelse og test, men mener faktisk, at vi p.t. har sikret både kørelærere og elever mod større gener og samtidig sikret en fornuftig honorering af arbejdsopgaven. At det så har vist sig, at aftalen i flere tilfælde ikke er overholdt, og at de informationer, der er givet på et antal kørelærerseminarer har været urigtige, skal ikke ligge aftalegrundlaget til last. Der er i øvrigt medio september udsendt en information fra Driftschefen til alle, der er involveret i infrastrukturindøvelse og test, hvor det tydeligt fremgår, hvilke regler og procedurer, der gælder for dette arbejde. Vi går stærkt ud fra, at denne information vil medvirke til, at reglerne overholdes. Endelig er det også værd at bemærke, at der stadig arbejdes med procedure for infrastrukturindøvelse og test. Flere tilpasninger må forudses. Alene af den grund er det fornuftigt at se tiden an.

Omkring uddannelse i vores daglige værktøj kan jeg kun være enig i dine betragtninger. Det er ledelsens ubetingede ansvar at uddanne deres personale, så arbejdet kan foregå på betryggende vis. Det er bestemt ikke sket i tilfældet iPad og den nye radio. Vi har selvfølgelig prøvet at advare ledelsen. Dårlig uddannelse er en sikkerhedsrisiko og gør risikoen for driftshændelser større. Samtidig giver det et utroligt dårligt arbejdsmiljø, hvis man føler sig usikker i sit daglige arbejde. Her har ledelsen været helt uvillig. Hvorfor kan vi kun gætte på, men kortsigtede økonomiske overvejelser har nok været hovedgrunden.

Vi må som fagforening indrømme, at vi ikke har formået at indgå ordentlige aftaler på disse områder. Men når den ene part ikke vil, så er det altså svært. Vi har derfor modvilligt accepteret f.eks. nogle timer til afspadsering. Det er ikke en optimal løsning. Det positive er, at alle de advarsler og argumenter for ordentlig uddannelse som LPO DSB er fremkommet med, har vist sig at være korrekte. Ledelsen har anerkendt, at de store driftsproblemer som den nye radio har medført, delvist skyldes fejlbetjeninger. Det kan LPO DSB kun se som en indrømmelse fra ledelsens side. Uddannelsen har ikke været god nok. Vi har i den forbindelse gjort opmærksom på, at de problemer, der har været med den nye radio, er vand i forhold til de problemer, vi står overfor, når STM modulet bliver installeret i vores tog. Problemer som skyldes mangelfuld uddannelse. Vi har kraftigt opfordret ledelsen til at indgå i en dialog med henblik på at få udarbejdet en ordentlig uddannelse. At uddannelse så kan ske med moderne metoder, er så en anden sag. Det tager vi gerne en seriøs snak om.

Et område, hvor vi har indgået aftaler, er i forbindelse med ny efteruddannelsesaftale og nye litra aftaler. I efteruddannelsesaftalen bliver den praktiske efteruddannelse på materiellet obligatorisk, hvor det før har været et tilbud. Her er der intet nyt i, at det er kørelærerne der underviser.

I de nye litra aftaler er der nu mulighed for, at kørelærerne kan være 2. undervisere på den praktiske del af teoriundervisningen. Det er nyt. Det var før i tiden alene instruktørarbejde. I de kommende år bliver der et meget stort træk på instruktørerne, bl.a. på grund af undervisningen i det nye signalsystem. Det ville kunne betyde, at det vil være meget svært at planlægge litra kurser, når der hver gang skal afsættes 2 instruktører. At en kørelærer nu kan deltage som underviser, gør planlægningen mere fleksibel. Det skulle gerne betyde, at der ikke bliver aflyst kurser pga. manglende lærerressourcer. Det er klart til lokomotivpersonalets fordel f.eks. i forbindelse med turvalg, og som du selv gør opmærksom på, skal vi have ordentlig uddannelse, der er aftaledækket. Det er faktisk tilfældet her. Vi mangler så at få kørelærernes forberedelse på plads, men det er der en konstruktiv dialog med ledelsen om.

Vi indgår altså aftaler med ledelsen. Det er helt klart LPO DSB's holdning, at aftaler sikrer ordentlige uddannelser. Det viser virkeligheden. Aftaler forpligter begge parter, og ordentlige aftaler sikrer også, at vi kan følge med de store forandringer i vores arbejdsopgaver, som er sket, og som helt sikkert vil ske fremover. Det håber vi, at ledelsen efterhånden kan se. Aftaler er en styrke – ikke en belastning.

Krydsning i Svebølle — *Foto: Maiken Tomlinson*

Dan Nielsen – lokal tillidsmand i Korsør

Af:
Hans Schøn Merstrand,
LPO DSB Daglig ledelse

Det Blå Blad har sat lokalgruppeformand Dan Nielsen, LPO Korsør, stævne for en lille snak, som led i vores artikelserie, om lokalgruppeformændene i LPO DSB. Dan er meget afholdt i LPO DSB's tillidsmandskreds, men hvordan oplever Dan verden, som lokalgruppeformand i Korsør, som er et tjenestested som synger på sidste vers, og hvor lokalgruppen i nær fremtid lukker og slukker.

Kan du sætte et par ord på dig selv?
Jeg hedder Dan Nielsen og er 59 år. Jeg er gift med Jette på 29. år. Sammen har vi sønnerne Lennart og Steffen på henholdsvis 29 og 25 år. Når jeg ikke kører tog, eller laver organisationsarbejde, bruger jeg meget af min fritid på mine dejlige schæferhunde, som jeg træner på konkurrenceplan. Det er en fantastisk afveksling fra de daglige gøremål. De brokker sig aldrig, er altid glade for at se én og vil gøre alt for at behage. Det kan anbefales.
En anden ting vi er rigtig glade for, er at komme ud med vores campingvogn på ferier og i de sparsomme weekender, vi har. Der kan man slappe af uden telefon og mail.
Som lokomotivfører startede jeg d. 1. november 1981 og kørte S-tog, til jeg kom til Korsør i 1984. Her kørte jeg rangermaskine, indtil jeg fik MY attest i 1986.

Dan Nielsen — TR i Korsør
Foto: Peter Kanstrup

Du har jo været med til fagligt arbejde i nogle år. Hvornår startede du med tillidsposter i LPO (turrepræsentant osv.), og hvornår blev du lokalgruppeformand?
Jeg startede min tid som tillidsvalgt i 1999, da jeg blev valgt som turrepræsentant. Der var dengang 2 turrepræsentanter, der lavede 3 ture. Det syntes jeg ikke var i orden, da det var den tur, de ikke selv kørte i, der var skraldespanden. Min utilfredshed resulterede i, at jeg kort efter blev valgt som repræsentant for den 3. tur i Korsør. Det var et hverv, jeg var rigtig glad for. Det er nok den post, jeg har haft, der har givet mig mest indflydelse på min egen hverdag.

Hvad har draget dig i retning af fagligt arbejde?
I 2001 gik jeg med over i det nystartede godsselskab Railion, som var en sammenslutning af det tidligere DSB gods, Deutsche Bahn og Nederlandse Spoorwegen. Efter er års tid blev posten som sikkerhedsrepræsentanter ledig. Jeg havde længe gået og ruget over forhold og tiltag, som jeg ikke syntes var i orden. Da jeg så fik tilbudt at blive ny sikkerhedsrepræsentant, sagde jeg straks "ja tak", da jeg ad den vej ville få mulighed for at gøre noget ved forholdene. Der fandt jeg første gang ud af, at det faktisk lyder nemmere at ændre tingenes tilstand, end det er. Posten som sikkerhedsrepræsentant bestred jeg indtil jeg i 2006 kom tilbage til DSB.
I 2007 blev jeg opfordret til at blive netværksperson i Korsør. Det var så stor en tillidserklæring fra kollegaerne, at jeg ikke kunne sige nej". Posten som netværker er en meget omfattende post, der spænder meget vidt og dækker stort set alle de problemstillinger, mennesker kan møde gennem livet. Selv om jeg på den post, har mødt kollegaer i svære situationer, eller dyb sorg, har det været et hverv, jeg syntes var utroligt interessant. Her har man virkelig mulighed for at hjælpe personer, der har rigtig meget brug for det. I 2015 blev jeg så valgt som formand i Korsør, da vores formand gennem 15 år valgte at gå på pension.
Jeg har nok altid haft en interesse for at lave om på tingene, hvis jeg syntes, der var noget, der burde være anderledes, eller kunne gøres på en anden måde. Ved nærmere eftertanke har jeg nok haft det sådan, siden jeg gik i

skole. Og så har jeg altid haft en interesse i at hjælpe andre, hvis de havde problemer, eller hvis nogle blev uretfærdigt behandlet. Det har til tider givet mig nogle knubs, men jeg syntes, det har været det værd.

Hvad tænker du er specielt ved at være lokalgruppeformand i Korsør?
Jeg tænker, det er sværere at være lokalgruppeformand i Korsør nu, da det efterhånden er så lille et depot, med så få lokomotivførere, at det er svært at blive hørt. Ja, ikke på depotet overfor kollegaerne, men overfor ledelsen. Man bliver ikke taget alvorligt på samme måde, som dem fra de større depoter. Man føler til tider, at de er nærmest ligeglade med, hvad man mener, og det syntes jeg er trist for debatten.

Hvilke opgaver giver lysten til at være lokalgruppeformand?
Arbejdet i områdegruppen syntes jeg er utrolig interessant. Der kan man komme med sin mening og blive hørt på lige fod med de andre formænd, og være med til at gøre forholdene bedre for vores kollegaer. Det er det, der betyder noget for mig, i det faglige arbejde. At gøre forholdene bedre og hjælpe dem der er kommet i klemme, i de tiltag ledelsen laver. (”Ja”, jeg måtte lige have den med, slutter Dan. Red.)

Hvordan har du taklet det at være lokalgruppeformand på et lukningstruet depot?
At være formand på et depot, som alle ved er lukningstruet, har da haft sine udfordringer. Det er da tit, der er kommet kollegaer fra andre depoter, eller togpersonale, som har sagt: ”Nå, nu skal I nok snart lukke”, for det har de hørt. Det har da været mærkeligt at skulle høre den slags fra den side. Man burde vel nærmest mene, at de stod ved vores side i kampen på at beholde vores arbejdsplads. I de situationer har det været vigtigt at bevare fatningen, og ikke lade sig påvirke.

Korsør station og depot. Meget symbolsk hænger der truende skyer over depotet — *Foto: Dan Nielsen*

Har du haft indflydelse på situationen omkring Korsør?
Jeg har haft den indflydelse, at jeg har rådet mine kollegaer i Korsør i forhold til, hvordan vi skulle takle de tiltag og tilbud, ledelsen kom med. Vi har også afholdt nogle møder, hvor vi har drøftet, hvad vi gerne selv ville. Men jeg har ikke været taget med på råd, omkring ledelsens beslutning. Der har jo ikke været nogen forhandling omkring lukning og tidspunkt. Vi blev indkaldt til et informationsmøde, hvor vi blev underrettet. Og det var det. Den beslutning er vi for øvrigt ikke enige i, og det skal nævnes her, at vi flytter ikke uden ”kamp".

Hvad er vigtigt at huske på, når man er formand på et depot som pga. udviklingen lukker?
Det har været vigtigt for mig, at alle på Korsør depotet har været involveret i debatten omkring lukning af depotet, og hvad der skal ske fremadrettet, så det ikke kun er bestyrelsens beslutning. Vi har jo modtaget nogle tilbud og forslag fra ledelsen, som vi skulle forholde os til, og der syntes jeg, det var vigtigt at alle var med.

Hvad skal der nu ske med jer, der er tilbage i Korsør?
Hvad der skal ske med os, ved vi endnu ikke, ud over at ledelsen har varslet, at vi skal væk fra Korsør i december 2020. Vi har overfor LPO DSB givet udtryk for, hvilken gruppe vi vil tilhøre, men det skal først behandles i Områdegruppen, før det er endeligt.
Hvor vi skal udføre vores arbejde fra, er stadig uvist, men sådan er der jo desværre efterhånden mange der, med tanke på de kommende udliciteringer, har det.
Det er jo særlig trist at være den lokalgruppeformand, der skal lukke og slukke for mere end 100 års jernbanehistorie i Korsør. Vel har vi da stadig en station i byen. Det er bare ikke det samme. Den ligger langt udenfor byen og hører ligesom ikke rigtig til. Ikke som den gamle flotte stolte stationsbygning der ligger på havnen inde i byen ved det gamle færgeleje 1, hvor færger som bl.a. Asa Thor, og Sprogø sejlede gods og personvogne til Fyn.
I 1856 fik Korsør jernbaneforbindelse med København, og den er dermed Danmarks næstældste jernbanestrækning. I årene 1904-1906 blev Korsørs stolte stationsbygning opført nord for havneindløbet. Korsør gamle station fungerende som station, beliggende ved havnen, fra 1907 til 1997, og bygningen blev fredet i 1992. Da Storebæltsforbindelsen åbnede i 1997, lukkede Korsør gamle banegård og den nye station på Storebæltsvej blev taget i brug. Den sommer holdt vi afskedsfest på P-pladsen ved den gamle remise, og flyttede ud på den nye station.
Kort tid efter rev Korsør kommune remisen med drejeskive, kultårn og det hele ned, alt blev jævnet med jorden, og 100 års historie blev fejet op og kørt bort. Det eneste der var tilbage af mere end 100 års jernbane historie, var en flok lokomotivførere fulde af fortrøstning. Deres forbundsformand havde skaffet dem husly på den nye station til de ikke gad mere. Men "ak", sådan skulle det ikke gå. Da sparekniven gled forbi ramte den desværre os, der var tilbage, så med lukningen af lokomotivfører depotet, er det farvel til den sidste rest af langt over 100 års stolte traditioner. Vi siger tak for den tid, der er gået. Og tak for de mange gode år vi har haft i Korsør. Tak til alle de gode kollegaer, vi har haft gennem tiden.

Det Blå Blad siger tusinde tak for samtalen med Dan og fornemmer tydeligt, at LPO Korsør, har en god og engageret lokalgruppeformand. En tillidsmand, der er til stor gavn for både Korsør og LPO DSB, hvor Dan endnu er en del af Områdegruppebestyrelsen. LPO DSB finder det meget trist, at Korsør lukker som lokalgruppe og tjenestested, men hele LPO DSB lover de berørte kollegaer den fulde støtte i situationen.

Fakta om LPO DSB, lokalgruppe Korsør

Lokalgruppen i Korsør har siden Områdegruppens etablering i 2001 været den mindste lokalgruppe i LPO DSB. Da Korsør depot i flere årtier har været lukket for tilgang, har medlemstallet i Korsør været støt faldende og lokalgruppen opfylder nu ikke længere minimumskravet for at kunne vælge lokal tillidsrepræsentant. Lokalgruppen afvikles derfor senest i forbindelse med næste ordinære generalforsamling i februar 2018. De 4 tilbageværende lokomotivførere i Korsør har anmodet om at blive overflyttet til lokalgruppe Odense. Dette ønske, og beslutning om lokalgruppens økonomiske afvikling, mv., behandles på områdegruppebestyrelsesmødet i december 2017.

Lokalnyt

Esbjerg

Af:

Palle Erbs Sørensen

Håber det denne gang lykkes at få lidt med i bladet, da undertegnede sidste gang fik det sendt den gale vej, eller hvor det nu blev af? Derfor vil der denne gang være både lidt ældre stof og lidt om, hvad der rører sig lige nu.

Siden sidst har vi sagt farvel til John M H Lassen, der valgte at trække stikket og gå på pension pr. 31. maj. John ønskes alt godt fremover.

Pernille Bernt Thomsen har ligeledes valgt at forlade os ☹. Pernille går dog ikke på pension, men har valgt at skifte depot til Odense. Om det er deres ture, lokaler eller gruppeledere der har fået Pernille til at skifte, må I selv spørge hende om ☺. Pernille du ønskes alt godt fremover.
PS! Pernille er god til at bage kage.

Pernille var også en del af den lokale bestyrelse, hvor hun altid var klar til at give en hjælpende hånd. I stedet for Pernille er vores ene suppleant, Per Friis, trådt ind på Pernilles plads. Den øvrige bestyrelse ser frem til et godt samarbejde med Per.

Hen over sommeren har vi i Esbjerg haft lidt folk på udstationering i København og Tinglev. Det har været helt rart at komme forbi det sønderjyske depot, og se lidt andre omgivelser, og der har da også været stor interesse for Esbjerg folket for at komme derned. Snakken går, når folk skal sendes afsted, for der er jo ingen der vil snydes elle føle sig glemt. Bliver udstationeringslisten nu overholdt? Bliver det fordelt lige? Og hvem får mest fra kagedåsen?

Nu hvor vi snakker lidt om Tinglev, så har vi en kollega, der blev så glad for depotet dernede, at han valgte ikke at komme tilbage. Pr. 1. september er Jim A Sørensen blevet "overdraget" til Tinglev depot. Jim, du ønskes alt godt i det sønderjyske.

Og så har vi i skrivende stund endnu en kollega, der har valgt at gå på pension. D. 31. august blev sidste dag i DSB for John Hjort Pedersen. Også John ønskes alt godt videre frem.

Som I nok kan læse, er personalet her i Esbjerg ved at skrumpe ind og inden årets udgang har vi sagt farvel til yderligere 4-5 kollegaer. Men mon ikke ledelsen har styr på den slags?

Situationen med de lokale togførere har også skabt lidt debat, da ingen synes, det er en fed situation de er blevet stillet overfor. Dog er der lidt positivt at sige. Alle der har søgt om at komme til Fredericia, har fået ”ja”. Enkelte har dog valgt helt at forlade skuden.

Ellers går alt sin stille gang på depotet længst mod vest.

Lokalnyt

Af:

Ole Bang, m.fl.

Fredericia

Lokalnyt

Så er sommeren vel overstået, og langt de fleste har nu fået afholdt deres ferie. Til alle jer som har været udenbys, kan jeg fortælle, at i Fredericia faldt sommeren på en onsdag.

I løbet af foråret har vi taget afsked med Peter D. Rasmussen og Leif M. Pedersen som efter lang og tro tjeneste havde valgt at gå på pension. Mange tak for godt samarbejde og held og lykke med den nye tilværelse til begge to.

Vi har heldigvis også fået nye ansigter til depotet. Per Godsk Ottosen og Jan Renner Pedersen er kommet til depotet fra henholdsvis Odense og Aarhus. Endnu engang velkommen til. Derudover er de sidste 5 af i alt 25 helt nye lokomotivførere på depotet i 2017 startet på deres uddannelse. Ta' godt imod dem og velkommen til depotet.

Processen omkring nye lokaler til personalet på Fredericia depot er så småt gået i gang igen. Det er stadig ledelsens holdning, at storrumskontorer og fælleslokaler vil give en synergieffekt med glade og tilfredse medarbejdere. For at få kollegaernes holdning til fælleslokaler udsendte lokalgruppen et spørgeskema. Af en eller anden grund faldt det ikke i god jord hos ledelsen, hvilket man kan undre sig over. Det må da, alt andet lige, være en fordel at have indsigt i, hvad medarbejderne ønsker, inden man vælger en løsning. Som jeg ser det, har man nemmere ved at opnå gode resultater, hvis man lytter til og er imødekommende overfor sine medarbejderes forslag. Lokalgruppen vil selvfølgelig være konstruktiv i den videre proces, med udgangspunkt i de svar vi har fået tilbage fra medlemmerne.

Så har vi igen haft besøg af vores direktør, Flemming Jensen, og igen med et dialogmøde. Det var dog lidt ærgerligt, at der ikke var ret mange lokomotivførere, som kunne deltage. Men det skyldes måske den meget lidt synlige invitation. Hvis man fra ledelsens side har et ønske om at få flere lokomotivførere til at deltage, så skal man nok sørge for at kommunikeret invitationen ud i god tid og ikke på ABC. En mail udsendt fire dage før er i underkanten.

Bippelip, bippedip

Af: Flemming H Jacobsen (lettere frustreret ansvarshavende)

Klokken er 23.56 i Fredericia P-rist og Sten fra Esbjerg er lige kommet ind på kontoret. Det er langt tid siden, vi sidst har set hinanden, så han trækker en stol over og sætter sig ned for at snakke lidt. Bippelip, bippedip. Woow, Woow. Ekko, Ekko – siger vores GSM-R bordradio og genstarter... Bib, bib, bib – kommer det fra den, mens den åbner en kanal igen og endelig tier den stille. Sten begynder at fortælle om deres tur til Le Mans. Han når dog ikke ret langt ind i sin fortælling, inden radioen igen begynder med bib-lyde og genstarter endnu en gang! "Hvad dælen er det da for en larm", siger Sten, hvortil jeg svarer: "Det er såmænd vores nyeste model af en stationær bordradio". "Bippelip, bippelibop", siger radioen som svar og genstarter endnu en gang. Helt ærligt, så er min tålmodighed ikke længere. Så jeg rejser mig, tager stikket ud af radioen og slukker samtidigt for den håndholdte rangerradio. På 19 minutter nåede radioen at genstarte 4 gange med en masse bippelip, bippelip til følge.

GSM-R bordradio
Foto: Martin Tøfting

Jeg har efterfølgende anbefalet mine kollegaer at gøre det samme, når de er på vagt, hvis de ligesom jeg, er fyldt op af bippelip bippelibop lyde, ekko og statisk støj. Jeg er godt klar over, at en slukket radio giver flere telefonopkald, men det vil jeg hellere, ud fra den betragtning, at så er der da ikke andet støj, der forstyrrer under samtalen.

Lokalnyt

Det er efter min bedste overbevisning usundt at lægge ører til denne form for støj. Der er desuden en masse vigtigt snak mellem togsættene og Ansvarshavende, som går tabt, hvilket igen indebærer en risiko for fejlinformation og fejlkørsel.

Det er mig uforståeligt, at der tilsyneladende ikke kan gøres noget ved den dårlige kvalitet, radioen har.

- Er det kun DSB, der oplever den ringe kvalitet?
- Hvad bliver der gjort fra Banedanmarks side for at afhjælpe problemerne?
- Hvad bliver der gjort fra DSB's side for at afhjælpe problemerne?

Mine nærmeste ledere er naturligvis underrettet om mine handlinger og frustrationer angående "det grå gespenst". Så hvis du ankommer til P-risten og ikke kan komme igennem på rangermode, så er det sandsynligvis ikke, fordi vi ikke vil tale med dig, men blot fordi radioen ikke virker.

"Støj" i førerrummet
Af: Frank Vedsted

De efterhånden mange kørte km og den mangelfulde vedligeholdelse af vores materiel, giver dagligt store gener i førerrummet. Det er bl.a. rystelser, for høj / lav temperatur, og støj, som påvirker os alle, og er med til at fjerne fokus under togfremførsel. Mange gange ligger vi ikke mærke til at støj niveauet er højt, fordi vi har vænnet os til det, eller fordi vi er blevet halvt døve. Støjproblemet er noget, vi skal have gjort noget ved. Derfor endnu en opfordring til få indmeldt de fejl og mangler, som er med til at løfte støjniveauet op på et alt for højt niveau.

Husk! Er det ikke indmeldt er det ikke sket.
Og husk at den gode lokomotivmandsgerning starter ved dig selv.

Er der fejl og mangler, som er så grelle, at de fjerner dit fokus fra sikker togfremførsel, så sæt hastigheden ned eller meld nedbrud.

Benyt DSB's nye tilbud. Ring på tlf. 2468 4181 så Driften straks gøres opmærksom på forsinkelsen og den nødvendige nedsatte hastighed grundet eksempelvis klima gener og / eller generende støj i førerrummet. Skriftlig indberetning via DDI er også brugbar, men erfaring har vist at LKI'erne vil have en meget fyldestgørende udredning omkring den specifikke fejl. Det er ikke altid, at man præcis kan lokalisere eksempelvis en støjkilde, mens man fremfører tog med 180 km/t. (og det skal vi nødvendigvis heller ikke, da det ofte ikke er sikkerhedsmæssigt forsvarligt).
Jeg er bekendt med, at DSB d. 10. september foretog testkørsler med måling af støj på (kun) 3 forskellige litra. I skrivende stund kendes resultatet ikke, men det er da en begyndelse og om ikke andet en erkendelse af, at der formentlig foreligger en stor opgave, der skal løses. Om det så er nok, er noget andet.
Lad mig slutte af med en opfordring til at støtte op om, at vi sammen kan få en lidt bedre arbejdsplads, der også kan leve op til det regelsæt DSB er pålagt. Du kan læse mere på: www.retsinformation.dk (BEK nr. 627(historisk), BEK nr. 884(gældende) og på www.EUR-lex.europa.eu (Commission Regulation No.1304/2014)

Af: Hans-Morten B. Andersen

Helsingør

Så er sommeren ved at være forbi, og efteråret venter foran os.

Det 6 uger lange sporarbejde på Kystbanen er afsluttet for denne gang. Vi er alle samlet på depotet igen, efter halvdelen af styrken var udlånt til København. Hverdagen er ved at indfinde sig stille og roligt. LPO postkassen bliver igen fyldt med fejlramte arbejdssedler, utroligt det kan blive ved. Nu har man

Lokalnyt

åbenbart lige pludselig fået et pauselokale ude på pladsen i Helsingør. Det har der nu aldrig været. Det lykkes dog lokomotivføreren, at overbevise dem i Driften om, at dette lokale ikke fandtes. Driften måtte så ringe til Telegade for at være sikker. Utroligt man skal bruge tid på sådan noget.

Sporarbejde Kystbanen

Som nævnt i indledningen er sporarbejdet afsluttet for denne gang. Man kunne så også håbe, at det var sandt, men det er det desværre ikke. Efter at LPO, ISS, AMG og gruppelederen lavede en arealgennemgang fandt man ca. 40 punkter som skulle bringes i orden. Disse punkter er blevet fremvist for byggelederen, som er blevet bedt om at få bragt det i orden efter en prioriteret liste. Vi afventer svar fra byggelederen.

Jeg vil lige her nævne et af punkterne. Rangergrænsemærket i afgangsporet er flyttet så langt til højre oppe på en skråning, så lokomotivføreren har svært ved at se det. Jeg tror faktisk, Banedanmark har måttet ekspropriere jord fra lodsejeren langs banen for at få plads til mærket. Og ikke nok med, at mærket er svært at se. Beplantningen vil i løbet af få måneder vokse til, så mærket helt vil forsvinde. Løsning: Mærket skal flyttes! Signalkommissionen er allerede inde i sagen og har forlangt en ny opmåling, da det åbenbart et stort problem at placere sådan et mærke korrekt.

Noget andet man kan undre sig over er, at man ikke har skiftet sveller og skinner i P1 og P2. Svellerne er rådnet væk og så kan man jo selv regne ud, hvad der kan ske, hvis uheldet er ude.

Men der er også sket mange gode ting. Spor 50 er omdøbt til spor 51 og er også blevet forlænget. Nu kan man se dværgen, når man holder med 2 sæt ☺. Og når det hele er færdigt bliver det sikkert meget fint.

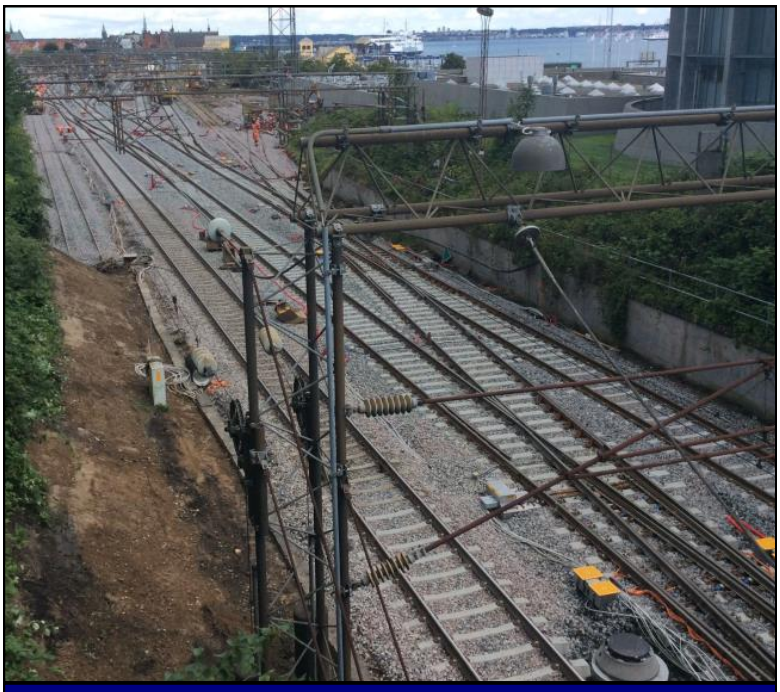
Sommerfest

Lørdag den 22. juli havde festudvalget i Helsingør inviteret til fest. Festen blev afholdt i Christians have. 20 lokomotivførere mødte frem. Flot fremmøde når man tænker på, at det var midt i ferietiden. Der var flere konkurrencer i løbet af aftenen, bl.a. blev der gået på line. Det var vidst godt, det skete først på aftenen. Stemningen var rigtig god og LPO takker alle dem, der stod bag denne fest, og glæder os allerede til næste år.

Risteperroner og lys i Helsingør

Nu havde jeg håbet at kunne skrive, at man var gået i gang med risteperroner på pladsen i Helsingør. Det er desværre ikke tilfældet. Grundet sporarbejde valgte man at vente, til det var overstået. LPO havde fået oplyst, at der skulle laves nye tegninger. Det havde de nu ikke behøves, da der ikke er lavet meget om på pladsen i Helsingør, så vi blev snydt igen.

LPO følger op på denne sag i samarbejde med gruppelederen. Det samme gælder vores lysprojekt.



Sporarbejde Helsingør st.

Foto: Hans-Morten B Andersen

Nyt personale til Helsingør

Det glæder lokalgruppen, at vi til K 18 får tilført 6 lokomotivførere til depotet, eller retter sagt så er det faktisk kun 3 mand netto, da Jan H Christiansen og Flemming Jacobsen er gået på pension, og Henrik A Svendsen har byttet med en kollega i København. Positivt er det også, at man har søgt 10 nye lokomotivførere direkte fra gaden til Helsin-

Lokalnyt

gør depot. LPO håber selvfølgelig, at der kommer mange ansøger. Endvidere er det blevet lovet dem, der ikke har TTJ, at de skal starte på uddannelsen hen over efteråret. Dette kan kun blive bedre for både tjenestefordeler og lokomotivførerne her i byen.

Turvalg, turseminar og pilotprojekt
LPO Helsingør ser frem mod det foranstående turseminar sidst i september måned (er holdt når du læser dette) og det kommende turvalg.
Det lokale turudvalg har indsendt vores ønsker til K18. Nu håber vi bare, at vi får ønskerne opfyldt.
Når dette blad udkommer er der afholdt møde vedr. "Pilotprojekt reserven Helsingør". Lokalgruppen håber, at dette projekt bliver til noget, så reservens vilkår i fremtiden ser noget mere overskuelige ud, end de gør i dag.

Det var ordene fra Lokalgruppe Helsingør for denne gang. Alle ønskes et godt efterår

Kalundborg

Af:

Maiken Tomlinson

Det er ikke fordi, der ikke sker noget i Kalundborg, men idet papirstakken på kontoret har vokset sig "stor og sund" henover sommeren, samtidig med at kontordage har været stort set ikke eksisterende de seneste par måneder, bliver indlægget denne gang temmelig kort…

Nye kolleger
Den 1. september startede 5 nye kolleger på lokomotivføreruddannelsen. Vi hilser Steffen, Muhammet, Jesper og Simon velkommen til DSB og til Kalundborg. Den sidste af de 5, kender allerede til både DSB og Kalundborg, idet han har kørt som togfører indtil nu. Vi ønsker René velkommen til hans nye job som lokomotivfører i Kalundborg.

Ydermere startede Michael Gram i Kalundborg d. 1. september. Michael kommer fra Odense depot, og er en del af et større flytte-/byttearrangement mellem henholdsvis Kalundborg, København og Odense depoter. Også et stort velkommen til Kalundborg til Michael.

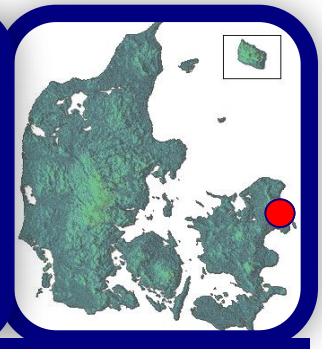
Jubilæum
Den 1. oktober har Ove F. Hansen 30 års jubilæum hos DSB. Stort tillykke til Ove!

Farvel til en god kollega
Lars Sinding, vores gode kollega, som nu i årevis har pendlet til og fra arbejde i Kalundborg … fra Polen, vel at mærke (!!), har valgt at lægge alle sine kræfter i hans eget firma i Polen, hvorfor han har sagt op som lokomotivfører i Danmark. Vi ønsker Lars al mulig held og lykke i fremtiden!

Datoer i nærmeste fremtid
Turvalget sættes i gang mandag d. 2. oktober (muligvis allerede fredag d. 29. september), og det løber frem til fredag d. 13. oktober. D. 31. oktober er der bestyrelsesmøde i LPO Kalundborg.

LPO Kalundborg ønsker alle et godt efterår.

Lokalnyt



Af:

Ebbe Drögemüller

København

Turvalg K18

Med efterårets komme er det også snart tid til vores turvalg for K18. Når dette blad udsendes burde turene være fremlagt og stemmesedlerne udsendt. I København tursættes der den **10. oktober**, så her skulle lokalgruppen gerne have modtaget din stemmeseddel. Som alle andre år så får lokalgruppen ikke automatisk oplysninger fra folkeregistret, DSB eller andre end dig om adresseændringer. Så hvis du har skiftet adresse siden sidste turvalg og ikke har modtaget en stemmeseddel på din postadresse, så kontakt lokalgruppen så vi kan få rettet din adresse i vores kartotek.

Konvertering af UA m.m.

Oktober måned er også måneden, hvor den årlige konvertering af UA og overtid til opsparingsdage foregår. Husk at sende en mail til din leder med ønsket om konverteringen. Bemærk der kan maksimalt stå 74 timer på din opsparingskonto.

Mangler på depotet

Dette er jo desværre et evigt tilbagevendende problem og, vil nogen måske rettelig sige, utroligt, at vi skal bruge spalteplads og tid på sådanne banaliteter. Desværre er det en stadig kamp, op ad bakke, i modvind og med solen i øjnene. Irriterende at vi igen må bruge pladsen her til at rejse kritik af forholdende på depotet. Vi nævner i flæng. 2 ud af 3 kaffemaskiner ude af drift i ugevis, møbler der er siddet i stykket og burde have været udskiftet for længst, badeforhold der ikke serviceres, før de er tæt på ubrugelige, blomster der er gået ud, indgangsdøre der er defekte og sådan kunne vi blive ved. Bl.a. de defekte indgangsdøre er jo et problem som er synligt for alle, der har gået igennem vores lokaler. Viskestykket fra køkkenet er viklet om håndtaget, så døren ikke smækker i. Mange lokomotivførere har fejlmeldt dette, men intet sker. Om der er andre, der er gået igennem lokalerne, der også har fejlmeldt dørene eller undret sig over den manglende udbedring, ved vi ikke. Men som det hedder i DSB: ***"Ser du det, så ejer du det"***. Dette problem har således efterhånden mange forskellige ejere. Men om det resulterer i, at dørene bliver repareret, tvivler vi dog på. At adgangskontrollen for øvrigt er ikke eksisterende og sat ud af kraft, er i den forbindelse så åbenbart ligegyldigt? Lokalgruppen vil godt genfremsætte et gammelt ønske. Lad os nu få dén vicevært, der har ansvar for det enkelte område, og som kan holde øje med og udbedre fejl og mangler. Indtil det sker, kunne vi jo prøve at illustrere problemet med en let omskrivning af det forrige slogan til: ***"når alle ejer det, ejer ingen det".***

Helgoland: ME møder BR605 — et syn som snart er en saga blot.

Foto: Jan Lundstrøm

Personalesituationen

Godt og vel 10 procent af personalestyrken i København har ved året udgang forladt depotet. Nogen for at gå på velfortjent pension,

Lokalnyt

andre for at fortsætte arbejdslivet på andre depoter eller udenfor DSB. Med så stor en afgang er det ikke underligt, at personalesituationen i København er temmelig anstrengt. Tjenestefordelingen sender jævnligt nødråb om hjælp til at opretholde driften, så aflysninger undgås. Ligeledes er flere kurser, mødeaktiviteter og andet udskudt og aflyst, både for lokomotivførere, men også for LKI, gruppeledere og andre der kunne tænkes at være i besiddelse af et gyldigt lokomotivførercertifikat.
Nu bliver det spændende at se, hvordan bestemmelserne om (tvangs)afvikling af restferie / øvrig frihed i den nye ferieaftale bliver håndteret, når vi nærmer os ferieårets afslutning. Det bliver især spændende at se, om man vil holde fast i aftalens bestemmelser om afvikling af resttimer på lokomotivførernes konti, når riget mangler lokomotivførere. En opfordring fra lokalgruppen til søgning af restferie og øvrig frihed skal selvfølgelig lyde. Det er trods alt bedre selv at vælge, hvor ens surt opsparede frihed placeres end at få den dikteret af andre.

Udsigt mod Øresund. Litra MG v/ Klargøringscenter Kastrup

Foto: Jan Lundstrøm

Goddag og farvel

Flere lokomotivførere har efterspurgt et lille skriv om afgang og velkomst til depotet i nærværende blad. Dette vil vi prøve på denne gang. Advarsel! På grund af depotets størrelse og stor udskiftning i lokomotivførerstanden i København, kan det til tider godt blive en temmelig lang opremsning. Men vi gør nu forsøget alligevel. Siden sidste udsendelse af Det Blå Blad er følgende kolleger fratrådt af den ene eller anden årsag. Den 30. juni gik LKF Poul Nielsen, LKF Henning M. Aadorf, LKF Rene Y. L. Larsen og LKF Jens Preben Jensen på pension. Den 31. juli var det så LKF K Birger F. Jensen, LKF Thomas F. S. Christensen og LKF Per Ove Nielsen, som overgik til pensionisternes rækker. Samme dag havde LKF Ole Richardsen sidste arbejdsdag ved DSB. Den 31. august var det så LKF K John Pagh og LKF Leon K. Rasmussens tur til at gå på pension. Samme dato havde LKF Lars Kongsted sidste arbejdsdag ved DSB, da han har søgt nye udfordringer udenfor for virksomheden. 1. september blev Jacob Erlund forflyttet til Odense efter ønske. Til K18 siger vi farvel til 6 gode kolleger, der fortsætter deres tjenestegøring under nordligere himmelstrøg, nærmere bestemt i Helsingør. Det drejer sig om følgende: Morten H. Jacobsen, Lasse J. Schmidt, Christian B. Maissnack, Eva I. Målberg, Lars Bo Larsen og Kenn L. Nielsen. Og så har LKF Tonny E. Pedersen og LKF Gregers T. F. Hedegaard søgt tilbage til S-togene.. Gudskelov kommer der også nye folk til depotet. Vi har siden sidste blad sagt goddag til LKF Jan Christensen, som kommer fra Kalundborg, og til K18 siger vi også velkommen til Henrik Alsted-Svendsen, som kommer fra Helsingør. Den 1. november er det planen, at der ansættes et hold på 20 lokomotivførere til København. Lokalgruppen vil godt byde alle "nye" velkommen til og samtidig ønske god vind fremover til alle der har forladt lokalgruppen.

Lokalnyt

Regeringens finanslovsforslag

Kort inden deadline på nærværende blad, kom regeringen med dens forslag til det kommende års finanslov. Igen blev det bl.a. DSB, der skulle betale for regeringens ideologiske korstog mod fællesskabets værdier og sammenhængskraft. Med forslaget ønsker man at trække over 200 millioner ud af DSB i 2018, stigende til over 800 millioner i 2021. Nu kan vores ejer jo gøre med selskabet, som de vil, men det er efterhånden svært at bevare kampgejsten og motivationen som medarbejder i et firma, der konstant udsættes for besparelser og nedskæringer. Det er efterhånden lidt som barnet der forsøger at rejse et korthus, hver gang der er rejst et par etager kommer storebror og skubber til det. På et tidspunkt mister barnet nok interessen for korthusbyggeri. Det burde i hvert fald ikke undre nogen, hvis det sker. Vi skulle jo nødig havne i samme situation som SKAT, Politiet og sygehusvæsenet, hvor virksomheden skal helt ned med nakken og skandalerne tårne sig op, før nogen ser det fornuftige i, at også Danmark har en sammenhængende jernbane og infrastruktur til glæde for de reelle ejere, nemlig borgerne.

Selvfølgelig kan der spares i DSB. Det gør vi hver dag, hver time, hvert minut. Det ved enhver der har arbejdet i DSB i mere end 5 minutter. Problemet med regeringens finanslovsforslag er, at alle tror de kan malke koen for den fede fløde. Den er drukket for længst og efterhånden er det kun skummetmælk, der kommer ud af yveret. Kalven, der i sidste ende skal leve af mælken, bliver mere og mere udsultet. Om det er et bevidst valg fra politikernes side er selvfølgelig op til den enkelte at bedømme. Men hvis man ønsker at slå kalven ihjel, er man godt på vej.

Lokalgruppen ønsker alle kolleger og deres familie et godt efterår

Af:

Jakob Østergaard Elikofer

Nykøbing F

Her i skrivende stund er sommeren 2017 næsten slut. Om blot 2 dage er det ifølge kalenderen den første efterårsmåned. Efteråret byder som vanligt på løvfald og glatte skinner. Pas på Jer selv, materiellet og kunderne derude – det er trods alt bedre at komme lidt senere frem, end slet ikke at komme frem. Jeg er dog sikker på, at alle tager dette alvorligt.

Lige her i slutningen af sommeren kom vores ferieregler på prøve. Egentlig meget ufint sat i gang af vores tjenestefordeler. De involverede mente ikke at være i strid, men for mig, der fulgte med, virkede det som var det på kanten af, at der var ondt blod mellem kolleger. Det bryder jeg mig ikke om. Derfor tager jeg lige fat på den her. For det kan jo ske alle steder – og det kan ske her igen.

Hjælpsomhed og feriesletning

Det der sker er, at tjenestefordeleren udsender en mail, hvori han spørger om nogen vil kunne hjælpe i uge 34 på "flex" i København. Det ser jo fint og uskyldigt ud, men det er det bare ikke, når alle ved, at de eneste der kan hjælpe, er de, der har ferie. Der går heller ikke længe, før der går en rotte i fælden. Jeg, og vor formand, ser intet galt i, man ønsker at tjene lidt ekstra penge, så vi har kun ros til vor kollega, der sælger sig dyrt. Der er imidlertid det problem, at kollegaen derved forærer sin ferieuge til firmaet, uden vi får noget igen. Ferienormen er som bekendt aftalestof, og det ligger helt fast, hvor mange der kan være på ferie samtidig. Alle er faktisk – måske med nogle få undtagelser enkelte dage i yderperioden – frataget muligheden for enkeltdagsvalg i sommerperioden.

Når man i denne periode – med mindre end 21 dage varsel – opgiver sin ferie, fratager man andre muligheden for at søge de ledige dage. I aftalestoffet er også at finde, at man ikke kan opgive sin planlagte og godkendte ferie, uden det er fastlagt, hvornår den så ønskes afholdt.

Lokalnyt

Det der kan ske i den yderste konsekvens, beskriver formanden således:
Hvis nu der er 12, der har fået fri i uge 52. Tjenestefordeleren skriver så d. 20. december ud, at der mangler 6 i denne periode. Er der nogen, der kan hjælpe? Hvis så 6 af de 12 siger ja til at hjælpe, betyder det, at 6 feriepladser ikke kan genbesættes af de, der står på venteliste i uge 52. Det vil ikke være rimeligt, og det var det heller ikke i vores uge 34, hvor flere netop stod på venteliste. Lad mig slå fast. Ingen kollega har gjort noget forkert. Ikke i min optik i hvert fald. Det jeg ser, er at tjenestefordeleren – muligvis billiget af vor øverste ledelse – har sendt en prøveballon i vejret for at se, hvor meget man kan bøje vore regler.

Jeg mener, vi skal stå sammen om vore rettigheder, og ikke give køb på dem. Jeg mener også, vi skal hjælpe firmaet. Jeg mener bare ikke, det skal gå ud over andre kolleger, når vi hjælper firmaet – og jeg mener bestemt heller ikke, vi skal give køb på vores rettigheder, når vi hjælper firmaet. Derfor er min opfordring til vores tjenestefordelere og ledelse, at de ikke skal forsøge at finte sig til at knægte vore rettigheder. Til kollegerne vil jeg sige: Skulle det mod forventning ske igen, så vær positiv for at hjælpe, som vor gode kollega jo var, kontakt dog først din lokale LPO repræsentant, så vi kan hjælpe med at få det bedste ud af det – uden ledelsen knægter vore rettigheder.

Stemningsfoto fra Nykøbing F

Foto: Jan Lundstrøm

Tysker-radio

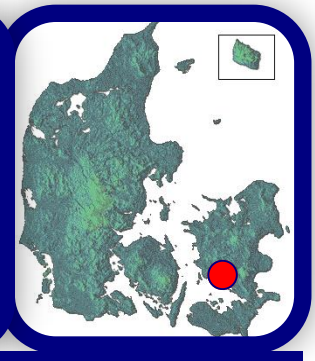
Så blev den sommerged vist rundbarberet. En anden sommerhistorie har også ramt vort depot. Man skulle næsten tro, det var noget fra den lokale sommerrevy. En parodi på den nye sikkerhedsledelse. Måske vi kunne have grinet tilbagelænet i sommerrevyen, men i vores dagligdag har der bestemt ikke været overskud til grin her. Jeg tænker her på overgangen fra analog til digital radio på vore "tyske" IC3 sæt. Det startede med, der blev udsendt en besked fra driftschefen om, at vi havde pligt til e-learning og var tildelt 1½ times overarbejde på den konto. Det var for at lære den nye radio, der allerede var taget i brug flere dage tidligere. Det viste sig så, at den vejledning man havde udsendt, ikke var korrekt. Derfor udsendte man en ny vejledning og en ny rettelse i DDR. Desværre viste det sig, at den heller ikke virkede. Så ny vejledning, på ny vejledning, på ny vejledning, på … Ja tro det eller ej, det blev ved – jeg holdt op med at tælle ved DDR rettelse nr. 11. Nogen gange blev der med let hån, gjort opmærksom på, det ville være en stor fordel, hvis lokomotivførerne gjorde, som man bad dem om. Heller ikke det hjalp.

Nu har vi heldigvis nogle dygtige førere i Nykøbing Falster, som bruger et helt fantastisk virksomt værktøj i deres dagligdag – nemlig at tale sammen og udveksle erfaringer. Det har medført at mange tog, trods store problemer, er videreført på tysk side. For problemet i Tyskland er, at tog uden radio, ikke kører på deres skinner.

Lokalnyt

I skrivende stund er problemerne med radioen endnu ikke løst. Jeg har for få dage siden reageret på endnu en skrivelse om denne radio, hvor jeg opfordrer folkene bag projektet med radioen, til at komme til Nykøbing og snakke med førerne om problemerne. Desværre er det ikke noget, man har ønsket at svare på, så sommerrevyen fortsætter nok desværre endnu et stykke ind i efteråret.

Afslutning
Til sidst vil jeg takke alle for et godt samarbejde over sommeren. Jeg håber alle nød deres sommerferier fuldt ud, og I fik den restitution, I skulle have. Hvem der har været sydpå, og hvem der blev hjemme, kan vi se på farven. For sol og sommer var ikke noget, der var for meget af her i Danmark. Selv har jeg i skrivende stund endnu ferie, og de sidste dage har været egentlige sommerdage.
Husk det nu! Efteråret er smukt når træerne falmer, men bladene på skinnerne giver os lokomotivførere en ekstra udfordring. Tag Jer i agt.



Af:

Jan Lundstrøm

Næstved

Fremtidig trafikbetjening på Lille Syd
Region Sjælland og Folketinget har indgået politisk aftale om, at Region Sjælland fra køreplansskiftet i december 2019 får overdraget trafikkøberansvaret for strækningen mellem Roskilde og Køge fra staten. Dette indgår i aftalen "Genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland m.v.", fra 9. juni 2017. Staten skal så betale regionen et tilskud på 26 millioner kroner til trafikkøb, mens Banedanmark beholder selve banestrækningen og DSB beholder stationerne.

I første omgang bliver der tale om halvtimesdrift, men på længere sigt håber man, at kvartersdriften mellem Hårlev og Køge kan forlænges til Roskilde. Det kan imidlertid ikke lade sig gøre så længe der kun er et spor mellem Køge station og udfletningen ved Køge Nord. Selv med halvtimesdrift vil det inklusiv vores kørsel give otte tog i timen på det enkeltsporede afsnit, hvoraf i hvert fald de fire skal betjene Ølby. Desværre har Regionen sovet grundigt i timen her. I Ølby opføres Regionens nye "Supersygehus", men DSB meldte allerede i 2015 ud, at de fremtidige tog Næstved – Køge Nord – København (- Nivå) ikke skulle standse i Ølby.

På grund af Signalprogrammets forsinkelse vil der formentligt først kunne køre el-tog mellem Køge og Køge Nord fra slutningen af 2019, mellem Køge og Næstved Nord i løbet af 2020, mens den sidste del mellem Næstved Nord og Næstved endnu er uvis, men mon ikke man i lyset af den kommende rapport om Signalprogrammets forsinkelse må bide i det sure æble og immunisere sikringsanlægget på Næstved station? Tanken er jo at "vores" MQ'ere skal tilbydes vinderen af det nye jysk/fynske udbud fra december 2020, og inden da skal de gennemgå en istandsættelse (der faktisk nok ville være en god ting allerede nu).

Selv om der er indgået en ny aftale mellem Folketinget og Region Sjælland, ser det ikke ud til Lokaltog overtager trafikken før tidligst i 2020. DSB's plan er, at det fremtidige togsystem Næstved – Køge Nord – København – Nivå skal betjenes af de nye ellokomotiver og dobbeltdækkere. Indtil de er klar, kan det blive aktuelt at køre med ER-togsæt.

Byggeplads
Byggeriet af den nye Rampen er for alvor gået i gang. Vi har fået inddraget parkeringspladsen bag remisen, og adgangsforholdene er lidt ændrede. Faktisk skal man passere et skilt med byggeplads og adgang forbudt for at komme hen til depotet! Høres og føles kan det også, når der frem til november måned bankes først piloteringspæle 29 meter ned – senere spunsjern.

Lokalnyt

MQ-situationen
Det kniber stadig med at have køreklare MQ nok. Jævnligt må tog, der er planlagt kørt med to MQ, nedformeres, ligesom vi jævnligt kører med fejlramte tog.

ERTMS
Uddannelsen i det nye signalsystem kommer i gang igen til oktober. På grund af den stramme personalesituation har man måttet aflyse i hvert fald ét hold!

Vaskemaskine m.m.
… og vi vasker ikke endnu! Det har vist sig, at backup batteriet i vaskemaskinens elektroniske styring løb tør, mens vaskemaskinen lå på lager, og leverandøren havde kun en ansat, der kunne programmere den. Han er i imidlertid i mellemtiden rejst til et andet firma. Planen er dog, at man vil prøve at få ham til at programmere maskinen, trods firmaflugten.

MQ på Næstved station
Foto: Jan Lundstrøm

Sommerens sporarbejder
Når dette læses skulle vi gerne – langt om længe – være ovre en sommer, hvor stort set alle tjenester har været korrigeret. Når det er sagt, skal dem, der har lagt køreplanerne, dog roses for at have lavet dem med forsigtighed. Selv i de tre uger, hvor "Store Syd" kørte via Lille Syd, kørte lagt de fleste tog til tiden trods rigtigt mange krydsninger undervejs. For nogle tog var der rigtig lang køretid, men køreplanerne skulle også lægges uden krydsningsmulighed i Køge.

Personalesituationen
Personalesituationen er stadig meget stram. Vi har i flere omgange haft hjælp fra vore kollegaer fra Aarhus, men alligevel har man måttet aflyse undervisning i det nye signalsystem. Bedre bliver det bestemt ikke på kort sigt. Den 1. oktober flytter Erik Hallkvist tilbage til S-banen, og Per Strande Andersen begynder som lokomotivinstruktør i København.
Erik har kun været på "fransk visit" i Næstved, mens Per Andersen har været her siden han kom til "Fjern" den 1. april 2004. Inden da kørte Per seks år på S-banen, hvor han i øvrigt var fra det første hold overenskomstansatte lokomotivførere. De senere år har Per været en engageret turrepræsentant. Den post overtages nu af ex-formand Lars G. Jacobsen, der blev valgt uden modkandidat.
Vi ønsker Erik og Per held og lykke med deres fremtidige virke i Hovedstaden!

Den 29. september har Brian Adelfest sidste arbejdsdag. Brian startede ved DSB som lokomotivfører den 2. januar 1983, og efter halvt år som færdiguddannet lokomotivfører på S-banen, skiftede Brian, og begyndte at køre rangermaskine inden han i 1988 kom til de "lange skinner". Herfra gik turen i 1993 til Næstved, hvor han har været siden. Vi ønsker Brian alt godt fremover!
Som tidligere nævnt er der fem unge håbefulde lokomotivtalenter på vej til Næstved, men de kan nok først for alvor hjælpe til på depotet fra engang først i det nye år. Den 4. september kan vi byde velkommen til et hold på yderligere fem lokomotivførere, der skal til Næstved: Andreas Jensen (født 1991), Claus Lund Hedegaard (født 1976), Kasper Nordkilde (født 1991), Niels Kranker Henning (født 1974) Troels Morsing (født 1969). Modsat det hold, der er på vej, er det planen de nye skal køre al praktik fra Næstved depot.

Remisen
Det er ikke kun på personalsiden, der er blevet mere tomt i Næstved, også remisen er ramt. I mange år har Jernbanemuseet haft materiel stående i remisen. Til sidst personvognen DSB CPL 3255 og Triangelmotorvognen LB (Langelandsbanen) M 1. På grund af byggeriet af den nye Rampen er der ikke adgang for større køretøjer til remisen

Lokalnyt

de næste 18 måneder, så Museet valgte at tømme remisen. Heldigvis bevares de to køretøjer. CPL-vognen er flyttet til Museets magasiner i Randers og LB M 1 er overtaget af Frilandsmuseet i Brede, der håber den med tiden kan køre mellem den genopførte Syrevejens station og en herregård.
Tilbage i remisen er nu kun tagryttervognen AF 98, der ejes af Nordsjællands Veterantog. Ja, faktisk startede nedturen den 1. juni, da vores sneplov blev skilt ad og kørt på blokvogn til Fredericia …

Jernbanens umiddelbare udfordringer
Mens sommeren ikke har været for varm, tyder meget på, at efteråret bliver varmt for den danske jernbane og DSB. Først kommer den længe ventede statusrapport på Signalprogrammet. Den er nok på bordet når bladet her læses. Herefter kommer politiske forhandlinger om Udbudsanalysen og Togfonden. Og så skal EU's fjerde jernbanepakke implementeres i dansk lovgivning senere på året. Lige inden jeg sætter punktum kom det frem, at regeringen vil lade DSB køre Trafikkontrakten færdig, men til gengæld nedsætte betalingen til DSB betragteligt …

Af:

Ole Stuhr Hansen

Odense

Udlicitering
"Hvordan har I det så her i Odense"? Ordene kom fra vores direktør Flemming Jensen, da han en sensommerdag kiggede ind på depotet på vej hjem til Telegade efter et besøg i det jyske. Når direktørens stillede netop dét spørgsmål, var det selvfølgelig ikke for vores fynske, blå øjnes skyld, men med udsigt til, at depotet snart kløves midt igennem, og lokomotivførerne fordeles mellem DSB og en ny operatør på Svendborgbanen.

Vi var vel en fem-otte kolleger til stede i briefingrummet, som fik lejlighed til at udtrykke vores bekymring for fremtiden, og spørgsmålene til direktøren var mange, men vi fik bl.a. svar på følgende:

- DSB byder ikke på kørslen. Det skyldes erfaringerne fra forløbet, da Arriva i sin tid vandt udbuddet i Midt- og Vestjylland, og udsigten til eventuelt efterfølgende konkurrence retssager.
- Scenariet med, at DSB kan bevare kørslen, hvis ingen byder på Svendborgbanen, er ikke aktuelt, idet tre andre operatører er ved at skrive udbudsmateriale: Arriva, SJ og et hollandsk selskab, som jeg ikke fik noteret navnet på.
- De overenskomstansatte kolleger, der forlader DSB og får ansættelse hos den nye operatør, vil blive omfattet af reglerne i loven om virksomhedsoverdragelse. Det har DSB spurgt om i ministeriet og fået bekræftet.
- De nye el-togsæt, som DSB har bedt leverandører om at byde ind på, vil blive i stand til at driftskoble – også selv om det ikke er et krav, der er indskrevet i prækvalifikationskravene. Det betyder, at der stadig vil blive beskæftigelse på DSB's depot i Odense med at op- og nedformere tog til og fra København. Det er simpelthen for dyrt at anskaffe og drive så mange togsæt, at der er nok til at køre fast sammenkoblet til Aarhus/Aalborg og Esbjerg.
- MF'erne skal levetidsforlænges.

Da jeg stod og skulle ned for at afløse, fik jeg ikke opfanget flere detaljer under direktørens besøg, men nu må man håbe, at LPO / DJ får kridtet skoene og får forhandlet fornuftige aftaler hjem for de tjenestemænd, som gerne vil fortsætte med at køre på Svendborgbanen, ligesom der skal forhandles en ordentlig overenskomst hjem med den nye operatør. Overenskomsten med Arriva, som er medlem af Dansk Industri, må siges at udgøre mindstemålet.

Varme MF-bremser – igen-igen
Endnu en gang er det blevet påvist, at MF, vores trofaste arbejdshest, er uegnet til regionaltogskørsel. Efter den ulykkelige hændelse i Tjæreborg, hvor en ung mand blev påkørt, da han krydsede sporet foran et gennemkørende tog, har

Lokalnyt

Banedanmark besluttet at sætte I-signalet på stop for spor 1, mens Arriva udveksler passagerer i spor 2. Det gav mig for nylig – i kombination med en efterfølgende LA i Bramming – en forsinkelse på 4 minutter og 30 sekunder.

Det kan man godt hente med et IC tværs over Sydjylland, men jeg kørte regionaltog og var standsende hele vejen til Fredericia, hvor jeg skulle koble med et 100-tog mod København. Og da jeg nærmede mig Kolding, måtte jeg i bremsestilling 7 mod normalt 4 på vej ned ad bakken. Bremserne var kørt varme på samme måde, som da MF stadig blev brugt til regionaltogsløb over Vestfyn. Dengang konkluderede DSB, at bremserne intet fejler, men alligevel blev MF taget ud af regionalløbene over Vestfyn, fordi kombinationen af høj strækningshastighed og mange stop er en udfordring for MF.

Det er den så også på strækning 29, kan man konstatere. Og man behøver slet ikke køre stærkt med MF, før bremserne udfordres af mange stop. Forleden blev der indsat MF på Svendborgbanen (strækningshastighed 120 km/t), hvor vi var flere kolleger, der oplevede varme bremser med reduceret bremseevne.

Zigzag mellem bomme

Fyns Politi har rejst sigtelse mod en bilist, som forleden zigzaggede mellem bommene gennem overkørslen ved stationen i Svendborg, netop som toget mod Odense var sat i gang. Oplysningerne fra vores noget forbløffede kollega var stærke nok til, at politiet kunne finde frem til den overfriske bilist. Hændelsen skete i Frederiksgade, Svendborgs forlystelses-dødsrute, hvor vi hver weekend oplever sporløbere.

Rangering på Næstved station med MQ i dobbelttraktion
Foto: Jan Lundstrøm

Tiden må være inde til, at vi får etableret helbomme med underhængte gitre – i lighed med løsningen ved Svendborg Vest, som mærkbart har reduceret antallet af farlige situationer. Værktøjet til at få gjort noget ved sagen har vi allerede: Tilløb til ulykke. Hvis vi begynder at indmelde alle weekendhændelserne, er der en chance for, at der bliver gjort noget nu, hvor Banedanmark er under politisk og mediemæssigt pres efter påkørslerne i overgange og overkørsler.

Personalia

Arne Phillip har meddelt, at han går på pension. I den anledning er der inviteret til reception, hvor vi kan mødes med Phillip og få udvekslet lidt røverhistorier og anekdoter, både fra dengang han håndterede kampvogne, og fra årene ved banen. Vi ønsker Phillip et godt otium.

Undertegnede stopper også. Ikke ved banen, men som Odenses lokalredaktør ved Det Blå Blad. Jeg føler, at jeg så småt er begyndt at gentage mig selv, så det må være på tide at give pennen videre til en yngre skribent. Tak til LPO Odense for tilliden – det har været en fornøjelse at bestyre lokalspalterne.

Af: Niels Haunstrup

Struer

Sommeren i Struer har været ligesom alle andre steder, pletvis tør.

Vi har måtte sige farvel til et par af de unge lokomotivførere. Anders og Claus fik ansættelse hos Arriva. Vi ønsker dem alt mulig held, indtil vi mødes igen sidst i 2020. Planerne om at trafikken på strækning 33, Struer-Vejle skal med i det kommende genudbud af Arrivas trafik, har selvfølgeligt fyldt meget. Vi har

Lokalnyt

jo prøvet det før og mærket det pres, det er at ens arbejdsplads udliciteres. Der er ingen i Struer, der ønsker en udlicitering, men vi er ikke så naive, at vi ikke kan se, hvor stor opbakningen er til det i Folketinget. Selv et valg vil ikke ændre status med mindre Enhedslisten får 90 mandater, og det er jo nok stærkt tvivlsomt. Derfor skal der ikke herske tvivl om, at vi i Struer håber på, at det vil være mulighed for både virksomhedsoverdragelse og udlån af tjenestemænd. Der er ikke mange heroppe, der har lyst til at flytte øst på, hvor træerne gror så underligt lige.

Personalesituationen har været presset lidt i sommerens løb, når nu de yngste flygter. Vi skærer derfor antallet i tur ned med to mand til K18.

Først på sommeren var vi afskåret fra resten af landet, da banen blev forlagt over på en ny motorvejsbro ved Holstebro. Dette afstedkom en lang række ændringer i vores tjenester, da vi skulle med bus eller taxa mellem Struer og Holstebro. Ændringen gav nogle store problemer for vores kollegaer i Fredericia. De gik fra at have et par timers ophold i Struer, til at have tre til fire timers ophold Holstebro. Der var godt nok et pauselokale i Holstebro, men desværre i en noget skrabet tilstand. Det blev ikke bedre af, at sommeren viste sig fra sin våde side i de fjorten dage lukningen stod på. Det kan undre, at der ikke blev korrigeret i Fredericias tjenester, så de blev sendt fra Holstebro til Struer i bus. Der var jo tid nok at give af. Nu er der igen spor hele vejen, og vores kollegaer kan igen nyde pausen i Struer.

Først på sommeren lukkede DSB den lokale 7Eleven på Struer Banegård, så hvis vi nu ønsker lidt sødt, er det ned i byen for at handle. Heldigvis lykkedes det at få godkendt en lokal frugtordning. Der bliver leveret en stor kurv med blandet frugt to gange om ugen. Der er blevet taget godt imod tiltaget, og det skader ikke figuren så hårdt, som kagerne fra bageren. Vi kan kun anbefale, at ordningen bredes ud til resten af landet.

Der bliver foretage ændringer på vores slange render. De er lidt smalle og slangerne vil gerne glide ned, når man forsøger at lægge dem på plads. Der vil nu blive monteret en forhøjet bøjle i den ene ende, som skal holde på slangen medens resten føres på plads i renden. Vi forventer, at det lykkes at blive færdige inden frosten sætter ind.

Vi har oplevet et grimt tilfælde af hærværk. En IC4, der overnattede i spor 10, blev brugt som skydeskive af byens ungdom. Der blev smadret seks ruder, og lakken så ikke særlig godt ud. Toget måtte aflyses, og der måtte håndværkere fra Aarhus op med adskillige meter folie. Det ser nu spøjst ud med en hel vogn indpakket i "cellofan" Der manglede kun en sløjfe. Vi må håbe, at det ikke er en ny trend, der breder sig, for det bliver hurtigt dyrere end graffiti afrensning.

I den første uge af oktober drager vi tolv mand afsted på studietur. (Uge 40, den alkoholfrie uge, så vi rømmer landet så længe). Det er John Heilskov der igen har strikket et spændende program sammen. Vi tager til Nürnberg i Tyskland. Der vil på turen være indslag af såvel faglig, som social karakter. Mon ikke der kommer et let censureret referat fra turen i det næste nummer af Det Blå Blad. Indtil da siger vi på gensyn fra Struer.

Af: Torben Rydahl Due

Tinglev

Endnu en dejlig dansk sommer på jernbanen er gået. Det var en sommer, hvor landets næstmindste depot i vanlig stil fightede sig flot igennem, trods udfordringer med en større produktion med 14 ekstra ugentlige nattjenester. Særligt reserven på de 10 mand var hårdt hængt op og kørt til grænsen af det sundhedsmæssige forsvarlige. En kollega oplevede at møde kl. 05.46 til kl. 13.55 og så igen fra kl. 01.15 til kl. 07.41, man-

Lokalnyt

ge andre at møde til en eftermiddags / aftentjeneste efter at være gået hjem lige inden, henholdsvis kl. 05 og kl. 08. Heldigvis hjalp de øvrige kolleger til, i det omfang de havde mulighed for det. Herudover lånte vi kvalificeret arbejdskraft fra Esbjerg. Uden deres store energiske indsats havde vi ikke klaret det. Tak til dem alle for hjælpen. Rent faktisk var samarbejdet med de vestjyske kolleger så godt, at det lykkedes os at headhunte deres dygtigste mand. Hermed vil vi med åbne arme byde hjerteligt velkommen til **Jim Allan Sørensen.** Jim har samtidig valgt at rykke teltpælene op og flytte til hyggelige Tønder, måske også for at kunne forme de vordende unge lokomotivførere på skolen i byen?

Fredag d. 18. august ramte ulykken på Sønderborgbanen. 947 kørte i overkørsel 86 direkte ind i en traktors anhænger fyldt med halmballer. Mirakuløst kom ingen personer alvorligt til skade. Den 26 årige traktorfører blev slynget ud af traktoren, vores lokomotivfører fik en alvorlig forskrækkelse samt et slag i nakken – formentligt forårsaget af det flyvende håndtag fra højre førerrumsdør. Heller ikke togføreren og passagererne kom noget til. Toget fik derimod alvorlige skader på frontens højre side, hvor skab 1 blev trykket 1 meter ind. Tænk hvis toget havde ramt traktoren i stedet for! … . Nej, den tanke er ikke rar.

ER 2011 på Tinglev st. efter påkørsel af traktoranhænger i en overkørsel
Foto: Torben Rydahl Due

Overkørsel 86 er kun udstyret med et advarselsanlæg og altså uden nogen former for bomanlæg. I forbindelse med ulykken var overkørslen sikret. Anlægget lå og "bimlede" videre, efter den flyvende anhænger havde lagt den ned. Overkørslen er fuldstændigt dækket af et levende læhegn på begge sider, så man holder vejret, hver gang den skal passeres. Lokomotivføreren nåede følgeligt deraf heller ikke at bremse! Mange kolleger har oplevet nærvedpåkørsler i overkørsel 86. Personbiler og busser er set drøne igennem den sikrede overkørsel få sekunder før toget har passeret, så ingen er overraskede over det skete. Det var vel kun et spørgsmål om tid. Der er ikke nogen grund til at pege fingre af nogen, men derimod stille sig selv det logiske spørgsmål: Hvad gør vi for at undgå lignende situationer i fremtiden? Svaret på dette kunne være, at indtil overkørslen helt er fjernet, så kunne der sættes et giv agt mærke op ved jernbanen, man kunne fjerne 100 meter læhegn og måske udstyre overkørslen med minimum et halvbom anlæg. Undertegnede håber, tror og forventer, at ansvarlige mennesker arbejder på højtryk med at finde en løsning, for nedtællingen til næste ulykke i overkørslen er i gang, og næste gang måske med langt alvorligere konsekvenser … Nej – den tanke er HELLER ikke rar.

Med Jims tilgang til depotet i Tinglev glædede vi os over kun at være næstmindste depot (sammen med Kalundborg). Men glæden varede kort. For en af depotets fremmeste lokomotivførere og også kørelærer, **John Schmidt** har fået ansættelse som ny LKI´er i Fredericia. Et stort tillykke og held og lykke til John. Og tak for mange gode inspirerende år i Tinglev. John er startet primo september og skal i den første tid i gang med en omfattende efteruddannelse. John kommer bl.a. til at beskæftige sig med kørslen til Tyskland, så vi ser frem til mange gode gensyn.

Min hårde redaktør kræver lokalindlæggene en måned før udgivelse, så det kan være svært at være aktuel i indlæggene. Meget vand er løbet i, igennem og ud af åen inden dette indlæg publiceres. Det gør det samtidigt umuligt at lave en kioskbasker. Slutteligt ville det være på sin plads at reklamere for et par medlemsarrangementer som golf og turmødet, men når disse linjer læses, er de allerede historie….

Eventyret om Vognmandsforretningen A/S

Der var en gang en vognmand. Han drev en god og velanskrevet vognmandsforretning. Vognmanden havde over årene opbygget stor driftserfaring. Han havde en god og stabil kundekreds og var kendt for at involvere sine dygtige og erfarne chauffører, når det gjaldt om at få det bedste ud af de ressourcer, der nu engang var til rådighed. Lastbilerne var måske ikke helt nye mere, men de blev passet og kunderne var glade for de transportydelser, de købte, selv om virksomheden hverken osede af smartness eller modernitet.

Vognmanden vidste godt, at det ikke var en guldrandet forretning. Hans viden om moderne ledelse var begrænset, men han tænkte, at det nok skulle gå uden, så længe både kunder og medarbejdere var tilfredse. Aktieejerne havde hidtil udvist forståelse for den lidt gammeldags, erfaringsbaserede ledelsesstil og det noget trøge afkast, men da nye vinde blæste og en række smarte erhvervsfolk fik plads i bestyrelsen, ændrede det sig.

Uden i øvrigt at bekymre sig om deres manglende erfaring med lastvognstransport, krævede de omfattende ændringer. Der skulle laves analyser og målstyringsredskaber. Der skulle laves økonomistyring og procesoptimering og medarbejderne skulle underlægges et moderne management regime. Og så skulle medarbejderne måles og vejes, og målbare motivationsfremmende tiltag indføres.

Alt det lod sig selvfølgelig ikke gøre uden tilgang af en række mennesker med lange universitetsuddannelser og kunne naturligvis kun implementeres med hjælp fra et antal konsulenter som, med deres uendelige krav om ændringer og fleksibilitet, stressede hele virksomheden. Viden og erfaring var i den proces aldeles uønsket og måtte i fremskridtets navn vige for "de lærdes" teorier.

Bortset fra at medarbejdernes motivation faldt i nogenlunde samme hastighed, som den omsiggribende interne registrering af dette og hint steg, gik det i en periode nogenlunde. Uagtet de mange rapporter og nye tiltag, vidste både chaufførerne og vognmanden og hans nærmeste betroede medarbejdere, hvad der skulle til for at sikre god stabil transport til kundernes tilfredshed.

Uheldigvis sivede vognmandsfirmaets nøglepersoner lige så stille, enten fordi de ikke kunne se sig selv i den hastigt ændrede virksomhed, eller slet og ret fordi, de blev fyret. Også vognmanden blev strittet ud. Stor var glæden i den nye ledelse. Nu skulle man ikke længere høre på bagstræberiske udsagn fra en svunden tid.

Uheldigvis havde de mange luftige og uproduktive tiltag presset økonomien en del, da de i hovedreglen ikke bidrog til forbedring af kerneproduktet. Nå ja, og så er akademikere og konsulenter jo heller ikke på nogen måde underbetalt arbejdskraft. Omvendt var økonomien heller ikke ringere, end den kunne balanceres med omfattende rationaliseringer på chaufføområdet og ved besparelser på vedligehold og kundeservice.

Nu ville skæbnen imidlertid, at de omfattende besparelser og ledelsens manglende forståelse for teknik og materiel, førte til, at en sag omkring bremseproblemer på en række af vognmandsfirmaets lastbiler ikke blev håndteret. Ledelsen fandt chaufførernes klager over den nedsatte bremseevne ynkelig og et slet skjult forsøg på at bringe den nye ledelse i miskredit. Efter pres indvilligede de dog i at få foretaget en række test, naturligvis af nogle eksterne konsulenter. Testrapporten viste, at bremselængden holdt sig indenfor norm, ganske vist kun med nogle få meter, og ledelsen besluttede derfor at indkalde chaufførerne til et kursus, hvor de fik fortalt, at det naturligvis var medarbejderens ansvar at holde øje med bremsernes formåen. Ledelsen kunne selvfølgelig have foretaget et præventivt indgreb, men det ville jo være tåbeligt og penge ud af vinduet, idet konsulentrapporten jo udtrykkeligt havde fortalt, at den nedsatte bremseevne var indenfor norm.

Det lykkedes aldrig chaufførerne at overbevise den bedrevidende ledelse om den potentielle ulykke, lastbilernes nedsatte bremseevne kunne føre til, så da den indtræf, blev der så meget kø ved håndvasken, at alle chauffører måtte gå hjem med snavsede fingre.

Og den formastelige chauffør, der ikke havde forstået at handle i forhold til bremsernes tekniske begrænsninger, han endte naturligvis i retten. Han – og hans kolleger – forsvarede sig bravt, og fremførte, at ledelsen var bekendt med problemstillingen, men hvem mon endte med at blive dømt? Den ledelse, der ved sin handlemåde fravælger viden og erfaring om egne interne forhold og ofrer vedligehold på økonomiens alter eller den chauffør, som i et øjebliks uopmærksomhed, får bremset for sent?

Morale:
Normalt tænker man uvilkårligt positivt om et virksomhedseventyr, men "Eventyret om Vognmandsforretningen A/S" minder mest af alt om en tragedie. Måske skulle samfundet samle opmærksomheden om den udbredte mangel på evne, der er, til at bremse op i tide. Vi skal lære at bremse op for dumsmarte forslag fra selvudnævnte eksperter, bremse op for politiske kastevinde, der sjældent fører til andet end kortvarige løsninger og sætte parkeringsbremsen på, indtil vi er blevet enige om, hvor turen går hen.