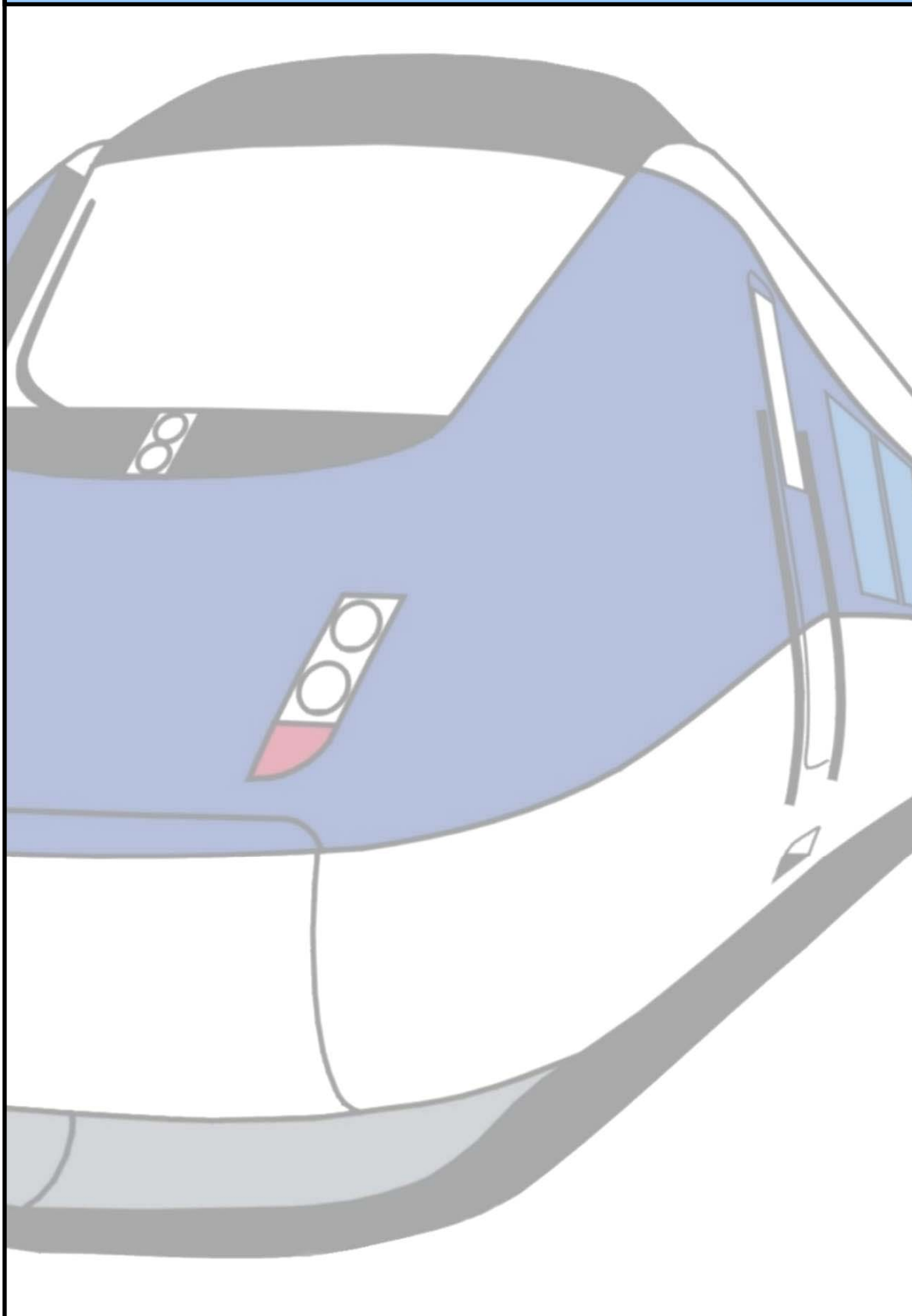


Det Blå Blad



Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

4/2005



- *Lederen*
Side 3
- *Køreplan 06*
Side 4
- *Nekrolog*
Side 5
- *Fremføringschef*
Johnny Bidstrup
Side 6
- *Struer tur til*
Kaliningrad
Side 7
- *Jubilæer i 2006*
Side 10
- *Udlicitering*
Side 12
- *Nyt fra*
lokalgrupperne
Side 13
- *Opslagstavlen*
Side 9 og 22

Det Blå Blad

Udgives af
Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB

Redaktion

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

Ansvarshavende redaktør

Preben S. Pedersen

Redaktør

Torben Sonne

Layout

Jan Eskildsen
E-mail: jeskil@dsb.dk

Deadline

Stof til næste nummer
indsendes til redaktionen
inden den:
28. februar 2006.

Grafisk produktion

Rounborgs Grafiske Hus
7500 Holstebro

Oplag

1500 eksemplarer.

ISSN 1602-169X

Indhold

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

LPO DSB

**Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB
Kalvebod Brygge 34, 1
1560 København V.
Tlf. 33 54 08 50 / 4 08 50**

Formand

Preben S. Pedersen
Tlf.: 24 68 72 24

Næstformand

Carsten M. Olesen
Tlf.: 24 68 78 05

Kasserer

Torben Sonne
Tlf.: 24 68 72 58

Bestyrelsesmedlemmer

Aalborg
Bjarne Aunbjerg 24 68 75 70

Esbjerg
Jens M. Rasmussen 24 68 74 15

Fredericia
Birger C. Naver 24 68 81 31

Helsingør
Torben Sonne 24 68 72 58

Kalundborg
Ove F. Hansen 24 68 78 88

Korsør
Mogens Kleis 24 68 72 83

København
Søren Max Kristensen 24 68 84 31

Lki-Gruppen
Per K. Isaksen 24 68 19 99

Nykøbing F
Svend-Erik Rasmussen 24 68 75 95

Næstved
Poul Stevns Nielsen 24 68 78 49

Odense
Peter Kanstrup 24 68 73 27

Struer
John Heilskov 24 68 76 61

Tinglev
Henrik Schøtt 24 68 77 51

Århus
Hans Schøn Merstrand 24 68 80 76

Året der gik

Af: Preben S. Pedersen

Nu nærmer julen sig med hastige skridt, og LPO ønsker alle medlemmer og deres familie, en rigtig glædelig jul samt et godt og lykkebringende nytår. Også et lykkebringende nytår til vore kommende kollegaer, så de kan bestå de sikkerhedsmæssige prøver de vil blive eksamineret i. Vi andre kan snart have tvivl om det er reglementerne, eller tilfældige cirkulærer der er gældende.

Et lykkebringende nytår kan det blive, hvis landets ansvarlige politikere omsider bliver enige om at bevilge penge til en storstilet genopretning af det danske skinnenet. Vi frygter at vi forsat skal køre på skinner der ikke engang kan opfylde de minimumsnormer der tidligere er sat, og at landets jernbaner forsat vil tabe terræn i forhold til privatbilismen, og til jernbanerne i vores nabolande.

Tja, det er velment når man tænker positivt om sine medmennesker. Det prøver vi altid at gøre i LPO. De sidste måneders begivenheder har desværre vist, at man kan blive grueligt skuffet ved at indtage denne holdning. Vi har måttet sande at Trafikministeren, Trafikstyrelsen, Banedanmark og sågar DSB, mere tænker koldt og kynisk i økonomi end i jernbanesikkerhed. De sidste måneders skinneproblemer og cirkulærefortrædeligheder er et klart bevis på dette. Vi skal ikke i denne leder, bruge mere krudt på eksempler og ulovligheder, men blot oplyse at vores tillid til systemet for længst er brugt op, og at der kommer til at gå langt tid, før visse personer igen (trods julen) får en positiv tanke fra LPO.

År 2005 har også budt på lyspunkter for lokomotivpersonalet. Her tænkes specielt på indførelse af projekt bærbar PC. Dette projekt vil efter LPO's mening bringe lokomotivpersonalet ind i en ny tidsalder, hvor vi får meget lettere adgang til oplysninger omkring vores daglige arbejdssituation. Vi bliver førende i Europa på dette felt, ikke forstået sådan at der ikke eksisterer computere hos lokomotivførere andre steder, men vi bliver de første der vil være online, hvilket bevirker at vi i fremtiden stort set altid er i forbindelse med omverdenen. Udfordringen for DSB og LPO bliver at få alle med, når der indføres ny teknologi. Vi vil derfor i den kommende periode følge nøje med i, om den uddannelsesplan der er strikket sammen også matcher den virkelige lokomotivførerverden. Tag godt imod Pc'en når I får den udleveret, og bidrag med jeres kundskaber og forståelse for dette nye værktøj.

Overenskomsten og lokallønsforhandlingerne kom også i hus. Det blev som forventet ikke nogen lønfest, men vi vil dog trække et par positive elementer frem.

- For de overenskomstansatte fik vi taget hul på en tredje løngruppe.
- Der kan nu medføres 10 års anciennitets fra anden jernbanevirksomhed ved dokumenteret beskæftigelse i samme jobfunktion.
- Alle Lkf(k). i 27 lønramme (Vi har ikke glemt de overenskomstansatte kørelæreres lønefterslæb)
- xxx pladser i 24 lønramme De udmøntes med tilbagevirkende kraft, når den nye IP liste er godkendt af begge parter.

Visioner for LPO-DSB i det kommende år, vil helt sikkert være kritisk opfølgning på infrastrukturen, forbedring af vores løn og aftaler. Arbejdsmiljøet, ikke mindst det psykiske, skal forbedres på flere områder. Aftalen fra DJ Kongressen om et stærkt og velfungerende enhedsforbund skal effektueres.

Det kan ikke gøres uden en langsigtet investering i det nedslidte danske jernbanenet. Det vil kræve tålmodighed og mange penge. Vi kan godt være tålmodige, når tingene går den rigtige vej – men er politikerne så også klar med pengene?

Derfor her til sidst - et godt råd til vores ansvarlige politikere: Lad det ikke være jer en sovepude, at de afsporinger vi hidtil har set her i landet, på mirakuløs og lykkelig vis har været uden tab af menneskeliv! Vi lokomotivførere skal nok leve op til de krav om sikkerhed, som I stiller til os, men det er **Jeres** ansvar, at der afsættes de nødvendige økonomiske midler til en genopretning af landets jernbaneinfrastruktur. Sker det ikke, vil det kun være et spørgsmål om tid, inden det koster menneskeliv!

K06

Af: Peter Kanstrup
Turudvalgsmedlem

Når du nu sidder med dette nummer af Det Blå Blad, står julen umiddelbart for døren. Turvalget er slut, og turindplaceringen er tilendebragt. Måske fik du dit første ønske ved turvalget opfyldt, og glæder dig derfor ligefrem til køreplansskiftet d. 8. januar 2006 (eller næsten, for lidt skeptisk har man vel altid lov at være).

Ingen IC4 indsættelse?

Og hvad kan man så vente sig af det nye år, den nye køreplan og dertil hørende tjenester og ture. Ja, i henhold til det oprindeligt planlagte skulle 2006 have været året for den store IC4 indsættelse. Kun de færreste vil blive overrasket, når jeg henleder opmærksomheden på, at sådan bliver det ikke. Ud over det faktum, at de udpegede IC4 testførere nu (administrativt) ikke længere tilhører den disponible styrke afsat til almindelig driftsafvikling, er de eneste tilpasninger i anledning af en fremtidig IC4 indsættelse, nogle få ombytninger mellem lyn og IC tog i tjenesterne på strækningen mellem København og Århus. Selvom visse tog i 2. halvår af 2006 er planlagt til en slags overvåget driftsprøvning med IC4, er ture og tjenester ikke tilpasset hertil fra starten af K06. En stor og uventet solstrålehistorie fra Ansaldo vedrørende teknikken på IC4, og deraf følgende IC4 indsættelse i almindelig drift vil derfor kunne "vælde" de udsendte ture. Turudvalget ligger dog ikke søvnløse om natten af den grund.

Rettelser vil kunne forekomme herover året, om ikke andet så i forbindelse med Banedanmarks planlagte sporarbejde i og omkring København i sommermånederne. Uanset denne, og givet vis andre mindre rettelser, er det vores forventning, at turvalg undgås i perioden frem til K07.



Større ændringer i plangrundlaget K06.

- Først og fremmest er der nu etableret et nyt togsystem i Østjylland, primært for betjening af den nye station i Hedensted. Togsystemet kører alle ugens dage fra tidlig morgen til sen aften, og betyder en meget væsentlig udvidelse af produktionen i det Østjyske. Det hører dog med til historien, at togsystemet mellem Fredericia og Vejle Sygehus samtidig inddrages. Det nye østjyske togsystem samkøres med togene mellem Esbjerg og Fredericia, da disse samtidig pga. remotorisering af MF, omlægges til MR.
- Landsdelstrafikken omlægges i Vendsyssel, således lyntogene kører til / fra Frederikshavn, og IC togene til / fra Lindholm.
- Driftstiden udvides i Nivå systemet på delstrækning Kastrup – Østerport, således der køres til ca. 23.00. I øvrigt ændres Klargøringscenter Kastrup (Kac) køreplansteknisk til en P-rist for Kastrup Lufthavn (Cph). Den overliggende stamme i Nivå fjernes i weekenden, således vendetiden reduceres til 8 min.
- 2 af de 3 interregionaltog mellem København og Århus om fredagen returnerer til København samme dag. Det ene som personførende, det andet som tom materiel. Der bliver i øvrigt en del mere tomkørsel med dobbeltdækker stammerne.

Der er i K06 generelt en voldsom materielmangel og yderligere delimplementeringer af GTA vil ikke / næppe være mulig før levering af nye IC4 togsæt,

således MF kan frigives til andre opgaver, med mindre virksomheden indlåner / leaser andet materiel.

Kørselsudligning øst / vest og weekendture.

Ovennævnte udvidelser i plangrundlaget har afstedkommet et forholdsvis stort ressourceforbrug i Vestdanmark. Turudvalget har derfor besluttet at vende en del tog i øst - vest trafikken tilbage til København, en øvelse som ellers først skulle have været iværksat i forbindelse med indsættelsen af IC4 materiel. Det drejer sig i K06 om arbejde svarende til 4 lkf i tur (18 tjenester pr. uge).

På grund af meget stor weekendproduktion i Københavnsområdet, og som følge af stor lokal interesse etableres der i København en 20 mands weekendtur i henhold til den netop indgåede aftale herom. Lokomotivpersonale i turen kører samtlige lørdage og søndage, og kompenseres herfor med en såkaldt AN dag af 8 timer varighed for hver ekstra

weekendtjeneste. Den samlede normnedsættelse er således 160 timer, svarende til en arbejdsuge på max. 27 timer.

Personaleforbrug K06

Det samlede ressourceforbrug i fast tur på landsplan er knap 830. Hertil skal lægges en UT produktion svarende til ca. 20 lkf i tur. Den gennemsnitlige norm i turene er knap 6.55.

Der vil totalt set på landsplan være en beregnet personalemangel på ca. 35 lkf frem til april / maj måned, hvilket faktisk er en forbedring i forhold til starten af K05. Herefter vil antallet af nyuddannede lokomotivførere (endelig) bevirke et mindre overskud, i hvert fald indtil IC4 uddannelsen tager fart. Tallene dækker dog over betydelige geografiske forskelle. F.eks. vil der i Næstved og Nykøbing, til forskel fra alle andre steder, helt fra starten af K06 være et betydeligt personaleoverskud.

Nekrolog



Lkf. Niels Peter Mathiasen

Det var med stor sorg at lokalgruppe Fredericia modtog meddelelsen om Niels Peter Mathiasens alt for tidlige død. Niels Peter blev kun 45 år.

Niels Peter startede som stationsbetjent, og da Fredericia blev en Fremføringsstation, fik Niels Peter tilbud om at blive lokomotivfører, som han modtog med stor glæde. Efter endt uddannelse, ville Niels Peter gerne forrette tjeneste i P-risten, her har han altid været meget vellidt og han var altid klar til at hjælpe en kollega, så Niels Peter vil blive savnet i P-risten af alle.

Æret være Niels Peter Mathiasens minde

Interview med Fremføringschef Johnny Bidstrup

Af: Torben Sonne

Du har været ansat i Fremføring siden april 2003, først som administrationschef og herefter lidt over et år som Fremføringschef. Hvordan vil du med få ord beskrive din tid i Fremføring?

Det har været en tid med store udfordringer, en spændende tid hvor vi har gearet os til at modtage IC4. Fremføring er på de indre linier gjort klar til at håndtere den store opgave det er at skulle uddanne et meget stort antal lokomotivførere til IC4. Vi har efterhånden fået uddannet det nødvendige antal kørerlærer.

En anden stor opgave vi har kørt til dørs, er projekt bærbar pc, som nu er godkendt af direktionen. Projektet bliver en krævende udfordring at sætte i værk. Der skal udleveres bærbare computere til alle lokomotivførere og de skal uddannes i brugen. Alle reglementer, regelsæt og La skal over på den bærbare pc så der venter en kæmpe arbejdsopgave i den nærmeste fremtid.

Ny lokomotivføreruddannelse i offentligt regi, har også krævet store resurser af Fremføring, det er nok de 3 største opgaver jeg har været med til at løse i min tid som Fremføringschef.

Hvad ser du tilbage på med størst glæde?

Det er den ligefremme og åbenhjertige dialog man har i Fremføring, der gør det nemt at snakke med medarbejderne.

Lokomotivførerne er en meget speciel personalekategori. Både medarbejderne og fagforening ved hvad de vil, og det giver nogle udfordringer til ledelsen.

Lokomotivførerne er en meget stor personalegruppe i Fremføring, så det er dem der fylder mest af ens tid som fremføringschef. Det har været en spændende tid.



Fremføringschef Johnny Bidstrup

Et spørgsmål mange lokomotivførere har stillet:

Til nytår stopper du som Fremføringschef, hvad er årsagen til det?

Jeg tiltrådte i september 2004, efter få dages betænkningstid. Jeg tilkendegav at jeg godt ville påtage mig opgaven i en afgrænset periode. Dels af hensyn til min alder, men også at jeg dengang gav udtryk for, at jeg gerne ville beskæftige mig med HR, som er min spidskompetence.

Stillingen som forretningspartner i HR-Service fordrer, at man har et godt kendskab til produktionsvirksomheden og stor personaleerfaring, så jeg syntes det bliver forenet på en rigtig fornuftig måde.

Hvad bliver din jobfunktion i HR?

Meget enkelt sagt, bliver det at være bindeled mellem HR-Service og Produktion. Jeg er stationeret i HR, men arbejder som Produktions personalemand og arbejder for Produktionsdirektøren i alle HR spørgsmål.

Har du givet gode råd til Benny Pedersen, der sætter sig i chefstolen efter dig?

Det har jeg ikke, Benny Pedersen har i forvejen stor driftserfaring, meget mere end jeg havde da jeg blev Fremføringschef. Men jeg har da fortalt ham hvad det er for et job han går ind til.

På lokomotivførernes vegne vil jeg takke dig for samarbejdet. Du har været en venlig og imødekommende chef, der altid har været til at snakke med.

Vi ønsker dig held og lykke i HR-Service.

På studietur med Struer gruppen

Destination Kaliningrad

Af: Karsten Søe Andersen

Søndag morgen den 2.oktober kimede vækkeuret klokken 7, gab hvor tidligt, men hvad, hestene skulle jo fodres og nå ja, så skulle man jo på das. Studietur, pludselig var jeg lysvågen, det var jo dagen hvor 16 mand fra Struer endelig skulle af sted til Kaliningrad.

Kl. 10.00 afhentede jeg 32 sandwich i Bilka Holstebro, det var nogle som kulturforeningen havde været så venlige at sponserer. Alle mand, de fleste med familie var mødt op på opholdsstuen. Forude ventede en togtur på 29 timer. Efter et lille ophold i Hamborg gik turen lystigt mod Berlin med over 200 km/t i et IC/E tog. Selv om IC/E togene ikke er helt nye mere, så er de moderne med god indretning og man mærkede ikke den høje hastighed, ingen slinger, stød eller hug, nej det kørte bare derud af, mens vi spiste de sidste sandwich. Banedanmark burde tage på studietur til Tyskland og se på spor. Alle fik en god nats søvn, tiltrængt eller ej. Endelig efter 29 timer ankom vi til Kaliningrad.

John Heilskov havde hjemmefra lavet en aftale med den danske konsul i Kaliningrad, om at han hentede os på banegården ved ankomst, men han var der ikke for (hold nu ved) toget var nemlig ca. 20 minutter foran i ankomst. Vi tog opstilling på banegårdspladsen og efter 5-10 minutter stod der en midaldrende herre med briller ved os og begyndte at tale dansk, det var Konsulen. I hotellets reception hjalp han os med indkvartering og udlevering af nøgler. Her taltes kun russisk, så vi var glade for vores tolk. Vi fik lige et kvarter til at bringe bagagen op på vores værelser, derefter mødtes vi i hotellets restaurant til kaffe og lidt information, hvor Konsulen fortalte om



Kaliningrad og besvarede nogle af alle de spørgsmål vi havde. Herefter var resten af dagen til fri disposition indtil aftenmaden på hotellet kl.19.00.

Tirsdag blev vi alle enige om at gå ned til det ubådsmuseum vi havde hørt om. Det lå i gå afstand fra hotellet ca. 1-1½ km. Vi trissede af sted, alt imens Torben P. kun så det halve af hvad vi andre så, han video filmede. Nede ved ubåden gik vi lidt rundt og kiggede på de udstillede torpedoer og maskingevær stillinger. Så manglede vi bare at købe billet til ubåden, men nej! Lukket mandag og tirsdag øv, øv.

Jamen så var der jo den store kirke på øen ude i floden, John fandt bykortet frem, og så var det af sted i rask tempo. På et tidspunkt gik vi under en allé af kastanietræer, og pludselig var John forsvundet. Nå okay, han ville have kastanier med hjem og man skulle tro, at han havde planlagt en hel plantage hjemme ved Øster Kopperup, mon fru Dorthé er med på den? Vi ankom til kirken, stor var den, og der var en dør der stod åben. Men øv kirken var lukket på grund af renovering, shit! Sikken en start på vores studietur. men så gik vi da bare tilbage til hotellet, for det var ved at være frokost tid. Så var det igen tid at trisse rundt i byen, mens andre fik sig en tiltrængt ”morfar”.

Konsulen var igen på besøg, for at drøfte nye muligheder og han fik arrangeret et besøg på et rav sliberi ca. 1 times kørsel fra Kaliningrad med tog næste dag, og fik samtidigt hyret en russisk/engelsk tolk.

Efter aftensmaden på en restaurant i byen, endte vi på hotellets bar på 7 etage. Vi faldt i snak med 3 russere som også var gæster på hotellet. De kom fra Murmansk, Anton, Ivan og Natache var alle IT ”nørder” så lidt engelsk kunne de og snakken gik.

Onsdag morgen mødte tolken Olga op for at tage med på rav sliberiet. Vi gik til banegården, men toget var kørt og der var halvanden time til det næste, så vi besluttede os for at tage bussen. Men ak og ve, bussen var allerede totalt proppet, så Olga foreslog at vi selv lejede en minibus. Hun gik et kort øjeblik og vupti 5 minutter efter holdt der en gammel VW bus foran os.

Afgang mod sliberiet 16 mand plus tolk og chauffør. Tolken Olga fortalte og fortalte hele vejen til sliberiet, hvor vi fik en rundvisning og så hvordan rav kom ind, blev vasket, sorteret, slebet og blev til smykker, billeder og skulpturer. Vi endte i et showroom, hvor vi så kunne købe de færdige varer. Vi tog toget tilbage til Kaliningrad, hvor vi spredte os lidt, nogle trængte til mad, andre til en lur, og vi var nogle der gik med Olga ned på ubådsmuseet, som nu var åbent. Nede i ubåden stod der folk som fortalte om dens teknik, udstyr og færden, en god oplevelse. Torben P videofilmede stadig.

Torsdag havde John og Konsulen arrangeret et besøg og en rundvisning på maskindepotet for Kaliningrads jernbaner. Det betød at vi havde formiddagen fri til indkøb af de sidste gaver til familien derhjemme, og der skulle også provianteres mad og drikke til turen hjem.

Omkring middag ankom Konsulen, tolken og fagforeningsformanden i en bus. Alle mand om bord med bagage, men hvor var Jørgen Juul? Åh jo, han løb forvirret rundt, og fik travlt da vi kaldte på ham. Nu var der tid for en lille byrundtur med bussen og formanden fortalte om jernbanen og dets bygninger i Kaliningrad. Vi var en tur omkring banegården og derefter kørte vi ud til maskindepotet, hvor vi blev modtaget af

direktøren for byens jernbane og en direktør for et andet maskindepot. Sidstnævnte havde hørt om besøget, og kørt 80 kilometer for at være med.

Vi så bl.a. overnatningsværelser, hvor de bor 3 mand på hvert værelse, derefter så vi et afslapnings rum, hvor der var placeret 2 store rumstole med musik og søde dufte af blomster.

Her fik lokomotivførerne også serveret blodtrykssænkende te. Vi gik videre ind i et rum, som var en simulator af førerpladsen på en maskine, på væggen overfor hang der en tavle, som var simulator for signalerne i byen. Skolestuen havde også en simulator, og i det sidste rum var der opstillet nogle computere, hvor de bl.a. kunne foretage SR-test, og se maskinteknik. Dette var også briefingrum, hvor der blev foretaget blodtryksmåling og spiritustest hver dag!

I værkstedet og på sporområdet så og hørte vi om de forskellige maskintyper, og vores russiske kollegaer fortalte om deres materiel og arbejdsforhold. Heldigvis var tolken Olga der stadig, og efter et par timer blev vi inviteret på kaffe, te og en bid brød. Der var dækket op til os alle og ved siden af hver kuvert, lå der en gave til os, en bog om de Russiske jernbaner på russisk, men flot alligevel. Snakken gik over bordet om bl.a. pension, arbejdstid, lidt teknik, hastigheder, materiel og løn.

Det kan nævnes at en skolelærer tjener hvad der svarer til ca. 4.500 kr. pr. måned.

En hospitalslæge tjener ca. 5.500 kr. og en lokomotivfører ca. 20.000 kr.

Derefter tog vi afsked med vores værter og bussen kørte os til stationen. Om bord på sovevognstoget gik snakken lystigt kilometer efter kilometer. Trods tidskrævende pas- og toldkontrol fortsatte vi hjemover med togskifte 2 gange i Berlin videre til Hamborg, Padborg, Fredericia og Vejle hvor vi skulle forsætte med bus. Vi havde ringet til info vagten i Herning og fortalt at vi kom 16 mand

med oppakning. I Herning var det tog vi skulle have forbindelse med netop lige kørt. Hvad nu? Det var Henny Madsen togfører fra Struer, der var info leder i Herning, og efter kort overvejelse, spurgte hun buschaufføren, om han ville køre os helt til Struer og selvfølgelig ville han det. En stor tak til John Heilskov der har udført et kæmpe arbejde som turarrangør og rejseleder.



Opslagstavlen

LPO DSB, Lokalgruppe Esbjerg

Afholder ordinær generalforsamling

onsdag den 25. januar 2006 kl. 14,00

på Esbjerg Højskole, Stormgade 200, Esbjerg.

Dagsorden ifølge gruppens vedtægter.

Efter generalforsamlingen er der fælles spising i højskolens kantine.

Lokomotivfører-pensionister er vanen tro meget velkomne, også til den efterfølgende spising.

Tilmeldingslister vedr. spising, bliver fremlagt i briefing rummet.

Lokalgruppe formand.
Jens M. Rasmussen



Korsør-gruppen

Afholder generalforsamling i Korsør Roklub

lørdag den 28. januar 2006 kl. 9.00.

Dagsorden iflg. lovene.

Forslag skal være formanden i hænde senest 3 dage før generalforsamlingen.

Der vil blive serveret et veldækket morgenbord som sædvanlig.

Tilmelding til formanden senest dagen før generalforsamlingen.

På bestyrelsens vegne
Mogens Kleis
Formand

LPO DSB lokalgruppe Kalundborg

Afholder generalforsamling på Restaurant Fjorden

onsdag, den 25. januar kl. 14.30

Bestyrelsen



LPO DSB jubilæumsliste 2006

40 års jubilarer

17. maj 06

Palle Bang, Fredericia
Henning Busk, Fredericia
John Hove, København

24. juli 06

Svend-Erik Rasmussen, København

03. oktober 06

Karl Emil Wigh, Lki. gruppen
Otto Frahm Petersen, København
Niels Albert Thomsen, København

25 års jubilarer

1. januar 06

Keld Otto Sørensen, Fredericia
Niels Jørgen Madsen, København
Jack Ehrnberg Fravn, København
Søren Wolff Ølgaard, København
Jørgen Peter Ohmeyer, Aalborg
Bjarne Monberg, Århus
Bjarne Kirkegaard, Århus
Frank Mortensen, Århus
Johnny Sibbert Christensen, Esbjerg
Erik Thim Dejbjerg, Esbjerg

12. januar 06

Jan Petersen, Aalborg

1. februar 06

Erhard Norvich Jørgensen, Fredericia

Niels Jørgen Nielsen, København
Søren Poulsen, København
Benth Mortensen, København
Kim Kjellerup, København
Morten Nilaus Petersen, Helsingør
Ejvind Finn Jensen, Struer
Kay Flemming Povlsen, Århus
Jørn Østergård Sørensen, Århus
Jørgen Gregersen, Århus
Ole Bonde Nielsen, Esbjerg
Brian Frede Rasmussen, Odense
Jens Ove Ewertsen, Odense

17. februar 06

Preben Würtz Jensen, Lki gruppen

1. marts 06

Jeff Nielsen, Fredericia
Jørgen Nielsen, København
Kaj Jensen Nicolaisen, København
Per Reimann, København
Richard Studsgaard Larsen, Lki. Gruppen
Kurt Bækgaard Hansen, Korsør
Jan Bech Danielsen, Struer
Jens Lindhard, Århus
Willy Ry, Århus
Tommy Sørensen, Århus
Henning Andersen, Esbjerg

22. marts 06

Brian Arne Rasmussen, Helsingør
Henning Ochwat, Aalborg

25 års jubilarer**23 marts 06**

Ove Dahl Larsen, Ålborg

01. april 06

Preben Westergaard Bæk, Helsingør

28. april 06

Finn Rasmussen, Aalborg

01. Maj 06

Per Christensen, København

Elo Hansen, København

Torben Anthon Olsen, København

Niels Aabye, Lki gruppen

Peter Rasmussen, Korsør

Kenny Herskov, Nykøbing / Rødby

01. juni 06

Johnny Christian Klespe Nielsen, København

John Cruusberg, Odense

01. juli 06

Teddy Peter Andersen, Århus

01. August 06

Brian Pedersen, Fredericia

Bjarne Finn Hansen, Fredericia

Bent Sønderup Christensen, Esbjerg

09. August 06

Morten Ebbesen, Odense

18. August 06

Palle Dahl Christensen, Fredericia

01. september 06

Mogens Andersen, Fredericia

Finn Gunner Jensen, Fredericia

Benny Steen Hansen, København

Klaus Jensen, København

Michael Frithioff Petersen, København

Kim Nygaard Nicolaisen, Aalborg

Ejvind Roland Thøgersen, Aalborg

Anders Christian Harder Mikkelsen, Struer

Johnny Gregersen, Struer

Ole Mikkelsen, Struer

Lars Smed Jensen, Århus

Bent Erik Hansen, Tinglev

Søren Ekelund Knudsen, Odense

Carsten Egil Pedersen, Odense

Nils Urban Altenburg, Odense

15. september 06

Erik Vang Olsen, Lki gruppen

01. oktober 06

Torben Pedersen, Struer

08. oktober 06

John Sennenvaldt, Århus

15. oktober 06

Preben Knudsen, Aalborg

21. oktober 06

Bent Præstekjær, Esbjerg

01. november 06

Bjarne Andersen, København

Anders Rafn, Helsingør

Steen Aksel Rasmussen, Helsingør

Søren Wied, Nykøbing / Rødby

Jørn Hansen, Kalundborg

Hugo Fryland Lauritsen, Næstved

Finn Waldemar Knudsen, Aalborg

11. november 06

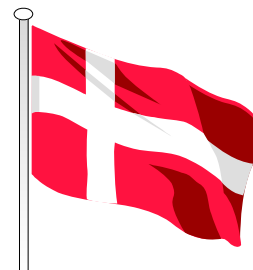
Carsten Lind Larsen, Århus

16. november 06

Hans Jørgen Hansen, Århus

01. december 06

Kenny Nielsen, Fredericia



Rapport om udlicitering af togtrafik

Af Jens M. Rasmussen og Hans Merstrand

Hvordan vil du have det, hvis du skulle beslutte dig inden sommerferien, om du fortsat vil arbejde for DSB eller for en ny operatør, som lige havde vundet Kystbanen eller en anden strækning?

Skal vi som ansatte og tillidsmænd, igen hjælpe en ny operatør i gang, eksempelvis på Kystbanen, ligesom da den vindende operatør Arriva fik ”kunstigt åndedræt” af lokomotivførerne i DSB, efter at have vundet de midtjyske regionalstrækninger?

Hvad vil vi få ud af, at opfører os som ”den gode taber”, hvis vi skulle tabe en kommende licitation, og hvad fik vi ud af det i Jylland?

Ovennævnte spørgsmål er kun et lille udpluk af de spørgsmål, som mange lokomotivførere, og deres tillidsmænd på de berørte tjenestesteder i Jylland, stillede sig selv under og efter sidste udlicitering. Alle os der var på de berørte tjenestesteder, kan godt huske de følelser og tanker lokomotivførerne havde i perioden, både under og efter udbudet, og som stadigvæk fylder meget i hverdagen. Desværre så ved vi, at der vil komme yderligere udbud af DSB’s produktion i de kommende år, og vi ved også af erfaring fra sidste gang, at den enkelte lokomotivfører og familien, vil komme til at mærke utrygheden, og tage stilling til fars eller mors fremtid som lokomotivfører.

De egentlige ansvarlige for den suppedas, som passagerne og personalet oplevede under udliciteringen er politikkerne, men har de påtaget sig det ansvar som de burde, og har de lært af erfaringerne fra dengang? Mange af os der mærkede konsekvenserne af den jyske udbudsrunde er af den opfattelse, at



Jens Rasmussen



Hans Merstrand

en gentagelse af det sidste politiske makværk er ved at ske igen.

Er DSB en kæmpe godmodig hund, der ligger sig ned på ryggen, og spiller den gode taber med logrende hale, eller vil DSB vitterligt kæmpe for at beholde al produktion, og dermed også din arbejdsplads?

Er det rimeligt at selskaber som eksempelvis Arriva og Connex i offentligheden forsøger at profilere sig som små operatører der kues af det store DSB, selvom de økonomisk er langt større spillere på markedet?

Er vores arbejdsplads så politisk styret, at der ikke er ret mange kommercielle muligheder for ledelsen i DSB, for at agere uden for den politiske dagsorden, som de mange højtråbende politikere forsøger at sætte? Alle folketingsmedlemmer med respekt for sig selv, har desværre en mening om hvordan jernbanedriften i Danmark skal styres.

I tillidsmandskredsen havde vi mange diskussioner, om den måde hvorpå vi taklede de problemer, som vi oplevede ved sidste udlicitering, og vi prøvede ligeledes at være på forkant med udviklingen i de situationer som vi og vore kollegaer blev udsat for. Som lokomotivførere oplevede vi, at personalet blev behandlet forskelligt alt efter hvilket tjenestested de tilhørte. De overenskomstansatte i Århus blev behandlet forskelligt i forhold til overenskomstansatte i Struer og Esbjerg.

DSB, tillidsmandskredsen i Dansk Jernbaneforbund og lokomotivførerne fik dog reddet jernbanetrafikken i det midtjyske, og skabte efterhånden rimelige vilkår for de berørte kollegaer samt passagerne, selv om det ofte holdt meget hårdt. Vi er ikke sikre på at passagerne på Kystbanen vil udvise den samme tolerance, hvis trafikken bryder sammen fordi en ny operatør først skal finde sine ben og flettes ind i hovedstadens tætte trafik.

Nu kan vi jo se, at nogle af de fejl som udbyderen gjorde i det jyske, meget sandsynligt vil blive gentaget, hvis partierne bag trafikforliget fastholder, at der skal laves yderligere udbudsrunder inden for de næste mange år. Vi vil vove den påstand at staten ikke har tjent så meget som en eneste krone på udliciteringen af de jyske strækninger, hvis man tør at gøre alle omkostninger op, snare tværtimod. Vi frygter desværre, at de ansvarlige politikere ikke har lært noget af lektionen fra udbudsrunderne i det midtjyske.

Netop fordi tillidsmandskredsen i DSB, ønsker at være mere forberedt til næste udbud, har tillidsmændene fra de berørte tjenestesteder i det jyske, udarbejdet en rapport om sidste udbudsrunde. Rapporten er kronologisk opbygget, så alle faser gennem forløbet, lige fra offentliggørelsen af udbudet til efter driftsstart for den vindende operatør, er analyseret og beskrevet. Rapporten indeholder både faktuelle oplysninger, og en beskrivelse af hvordan den enkelte lokomotivfører oplevede situationen. Rapporten er udarbejdet som et opslagsværk, som kommende tillidsvalgte og andre i og udenfor DSB, kan høste ofte dyrt købte erfaringer fra.

LPO DSB er godt forberedt på næste udbudsrunde, men hvad med dem der beslutter og bestemmer?

Vi skal fremad. Sammen. Alle sammen!

Nyt fra Lokalgrupperne



Af Pernille Larsen

Velfærdsmidler:

Bestyrelsen i Esbjerg har i år besluttet at bruge pengene til henholdsvis en fisketur og 2 gange bowling. Fisketuren blev afholdt lørdag d. 29. oktober. Der deltog 4 lkf og en p-rist

medarbejder med koner og børn, i alt 17 personer. Efter fiskeriet var der smørebrød til de voksne og pølser til børnene. Dem der ikke havde lyst til at fiske blev inviteret til bowling. Det var uden påhæng.

Om det så var derfor, der var størst tilslutning til disse arrangementer, skal jeg lade være usagt.

Mit hold var af sted tirsdag d. 15. november.

Vi var 9 personer og bowlede i 2 timer.

Bagefter var der buffet og lidt våde varer. En rigtig hyggelig aften.

Goddaw og farvel fest 2005

Vores årlige julefrokost for aktive og pensionerede lokomotivførere i Esbjerg blev afholdt lørdag d. 1. oktober. Der var i år 25 deltagere, hvilket er for lidt til at Bent (3b) og jeg vil fortsætte i festudvalget. Vi har derfor besluttet at forlade udvalget på næste



Af: Palle Bang

Forleden lå der et brev i mit dueslag som begyndte med overskriften: "Kære kollega". Det var, som bekendt en erkendtlighed fra ledelsen, som tak for vores indsats i forbindelse med de problemer, som Banedanmarks lotteri med strækningshastighederne havde påført os.

Det gav mig inspiration til at reflektere lidt over begrebet: "Kollega". En hvilken som helst anden virksomhed af vores størrelse, ville formentlig have skrevet: "Kære medarbejder", men hos os er man kollegaer. Nogle vil måske trække lidt på smilebåndet af den udlægning, men det fik mig til at tænke på en af vores tidligere chefer, som forlod DSB, og blev leder af landets største kosmetikvirksomhed. En togfører havde mødt

generalforsamling. Så hvis der skal være en fest i 2006 skal der findes 2 nye kandidater. Tænk lige over det inden generalforsamlingen.

Jubilæum:

Lokalgruppeformand Jens Rasmussen, har den 1. december 2005 været ansat i DSB i 25 år. Vi ønsker hjertelig tillykke med dagen. 1. januar 2006 har Johnny Christensen og Erik Dejbjerg 25 års jubilæum ved DSB. Også et stort tillykke til jer.

Til slut har jeg kun tilbage at ønske alle en rigtig Glædelig Jul samt et Godt Nytår.

ham i toget, og spurgt om han ikke savnede DSB., "Jo", svarede han, "jeres omgangsform og tone savner jeg. Den kender jeg ikke i mit nye job. Her er afstanden mellem ledelse og medarbejdere meget større".

Og for at blive lidt i det melankolske hjørne, her sidst på året, hvor man gør status, så kom jeg til at tænke på kollegaer, som jeg har savnet. Pludselig slog det mig, at nogle af dem er kollegaerne fra Struer. Dem har vi ikke set i de 3 måneder, hvor Herningbanen pga. ombygning, har været lukket. Dem glæder jeg mig til at møde igen, både lokomotiv- og togpersonale. (Så slipper vi også for at køre "buskørsel" mellem Fredericia og Vejle). Sidstnævnte kollegaer har altid været flinke til at sørge for, at lokomotivføreren ikke manglede kaffe undervejs, og det samme gælder heldigvis også togpersonalet fra Esbjerg.

Derimod synes jeg, at det i det forløbne år, er knebet lidt med det kollegiale sammenhold, i IC og Lyntogene på de øvrige strækninger. Vores fremføringschef indgik for længe siden en aftale med togpersonalet om, at lokomotivføreren havde ret til at få kaffe, og i

morgentogene også et rundstykke, men der bliver længere og længere imellem, hvor det sker. Ud over forplejningen er det da også en kærkommen afbrydelse, når Togs-service lige banker på døren. Især efter at den nye afgangsprcedure er indført, kan arbejdet godt føles ensomt. Så mit ønske til det nye år vil være et forbedret samarbejde kollegaerne imellem, til gavn for os alle.

Vi har også fået endnu en personaleudlodning. I Fredericia har vi denne gang valgt at bruge pengene til et køre-teknisk kursus, som jeg vil skrive mere om i næste nummer. Så vil der måske også være kommentarer til de nye ture, som ifølge lokale rygter kommer til at indeholde faste reservedage, samt en "gammelmandstur".

Til slut vil jeg ønske alle kollegaer og jeres familier en rigtig glædelig jul og et godt nytår. For mit eget vedkommende bliver det den sidste jul som aktiv lokomotivfører. Det giver mig anledning til at minde jer om, at I skal til at se jer om efter en ny lokalredaktør til Det Blå Blad. Så hvis du er interesseret, så lad mig det vide.



Af: Steen Rasmussen

Lokalgruppen havde arrangeret "studietur" til Berlin i dagene 10. til 13. oktober. Der var 8 tilmeldte, og turen startede fra Kalundborg kl. 6.30 med tog 4518 med forbindelse til EC 38 i Høje Tåstrup. Nu fik vi at mærke på "egen krop", hvordan passagererne oplever det at være forsinket. 4518 var forsinket, så vi ikke kunne nå vores forbindelse i Høje Tåstrup. Men... der var flere "kloge" hoveder med, så ved hjælp af lidt bearbejde fik vi stoppet EC

38 i Roskilde, så vi kunne skifte der. Så gik det syd over. Den medbragte morgenmad, inkl. diverse bitter blev fundet frem fra gemmerne. Kaffen var bestilt til servering undervejs.

Så gik det ellers planmæssigt til Berlin. Det er en fornøjelse, at køre på de tyske strækninger. Her kunne Banedanmark virkelig lære noget. Vi ankom til Lichtenberg i udkanten af Berlin kl. 15.00. Hotellet lå bekvemt lige over for stationen. Vi skulle sove i dobbeltværelse, så en indkvarteringsplan var lavet hjemmefra, hvor specielle hensyn blev tilgodeset, (dem med matchende zzz'er sov sammen). Opholdet startede med øl smagning, hvad ellers. Tirsdagen gik til Teknisk Museum. Hele dagen gik med det besøg, og så kunne vi endda godt have brugt mere tid. På museet var udstillet banemateriel fra jernbanens tidligste barndom, hvor en slags kærre kørte på granrafter. Så var der selvfølgelig adskillige damplokomotiver, og til de mere moderne, både diesel- og elektriske lokomotiver. Så al teknik var repræsenteret. Dagen sluttede med, at vi næsten blev smidt ud ved lukketid. Herefter gik turen til et madsted med godt øl. Onsdagen var til fri afbenyttelse indtil kl. 14, hvor der var arrangeret kanalsejls. Formiddagen blev af nogle brugt til en sightseeing tur med åben bus rundt i Berlin, andre tog på shopping og Jan Klausen og Allan Evans benyttede lejligheden til at købe nyt "togmateriel" (se billede).



Onsdag forlod vi Berlin ved 10 tiden, og en på alle måder god tur sluttede i Kalundborg ca. kl. 20.

Nu vi er på det sociale plan, har depotet nydt godt af medarbejderudlodningen, som blev brugt på Nørrebros Bryghus. God mad og godt øl, i hvert fald for det meste. I den sidste ende er det jo en smags sag.

Julefrokosten, for alle med tilknytning til depotet, afholdes igen i år hos Hans Erik Stilou, som efterhånden har lagt hus til i nogle år.



Af: Torben Sonne

Medarbejderudlodning

I år har vi indtil videre brugt midlerne til en velbesøgt julebuffet på Scandlines færgen Tycho Brahe og til 2 teaterture til København, hvor Kometerne optrådte på Privatteatret. Lokalgruppen arbejder i øjeblikket på højtryk med at arrangere 2 studieture til Polen, til maj næste år. Vi er meget tilfredse med den høje deltagerprocent til de forskellige arrangementer.

Nye ture

Der er oprettet en São morgen tur og foretaget ændringer i de fleste tures størrelse, så de passer til antallet af førere, der kører henholdsvis São og rent dansk kørsel. På positiv siden er det værd at notere sig, at weekendproduktionen i Helsingør er blevet reduceret, takket være den store efterspørgsel i København for at køre i weekendtur. Vi har undgået de korte og barske overgange mellem vagterne i weekenden. Der har efterfølgende været nogle negative reaktioner på

Af nyt fra depotet kan bl.a. nævnes, at der endelig er kommet ramper op på vendesporet til vaskehallen, og sporet ved forsyningsanlægget er blevet rettet op. Desuden kan vi sige velkommen til en ny kollega, Kim Liljevald, som kommer fra København. Depotet kan herefter mønstre 31 mand (m/k).

Husk! Gruppen afholder ferievalg onsdag d. 18. januar.

Ellers vil jeg på lokalgruppens vegne, ønske alle en Glædelig Jul & et Godt Nytår.

fordelingen af henholdsvis arbejdsmiljø- og ML- kørslen, turene imellem. Der er mange hensyn at tage, når turene skal skrues sammen, og alle desværre ikke har den samme uddannelse. Men turudvalget har generelt været optaget af at skabe en god fordeling mellem morgen, aften og nattjenesterne i de enkelte ture. Der er lagt vægt på slut- og mødetider op til fridage og selvfølgelig på den generelle fordeling af kørslen mellem turene. Puslespillet er ikke ”lige til”, og man vil altid kunne finde forskelle i turene, alt efter hvad man fokuserer på.

Personalemangel og sygdom

Vi mangler både lokomotivførere og enkelte stationsbetjente i Helsingør, hvis produktionen skal opretholdes i det nye år. Det er glædeligt at DSB har søgt både lokalt og regionalt efter lokomotivførere, så vi håber på positiv respons. Vi er desværre i øjeblikket ramt af et forholdsvis stort antal langtidssygemeldte. Årsagerne er vidt

forskellige. Lokalgruppen anbefaler, at man ved længerevarende sygdom også kontakter sin fagforening, inden papirerne begynder at farer frem og tilbage mellem virksomhed, Trafikstyrelse og diverse læger. Både DSB / HR Service og kommunerne har stor fokus på fravær af enhver art, uden at det behøver at være negativt, men der er desværre en tendens til, at man afkræver den sygemeldte flere personlige oplysninger, ud over den egentlige sygdom. Lokalgruppen er ligesom virksomheden stærkt interesseret i at få alle tilbage i arbejde så hurtigt som muligt. Evt. afsked og pensionering bør først komme på tale, når alle former for arbejdsfastholdelse positivt er afdækket / afprøvet.

Lille Nord

Vi har på gruppe 3.2 møde aftalt en prøvekørsel med et Desiro togsæt (Det er dem vi i DSB kalder MQ) på strækning 9. Vi er meget interesseret i at vide, om et tog med større akseltryk, vil køre bedre på banen, end det nuværende nedslidte skrammel. På strækningen ligger Hovedstadens Lokalbaneler op til en opgradering af banen. Der skal fjernes flere ubevogtede overgange og private led.

I Helsingør bliver der omsider opsat et vand-skab ved tankanlægget i spor 50, så man kan vaske hænder efter tankning. Det har "kun" taget et halvt år fra beslutning til opsætning. Hvorfor skal det være så svært?

Hastighedsnedsættelse

Hastigheden i Helsingør spor 13 er blevet nedsat til 5 km/t, hvilket er helt urimelig, og det er for længst indmeldt til DSB Sikkerhed. Der er opsat tavler, men ingen baliser. Lokomotivføreren får tilladelse til at køre 40 km/t i ATC anlægget, så man skal ikke blive forbavset, hvis et tog en dag kører af sporet. Kommandoposten foretager ikke ind- og udrangering til sporet, så eneste sikkerhed er lokomotivførernes årvågenhed. Det er jo umuligt at køre så langsomt, og er der tale om kørsel med rødt materiel, kan passagerne

tillige åbne dørene i vognene. Hvis man kun må køre 5 km/t i sporet bør det lukkes. Samme holdning har DSB Sikkerhed givet udtryk for på mødet den 1. november, men alligevel forsætter ulovlighederne uændret. Halvanden måned er for lang reaktionstid på en sikkerhedsmæssig hændelse. Men nu mildnes mit sind igen ved udsigten til den kommende højtid. Helsingør gruppen ønsker hermed alle en glædelig jul og et godt nytår!



Af: Søren Max Kristensen

Turvalg

Turvalget er i skrivende stund i fuld gang i København. Der er i alt 370 lokomotivførere der kan deltage, og de skal deles om 252 pladser i tur. Ud over disse 252 pladser, kan vi desuden tilbyde en "rammetur" for personalet i reserven på 18 mand. Vores weekendtur er nu på 20 mand, hvilket har givet den positive effekt, at vi ikke længere har skubbeweekender i de traditionelle ture.

IC4 uddannelse

IC 4 projektet er som bekendt endnu engang udskudt. Det betyder, at vi i sagens natur ikke kan gå i gang med uddannelsen. Når tiden nærmer sig, og ingen ved endnu, hvornår det er, vil der komme information ud til alle. Ingen er altså p.t. jf. ovennævnte, skrevet op til uddannelsen i København.

Opholdslokaler København H

Der er stadig intet nyt om flytning af vores opholdslokaler. Da det nu er tredje gang jeg skriver herom, vil jeg først vende tilbage til

emnet, når og hvis der på et tidspunkt er noget konkret at fortælle.



Nykøbing



Af: Svend Erik Rasmussen

Her i efteråret har der været en del aktiviteter. I slutningen af oktober havde vi arrangeret et medlemsmøde, hvilket vi ikke tidligere har afprøvet, med mindre det absolut har været påkrævet. Mødet blev afholdt som et informationsmøde, med efterfølgende spisning, således det sociale også blev til gode set. Vi havde inviteret Peter Kanstrup fra det centrale turudvalg, som bl.a. fortalte om K06, depotstruktur og weekendture. Fra den daglige ledelse i LPO var Torben Sonne inviteret. Han gav en god information omkring de mange hastighedsnedsættelser, og ikke mindst de frustrationer, der har været hele vejen rundt i det faglige system, hvilket gav anledning til en efterfølgende god debat. Efter et par timer med fagligt stof, sluttede vi medlemsmødet med nogle fortrinlige gule ærter og en lille klar, og snakken gik nu livligt endnu et par timer. Det meget fine fremmøde taget i betragtning (ca. 50 % af medlemskredsen), er det helt sikkert noget, der gentager sig.

Nykøbing depotet har været udsat for et mindre terror angreb, eller sådan så det ud på tidspunkt. Det gamle pakhus med tilhørende læsse perroner, der lå sammenbygget med maskindepotet, var efterhånden blevet overflødig, da godset her, som så mange andre steder ikke længere var rentabelt. Pakhus bygningen lå således ubrugt hen, og man har – meget fornuftigt – valgt at rive det ned. Når de mange murbrokker bliver fjernet

og terrænet bliver planlagt ud, bliver det faktisk helt pænt at se på, og ikke uvæsentligt for os, så bliver området forhåbentlig indrettet til parkeringspladser for lokomotivpersonalet.

Kørsel med MR vender tilbage i Nykøbing turene fra K06. Det er efterhånden 10-12 år siden, vi sidst har kørt MR togene. På det tidspunkt var MR togsættene røde og noget anderledes indrettet, så der blev pludselig behov for et "Brush up" kursus, hvorimod andre skulle have hele uddannelsen. I alt 20 mand har været på skolebænken i ugerne 46 og 47.

De lokomotivførere, der kommer til Nykøbing fra oktober til slutningen af december, bemærker straks den meget sødelig duft, der til tider hænger tykt i luften hen over byen. Duften stammer fra byens store sukkerfabrik, og for os lokale der igennem mange har gået og inhaleret den lidt sødelig, og til tider kvalmende lugt uden egentlig at vide, hvad der foregår inden for murene, mente vi tiden var inde til at løfte sløret for "hemmeligheden". Vi arrangerede derfor et virksomhedsbesøg, ganske vist på søsterfabrikken i Nakskov, idet Danmarks Sukkermuseum ligger i tilknytning til denne fabrik. Museet fortæller bl.a. noget om de meget omfattende roebaner, der tidlige hørte til sukkerfabrikkerne. Alene på Lolland var der 421 km spor, og i kampagnen var ca. 130 mænd tilknyttet baneafdelingen. I dag er fabrikkerne gennemmoderniseret, og alt styres fra nogle få kommandocentraler. Det er imponerende at se, den omfattende proces en roe skal igennem, for at blive til sukker. Alene på Nakskov Sukkerfabrik bliver der kogt over 1 mio. ton roer, der bliver til knap 200.000 ton rent hvidt sukker.

Når vi nu er ved det søde, vil vi herfra Nykøbing F/Rødby F gruppen, ønske samtlige kollegaer samt jeres familier, en rigtig god jul samt et godt nytår.



Af: Jenik Langsted

Som stor hvalp først i halvfjerdsene, boede jeg i Middelfart og tilbragte meget tid på stationen. Her blev vort 5 år gamle MZ-lokomotiv nydt, når det uden lyddæmper, kom buldrende med et eksprestog, som det hed dengang. Ofte fedtede jeg mig til en tur til Fredericia og uden penge på lommen, måtte jeg efterfølgende spadsere 14,2 kilometer tilbage til Fyn, hvilket i øvrigt var et godt bytte for 15 minutters oplevelser på en MZ. Jeg husker specielt, at lokomotivførerne var aldrende mænd over 50 år. Senere erfarede jeg, at man dengang skulle bruge et halvt liv på S-banen, før man kunne komme i betragtning til de store maskiner.

I dag hersker en ganske anderledes orden. Jernbanedriften er liberaliseret så det skriger til himlen. Det tager 10 måneder at uddanne en lokomotivfører, men så er ferien også indregnet, og kort tid efter fremfører denne samtlige litra. DSB varetager ikke længere uddannelsen som i de gode gamle dage, men alt foregår nu i offentligt regi – dog med udgangspunkt i den eksisterende LGU uddannelse i DSB. Kun to uddannelsessteder placeret i de yderste egne af landet står til rådighed, hvilket næsten kun kan give rekrutteringsproblemer, og der stilles fortsat spørgsmålstejn ved den ny uddannelse, hvorfor den nok skal rettes til i den kommende tid. I uddannelsesøjemed er undertegnede vant til en tavle og et stykke kridt i DSB regi. Nu hersker EU-standarder, privatisering, liberalisering, EUC Syd, Rail Education Center Denmark og Deutsche

Bahnbildung – tak skal du lige have, det er jo snart ikke til at følge med længere...

Næh... må jeg så bede om min lille togbane der fører mod Svendborg. Set i forhold til det kaos, der har fulgt i kølvandet på de mange hastighedsnedsættelse mellem landsdelene, har Svendborgbanen trods alt kørt godt. Signalproblemer og defekte overkørsler kan fortsat forekomme, dog ikke hyppigere end vi ser dem på andre sidebaner. Dermed ikke sagt, at banen nu er i orden. Der kan virkelig forekomme dage, hvor alt går i fisk og som blot bekræfter at teknikken absolut ikke er driftssikker.

Vore MQ er forsynet med store flotte spejle på toilettet. En gal person har moret sig med at ridse "Polen" med halve meter store bogstaver i næsten alle spejle. Ligeledes er "Polen" ridset i mange af vinduerne og skaderne kan kun udbedres ved, at spejle og vinduer udskiftes. MQs interiør er også påmalet "Polen" og næsten samtlige master fem kilometer fra Middelfart mod I-signalet inklusiv relæhytten, har fået samme medfart. Mon sporet ender ved galeanstalten i Middelfart? Man fristes til at tro det. Hvor ville det være rart at kunne tage personen på fersk gerning, så vi kunne komme det uvæsen til livs. Det er så groft, at vedkommende formentlig ikke er i stand til at betale erstatning.

I Odense forsøger 82 lokomotivførere at følge med tiden, så godt de kan. To kørelærere er startet op på et uddannelsesforløb som lokomotivinstruktør, syv har fået MR attest, to har afholdt 25-års jubilæum, en er kommet til fra Struer, en er kommet til fra København, en enkelt er gået på pension. Efter at vore nye kollegaer er kommet ud på egen hånd frigør det tid til EUT og afspadsering. Vores studietur er forsøgt genoplivet, men med tilsagn fra kun fire personer, har den nu fået det endelige dødsstød og sluttelig ser det ud til, at vore medarbejderudlodningsmidler

(langt ord) vil gå til noget vi kan nikke genkendende til.

I skrivende stund er der ti dage til de nye ture fremlægges på stuen, og det skal blive spændende at se, hvad der er i posen denne gang. Husk i øvrigt generalforsamlingen 2006, der finder sted lørdag den 21. januar.



Af: Mikael Hove Jensen

Farvel og goddag

Vi starter lige med at sige farvel til Jesper Henriksen og Fini Iversen. De har begge søgt og fået, forflyttelse til Århus. Vi håber, at de bliver glade for valget, og ønsker dem held og lykke fremover.

Goddag skal vi så sige til 2 nye kollegaer. Men hvis rygtebørsen passer, er de nu knap så nye her hos os, idet de "nye" skulle være et par stykker, som kommer tilbage fra Arriva Struer.

Farvel sagde også Flemming Bennedsgaard til en 7 – 8 køer en mørk nat i Skibbild. Og lad os bare slå det fast. Det tog var helt smurt ind i de køer... selv den bageste frontrude viste spor af ko. På trods af et godt forsøg, beholder Hans Husted dog rekorden på ca. 17 køer. Vi venter nu på om det passer, at det i SR bliver ændret, så 2 grønne nu skal hedde "kø'er igennem"

Nye skinner

Der er nu lagt nye skinner mellem Herning og Vejle. Og den fjerde december får vi så lov til, at køre på dem. Det bliver rart at få de gamle tjenester tilbage, selvom der har været megen snak og hygge med togførerne i Herning. Og det er da muligt, at man kunne

komme til at savne en RDX eller to med tiden.

Nye skinner har vi også fået i parkeringssporene 8, 9 og 10. Spor 8 er også blevet forlænget til IC4. Så hvis Ansaldo skulle begynde at levere dem, kan vi da aftage et sæt eller to. Altså hvis der ikke er plads i Langå, hvor ER4 var parkeret☺

Desværre kigger vi stadig langt efter de el-skifter, vi blev lovet for år tilbage. Og det gør da ondt i ens logiske sans, at se et firma grave hele anlægget op, for derefter at plante det samme gamle l... til at dreje skifterne med. Men hvad ved vi?

Kan man egentlig sende sine modelbane-skiner og skifter ind til sin "modelpusher" og få dem bragt ned til virkelig standard??

Puljemidler m.m.

Puljemidlerne udmøntes i år til et rivegilde på Holstebro Anlægspavillion. Der har været stor tilmelding, så lad os håbe, at alle på listen kommer med. Der skulle efter sigende falde noget af til dem, der ikke kan / vil deltage. Hvad der også faldt af var jo en fridag og et par lysestager fra Rosendahl. En fin erkendelse af, at mange har kørt hårdt på i lang tid.

Jeg var nu lidt bekymret, da jeg modtog lysestagerne. Havde der været tre i kassen ville jeg have været sikker på, at det var et personligt eksemplar af langlyslamper til MR, vi selv skulle fragte rundt på. De putter jo alt muligt i vores tasker.

Til sidst vil jeg ønske alle en glædelig jul og et godt nytår, fra os alle i Struer. Og må vi i den forbindelse, håbe på en nytårsrakat lige ned i relæhytten i Hjern. Så kan de vel få trukket nogle nye og bedre kabler.



Af: Hans Schøn Merstrand

Hastighedsnedsættelser i det Nordjyske

En ting er de mange hastighedsnedsættelser mellem Århus og København, som lokomotivpersonalet må leve med dagligt, for ikke at tale om rettelserne til rettelserne af hastighedsnedsættelserne. Men noget andet er, at ved kørsel nord for Århus mod Aalborg, så kan vi risikere at blive kaldt op over strækningradioen, hvad selvfølgelig er helt normalt, når fjernstyringscentralen vil have fat på lokomotivføreren ude på strækningen. Men vi finder det meget besynderligt, at vi over strækningradioen, får en meget nøjagtig kilometerangivelse af en hastighedsnedsættelse på dele af strækningen, mellem Århus og Aalborg, når nu alle der arbejder med det berørte banestykke, godt ved, at skilte med kilometerangivelser ude på strækningen, mange steder er umulige at se for os pga. defekte skilte, eller at skiltene helt mangler. Det er næsten engelske tilstande i en



Af: Jørgen Ohmeyer

Så er det igen blevet tid til at skrive om, hvad der rør sig i Aalborg og Frederikshavn. Først igen nogle hjertesuk, det er meget svært hele tiden at finde på noget at skrive om!

dansk vision, som lokomotivpersonalet og passagerne skal leve med mange år frem i tiden.

Ombygning af P-risten

Lokalredaktionen har mange kollegaer, der fast har deres arbejdsdag på P-risten i Århus. Derfor ved vi på redaktionen, at de pågældende og andre, der jævnligt kommer i berøring med P-risten, har et stort ønske her op til jul, om at P-risten trænger ganske kraftigt til en renovering. Bygningen hvori den ansvarshavende lokomotivfører og andre, der har terminaltjeneste på P-risten har til huse, er meget nedslidt og bør udskiftes eller renoveres snarest. Ligeledes er selve pladsen til oprangering af tog meget nedslidt, og upraktisk indrettet, og derved en belastning for et godt arbejdsmiljø for os. Men man må gerne have ønsker her op til jul, så vi kan sikre at håndteringen af IC4 togene på P-risten bliver optimal, når de kommer.

Nye lokomotivførere til Århus

Lokalgruppen i Århus byder velkommen til de 8 nye kollegaer, som starter på depotet omkring årsskiftet. Ansættelserne / forflytninger vil ske i perioden 5. december 2005 til 1. marts 2006.

På lokalredaktionen vil vi gerne ønske jer alle en rigtig god jul, og et godt nytår.

Kære kollegaer. Vil I ikke godt være mig behjælpelig med at fremkomme med nogle indlæg. Det næste hjertesuk omhandler stuesnakken. Den er jo meget sund, og der kan blive vendt

mange ting. **Men!** Hvis der nu foregår noget, som I ikke finder uhensigtsmæssigt, vil I så ikke godt henvende jer til bestyrelsen, i stedet for, som jeg har oplevet, at få det fortalt fra både anden og tredje hånd. Det vil gøre det noget nemmere, hvis dem, der har problemet, selv vil henvende sig. Vi kan derved undgå en masse rygtedannelser.

Rangeruheld.

Som I jo nok har bemærket, har vi haft et uheld i den sydlige ende af Kilden. Det understreger endnu engang vores ønske omkring PLC styring af hele Kilden. Jeg ved, at Bo presser meget på at få det fremskyndet. Men det ville jo være rart, hvis det var vores argumenter, der fik det fremskyndet og ikke et uheld. Vi skal jo helst ikke komme derud, hvor der også kommer personskader.

Ombygning.

I Aalborg er vi ved at få bygget om, så alle langt om længe kan få de to skabe, som vi har krav på, og som vi meget længe har savnet.

Overskudsmidlerne.

Bo har igen været kreativ med at finde ud af, hvad de penge skulle bruges til. Der var ikke så mange penge i år, da nogle er gået til den nye sundhedsforsikring.

Bo har dog alligevel fået stablet to gode arrangementer på benene. Når I læser dette har de været afholdt. Forhåbentlig med stor succes og stor tilslutning.

Til slut vil jeg ønske alle en god jul og et godt nytår.

PS! Husk at møde op til generalforsamlingen, det er der, I har mulighed for at få indflydelse på fremtiden i Aalborg/ Frederikshavn.

Opslagstavlen

LPO DSB lokalgruppe Struer.

Afholder ordinær generalforsamling

fredag den 27. januar kl. 13.30

på Marina Club, Bådehavnen, Struer.

Dagsorden ifølge vedtægterne.

Tilmeldingslister til spisning ophænges på depotet.

På bestyrelsens vegne.

John Heilskov,

Lokalgruppeformand.

LPO Aalborg gruppen,

Der indkaldes hermed til ordinær generalforsamling,

onsdag d. 18. januar kl. 13.00 2006

i Håndværkernes Hus Kattesundet 20, Aalborg.

Dagsorden ifølge vedtægterne.

Generalforsamlingen afsluttes med spisning, hvor også vores pensionister er meget velkomne.

Tilmelding til spisning på den ophængte liste.

LPO DSB lokalgruppe Århus,

afholder sin ordinære generalforsamling

torsdag den 19. januar 2006 klokken 13.00.

Generalforsamlingen afholdes i DSB Kantine, Sonnesgade 21, Århus. Dagsorden ifølge vedtægterne, og traditionen tro med efterfølgende spisning.

LPO DSB lokalgruppe København

afholder den ordinære generalforsamling

torsdag den 26. januar 2006.

Nærmere oplysninger om tid og sted fremgår af opslag på tjenestestedet.

Med venlig hilsen
Bestyrelsen

Lokalgruppe Fredericia

afholder generalforsamling

tirsdag den 17. januar 2006 kl. 13.00

i LO Huset; Valmuevej 1. Fredericia. Forslag til dagsorden, samt tilmelding til spisning, bekendtgøres ved opslag på tjenestestedet.

På lokalgruppens vegne
Henry Lorenzen

Lki gruppen

afholder generalforsamling

torsdag d. 26. januar 2006 kl. 14.30

på Hotel Plaza, Østre Stationsvej 24, Odense

Med venlig hilsen
Per K Isaksen

LPO DSB lokalgruppe Helsingør

afholder ordinær generalforsamling

tirsdag den 31. januar 2006 kl. 14.00

på Damgården, Løvdalsvej nr. 8 i Helsingør. Dagsorden ifølge vedtægterne. Bestyrelsen gør opmærksom på, at forslag til vedtægtsændringer skal være lokalgruppen i hænde senest den 17. januar 2006. For øvrige forslag er fristen den 23. januar 2006. Tilmeldingsliste til den efterfølgende spisning ophænges på medlemstavlen.
Bestyrelsen

LPO DSB, lokalgruppe Odense

afholder ordinær generalforsamling

lørdag d. 21. januar 2006 kl. 13.45

i Hjallese Forsamlingshus, Hjallesegade 31, Odense S.

Dagsorden og tilmeldingsliste til spisning ophænges på tjenestestedet senest d. 22. december 2005.

Svar på konkurrencen i sidste nr.

Det har desværre været en fuldstændig umulig opgave for bagsideredaktionen at afgøre hvilken hastighed, der var hyppigst forekommende mellem Odense og Holmstrup den 28. oktober 2005.

I stedet har vi besluttet at sende en god flaske rødvin til alle der har deltaget i konkurrencen!

Så blev det endelig jul i IC4 projektet



Alle vore læsere ønskes en glædelig jul, samt et godt nytår.
