Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB 3/2007

Lederen	*Side 3*
Kaos i driften	*Side 4*
Ligeløn ifølge Finansministeren	*Side 6*
Anmeldelser af arbejdsulykker	*Side 7*
Bærbar PC - en fødsel med komplikationer	*Side 8*
Hjælp din driftsleder	*Side 9*
Nyt fra lokalgrupperne	*Side 12*
Stemningsbilleder fra Kalundborg	*Side 19*

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB

Redaktion:
Det Blå Blad
Teglgårdsvej 841, 1. tv
3050 Humlebæk
E-mail: detblaablad@mail.dk

Ansvarshavende redaktør:
Preben S. Pedersen

Redaktør:
Torben Sonne

Layout:
Jenik Langsted

Grafisk produktion:
Rounborgs Grafiske Hus
7500 Holstebro

Oplag:
1650 eksemplarer

ISSN 1602-169X

Indhold:
Artikler m.m. er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller områdegruppens holdning, med mindre der er gjort opmærksom på det. Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte artikler og læserbreve på over en halv side. Kopiering og gengivelse af bladets indhold må kun ske efter aftale med redaktionen.

Deadline:
Indlæg til næste nummer indsendes til redaktionen senest: **Fredag den 16. november 2007**

Forsidefoto:
Lokomotivfører Bjarne Folsted Jensen, Kalundborg. Tog 2537 onsdag den 01. august 2007

LPO DSB

Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB
Kalvebod Brygge 32, 1
1560 København V
Telefon: 3354 0850 / 40850

Formand:
Preben S. Pedersen
Tlf.: 2468 7224

Næstformand:
Carsten M. Olesen
Tlf.: 2468 7805

Kasserer:
Torben Sonne
Tlf.: 2468 7258

Bestyrelsesmedlemmer:

Aalborg:	Jørgen Ohmeyer	2468 7988
Esbjerg:	Jens M. Rasmussen	2468 7415
Fredericia:	Birger C. Naver	2468 8131
Helsingør:	Torben Sonne	2468 7258
Kalundborg:	Ove F. Hansen	2468 7888
Korsør:	Mogens Kleis	2468 7283
København:	Søren M. Kristensen	2468 8431
LKI-Gruppen:	Bjarne R. F. Lassen	2468 3360
Nykøbing F.:	Svend-Erik Rasmussen	2468 7595
Næstved:	Poul Stevns Nielsen	2468 7849
Odense:	Peter Kanstrup	2468 7327
Struer:	Jan B. Danielsen	2468 7605
Tinglev:	Errol V. Vestergaard	2468 7704
Århus:	Hans Schøn Merstrand	2468 8076

Efterår

Efterår - er en af de fire årstider. På den nordlige halvkugle ligger efteråret fra september til november. Der er ingen officiel meteorologisk definition; men for Danmark er foreslået perioden, hvor minimumstemperaturen ligger mellem 0 og 10 °C og gennemsnitstemperaturen falder (ca. 20. september til ca. 30. november). Efteråret symboliseres i kunsten ofte med høsten, og omvendt symboliserer efteråret alderdommen. (Kilde: Wikipedia, den frie encyklopædi)

Lederen

10 fugle på taget

Af: Preben S. Pedersen

DSBFirst vandt som bekendt udbuddet og skal nu forberede sig til at varetage trafikken på Kystbanen, Øresundstrafikken og de Sydsvenske strækninger. Selskabet har tiltrådt STK overenskomsten samt tilhørende organisations og lokalaftaler med DJ.

LPO DSB finder det særdeles kompliceret, når DSBFirst på deres informationsmøder informerer om et DSBFirst tillæg af ukendt størrelse, som kompensation for aftaler der end ikke, er forhandlet på plads med den faglige organisation.

Man undres, når selskabet under dække af fine ord om, at være innovative og dynamiske, så tillader sig at informere kommende potentielle ansøgere om drastiske ændringer på tiltrådt overenskomst.
Her tænkes ikke mindst på:
Ændrede tider for max. tjenestetidslængde, kørsel mellem pauserne, betingelser for afholdelse af pauser, anciennitetsprincippet og lign.

Når DSBFirst har tiltrådt en overenskomst, så er det hele pakken med aftaler der gælder, og ikke kun de elementer i aftalen man selv synes om.

Disse udtalelser har medført en storm fra vores medlemmer på vores tillidsmænd i LPO-DSB, som ikke kender til disse udtalelser eller aftaler.

LPO-DSB er bekymret for en forringelse af vores tjenestetidsregler, da vi frygter for den afsmittende virkning i resten af landet.

LPO-DSB mener ikke, det er en farbar vej, at hvert enkelt selskab selv forhandler vores tjenestetidsaftale i skiver. Vi risikerer en udvikling, hvor det enkelte selskab blot betaler sig fra dårligt arbejdsmiljø. Hvis DSBFirst har et behov for at ændre tjenestetidsreglerne, kunne det jo også være, at den faglige organisation har ændringsforslag til tjenestetidsaftalen.

Det løntilbud vi foreløbig er blevet præsenteret for afspejler bestemt ikke det faktum, at DSBFirst har akut brug for 120 lokomotivførere. Forholdet mellem udbud og efterspørgsel hører man ofte om, men det er åbenbart ikke et begreb man kender til i DSBFirst. Hvordan DSBFirst vil skaffe personale til at varetage den grænseoverskridende trafik står hen i det uvisse.

LPO-DSB anbefaler at DSBFirst snarest får styr på deres organisation, og begynder at koncentrere sig om hvordan man får den helt almindelige hverdag for deres kommende medarbejdere til at fungere.

De kommende lokomotivførere har krav på reel information om løn og arbejdsforhold, og ikke en sang fra de varme lande om, hvordan det måske bliver at være ansat i DSBFirst.

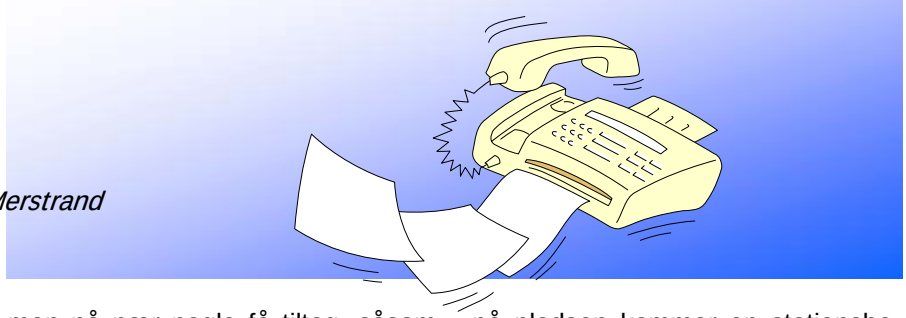
Ny Løn
Rigtig mange medlemmer spørger os dagligt om, hvor langt DSB og den faglige organisation er kommet med Ny Løn.
Vi kan for nuværende oplyse, at DSB og DJ i princippet er enige om betingelserne for overgang til Ny Løn. Der mangler derfor "blot" en godkendelse i Personalestyrelsen/Finansministeriet.

Som faglig organisation stiller LPO DSB dog efterhånden spørgsmål ved, hvorfor overgangen til ny løn lader sig trække ud.

Preben S. Pedersen

Kaos i Driften

Af: Søren Max Kristensen og Hans S. Merstrand



I december 2006 blev det nye, moderne og rasende dyre Driftscenter i Metropolen på Københavns Hovedbanegård taget i brug. Det skete med stor festivitas og forventning om, at nu blev alt bedre. LPO DSB har fra starten været en stor fortaler for at samle de driftsvendte funktioner under samme tag. Dette skulle give bedre planlægning og bedre koordinering af beslutninger, der skal tages f.eks. i forbindelse med uorden i toggangen.

Hverdagen meldte sig dog med kraftige tømmermænd. I løbet af kort tid væltede problemerne ned over hovedet på personalet i centeret og personalet ude i driften. Centeret var underbemandet, telefonsystemet virkede dårligt, og en del af personalet i centeret var nyansat uden den faglige ballast, som er nødvendigt, når man sidder i orkanens øje.

I starten af 2007 meddelte LPO DSB på et møde i Fremføringens samarbejdsudvalg, at såfremt disse problemer ikke blev løst, ville Driftscenteret miste deres øjne og ører ude i driften, simpelthen fordi, bl.a. lokomotivførerne ville opgive at kontakte Driftscenteret.

Der blev derfor nedsat en arbejdsgruppe i Fremføringen, med deltagelse af LPO DSB, fremføringsledelsen og en repræsentant for Fremføringens driftsledere. Opgaven var, at vi gennem dialog, skulle se om vi kunne løse nogle af de problemer, som Fremføringen havde indflydelse på.

Der har i løbet af året været afholdt flere møder i denne arbejdsgruppe, men på nær nogle få tiltag, såsom adgang til frugt og kaffe, har det desværre vist sig, at dialog indenfor Fremføringen ikke kan løse de fundmentale problemer, der findes i konstruktionen af Driftscenteret. Der er så mange forskellige interesser involveret, både fra DSB og Bane Danmark, at ledelsen, arbejdsforholdene, de faglige kompetencer og de tekniske problemer tilsyneladende er uløselige.

Derfor må LPO DSB desværre nu konstatere, at frustrationen i vores medlemskreds nu er så stor, at vores forudsigelse fra tidligere i år nu er blevet til virkelighed. For at anskueliggøre problemerne vil vi her nævne nogle konkrete sager. Vi har anonymiseret eksemplerne og forkortet dem lidt, men redaktionen er i besiddelse af alle oplysninger.

Sag nr. 1.
En lokomotivfører (A) skal afløse på sit første tog den dag. Da han kommer ned på perronen, opdager han, at han ikke har certifikat til materiellet. På en anden perron er en kollega (B) også lige mødt, og de to finder i fællesskab ud af, at hvis de bytter første halvdel af deres tjenester, så går det hele op uden konsekvens for driften. De skal bare bytte tilbage senere på dagen. Bytningen aftales med Driftscenteret.

Lokomotivfører A kører nu det nye tog til endestation. Her bliver han kontaktet af VDL omkring nogle problemer med toget han ikke kunne køre. Han meddeler nu, at der jo er sket et bytte, så det er lokomotivfører B de skal kontakte. Da lokomotivfører A skal holde sin pause og bytte tilbage til sin egen tur, bliver han endnu engang kontaktet af VDL om det tog han ikke kunne køre. Nu blev lokomotivfører A lidt stram i betrækket.

I mellemtiden er lokomotivfører B ved at køre det tog han har overtaget fra lokomotivfører A til endestation. Toget skal udgå, køres ud på pladsen, for senere at bruges til et bestilt særtog. Da stammen lander på pladsen kommer en stationsbetjent og meddeler, at maskinen skal i hus. Lokomotivfører B meddeler, at det vist ikke kan passe, da toget skal bruges til et særtog. Stationsbetjenten meddeler, at det er lavet om, så maskinen bliver kørt i hus.
Lokomotivfører B tager nu tilbage til det sted, hvor han skal afholde sin pause og bytte tilbage med lokomotivfører A. Vel ankommet i pauselokalet ringer VDL og spørger om hvor han er, og frem for alt hvor særtoget er henne, da der står en hel perronfuld passagerer og venter. Nu er forvirringen total, lokomotivfører B bliver sendt i taxa over efter maskinen, op på pladsen, samle toget, til perron og afløses. Toget kørte med 45. min. forsinkelse. Bestilleren af særtoget har sikkert ikke været imponeret.

Sag nr. 2.
En lokomotivfører skal klargøre et tog til Ystad. Da toget ikke er blevet toilettømt, da det blev parkeret, aftales det, at det skal gøres før afgang. Under dette arbejde opdager lokomotivføreren, at toget er defekt. Der er fejl i togets styreelektronik, men toget kan køre igen efter total reset. Det kan dog konstateres, at den ene ende af toget totalt mangler trækkraft, og den anden ende har en overophedet køler.

LKI vagten og lokomotivføreren bliver enige om, at det ikke er en god idé at køre med så defekt materiel. Efter en kort tid får lokomotivføreren dog den besked, at andre i Driftscenteret har besluttet at køre med toget, da der ikke er noget reservemateriel. Modstræbende kører lokomotivføreren med toget, da der står 150 passagerer og skal nå en færge i Ystad.

Lige før CPH opstår elektronikfejlen igen. Driftscenteret beslutter nu, at toget skal humpe til CPH, hvorefter det meldes nedbrudt. På uforklarlig vis kan der nu pludselig godt skaffes reservemateriel, men det skal først komme fra KH. Toget ankommer til Ystad en time forsinket. Færgen er sejlet, og 150 passager må vente 4 timer på den næste færge. De var heller ikke imponerede…

Dette er desværre kun to eksempler på, hvorledes det flotte nye Driftscenter virker. Vi er i besiddelse af mange flere. Her tænkes blandt andet på den omfattende brug af SMS til sikkerhedsmeldinger og driftsmeldinger, stik imod reglerne. Hvad de grundlæggende problemer er, kan der sikkert skrives bøger om. Men den enkelte lokomotivfører kan sådan set være ligeglad med begrundelser.

Vi må forvente, ja kræve, at telefonsystemet i Driftscenteret virker. Vi kan, ved drift hændelser, ikke bruge det til noget, at der går både 5 og 10 minutter før telefonen bliver taget. Vi kan heller ikke bruge det til noget, at personalet i Driftscenteret ikke er i besiddelse af den faglige viden, som vi er afhængige af. Her tænkes på basal jernbaneviden og kendskab til vores arbejdstidsregler. Vi kan heller ikke bruge det til noget, at de enkelte instanser i Driftscenteret tilsyneladende ikke kan blive enige om noget som helst.

LPO DSB vil gerne understrege, at vi ikke klandrer den enkelte medarbejder i Driftscenteret noget. Vi tror faktisk, at de prøver så godt de kan. Men vi kan klandre ledelsen i DSB, at de har ladet det gå så vidt, at det, set fra en førerrumsstol, nu er brudt sammen. Det er ledelsens ansvar at de tekniske forhold er i orden. Det er ledelsens ansvar at der er ansat det korrekte antal medarbejdere. Det er ledelsens ansvar at deres medarbejdere har den tilstrækkelige uddannelse. Det er ledelsens ansvar at kompetenceforholdene i Driftscenteret er afklaret og bliver fulgt. Disse problemer løses ikke med smarte managementtiltag som benchmarking, balance scorecard, værdigrundlag eller MTA. Disse problemer løses ved kompetent, nærværende og ansvarsfuld ledelse.

Vi venter stadig, men den brudte tillid tager meget lang tid at bygge op igen. Desværre…

Sikkerhed … siden sidst

Det Blå Blads redaktion.
I sidste nummer af Det Blå Blad bragte vi en artikel skrevet af Birger Naver vedrørende DSB's forhold til sikkerheden, eller mangel på samme.

Artiklen er faldet DSB's Sikkerhedsorganisation Risk Management for brystet. Redaktionen har derfor tilbudt Risk Management et par sider i dette nummer, til at uddybe kritikken. Det har Risk Management, af uvisse årsager ikke ønsket at benytte sig af, hvilket redaktionen beklager.

Vi er i øvrigt ikke vidende om, hvilke elementer i Birgers artikel som Risk Management ønsker at tilbagevise. Tilbuddet til Risk Management om spalteplads, står naturligvis forsat ved magt.

Fra det ganske land…

Sønderborg 31. august. Der gøres klar til usædvanlig transport nogle dage efter dæmningsskredet ved Gråsten. Foto: Togfører Robert Weiss, Fredericia

Middelfart den 27. april: Ufrivillig pause, da en tankvogn lavede dæk-burning på motorvejsbroen over Jærnbanen ved Odense. Foto: Kurt (Kolding) Nielsen, Fredericia

Ligeløn ifølge finansministeren!

Af. Lkf. Hans S. Merstrand

Det kolde sommervejr har emmet af masser politisk varm luft, dog uden at vejrudsigten blev bedre af den grund. Mest opsigtsvækkende - set fra vores synsvinkel - var nok Finansminister, Thor Pedersens udmelding om, at der ikke eksisterer et lønefterslæb i den offentlige sektor. Det Blå Blads redaktion har med vanlig seriøsitet og journalistisk "gå-på-mod", besluttet at efterprøve Thors påstand.

I denne artikel vil en lokomotivfører i et privat operatørselskab på HTS overenskomst (f.eks. i Arriva og Railion), og en overenskomstansat lokomotivfører på STK overenskomst (f.eks. i DSB og DSB First) blive lønsammenlignet. Læs og døm selv om Finansminister Thor Pedersen har ret i sine udtalelser.

Ovennævnte sammenligning tager ikke højde for pensionsindbetalinger/pensionsforhold, henholdsvis det tilhørende beregningsgrundlag, i de respektive overenskomster. Overordnet set er de to overenskomster - på dette punkt - dog forholdsvis ensartede, om end en anelse i de statsansattes favør.

Ligeledes så er "fryns" og andre personalegoder i de enkelte virksomheder ikke medregnet, selv om også mange offentlige ansatte, givetvis gerne vil have adgang til "fryns" (som for eksempel medarbejder "bredbånd" betalt over bruttolønnen).

Det erkendes at selve sammenligningsgrundlaget fremstår lidt skævt, da STK overenskomsten løber i perioden 2005 til 2008, og HTA overenskomsten er i perioden 2007 til 2009, og derfor er i to forskellige perioder/niveauer (men selv med små unøjagtige udsving i tallene, så danner det et billede/overblik over løn situationen for privat og offentligt ansatte lokomotivførere).

Fagforbundene under det nye offentlige kartel samler for tiden forslagene til de kommende overenskomstforhandlinger. Tallene i denne artikel underbygger, at der er nok at tage fat på.

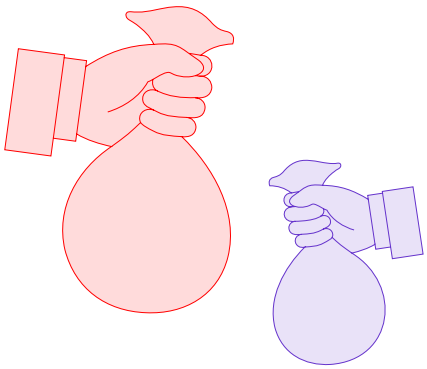
Finansministeren har - bl.a. med afsæt i denne artikel - en gylden mulighed for at råde bod på års efterslæb. Lokomotivførere i statens tjeneste ser frem til, at Thor Pedersens udmelding omkring ligeløn mellem offentligt og privat ansatte effektueres.

Vi har ikke fantasi til at forestille os, at ministerens udtalelser bare var tom snak og varm politisk luft – eller for den sags skyld en unødig provokation af de mange statsansatte, som slider for at holde Danmark på sporet.

Det er helt klart, at hvis regeringen selv mener den er ansvarlig, og gerne vil vise, at den er ansvarlig, så SKAL lønefterslæbet på det offentlige område udlignes ved den kommende overenskomstforhandling.

Offentligt ansatte forventer, at der tildeles de nødvendige økonomiske midler til de aftalende parter, som så selv fordeler pengene mellem de faglige organisationer, og deres medlemmer. Uden indblanding fra 179 folkevalgte på Christiansborg.

Det er hvad vi kalder for den danske model.

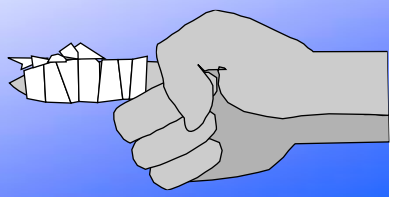


*Bemærk: Ansatte på HTS overenskomst oppebærer også produktionstillæg under ferie, hvad man ikke gør på STK overenskomsten.

	HTS (Arriva, Railion) Ny overenskomst 2007 beløb	STK (DSB, DSB First)
Grundløn (Kr. pr. måned)	Kr. 25.444,00	Kr. 22.447,86
Funktionstillæg/Virksomhedstillæg	Ca. Kr. 115 pr. mødegang (18 arbejdsdg. pr. mdr. = Kr. 2.070)	Kr. 1.309,26 pr. måned
Natpenge (Kr. pr. time mellem kl. 17 og 06)	Kr. 24,11 (60 timer pr. mdr. = Kr. 1.446,60)	Kr. 20,74 (60 timer pr. mdr. = kr. 1.244,40)
Weekend betaling (Kr. pr. time)	Kr. 39,67 (30 timer pr. mdr. = Kr. 1.190,10)	Kr. 37,10 (30 timer pr. mdr. = Kr. 1.113,00)
Produktionstillæg* (Kr. pr. tjeneste)	Kr. 196,85* (18 mødegange pr. mdr. = Kr. 3543,30)	Kr. 159,97 (18 mødegange pr. mdr. = Kr. 2.879,46)
I alt pr. mdr. i 2007 Stigende til, i 2009 pr. måned	Kr. 33.694,00 **Kr. 36.589,20**	Kr. 28.993.98

Er din arbejdsulykke anmeldt korrekt?

Af: Lkf. Hans S. Merstrand



DSB har ændret procedure ved arbejdsskadessagsbehandling, så man nu sagsbehandler ens i hele koncernen, hvilket er et stort fremskridt for virksomheden.

Derfor skulle man umiddelbart også tro at alle var glade, men der er lidt malurt i bægeret, da sikkerhedsrepræsentanterne i DSB Fremføring ikke helt har de sammen muligheder i det nye system, som de havde i det gamle arbejdsskadesprogram i DSB Fremføring.

Malurten er, at det forbyggende arbejde i sikkerhedsorganisationen bliver hæmmet, hvis ikke sikkerhedsrepræsentanterne får tilgang til oplysningerne, der nu er placeret på lederportalen. Men det nye system kan også blive rigtigt godt, hvis det udvikles på den rigtige måde.

Er du udsat for en arbejdsulykke, så ved alle at det er utroligt vigtigt, at alle procedurer og beskrivelser ved den ulykkelige hændelse, er korrekte, ”***da jura og retfærdighed, ikke altid er det samme***”.

Hvis du f.eks. er udsat for en faldulykke under nedstigning fra tog eller lokomotiv under en tjeneste, og falder og kommer til skade – og bliver nødsaget til at forlade arbejdspladsen, så vil det typisk være vagthavende driftsleder (eller din leder), der anmelder din arbejdsulykke internt i virksomheden i første omgang. Driftscentret sender en anmeldelse til Daglig Sikkerhedsleder i DSB Fremføring, som færdiggør anmeldelsen i systemerne ”SAP / EASY”, og foretager en kvalitetssikring af anmeldelsen, inden den sendes til skadeslidte, berørte sikkerhedsrepræsentanter og skadeslidtes personaleleder.
Ligeledes så kan/bliver arbejdsskaden/arbejdsulykken anmeldt til DSB’s forsikringsselskab, som så igen henvender sig til skadeslidte.

Ovennævnte lyder meget fornuftigt, og er også ganske fornuftigt, men der er også nogle problematikker, som man ikke kender konsekvensen af endnu, da proceduren kun har virket siden ca. 1. april 2007.

Den skadeslidte skal være yderst kritisk, når vedkommende modtager kopien af anmeldelsen af arbejdsulykken, for gør man ikke indsigelse, hvis noget er forkert, så har man i princippet kvitteret for den
(og den kommer ofte kun pr. mail).
Ligeledes skal skadeslidte, være meget opmærksom på det som forsikringsselskabet skriver i deres henvendelser.

Jeg kunne godt tænke mig, at DSB fremføring ville udsende yderligere information til lokomotivpersonalet, om procedurerne, da vi er mange tillidsvalgte som har mange principielle spørgsmål og bekymringer, men en ting er de tillidsvalgte (som selv søger information), men hvad med den enkelte lokomotivfører - der ikke har kræfter og energi og overskud til at forstå systemet, når vedkommende er blevet udsat for en arbejdsulykke?

Vigtigst af alt, så bør du henvende dig til din sikkerhedsrepræsentant ved en arbejdsskade, eller tillidsmand –

”**da jura og retfærdighed, som sagt ikke altid er det samme**”.

Kalundborg Station. Udkørsel mod omverdenen...

Bærbar PC – En fødsel med komplikationer

Af: Søren Max Kristensen

Efter mange års forberedelse kom indførelsen af Bærbar PC endelig i gang. Den Digitale Rygsæk (DDR) er nu sat i værk, startende i København, lidt senere i Århus og i den nærmeste fremtid vil DDR blive implementeret i resten af landet, et depot ad gangen.

I forbindelse med, at DDR ruller hen over landet, skal den enkelte lokomotivfører udfylde en lille test, før godkendelsen til at bruge DDR tilfalder den enkelte. Formålet med denne test er, at sikre, at vi alle kan bruge DDR på sikkerhedsmæssigt korrekt vis.

Såfremt testen ikke *"bestås"* eller testen ikke udfyldes, skal den enkeltes personaleleder, sammen med medarbejderen, udarbejde en uddannelsesplan, således at den enkelte lokomotivfører kan føle sig sikker i brugen af DDR. Testen skal altså ikke bruges som et disciplinært værktøj, men som en hjælp til at belyse behovet for yderligere uddannelse.

Status

Hvordan er det så gået indtil nu?
Der har været og er stadig en del problemer. Problemerne kan deles i to kategorier, en teknisk del og virkemåden af selve DDR.

Computeren er langsom til at starte op. Et af problemerne er tilsyneladende, at der åbnes for mange programmer i den automatiske opstart. Det er meldt ind til projektet, så det arbejdes der på. Et andet problem er, at synkroniseringen tager meget tid, hvilke hovedsageligt skyldes den begrænsede kapacitet i det trådløse netværk. Det er også meldt ind til projektet.

Virkemåden af DDR er heller ikke helt perfekt. Der har været en del kritik af, at det er meget svært at finde rettelserne i f.eks. SR. Det er allerede indført, at den røde oversigtsside, som vi kender fra papirudgaven af SR, nu også følger med elektronisk. Der arbejdes i øvrigt på at lave en bogmærkefunktion, således at det bliver lettere at finde de konkrete rettelser.

På grund af disse børnesygdomme har der været en del henvendelser til LPO DSB vedrørende tidsforbruget i forberedelsesfasen. Det er et velkendt problem, som der selvfølgelig skal findes en løsning på.

Sådan forholder du dig

Indtil problemerne er løst, så gør følgende:

Når du møder til tjeneste, så start den bærbare PC. Imens den starter op, så meld dig på mødeterminalen og udskriv din arbejdsseddel og LA m.m. Det løser også problemet med, at de bestilte printjob kommer ud i den rigtige rækkefølge. Når dette er gjort, kan du gå i gang med at opdatere din bærbare PC og læse de meddelelser af høj prioritet, som du skal ifølge reglerne. Husk i øvrigt altid at kontrollere, at det er dine papirer, og kun dine, du tager fra printeren.

Kan du ikke nå at udføre dette arbejde indenfor forberedelsestiden, må du kontakte Driftscenteret og meddele, at du kommer til at afløse for sent.
At kontakte Driftscenteret, i disse tider, kan også være meget tidskrævende, men det er der ikke noget at gøre ved. (se artikel andetsteds i dette blad).

Det skal understreges, at opstart og synkronisering m.m. af DDR skal kunne lade sig gøre indenfor almindelig arbejdstid. At nogle vælger at gøre det hjemmefra er helt fint, men det ændrer ikke ved, at vi møder til tiden som meddelt på vores arbejdsseddel, og at vores arbejdsopgaver selvfølgelig skal kunne løses, mens vi er på arbejde. Vores fritid tilhører os selv, og hvad vi vælger at bruge den til kommer ikke andre ved.

LPO DSB er desuden vidende om, at der løber en del rygter i medlemskredsen omkring manglende opdatering af DDR i forbindelse med tjek ind. Da der i pågældende tilfælde vil være tale om en klokkeklar sikkerhedsforeteelse, har LPO DSB ikke fantasi til at forestille sig, at rygterne taler sandt. Er der problemer med opdateringen, ***skal*** den beskrevne nødprocedure naturligvis følges.

Bærbar computer

Levedygtigt projekt

På trods af disse problemer, og andre, som sikkert vil komme frem efterhånden som flere lokomotivførere bliver koblet til DDR, må projektet betragtes som levedygtigt. Som tiden går, kan vi lade flere af vores papirreglementer gå til genbrug, og når kørebilledet engang bliver færdigudviklet og godkendt til brug i førerrummet, kan vi sige, at Fremføringen, om end lidt forsinket, er trådt ind i det nye årtusinde.

Regler for korrigering af tjenester og ture

Af: Lkf. Peter Kanstrup, Odense

Nedenstående omhandler regler for ændring af lokomotivpersonalets ture i forbindelse med ændringer i den planlagte produktion (korrigering). Aftalen er et tillæg til arbejdstidsaftalen, og som sådan er det i det efterfølgende underforstået, at denne aftales skal følges, hvor intet andet er anført. Der skelnes mellem følgende to slags korrigeringer:

Faste korrigeringer: Det vil sige rettelser, der er gældende i en længere periode, eventuelt resten af planperioden samt løse korrigeringer hvilket vil sige rettelser, der kun er gældende en enkelt gang eller i en kortere periode.

Faste korrigeringer:

Skal indarbejdes i førstkommende turrettelse. Senest 3 uger efter første gyldighedsdag skal rettelsen godkendes af den lokale LPO gruppe, hvorefter rettelsen får status på lige fod med det øvrige godkendte tur kompleks. Indtil der er truffet aftale med lokalgruppen gælder følgende:

- Såfremt en tjeneste udvides / flyttes med mere end 45 minutter, skal udvidelsen aftales med den pågældende lokomotivfører.
- Ved ændring af møde- og sluttidspunkt skal underretning af lokomotivføreren foretages senest 72 timer før tjenestens begyndelse. Ved senere underretning kan ændringen afvises.
- For personale i fast tur og i reserven anføres mertjenesten for den enkelte dag med faktisk forbrug og tælles sammen månedsvis og afrundes opad til nærmeste halve time. (Herefter ageres som for godkendte ture).

Løse rettelser / korrigeringer:

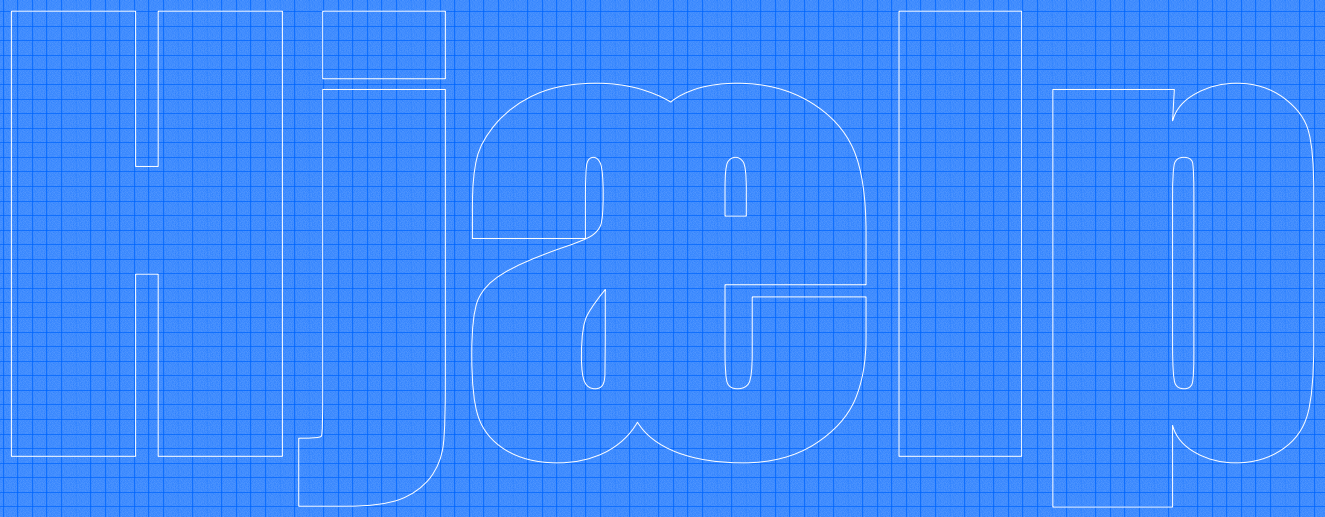
For løse rettelser eller korrigeringer gælder følgende:

- En dagtjeneste må ikke ændres til nattjeneste.
- Såfremt en tjeneste udvides med mere end 45 minutter, skal udvidelsen aftales med den pågældende lokomotivfører.
- Ved ændring af møde- og sluttidspunkt skal underretning af lokomotivføreren foretages senest 72 timer før tjenestens begyndelse. Ved senere underretning kan ændringen afvises.
- For personale i fast tur og i reserven anføres mertjenesten for den enkelte dag med faktisk forbrug og tælles sammen månedsvis og afrundes opad til nærmeste ½ time.

Husk! Udfyld altid en lokomotivførerrapport på det merarbejde du udfører – ellers bliver du ikke honoreret for din indsats.

Hjælp din driftsleder!

Det var så et oprids af reglerne. Desværre fungerer virkeligheden ikke altid helt efter aftalens gode intentioner. Det Blå Blad har derfor - i samarbejdets hellige navn - en opfordring: "Hjælp din driftsleder".
klip eller kopier denne side og send den til driftsledelsen i Metropolen :-)



din driftsleder

JBS

Driftscenter Danmark

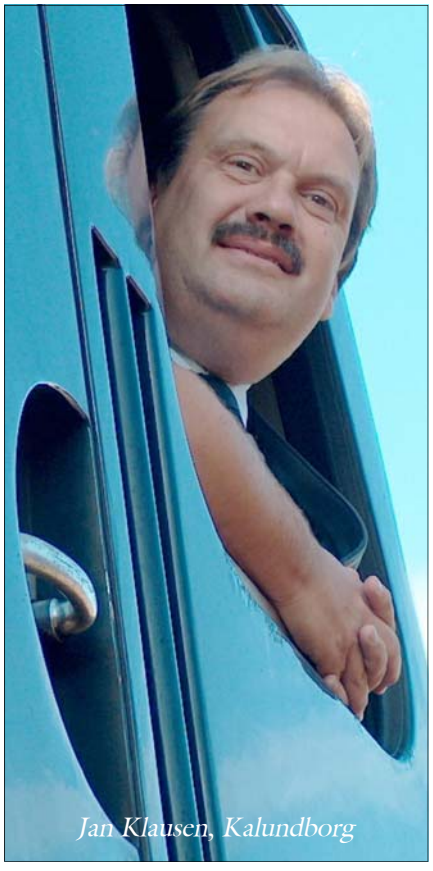
Att.: DSB Fremføring
Driftsledelsen
Metropolen
Københavns Hovedbanegård
Bernstorffsgade 24
1577 København V

Niels Davidsen & Lars Sinding, Kalundborg august 2007

Aalborg

Af: ***Maria M. Adelgaard***

Siden sidste udgave af det blå blad, har Bo Wilken Halle valgt, af personlige årsager, at trække sig som næstformand fra lokalgruppen Aalborg. Bestyrelsen består derfor nu af; Formand: Jørgen P. Ohmeyer, Næstformand: Morten S. Kristensen, Sekretær: Kim F. Lorenzen, Kasserer: Carsten S. Mathiesen og bestyrelsesmedlem; Maria M. Adelgaard. Vi håber der nu er ro på rokeringerne i bestyrelsen. Tak til Bo for et godt stykke arbejde og velkommen til Morten til nye opgaver.


Jan Klausen, Kalundborg

Distance tilvænning

Aprospros nye, så venter vi nu på at nye folk skal starte den 27. august på deres introduktionsuge til DSB. Men det ser ud til vi må væbne os med tålmodighed inden vi får lov at møde de nye. Det forlyder nemlig at man fra ledelsens side har valgt at give dem deres introduktionsuge i Fredericia, og ikke i Aalborg hvor der ellers var mulighed for det (og hvor de jo skal køre en dag). Men det kan selvfølgelig være man vil vænne dem fra starten, til at være langt væk hjemmefra, de skal jo trods alt læse i Tønder..! Men hvis ellers tallene holder stik, skulle det kaste 2 nye førere af til Frederikshavn og 4 til Aalborg. Vi glæder os til at møde dem alle.

Fribefordring til ZOO

Systemet med at kunne komme gratis i Zoo, ved at sponsorere en struds, er nu kommet op at køre. Det må siges at ordningen kører helt perfekt. Der er rigtig mange der har benyttet sig af tilbuddet. Det har været et godt initiativ fra ledelsessiden, og vi kan kun opfordre til at man overvejer at gentage succesen næste år. Men måske skulle man overveje at sponsorere et dyr der var lidt mere i lokomotivfører ånd… bare et dyr der ikke er kendt for at stikke hovedet i busken!

Dæmningsarbejde

Mandag den 27. august starter arbejdet med at udbedre dæmningen mellem Skørping og Støvring. Fra mandag er lyntogene mellem Aalborg og Århus stort set aflyst. Nærbanetogene mellem Aalborg og Skørping kommer derfor til at køre hovedsageligt som arbejdstog, og vender, i stedet for i Skørping som normalt, i Støvring. Her har man så valgt at sætte busser ind resten af vejen. Man kan sige, at det er godt vi ikke har ret mange passagerer med nærbanen. Så bliver det ikke så mange det går udover. Det er som bekendt aldrig så galt, uden det er godt for noget.

Strækning 24 – LIGE TIL

Rettelser er det også blevet til i denne sommer, ja, faktisk så mange af dem at der til sidst var delte meninger om hvilken hastighed der efterhånden var gældende for strækning 24. Den 11.06.07 rettelse til TIB (V) nr. 4014-4023, Århus-Hobro 160 km/t i begge køreretninger, gyldig fra 12.06-30.06.07.
D.21.06.07 ændring af strækningshastigheden mellem Århus-Langå til 120 km/t gyldig fra 25.06 til 08.07.07.
D.21.06.07 ændring af strækningshastigheden mellem Langå-Hobro til 120 km/t gyldig fra 09.07-22.07.07
D.29.06.07 ophævelse af trafikmeddelelse fra d. 21.06.07, strækningshastigheden ændret til 120 km/t mellem Langå-Hobro, indskudt er nu også Randers og hovedspor 2 Randers. Gyldig fra 09.07-22.07.07.
D.29.06.07 Rettelse til TIB (V) nr. 4014-4023 med gyldighed fra 12.06.07, nu først gyldighed fra 23.07.07, strækningshastigheden er nu alligevel 160 km/t mellem Århus-Hobro, begge køreretninger.
D.09.07.07 ændring af strækningshastigheden mellem Århus-Langå til 120 km/t gyldig fra 09.07.-23.07.07.
D.13.07.07 ophævelse af endnu en trafikmeddelelse fra d.29.06.07, strækningshastigheden på 120 km/t mellem Langå-Hobro-Langå er alligevel ikke nødvendig.

Det er jo lige til!!!

Held i uheld

Meget kan man sige om vores sommervejr, men det har været godt for de nye ture. Sjældent har der været så meget tid til så lidt arbejde. Forsinkelses tillæg.. ja, eller beskæftigelsesterapi, kært barn har mange navne.
På falderebet for sommeren, er der kun tilbage at ønske alle et godt efterår, sikkert med det samme vejr som siden Sankt Hans, så det bliver nok ikke nogen svær overgang i år. God fornøjelse med vind, vejr, og ikke mindst, skinner.

Struer

Af: Michael Hove Jensen

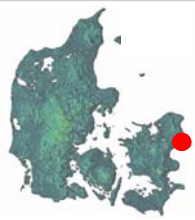
El Nino'
Nå ja, det er ingen sag at overholde en varmekøreplan, når nu skinnerne er vandkølede.
Apropos sommerkøreplan. Hvor po.... blev togførerne af. Godt nok kørte vi så godt som alt med MR, men sjovt nok var der masser af passagerer, der ville længere end til Vejle. Og de havde samme spørgsmål, bagageproblemer, forsvundne børn og ældre med mere, som havde de siddet i en MF. Men nej. Togførerne måtte pænt blive i Struer og holde den reserve der nu var stukket ud. Det var da et svineheld, at der kom et par mørke solbriller, så vi kunne undgå øjenkontakt med de rejsende. Tak for dem.
Har jeg et horn i siden på vore kære togførere? Nej. Jeg er da bare misundelig....

Svævebanen Sønderjylland A/S
Femern bro, højbane over Kattegat. Kald det hvad I vil, men sønderjyderne kom først med svævebanen. Der var også spæde forsøg ved Skørping og Højslev, men springet blev kun taget fuldt ud i syd. Godt det samme, for det var til den heldige side. Og en præstation der forhåbentlig aldrig skal overgås.

Banedanmark har nu også set lyset vedrørende psykisk arbejdsmiljø. Så for at styrke vores feminine sider, fylder de på udvalgte steder op med skærver i en lyserød nuance. Jow jow, det der Feng Shui er ikke opstået forgæves.

DHL stafet
Så har de været af sted igen. Som sædvanlig på en dag hvor jeg ikke kunne, tog en kæmpe flok her fra området til Århus. Men i år har togfører C. Hunderup foreviget en del af seancen på dvd. Den har jeg haft til gennemsyn. Det hele ser så hyggeligt ud for både seriøse løbere og de mere tilbagelænede hygge motionister.

Men at der tydeligvis var sket et stort sammenstød i nærheden af pølse- og øl boderne havde ingen fortalt om. Men det er da tydeligt at det har været voldsomt, for på filmen kan der tydeligt ses en anseelig mængde udslåede airbags :-)



København

Af: Søren Max Kristensen

Så er endnu en varm sommer overstået. Det er nu ikke vejret, der har været varmt, men, som sædvanligt, forholdene på vores arbejdsplads. Varmekøreplanen medførte et meget stort personaleforbrug, et personale som vel og mærke ikke var til rådighed. Derfor har vi oplevet mange ændringer i turene, og korrigeringer som ikke har fulgt reglerne. Her tænkes på vores arbejdstidsregler og korrigeringsaftalen.
Det medførte, at lokalgruppen bad om at få kopier af arbejdssedler, hvor reglerne ikke var fulgt. Desværre har vi modtaget rigtig mange. Vi går videre med disse sager og vi vil fortsat gerne have kopier af arbejdssedler.

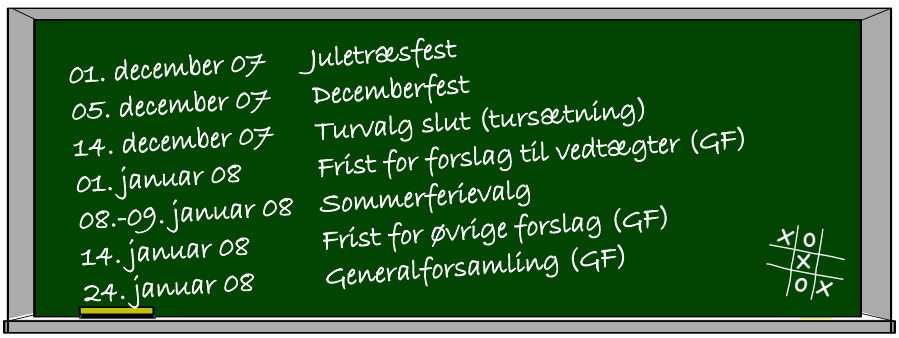
Østerport er nu genoprettet som pausested. Pauselokalet findes i pavillonen for enden af DSB skolen. Rummene er blevet malet og der er indkøbt nye møbler.

I forbindelse med turene som trådte i kraft den 27. august, opdagede lokalgruppen, at der var indført en køremandsordning på Østerport. Det betød at lokomotivførerne skulle pilafløses ved perron. Lokalgruppen var meget uforstående overfor dette, da vi ikke var i besiddelse af en aftale om dette. Efter en henvendelse til LPO DSB og Dansk Jernbaneforbund blev ordningen annulleret. Det betyder desværre også, at tuerne skal korrigeres. Om der så fremover skal indføres en køremandsordning, må komme an på en forhandling.

Toiletterne i stuen Bernstorffsgade 18 har nu fået etableret ventilation. Det har selvfølgelig forbedret luftkvaliteten, men det ændrer ikke ved, at forholdene burde forbedres. Derfor er det med tilfredshed, at lokalgruppen modtog meddelelsen om, at ledelsen i København nu undersøger mulighederne for en renovering og hvad det evt. vil koste. Det betyder ikke, at beslutningen om en renovering er taget. Men det er et skridt på vejen.

Så en lidt kedelig sag. Desværre er vi i øjeblikket udsat for en del tyverier fra vores opholdsstuer. Blandt andet kan nævnes, at der er forsvundet tre termostater fra Helgoland og en lampe fra et af hvilerværelserne på KAC. Hvem der så end er den formastelige, så er det selvfølgelig helt uacceptabelt. Det er kun os brugere det går ud over. I øvrigt kan det oplyses, at det er bortvisningsgrund at stjæle fra sin arbejdsplads. Vi, som faglig organisation har ingen muligheder for at hjælpe, hvis man bliver taget med fingrene i klejnekassen.

Til slut nogle datoer lige til at føre ind i din kalender.



Fredericia

Af: Kurt Nielsen

En af vores unge kolleger i Fredericia, Jakob Heiwald, har medvirket i en propagandafilm om bl.a. det nye Driftscenter ved Hovedbanegården (altså den i København).

Den 8. juni fremførte Jakob IC-tog fra Fredericia til Københavns Lufthavn i Kastrup. I Roskilde stod et filmhold klar og indrettede sig i det bagerste førerrum, så man kunne filme turen fra Hovedbanegården til Lufthavnen inklusive hele turen gennem vaskeanlægget.

At man beder Jakob at påtage sig opgaven kan der nævnes mange gode grunde til. For det første er han er en af vores gode folk. For det andet var hans far Peter også lokomotivfører og sidst men ikke mindst: Kolding Sydbaners spor til Vamdrup gik gennem hans barndomshjems have i Vonsild! (Kolding Sydbaner blev ganske vist nedlagt i 1948, men alligevel, det sætter sine spor)! Så ham kan Jærnbanen godt være bekendt at vise frem.

MQ pakrum

Nu må der råbes et rungende vagt ved gevær! De grimme brune metalskabe, der i årevis har stået totalt unyttige hen i MQ'ernes pakrum, bliver nu udsat for hærværk, så de er til ulempe for både børn, hunde og personale. Ud med dem, siger jeg, UD! Det vil give plads til en barnevogn og et par cykler mere, hvad der har været mere end rigeligt brug for i denne sommer.

Localredacteuren

Sig nærmer tiden, hvor jeg må drage bort. Bort fra arbejdslivet og dets endeløse mængder af papir med regler, påbud, forordninger, rettelser, og rettelser til rettelser, der kommer hurtigere, end jeg kan nå at læse og forstå dem. Det er bare blevet for meget. Men 28 år er det blevet til, og det har været dejligt at fremføre motorvognstog for Jærnbanen.

Der er sket mange gode ting i de forløbne år, men ikke alle er sket af sig selv. Kolleger rundt omkring på depoterne har haft deres mærkesager og presset på for at bedre vores arbejdsvilkår, og da det ikke har været et "ta'-selv bord", vil jeg mene, det er lykkedes godt.

Jeg bladrer lidt i de gamle blade fra DSB og LP"A" og "O", og jeg falder over artikler om asbesten der er helt fjernet fra vore gamle MR-tog. (bremseklodser så vidt jeg husker).

Hærværksramt grimt, brunt metalskab i MQ pakrum.

Asbesten, ja, og røggasserne i GM-førerrummene, føj. Hovedet kan vi undvære, men lungerne? Jeg husker varmekedler og radiator rør, hvor asbesten nærmest hang i laser, og det lysegrå lag på gulvet var næppe rent strandsand. Men asbesten fjernede ikke sig selv. Hvor lang tid gik der, inden en enlig kollegas stædige kamp mod asbesten vandt så meget opmærksomhed hos de ansvarlige, at det blev taget alvorligt?

Jeg husker det ikke, kunne godt se, det var galt, men trak blot på skuldrene, hvad Søren, der er jo så meget. Men spøgelset dukker op igen. S-togene var også fyldte med asbest, og den ansvarlige chef blev fyret. Var han også ansvarlig for GM-lokomotiverne?

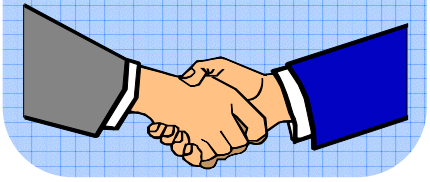
S-togsførerne fra dengang har fået et forklarende/undskyldende brev herom. Vi dieselkuske i resten af Dronningeriget har ingenting hørt. Nu krydser jeg blot fingre for, at min "laden stå til" holdning ikke forhindrer mig i at modtage min pension fra Jærnbanen i mindst 25 år.

Tak for denne gang.

Localredacteuren

KS Motorvognstog passerer Vonsild Mølle på vej mod Kolding i 1940. Toget er netop kørt igennem den senere Heiwaldske Have.

Tak til Kurt for nogle flotte indlæg og ikke mindst for et herligt sprogbrug. Vi på redaktionen er ganske sikker på, at du får mange gode år som pensionist.
Ha´ et godt otium Kurt!
Redaktionen ☺



Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

Personalesituationen
Her hvor sommeren går mod efterår, håber vi på bedre tider rent personalemæssigt i Kalundborg. Netop nu består reserven af 2 lokomotivførere. 6 mand er "taget fra" af forskellige årsager. Vi skal sige farvel til Henriette Jensen, som forlader depotet efter gensidig aftale ved udgangen af september. Endvidere afskediges Erling Jacobsen ved udgangen af august.

Vi byder velkommen til følgende nye kolleger, som starter på LGU ultimo august. Det er: Lonni Majbrit, tidligere togfører på depotet, samt Lars Fly Harder, Søren Monberg, Jan Justesen, Michael Albrechtsen og Asbjørn Olsson.

Nyt depot
Der er nu frigivet midler, så arbejdet med ændringerne kan begynde.. Vi får jo fælles faciliteter med stationsbetjentene, og det er ikke altid de får tørret pufferfedtet af jakken.
Nu venter vi kun på arbejdet går i gang. Efter planen, skal ombygningen være færdig til K08.

Infrastruktur
Der har været gang i beskæringen, men endnu mangler de kritiske steder at komme under saven. Vi er lidt bekymrede for om det nu også sker. Standsningsmærker har vi også fået, til IC4, tror vi nok. Nu mangler vi bare toget og uddannelsen. Hvis ikke IC4 kommer, kan vi ikke bruge mærkerne. De passer overhovedet ikke, hverken i forhold til perronlængde, adgangsveje og tog størrelser. De er opsat, måske efter tegninger fra et fjernt skrivebord, det kan man da håbe. Hvis de er opsat efter nøje overvejelse til optimeret brug, så er filmen knækket.

Et par eksempler:
Nogle steder er der kun et "S" mærke, som står en vognlængde uden for perronen. Andre steder er der opsat 3 skilte inden for en vognlængde. Det er måske for at forenkle tingene. Skilte er opsat bag perronskure eller inde bag stationsbygninger, hvor der nu kunne findes en lygtepæl, vel og mærke langt inde til venstre, hvorefter man så kan finde et "S" mærke i højre side, hvor man også forventer at se den slags mærker. Nu er vi på depotet ikke helt klar over, om der er valgfrihed for at anvende mærkerne, til højre eller venstre? Det kommer der måske et cirkulære om senere.

Lange tog har vi også på Nordvestbanen. I DSB SIN, skal vi nu aflåse de bageste sæt på IC3. de steder hvor de ikke kommer til perron. Nu var det måske også praktisk at aflåse i forenden også, nu standsningsmærkerne ikke tillader forreste sæt ved perron. Helt galt er det med BN materiellet. Her skriver bestemmelserne, at de bageste altid skal aflåses, ved bestemte togstørrelser. Det betyder at bagagevognen & 1. klasse er aflåst. (Ingen barnevogne, så er det problem da løst)
Spornumre ved opstillingssporene har vi også fået. Efter et par år, har man fundet en bøtte hvid maling og malet spornumre på svellerne. Vi håber så at det ikke bliver snevejr!

Vi har også haft besøg af målevognen fra Sverige. Den har tabt anselige mængder 80 km/LA.

Nogle kolleger har udtrykt bekymring for nogle parkerede trailere på en stærkt skrånende grund mod baneterrænet lige før Tølløse. Der er ikke nogen former for stop mod baneskråningen, og kun et par meter til skinnerne. Ellers skal der fra depotet lyde en stor tak til Jenik Langsted, for hans billedreportager fra de forskellige depoter. Denne gang fra Kalundborg.

Vi har igen folk med på Sofasymptomer og søndag den 30. september afholder vi i Kalundborg det årlige familie løb, igen hos togfører Peter Meyer.

Bjarne Folsted Jensen, Kalundborg ME 1519

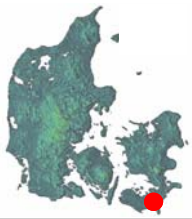
Tinglev

Af: Helle Samsø Madsen

Det er jo nok ikke gået nogen forbi, at vi har haft et mindre tordenvejr omkring Gråsten egnen! Jobbet som lokomotivfører kan da også blive lidt for spændende, når sporet mere ligner et billede af en hængebro, som er taget ud af filmen "Broen over River Kwai". Det var hvad en af vores kolleger oplevede natten mellem den 21. og 22. august, efter at en intens regnskylle havde revet ca. 20 m. banedæmning ud i Nybøl Nor.

Undervejs til Noret tog syndfloden også lige et stykke af landevejen ved Adsbøl, mellem Gråsten og Sønderborg med sig, og efterlod en mudderpøl af vraggods og træer i sådanne dimensioner, som man ellers kun ser i TV fra andre lande

Vi glæder os til at byde velkommen til 3 nye kolleger. Den 1. september begynder Keld Grønlund her hos os i Tinglev og den 1. oktober kommer Alice Ehlers og Henrik B. Sørensen hertil. Alle kommer fra Railion Denmark, Padborg. I ønskes hjertelig velkommen og god vind fremover.



Nykøbing F.

Af: Anders B. Pedersen

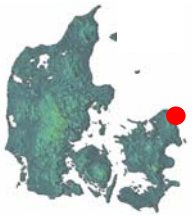
BR 605 2. afsnit
Så kom "gutterne" tilbage fra Hamborg efter 4 ugers intensivt kursus som udelukkende foregik på tysk. De 3 instruktører og 7 kørelærere som kommer fra Tinglev, København og Nykøbing F. / Rødby Færge fik alle gennemført uddannelsen med tilfredsstillende resultat.

Der var en skriftlig prøve med 30 spørgsmål med 4 svarmuligheder på tysk. Men her kunne der godt være flere rigtige svar, end kun den ene, som vi er vant til herhjemme. Efterfølgende var der en mundtlig overhøring i 30 – 45 minutter som selvfølgelig forgik på tysk. Attestkørslen forgik ved at Tinglev folkene kørte fra Hamborg til Flensborg og folkene fra København & Nykøbing F. / Rødby færge skulle så køre fra Hamborg til Puttgarden. Desuden skulle de danske instruktører gennemføre en undervisningstime på tysk til et hold tyske lokomotivførere som var i gang med samme uddannelse på BR 605.
Fordi vores instruktører nu skulle igennem denne ekstra test / prøve, så blev der om aftenen forinden holdt en lille prøve, hvor de i et strengt, men retfærdigt plenum gav en forpremiere på det emne som de havde udvalgt sig, som de så skulle undervise i den næste dag. Dette var jo en god lejlighed for at få rettet de sidste detaljer på plads, samt modtage både ros og ris for deres præstation. Så med tavle og powerpoint blev den tyske Bundes Bahn overbevist om, at de danske instruktører Gunner Juhl, Lars Hannecke og "lærer Andersen" Tonny, er meget kvalificeret til deres job. "Ordnung muss sein."

Senere når toget kommer til Tinglev for at køre ATC prøver, skal de bl.a. teste strækningsradio, kørelås, dødmandsanlæg, afgangsprocedurer og færgekørsel. Når alle test og detaljer er på plads, bliver BR 605 endelig godkendt til at køre i Danmark. Første skolehold for lokomotivførere skulle gerne starte i oktober.

Tur til Hamborg
Midt i alt dette nye, som indenfor en overskuelig fremtid kommer til at berøre os, må vi slet ikke glemme det sociale liv i vores del af Danmark. Som skrevet i det forrige nr. af det blå blad, så havde vi en dobbelt tur til Hamborg, hvor vi var nede og se verdens største model jernbane.
Det var en succes, selv om vi blev ramt af 2 afbud om tirsdagen, så kun 4 mand deltog den dag. Om onsdagen var der 6 mand af sted. Så glad af sted gik det med EC 38 om formiddagen, med morgenmad og et par små vitaminbomber. Velankommet til Hamborg Hbf. gik det hurtigt videre med U-Bahn, 4 stationer længere fremme og 5 minutters travetur, ja så var man ankommet.
Hold da op! Der får man noget for sin penge. Jeg kunne sagtens skrive en masse om selve stedet og alt det som det indeholder, både for og bag publikums arealerne, men jeg synes, at hvis man en dag skulle have lyst, tid eller lejlighed for at se det, så skulle man unde sig dette, for det er virkelig en oplevelse. Det er ikke kun for børn eller "jernbanetosser", men for hele familien. Personligt skal jeg selv af sted igen, men denne gang bliver med både kone og børn.
Da vi havde set det meste af dette enormt store anlæg begyndte hjernen så småt at sige, at det var tid til lidt mad,. På vej mod Hamborg Hbf. fandt vi en lille beværtning.

Begge dage fik vi besøg af de 3 lokale kolleger, som næsten var ved at sprænges af stolthed over dette nye fantastiske tog. Godt mæt og i en lettere festlig stemning gik turen så hjem igen i EC 39.
Angående vores berømte bådtur på Maribo søerne, så er den i skrivende stund ved at blive gennemført. Et mere fyldestgørende referat af turen bringens i næste nummer af det blå blad.



Helsingør

Af: Torben Sonne

Informationsmøderne med DSBFirst var imødeset med en forventning om endelig at få noget konkret information om løn og arbejdsforhold i det nye selskab. Vi blev desværre ikke meget klogere på hvordan det bliver at være lokomotivfører i DSBFirst. Vi så kun enkelte tjenester der så meget fornuftige ud, men ingen komplette ture, så man kunne danne sig et overblik over weekend og nat belastningen. Anciennitetsprincippet blev erklæret en død sild!
Man skal bare meddele hvordan man vil køre, så klarer DSBFirst den for dig. Gad vide hvordan nat og weekendkørslen skal dækkes? Det plejer ikke at stå øverst på lokomotivførernes hitliste. Løn og arbejdstidsregler var ikke engang forhandlet på plads.

Tjenestemænd kan ikke udlånes til DSBFirst, hvilket vil sige at man skal opsige sin tjenestemandsstilling for at blive overenskomstansat i DSBFirst. Det kan den faglige organisation ikke anbefale sine medlemmer. Det betyder stort set, at alle der varetager den grænseoverskridende kørsel i dag, bliver i DSB Fremføring. Det må kaldes udliciteringens logik. Til de overenskomstansatte der overvejer situationen, vil lokalgruppen anbefale, at man ser tiden an, indtil der foreligger en komplet aftale med DJ om løn og arbejdsvilkår i det nye selskab.

Normal Kystbane køreplan igen
Vi er omsider kommet igennem en lang periode med et omfattende sporarbejde på Kystbanen. Det har ikke været sjovt, når man dagligt

udsættes for forsinkelser, kaos i trafikken og efterhånden forståelig utilfredshed fra kundernes side. Lokomotivførerne i Helsingør har skiftet turplaner flere gange i løbet af sommeren og vi har udvist stor fleksibilitet for at få trafikken til at rulle.

Sporarbejdet var navnlig i den sidste periode ramt af større uheld, som køreledningsnedfald og dæmningsskred hvor der stilles store krav til god og effektiv kommunikation. Det er desværre ikke lige Driftscentrets spidskompetence. Det er frustrerende når lokomotivførerne ikke kan få kontakt til det Driftscenter, der burde sidde med det store forkromede overblik.

Banedanmark har lagt rigtig mange kilometer nye spor, selvom de også er stødt på uventede udfordringer undervejs. Derfor mangler der stadig at blive udskiftet spor flere steder på Kystbanen. Sporarbejde der skal udføres i løbet af efteråret. Sidste nyt er at Banedanmark truer med et større sporarbejde i 2008, med begrænset togdrift. DSB Fremføring får ikke de bedste chancer for at levere tog til tiden frem til 2009.
Nå, vi er tilbage i den oprindelige køreplan med de hurtige og hyppige forbindelser mellem Helsingør og København. Tiden er inde til at tilbageerobre de markedsandele der er tabt under sporarbejdet. Hvis det skal lykkes, er der behov for at finde en løsning, så produktionen afstemmes efter den øjeblikkelige personalesituation i Helsingør. Vi har af forskellige årsager mistet personale i første halvdel af året, og navnlig vores andel af den grænseoverskridende trafik er svær at dække i tjenestefordelingen.

Den Digitale Rygsæk
Vi ser frem til at Den Digitale Rygsæk skal sættes i drift i Helsingør til september. Det bliver en fornøjelse at få lettet byrden rent vægtmæssigt i tasken. Bemærk at testen er ment som en sikkerhed for, at den enkelte kan betjene den bærbare computer og opdatere sig sikkerhedsmæssigt inden man fremfører tog.

DHL Stafet
Vi havde 2 hold fra Helsingør med til stafetten. Som sædvanligt var arrangementet en succes med et rekordstort deltagerantal fra DSB. Mon ikke Eurest havde en succesoplevelse ud over det sædvanlige? Aldrig har så mange valfartet til buffeten!

Ellers nærmer tiden sig til DSB Live festerne og vores studietur til München. Vi ser frem til at være sammen med gode kolleger i festligt lag, og håber på en forståelse og velvilje fra de øvrige kolleger, om at hjælpe med at dække kørslen imens.

Kalundborg 01. august 2007

Odense

Af: Jenik Langsted

Så fik vi sommeren overstået og føler du også, det blev en våd affære? Det er der ikke noget at sige til, for det var den tredje vådeste sommer siden 1879. Trods nogle regnfulde måneder fik vi dog varme skinner og nødkøreplanen kom i brug, og egentlig føler jeg, at de ændrede Odense-ture i den forbindelse virkede mere spiselige. De "lange" ture mod Esbjerg og Sønderborg blev erstattet af små dobbeltture til Lunderskov og de lange ophold i Svendborg udeblev også på grund af udgravninger ved Svendborg Station hvor Banedanmark i øvrigt meddeler, at stedet igen vil fungere normalt fra midt i oktober. En, der nok har svedt i sommermånederne, er tjenestefordeleren, som måtte slås med 75 ugentlige mangler. (Lyder vildt).

Mange planer i Odense
Nu er det igen hverdag; men det gør ikke livet nemmere med de mange projekter, der er planlagt. Hele 2007 har stået i sporombygningens tegn, hvilket bl.a. har resulteret i et nyt omstillingsanlæg som i skrivende stund er i udu, hvorfor uddannelsen midlertidig er indstillet. Sporene 3, 5, 10 og 11 er udskiftet og senere kommer turen til Havnebanen, Kertemindesporet, Vestlig og Østlig rangerhoved. Perronhytten ved spor 3 og 4 bliver renoveret og skal fremover bruges til banketuren og ansvarshavende i P-risten, som det så flot hedder. Ligeledes er der gang i vore nye lokaler på banegårdscentret som for tiden blot ligner én stor rodet byggeplads. Når året rinder ud, skulle der gerne stå ca. 850 m2 lækker arbejdsplads klar med plads til 130 lokomotivførere. Lejekontrakten på de nuværende lokaler er under alle omstændigheder opsagt.

Nye folk til depotet
I forbindelse med indflytningen i vore nye faciliteter til K 08 - udvides Odense med et stort antal lokomotivførere, der har søgt om at komme til byen. De fleste kommer fra Fredericia men der planlægges også opstart af et nyt hold lokomotivførere til november. Disse indgår dog først i produktionen, når de er grunduddannet. To, Jimmy Larsen og Jarne Struve Bøndergård, er kommet til Odense og når nogen kommer, smutter andre. Vi har taget afsked med Bent Oberschelp, der efter mange år ved jernbanen – og et hav af Toms Chokoladeskildpadder – har valgt pensionisttilværelsen. Pøj pøj med dit otium Bent, og lad nu være med at gå sukkerkold!

Nu vi er ved navne har vi haft tre 25 års jubilarer; Benny Holton, Bjarne M. Kristiansen og Jens Lund. Tillykke til jer alle tre!

Århus

Af: Hans Schøn Merstrand

LPO Århus havde inviteret til Superliga fodboldkamp mellem AGF og Viborg, på Viborg stadion, nu hvor AGF igen var i superligaen (vi takker for sponsor DSB-bussen). Desværre så tabte AGF 2-0, hvad ikke skyldes manglende opbakning fra lokomotivpersonalet, og andre som var inviteret med, men nok mere det, at Viborg havde vinden i ryggen i begge halvlege.

Nu er det ikke alle lokomotivførere i Århus, der har AGF som favorithold, da vi er nogle der bor tæt på både Randers, Horsens og Silkeborg, så derfor er der også andre arrangementer i den kommende tid. LPO Århus og DSB Fremføring Område Vest, Århus, har slået vore beskedne spareskillinger sammen og invitere lokomotivførerne og deres pårørende med i Tivoli, i Aalborg. Her på redaktionen tror vi det bliver en rigtig god tur, som vi må berette om i næste nummer af Det Blå Blad, da turen ligger lige efter deadline, til dette nummer.

For dem der hverken er til fodbold eller Tivoli, eller dem der er til alt, så kan det her oplyses at LPO Århus afholder efterårsfesten den 10. november, og den vil der ikke blive berettet fra på disse sider – så mød bare op med jeres gode humør, uden at ende på forsiden af Det Blå Blad eller andre saglige blade. Tilmeldingslisten ligger på stuen.

Kunst på væggene

Lokalgruppebestyrelsen havde gerne set, at DSB havde indkøbt et par Asger Jorn malerier, eller andre malerier fra COBRA sammenslutningen, men det gør DSB jo nok ikke. Derfor har lokalgruppebestyrelsen med Frits H. Wartou i spidsen, valgt at tage kampen op mod AROS i Århus.

Så fortvivl ikke, hvis du ikke kan få fri til at tage på museum med din familie og venner. Hvis alt går som det skal, kan du fremover forvente en kunstoplevelse på depotet i Århus, når du holder din pause.

Esbjerg

Af: Pernille Larsen

Nu er sommeren gået på hæld med dårligt vejr og varmekøreplaner, ikke noget at skrive hjem om.
I stedet vil jeg skrive om hvad bestyrelsen har af planer i fremtiden. Generalforsamlingen har vi igen i år valgt at holde på højskolen. Det bliver onsdag den 30. januar. Som sædvanlig holder vi først generalforsamlingen, dernæst spisning på højskolens restaurant.

Tur til Madsbyparken

Vi har også planer om en familietur til Madsbyparken i foråret. Vi samles og tager toget til Fredericia. I Madsbyparken vil vi lege og hygge os om eftermiddagen. Og ved spisetid tænder vi grillen og bestyrelsen vil sørge for maden dertil.
Så tag din bedre halvdel og børn/børnebørn i hånden og lad os få en rigtig hyggedag.
Der vil komme opslag op i foråret, så hold godt øje med opslagstavlen.

Studieturen

Jeg vil da også lige nævne mit hjertebarn, studieturen, selvom vi ikke har planlagt 2008 endnu. Der er rigtig god tilslutning til studieturen i år. Det er jeg selvfølgelig rigtig glad for. Det er det samme arbejde at lave en studietur uanset om vi er 5 eller 13 deltagere som vi er i år. Men jo flere vi er, jo sjovere er det. Derfor vil jeg gerne opfordre til at man så vidt mulig kun søger ferie den uge hvis man vil med på studietur. Husk at holde øje med opslagstavlen. Vi bruger først til mølle princippet, så det er om at skynde sig. Opslaget om studieturen vil komme op på tavlen inden vinterferievalget til maj. Tilmelding til den er lige efter vinterferievalget, når vi ved hvor mange pladser der er. Jeg modtager gerne ideer til, hvor du kunne tænke dig, studieturen skal gå hen næste år.

Der er også mulighed for økonomisk støtte fra bestyrelsen hvis du laver et arrangement næste år. Det kunne være en tur i teateret, ud og bowle eller noget helt tredje.
Så kom ud af starthullerne og lav noget sjovt for kollegerne.

Nye kolleger

Der er startet et nyt hold lokomotivførere i Tønder hvoraf 3 mand kommer til Esbjerg. Det bliver rart at få nye kolleger til depotet, så tag godt imod dem.

Det var lidt om hvad der kommer til at ske i Esbjerg næste år. Jeg håber I vil bakke om de arrangementer vi laver. Det er rart at hygge om jer og jeg synes det er sjovt at møde mine kolleger i andet end uniform. Man lærer hinanden at kende på en helt anden måde. Så hold øje med opslagstavlen og skriv jer på tilmeldingslisterne.

Nu har jeg kun tilbage og ønske, at vi alle får et rigtig godt efterår med mange dage med masser af solskin. Vi er som bekendt blevet snydt for den kanon gode sommer metrologerne havde stillet os i udsigt.

Stemningsbilleder fra Kalundborg

Jan Klausen

Ole Fosdam

Flemming Jensen

Peter Sørensen

Lars Christiansen *Niels Davidsen* *Jørn Hansen* *Ove F. Hansen*

Steen Rasmussen

Næste nummer:
Stemningsbilleder fra Nykøbing Falster

Er du uddannet lokomotivfører, og har du lyst til nye udfordringer, så har vi jobbet til dig!!!

Vi er et nystartet jernbaneselskab med dansk/engelske ejere, der fra januar 2009 skal køre togtrafikken på en travl dansk jernbanestrækning og flere strækninger i Sydsverige. Dette er dog på betingelse af, at vi ikke taber en sag i EU.

Er du træt af dit nuværende arbejde, kan vi tilbyde et job med spændende og afvekslende arbejdsopgaver. Hvilke fremgår af billedet.

Vi har indgået overenskomst med Dansk Jernbaneforbund. I denne overenskomst medfølger blandt andet en tjenestetidsaftale, som i forvejen er kendt fra DSB Fremføring. Vi kan dog allerede nu meddele, at du ikke skal nøjes med at arbejde 9 timer om dagen. Vi kan tilbyde arbejde op til 10 timer pr. tjeneste. Da afbræk i hverdagen medfører stress, vil der være 5 timer og 30 minutter mellem pauserne. Jobbet som lokomotivfører kan være meget ensomt, derfor har vi, som socialt kapitel i vores personalepolitik, givet mulighed for, at pausen kan afholdes blandt vores passagerer. Samtidig får du mulighed for at servicere vores kunder, da det er dem vi skal LEVE A.

Med hensyn til planlægning af daglige tjenester, vil vi ikke udarbejde ture, som du er bundet af. Vi vil i stedet opfylde dine ønsker. Har du ikke lyst til at arbejde på ubekvemme arbejdstider, på helligdage eller i ferieperioder, finder vi i fællesskab, en løsning.

Vi kan tilbyde en løn, som vist nok, ligger et sted mellem 25.000 kr. og 31.000 kr. vist nok pr. måned. Har du en konto i et skattely, som f.eks. Cayman Island, vil du blive foretrukket til stillingen. Samtidig kan vi tilbyde uddannelse, således at du kan køre i Sverige. Her findes godt nok nogle regler, men da vi ikke kender dem, regner vi med, at vi ikke skal følge dem.

Ansøgningen sendes til os inden den 1. december. Vi har endnu ikke oprettet noget firma, så vi har pt. ikke nogen adresse. Hvordan vi skal løse dette lille problem ved vi ikke, men vi arbejder på det...

- Sammen finder vi en løsning