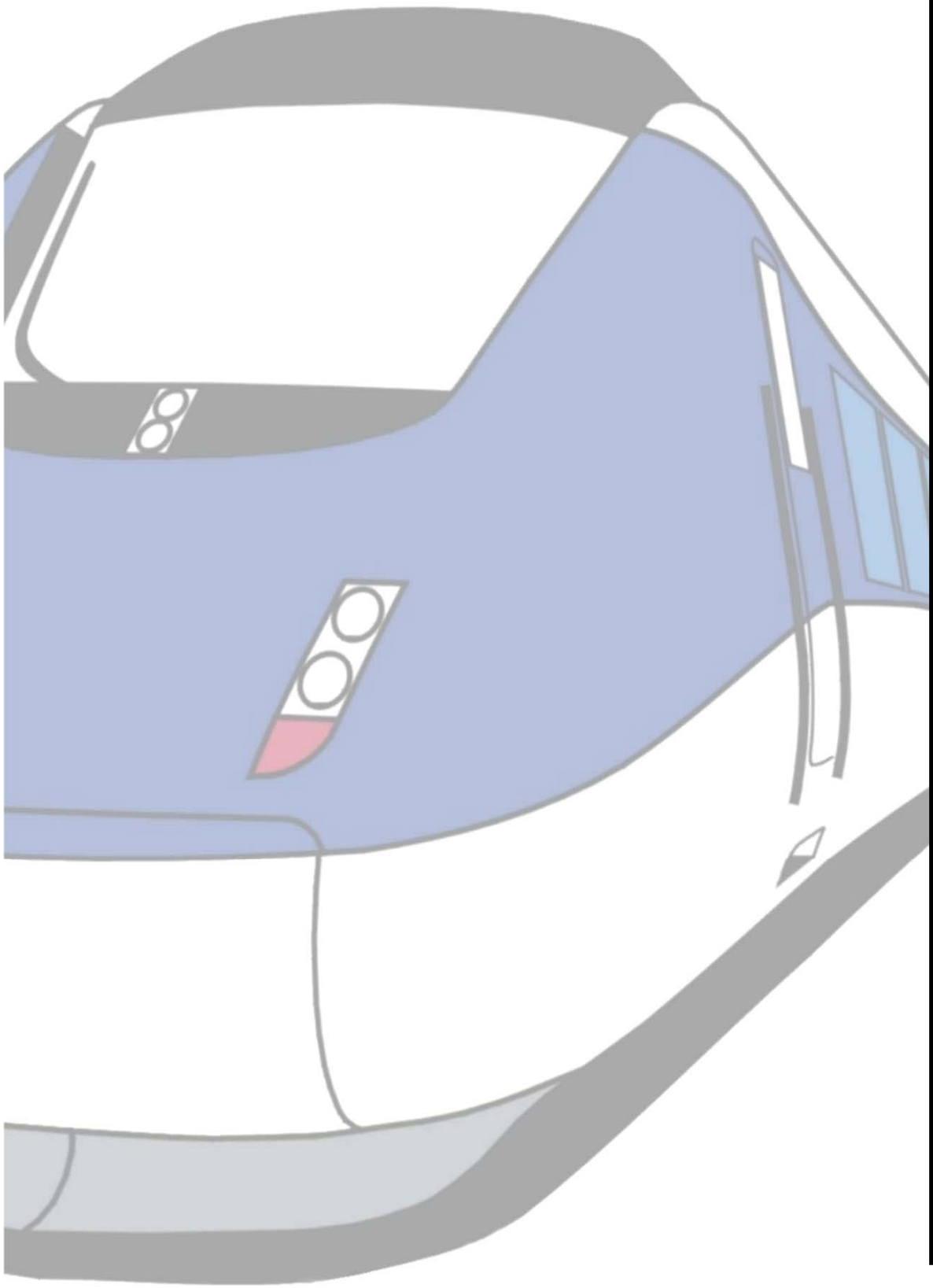
Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

1/2006



Lederen
Side 3

Interview med Benny Pedersen
Side 4

LPO Generalforsamling
Side 6

Status på den offentlige Lkf uddannelse
Side 10

Læserbrev om bærbar PC
Side 12

Nyt fra lokalgrupperne
Side 14

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
Jan Eskildsen

Deadline
Stof til næste nummer
indsendes til redaktionen
inden den:
1. juni 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 læserbreve 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 Aunsbjerg	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	
Preben Würtz Jensen	24 68 77 11
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	
Svend S. Kristensen	24 68 77 01
Tinglev	
Errol V. Vestergaard	24 68 77 04
Århus	
Hans Schøn Merstrand	24 68 80 76

Jernbanens fremtid skal sikres nu

Af: Preben S. Pedersen

I DR programmet "Viden om" blev der sat fokus på den Europæiske togtrafiks tilbagegang i forhold til bil og flytrafikken. I de sidste 30 år er antallet af biler tredoblet og flytrafikken er femdoblet, og både vejnettet og luftrummet nærmer sig mætningspunktet. I den samme periode er togtrafikken gået procentvis tilbage og antallet af tog rejsende er stort set uændret.

Årsagerne er de mange begrænsninger, der er ved grænseoverskridende jernbanedrift i Europa. Af historiske årsager har alle lande udviklet deres egne standarder for jernbanedrift. Problemerne er at der er store forskelle på alt lige fra kørestrømspænding, tog typer, signalsystemer til sporvidden på de Europæiske jernbaner.

Programmet beskæftigede sig med de nye tiltag der er på vej i Europa. Et nyt fælles signalsystem kaldet ERMTS, fælles førerborde i alle lokomotiver, højhastighedsbaner og forsøg med satellitnavigation med det Europæiske modstykke til GPS kaldet Galileo, der skulle være endnu mere præcist. Rejsetiderne kunne nedbringes betydeligt. Eksempelvis kunne turen fra København til Århus nedbringes til 2 timer, og hastigheden på godstrafik gennem Europa kunne øges betydeligt.

Som dansk lokomotivfører måtte man knibe sig i armen. Var det Science fiktion eller hvad?

Der er jo milevidt fra disse tanker, til den hverdag vi kender. Sporene på ovennævnte hovedstrækning er nu så dårlige, at den reelle strækningshastighed er nede på 120 km/t p.g.a. de mange hastighedsnedsættelser. Man tør dårligt tænke på hvordan landets sidebaner efterhånden har det. Sporarbejdet på disse strækninger har jo ligget stille længe. Herudover har signaler og sikringsanlæg efterhånden nået en alder, som man ellers kun ser i den tredje verden.

LPO opfordre alle landets politikere til at tænke stort og visionært, og udarbejde et nationalt kompromis på tværs af politiske skel, for derigennem at sikre en plan for de danske jernbaners fremtid. En plan der holder længere end til næste valg. Danmark skal som højteknologisk land med på den teknologiske udvikling af jernbanerne. Der er brug for et langt sejt træk i mange år frem. Det kræver store investeringer og en langsigtet strategi for arbejdet. LPO mener ikke vi har råd til at lade være. Samfundet er nødt til at opprioritere jernbanerne og gør dem konkurrencedygtige, så jernbanen kan tage en større andel af den hastigt voksende biltrafik. En trafik der ikke bliver mindre i fremtiden, med store forurenings gener til følge. Udlicitering af togtrafik løser ikke landets infrastrukturproblemer. Vi efterlyser politisk vilje, handling og investeringer i fremtidens jernbaner.

Interview med Fremførings-chef Benny Pedersen

Af: Torben Sonne

Benny Pedersen

Benny Pedersen er 46 år og har været ansat i DSB siden 1981. Benny startede som stationsbetjent i København på Godsbanegården og var i DSB Gods frem til 1992. Herefter gik turen til Helsingør som Produktionsenhedsleder, det man dengang kaldte "gummistøvleleder," i Klargøring.
I 1994 fik Benny også ansvaret for Klargøringsenhederne på Helgoland og Østerport.
I 1995 forsatte Benny som Sektorchef for Vogncenter Helgoland og i 1998 som Driftschef for Lokomotiver og Vogne. Disse job omhandlede primært vedligeholdelse af materiellet, i modsætning til de tidligere job der omhandlede klargøring af de røde vogne.
I 1999 blev Benny Værkstedschef for IC3 Klargøringscentret i København, og de sidste 5 år har Benny været Værkstedschef for Togsæt Klargøring, som omfattede det nye center i Kastrup og det "gamle" på Kh.

Hvilke resultater ser du tilbage på med størst glæde i din hidtidige karriere?
Det gør jeg på hele perioden, hvor jeg har arbejdet med IC3. For mig var det en stor omvæltning at komme til Klargøringscentrene, hvor man kunne udvikle og se fremtiden af DSB. Det at arbejde med noget materiel der skulle forsætte, i modsætning til at arbejde med noget der skulle lukkes ned, var meget udviklende.
Lige siden jeg startede i DSB Gods havde jeg levet med konstante krav om rationaliseringer og besparelser i kampen for at overleve. Medarbejderne var forståeligt sure, det var altid op ad bakke når det hele tiden handlede om hvor få man skulle være til næste år.
Det var også en spændende tid, at få lov til at samle alle Klargøringsenhederne i 1995.
Det har også været interessant at få ansvar for vedligeholdelse og komme ind i værkstedskulturen.
En medarbejder spurgte dengang på et medarbejdermøde om min faglige baggrund.
Jeg svarede "at jeg ikke kan slå en pind i en lort, uden at ødelægge begge dele. Det er ligesom ham nede i BonBon Land, han kan heller ikke lave bolsjer, men han ved godt hvordan de skal smage".
Så blev jeg accepteret. Jeg har altid været god til at tale med folk, der hvor de er i virksomheden. Det tror jeg også er en god egenskab i Fremføring

Da du tiltrådte som Fremføringschef, indkaldte du lederkredsen til nogle såkaldte knytnævemøder.
Hvad mener du helt nøjagtigt med det, er det en" lige højre" hvis man siger chefen imod?
Nej, men tanken var at provokere lidt, for at få alle til at tænke over hvad jeg ville med knytnæven.
En forudsætning for at en bokser ikke kommer til skade, når han slår efter sit mål, er at han knytter næven og ikke stritter med fingrene ud i alle retninger. Jeg oplever at Fremføring godt ved hvilket mål vi skal nå, men at alle har flere forudsætninger for at nå målene. Opgaven bliver at samle indsatsen og arbejde efter den samme målsætning. Fremføring skal udstikke mål for fremtiden og ikke kun koncentrere sig om hvad der sker i morgen. Målstyring og strategi er vigtige forudsætninger. Knytnæven er også at vi melder fælles ud. Det nytter ikke, at får man nej et sted, så prøver man et andet sted i organisationen i håb om et bedre svar.

Hvad anser du som de 3 vigtigste udfordringer for Fremføring i den kommende tid?
På kort sigt skal information og kommunikation styrkes i vores organisation. Jeg nævnte på medarbejdermøderne, at en del af den information jeg har fået omkring lokomotivførernes arbejdsforhold, har jeg kun kunne læse i Det Blå Blad. Almindelig information om hvad der sker i Fremføring, kan man ikke finde af de officielle kanaler.
Vi skal have mere styr på, hvad der sker om-

kring den offentlige uddannelse af lokomotivførere, end vi har på nuværende tidspunkt.
På længere sigt at få udarbejdet en forandringsplan for Fremføring. Hele Fremføring og de faglige organisationer skal i fællesskab udarbejde en strategiplan på alle parametre, der beskriver hvor vi vil gerne vil være i 2010, og hvordan vi kommer derhen.
Der er langt fra de strategier der bliver lagt på kontorerne til den enkelte lokomotivfører i dagligdagen. Opgaven bliver at alle kender målene og hvilken vej man skal løbe får at nå dem.
Vi har en stor udfordring i Fremføring med at overholde budgetter. 95 % af budgettet er lønudgifter og vi har en stram trafikkontrakt at leve op til.
Sidst men ikke mindst, hele IC4 uddannelsen der løber af stablen fra uge 17.

På medarbejdermødet i Helsingør meldte du meget positivt ud omkring sikkerhedsgodkendelsen af den bærbare pc, så lokomotivførerne forhåbentlig snart kan slippe for at slæbe på de mange reglementer. Hvad bygger du optimismen på?
Vi mangler ikke mange forudsætninger, før at vi snart kan få en godkendelse til at lægge de sikkerhedsbærende reglementer ud på den bærbare computer. Jeg føler mig meget mere sikker, når alle lokomotivførere har tilgang til en opdateret version af reglementerne på deres computer.
Jeg forventer at vi opnår godkendelsen hen over sommeren.
Den anden del med kørebilledet der kan anvendes i driften, ligger det lidt tungere med.

Men vi arbejder fortrøstningsfuldt videre med en sikkerhedsvurdering til Jernbanesikkerhed og videre til Trafikstyrelsen.

Trafikkontrakten påbyder jo DSB at spare mange penge hvert eneste år, kan du løfte sløret for hvor besparelserne skal findes i Fremføring?
Vi skal sammen med de faglige organisationer være gode til planlægning, så vi ikke ender med at skulle rationalisere os ud af problemerne. Det er en barsk 10 års trafikkontrakt, og jeg ved at det kan lyde underligt, at et firma der hvert år præsentere milliard, alligevel skal spare så hårdt. Men DSB forsøger hele tiden at forberede sig på konkurrencen udefra. Det er vigtigt hele tiden at kigge på vores omkostninger.

Hvordan vil du udnytte din store erfaring fra værksteds og klargøringsområdet i Fremføring?
Der er et kæmpe know how i værkstederne omkring betjening. Jeg har et stort netværk, og jeg satser på at skabe dialogforas så vi får en bedre forståelse mellem værksteder og Fremføring.
Der er desværre nogle tykke mure mellem virksomhederne i Produktion, så alle traditionelt passer sig selv.
Vi skal arbejde med holdninger til hinandens arbejde og nedbryde barriererne ved at mødes og kende hinandens arbejdsbetingelser.
En forudsætning for at vinde udbud, er at økonomi og kvalitet i produktet hænger sammen, det opnår vi kun ved at samarbejde i organisationen.
Den seneste tids alvorlige rangeruheld har skærpet reglerne for rangering. Anser du det som regler der er kommet for at blive, eller skal vi tilbage til normal rangering igen?
Vi vurdere fordele og ulemper ved de nuværende tiltag, så det er for tidligt at sige noget om endnu.
Der ligger en opgave i at arbejde med adfærd og holdninger, hvis vi skal undgå rangerulykker i fremtiden.

Medarbejder Tilfredsheds Analysen i Fremføring har en noget lav svarprocent.
Kommer de for tit? Og har du et bud på hvad der skal til for at gøre den mere vedkommende for medarbejderne?
Hvis vi yder en aktiv indsats med at fortælle hvad MTA'en kan bruges til, og sælger varen bedre så tror jeg på at svarprocenten vil stige. Om den kommer for tit kan diskuteres. De områder hvor der skal gøres en indsats oplever, at tiden til at udføre og opnå forbedringerne er meget kort. Omvendt er det også vigtigt at holde de adspurgte medarbejdere lidt fast på, om de oplever at der forbedringer. Vi har et stykke salgsarbejde med at fortælle folk at det nytter, og at få MTA'en ud i en mere populær form, så lokomotivførerne gider kigge på den.

Det lyder som om du får travlt i den kommende tid, men hvordan tilbringer du din sparsomme fritid?
Mine fritidsinteresser er trommer og rødvin. Italiensk rødvin!. Trommer støjer for meget derhjemme, så jeg spiller sammen med en god ven oppe i hans garage, hvor vi spiller rock, country-rock og blues.

På lokomotivførernes vegne vil jeg ønske dig held og lykke som Fremføringschef, vi ser frem til samarbejdet.

LPO DSB's ordinære generalforsamling den 9. marts 2006 i København

Af: Torben Sonne

Klokken 11.30 mødte tillidsmændene fra landets lokalgrupper op til LPO DSB's ordinære generalforsamling, der blev afholdt i DSB Kantinen på Kalvebod Brygge. Hver gruppe stillede med 2 repræsentanter, og de medbragte faner blev stillet op. Efter en kort frokost var alle så klar til at indfinde sig på deres pladser.

Formand Preben Pedersen bød hjertelig velkommen til de delegerede og til vores gæster: Forbundsformand Ulrik Salmonsen, Forbundsnæstformand Henrik Mortensen, Faglig sekretær Per Petersen, Områdegruppeformand for SPO-DSB Jørn Nicolaisen og Områdegruppeformand for TPO-DSB Niels Henrik Nielsen og sidst men ikke mindst Fanebærer Frank Mortensen fra Århus gruppen. Produktionsdirektør Jørn Webler var inviteret til at komme og give et kort indlæg om "rigets tilstand" til generalforsamlingens afslutning.

Traditionen tro indledtes generalforsamlingen med at afholde et minuts stilhed, så vi sammen kunne mindes vores afdøde kollegaer. Peter Kanstrup blev valgt til dirigent, og som sædvanligt styrede han generalforsamlingen med sikker hånd. Torben Sonne "vandt" sekretær opgaven.

Preben Pedersen kom i den lange beretning, godt og grundigt ind på de fleste emner, der har præget de sidste to års arbejde. Beretningen indeholdt tilbagemeldinger fra de arbejdsgrupper og udvalg, som LPO er repræsenteret i. Denne artikel indeholder nogle få de vigtigste emner og nævner kort de forslag der blev vedtaget. Ligesom valgene til tillidshvervene og indlæg fra gæsterne nævnes. Yderligere information om Områdegruppens generalforsamling kan findes på opholdsstuerne, hvor hele beretningen og referatet fra generalforsamlingen bliver tilgængelig.

Den politiske situation

På hjemmefronten havde vi folketingsvalg i 2005. Alle ved som bekendt hvordan det endte. De borgerlige godt hjulpet af Dansk Folkeparti har fået et særdeles godt tag i vælgerne, og blev som forudset siddende på magten. Socialdemokraterne har desværre gennem længere tid gjort alt hvad der står i deres magt for at bevise, at det er dem der er bedst til at træde i spinaten, ved konstant at udstille uenigheder i baglandet og være fraværende når vigtige politiske beslutninger skal træffes. Helle er nu valgt til at lede partiet ind i en forhåbentlig ny æra. Jeg vil gerne herfra ønske Helle tillykke med valget. Det er mit inderligste ønske, at det vil lykkedes for hende, at genrejse et stærkt arbejderparti med de krav der stilles i det ny århundrede.

Der er for mig ingen tvivl om, at hvis socialdemokraterne på længere sigt skal overleve som arbejdernes parti, så skal de til at finde deres egne ben at stå på, og blive fornyende i velfærdsdebatten, så vi lønmodtagere igen får noget at stå sammen om.

Liberaliseringen forsætter

Det nuværende politiske system fortsætter tilsyneladende ufortrødent med liberaliseringen af al offentlig virksomhed. Intet er åbenbart helligt, hvis bare man kan redde sig en kortsigtet økonomisk gevinst – eller værre endnu – af ideologiske grunde, ved hjælp af udlicitering kan overføre offentlige midler til vennerne i det private erhvervsliv. At flere og flere offentlige opgaver ender uden for politisk indflydelse og kontrol, og at sammenhængskraften i samfundet på sigt således forsvinder, bekymrer tilsyneladende ikke Folketingets flertal.
Også jernbanesektoren står for skud, senest understreget af beslutningen om udlicitering af Kystbanen og Øresundstrafikken. Og flere udbud vil følge. Minimum en strækning eller et togsystem mere skal udbydes. Hvem står for skud?

Er det Svendborg banen eller bliver det Grenå banen, eller måske mere af den sjællandske regionaltrafik?

Uvisheden og dermed utrygheden breder sig.

DJ Kongressen

Preben gennemgik kort hændelsesforløbet på kongressen hvor Henrik Mortensen blev valgt til ny Næstformand. Det var en særdeles god kongres, hvor der bl.a. blev udsendt nogle vigtige politiske holdninger til den fremtidige jernbanedrift i Danmark. Tilhørere og delegerede kunne efter kongressen ikke længere være tvivl om DJ's indgangsvinkel

til fremtidens jernbanedrift, og den måde vi gerne ser den drevet videre på, uden salg af arvesølvet.

LPO-DSB

I kølvandet af kongressen, opstod der et stort tab af vores nuværende formand, og vi skulle nu til at se nye tider i øjnene. Den 13. december 2004 blev der derfor indkaldt til ekstraordinær generalforsamling i Områdegruppen. At starte op igen med en ny konstellation var ikke nogen nem opgave. Men som vi lovede på generalforsamlingen ville vi gøre vores ypperste til, at LPO skal stå som en særdeles stærk sammentømret enhed til glæde for medlemmerne. Arbejdsformen er blevet en anden, og der er ingen tvivl om, at uddelegeringerne af arbejdsopgaverne skal forsætte hvis vi stadig vil have den indflydelse som vi har i dag.

OK 2005

Overenskomstresultatet var ikke nogen lønfest for lokomotivpersonalet, hvilket afstemnings-resultatet også bar præg af. I organisationsaftalen glæder vi os over indførelsen af den 3. løngruppe efter 8 års ansættelse. Det var en stor skuffelse, at vi ikke som i HTS overenskomsten, fik taget hul på en forsikringsordning for de som mister deres lokomotivfører job. Men det må være en absolut topprioritet til forhandlingerne i 2008. I Lokallønsforhandlingerne lykkedes det at få kørerlærerne i 27 lrm. og i 2005 har vi hævet 340 lokomotivførere fra 23 -24 lrm. Ikke helt tosset. Ved Overenskomstforhandlingerne gav parterne hinanden tilsagn om, at arbejde på en overgang til Ny Løn. Fra LPO's side ser vi gerne, at der kommer skub i det fremadrettede arbejde, for det bliver bestemt ikke lettere i de kommende år, at have separate systemer. Det er også svært, at forklare de nye medlemmer de lønforskelle der er, for de forstår det simpelthen ikke.

Ny uddannelse

Den 1. oktober blev vores grunduddannelse lagt ud i offentligt regi. Det foregår på en skole i Tønder og en skole i Ishøj, som dog har lokaler i Høje Tåstrup. Alt omkring den nye uddannelse er kaotisk, og der er rigtig mange problemer, som endnu ikke er løst. De skal løses hen af vejen, og det plejer ikke at være gode løsninger, når alt skal ske i hastværk. I forbindelse med den nye uddannelse er der også lavet krav til efteruddannelse af os, der er lokomotivførere. Det, der før var enkelt, er nu blevet meget besværligt.

Sikkerhedssituationen på de danske jernbaner

En af årets mest groteske begivenhed for det danske lokomotivpersonale indtraf i august 2005, da Banedanmark med ultrakort varsel, en fredag eftermiddag, nedsatte strækningshastigheden mellem København og Århus til 120 km/t. Det viste sig jo efterfølgende, at spor og sporskifter gennem flere år ikke havde været vedligeholdt efter de retningsgivende normer og terminer, der er på området. Så egentlig var sporene ikke blevet dårligere end tidligere, men da den ny ledelse forsøgte at overholde standarderne bl.a. med hyppige målevognskørsler, viste det sig nødvendigt med denne dramatiske hastighedsnedsættelse

Det vidste LPO naturligvis ikke på daværende tidspunkt, men vi vidste, at de efterhånden mange udsendte sikkerhedscirkulærer var en direkte trussel mod sikkerheden. Der er altså noget galt, når informationen er så uensartet, mangelfuld, forvirrende og dermed risikobetonet, at det kræver perronvagter for at sikre, at lokomotivpersonalet har forstået det udsendte materiale.

Endnu værre var det imidlertid, at generelle hastighedsnedsættelser uden forudgående udlægning af ATC baliser, krævede direkte indgreb i forudsætningerne for ATC's virkemåde.

Kaffepause

En handling som i andre sammenhænge ville kunne danne grundlag for en afskedssag, såfremt lokomotivføreren på eget initiativ havde indtastet urigtige oplysninger.

Efter flere meningsudvekslinger og informationer i diverse bladledere, lykkedes det at få Trafikstyrelsen i tale. Et resultat af de mange anstrengelser er, at der nu bliver afholdt jævnlige møder mellem Trafikstyrelsen - Banedanmark - DSB - og de faglige organisationer.

Vi fik vigtigst af alt, store indrømmelser fra Banedanmark og Trafikstyrelsen om, at de ansvarlige for vores og passagernes sikkerhed, *IKKE* altid har været deres opgave bevist, og de har direkte forbrudt

sig mod gældende normer på området. At det så kun har fået konsekvenser for nogle få menige medarbejdere i Banedanmark, kan undre os.

Kommentarer til beretningen

Flere delegerede kvitterede for bemærkningerne om uddelegering af flere arbejdsopgaver, og takkede den daglige ledelse for et stort arbejde. Der var et stort ønske om at få OSU arbejdet op i et højere gear. Lad os ændre OSU fra en syltekrukke til en boblende gryde, som Hans så klart udtrykte det.

Jens Rasmussen opfordrede til mere fokus på de overenskomstansatte, i forbindelse med rationaliseringsgevinster, og nævnte også den uheldige situation omkring de overenskomstansattes kørelæreres lønforhøjelse, der udmøntes senere end de tjenestemandsansatte kørelærere.

Synspunkter alle de delegerede var enige i.

Beretningen blev enstemmigt vedtaget.

Næste punkt på dagsordenen var orientering om økonomien

Torben gennemgik det netop udsendte årsregnskab for 2005. Regnskabet viste et pænt overskud på 175.000 kr. Beslutningen fra sidste generalforsamling om at styrke områdegruppens økonomi er opnået, ved en kombination af flere medlemmer til områdegruppen, og en reduktion i refusionen til lokalgrupperne. Regnskabet blev taget til efterretning af de delegerede da der, ifølge vedtægterne, kun er tale om en orientering om økonomien.

Vedtægtsændringer

Vedtægterne blev ændret, således at den daglige ledelse fremover, bekendtgør generalforsamlingen på medlemsinformation, mindst en måned før afholdelse. Det blev præciseret, at det er den daglige ledelses beretning, og ikke den samlede områdegruppebestyrelses.

Følgende forslag blev vedtaget:

1. Overtidsbetaling i forbindelse med ikke planlagte hændelser, f.eks. nedbrud og tog-

   forsinkelser skal forhøjes væsentligt.

2. Indførelse af en beskyttelsesregel for hviledag(e)

3. Områdegruppen skal arbejde på at forbedre vilkårene for lokomotivførerne i reserven.

Yderligere motivation og uddybende debat omkring forslagene kan læses i referatet.

Valg

Der var genvalg til Områdegruppenæstformand Carsten Olesen og Områdegruppekasserer Torben Sonne, for en 4 årlig periode.

Torben Sonne og Søren Max Kristensen blev genvalgt som suppleanter til DJ's Hovedbestyrelse, for en 2 årlig periode.

Kassereren forbereder sig til "regnskabets time"

Indlæg fra DJ

Forbundsformand Ulrik Salmonsen udtrykte i sin historisk korte taletid på 15 minutter, at udbuddet på Kystbanen optager os alle meget, og mindede om vores kongresbeslutning. Udlånsaftaler laver vi ikke, og vi vil heller ikke acceptere tjenestefrihed til tjenestemænd, der udlånes til en ny operatør. Kongresbeslutningen skal ses som en helhed, det handler også om tjenestemændene på andre områder, eksempelvis i Banedanmark. Vi fastholder de normale betingelser for tjenestemænd. De skal have deres opsigelse, rådighedsløn og deres pension, når rådighedsperioden er ophørt.
Infrastrukturen i Danmark har det elendigt, og der er ingen penge til arbejdet i 2006.
Pengene er brugt i 2005 og sporombygningstoget har arbejde til ca. 1 måned i 2006, og det har så stor en forrentning og afskrivning, at maskinen måske bliver sat til salg. Så når Banedanmark forsikrer, at vi har set toppen af isbjerget, når vi taler om hastighedsnedsættelser og vedligeholdelses-arbejder, så tror jeg desværre ikke det holder stik. Jeg tror det bliver en problematisk sommer vi går i møde.

Jørn Webler orienterer

Ulrik Salmonsen på talerstolen

Indlæg fra DSB Produktion
Direktør Jørn Webler orienterede om det gode årsresultat som DSB har opnået i 2005, men mindede om, at trafikkontrakten påbyder os at rationalisere 2,5 % hvert eneste år. Et af midlerne til at nå målet er at indføre Lean i planprocessen. Jørn udtrykte bekymring over, at Banedanmark tilsyneladende ikke har styr og overblik over situationen, men forventede at det fælles driftscenter bliver et skridt i den rigtige retning, og at informationen til vores kunder bliver forbedret.
IC4 er jo en vigtig forudsætning for at GTA planen kan realiseres, så det er godt nyt at IC4 projektet er inde i en god og positiv udvikling. Tidsplanen for indsættelsen af de første togsæt til maj, ser ud til at holde, og vi forventer snart at kunne præsentere den samlede sikkerhedsvurdering for myndighederne.
Udbuddet på Kystbanen og det beskårede udbud i Skåne har vores højeste prioritet. Alt vil blive sat ind på at vinde. På materiel siden indgår både Øresundstogene, og et antal ER4 togsæt, som DSB skal leje ud til den vindende operatør. En underlig konstruktion, hvor DSB skal garantere driftsstabiliteten på togene, selv om vi ikke skal se dem i mange år frem, hvis vi taber.
Det er en konstruktion vi er meget utilfredse med.

Peter Kanstrup takkede for god ro og orden, og sammen afsluttede vi generalforsamlingen med et trefoldigt leve for LPO og Dansk Jernbaneforbund.

Status på ny offentlig lokomotivføreruddannelse

Af: Preben Würtz Jensen

Vi vil fra LKI-gruppen gerne lave en status på den offentlige uddannelse og få åbnet debatten omkring de nødvendige ændringer i uddannelsen.
Til at hjælpe med denne status har vi haft hjælp fra LKI Jørgen Røgilds København og LKI Dennis B. Johansen Struer. Jørgen har undervist i teknik på TESE og Dennis i SR på Tønder tekniske skole.

Er der nogle fordele ved den nye uddannelse, som tilgodeser lokomotivførerne eller DSB?
For lokomotivførerne er der nu mulighed for at søge job på tværs af virksomhederne herunder i EU. Tidligere har det været forfra, såfremt man kom fra en privatbane.
DSB har også den fordel at rekrutteringsgrundlaget af uddannede lkf er blevet større.
I forbindelse med undervisningslokaler og faciliteter er skolerne professionelle og har konsekvente holdninger, som DSB kunne lære noget af.
Er der nogle ulemper ved den nye uddannelse?
Skemalægningen i teoriuddannelsen er meget fastlagt og fleksibiliteten begrænset.
Der er udarbejdet lektionsplaner, som er meget detaljeret, hvilket inddæmmer underviserens muligheder for at bruge sin erfaring og sammenkoble tingene i et naturligt sammenhæng.
De fastlagte planer gør også at der må planlægges med flere underviser i det samme pensum.
Såfremt lektionsplanerne var mere smidige, kunne der byttes undervisningsdage, hvilket vil være bedre end bruge flere undervisere. I nogle fag har der været planlagt med op til 4 undervisere, for at få "kabalen" til at gå op. Det siger sig selv at dette er en uhensigtsmæssig måde at undervise på.
Det skal i SR forstås på den måde at de enkelte paragraffer er henført til de enkelte lektioner.
Tidligere kunne underviserne selv fastlægge sine lektioner, så resultatet blev at pensummet var indlært, når uddannelsen var slut. I dag skal givne paragraffer være gennemgået en given dag, på et givent klokkeslæt. Argumentationen er at eleverne i tilfælde af sygdom, skal kunne skifte hold/skole. Her sammensætter man en hel uddannelse for at tage højde for at 1 måske 2 personer pr år får et så langvarigt fravær at man må skifte hold/skole. Her kunne der passende lave en individuel aftale med den enkelte operatør/elev og skole.

De meget fastlåste lektionsplaner gør det meget svært at lave gruppeopgaver, da tiden ikke tillader dette. Der bør også vurderes om der er den rette timefordeling mellem de enkelte fag.
Undervisningsmaterialer har tidligere været udarbejdet af den enkelte underviser, udfra devisen at slutproduktet var vigtigt. Den enkelte underviser havde tidligere en tryghed i at han/hun kendte sit materiale. Såfremt man fastholder at skolerne udarbejder og har ansvaret for al undervisningsmateriale, så skal de sikre at materialet er tilgængeligt og opdateret.
Såfremt undervisningsmaterialet ikke er godt nok kan man jo bruge det veludviklede materiale, man tidligere har brugt.
Holdstørrelser på 16 elever og 1 underviser kan gå an, men der er mulighed for at der kan være op til 20 elever og 1 underviser. Her burde 16 være max.
Det bør igen vurderes om det er relevant med de mange bløde fag, hvor der mangler indhold og undervisningsmateriale. Det virker som om der er fremsat nogle ønsker, men ønskerne er ikke efterfulgt af konkret indhold.
Nogle af de bløde fag kunne fjernes og give plads til at repetere og mere tid til prøver/indlæringskontrol.
Samtidig kunne der i slutningen af uddannelsen laves SR test og EUSR.
Det virker udmærket at de bløde fag er placeret i starten af uddannelsen, når de nu skal være der.
Det giver eleverne bedre mulighed for at koncentrere sig om de mere hardcore fag i modul 3 og 4.
Det ville være en god ide om skolerne lavede en løbende evaluering med underviserne, så de store og små problemer der opstår, kunne blive taget i opløbet.
Evaluering kunne evt. foregå efter hvert modul.
Politisk er det besluttet at Tønder skulle være hjemsted for lokomotivføreruddannelsen.
Det siger en del om de politikere, som traf en sådan beslutning, da den store indsigt omkring rekruttering til lkf, ikke kan have spillet ind på beslutningen.
Tønder er en dejlig by med venlige mennesker og skolen en velfungerende med gode faciliteter.
Problemet består i at der en meget langt til Tønder

fra DSB's tjenestesteder.
Og alt andet lige, så er DSB den største operatør med den største rekruttering.
Når man så samtidig laver en salomonisk løsning, hvor skolerne skal have lige mange hold, så opstår der problemer.
I dag har vi familiefædre/mødre som må rejse ud om søndagen og først komme hjem om fredagen.
Det stiller udover en stor indlæringsindsats også store krav til familielivet.
Når man så hører politiker tale om hensyn til børnefamilier så lyder talen lidt hul, når det drejer sig om lokomotivfører under uddannelse. (det er en om'er minister)
Det skal dog retfærdigvis siges at dette afsavn kan vendes til noget konstruktivt.
På det hold, hvor DSB underviser i SR udarbejder underviseren gruppeopgaver, som eleverne så løser i fællesskab i deres fritid. Det styrker naturligvis studiemiljøet og gør eleverne dygtigere.
Det viser også at DSB's underviser påtager sig et ledelsesansvar og påskønner at eleverne ønsker at være dygtige og vende noget negativt til positivt.
Det er naturligvis ikke alle som kan få familielivet til at fungere, hvis man er væk hjemmefra i så lange perioder, som teoriundervisningen varer. Det må derfor påregnes at virksomhederne mister potentielle medarbejder på den konto. En større fleksibilitet ville her være ønskelig så eleverne altid var sikre på at kunne modtage undervisning tæt på bopælen.
Logbogen er et kapitel for sig.
Principielt er der ikke noget i vejen med en logbog, men den afspejler nogle uhensigtsmæssigheder i selve uddannelsen, samt indgroet vanetænkning.
Den indgroede vanetænkning er af bogen skal være i papirform. (kan købes gennem TUR)
Det vil være langt mere sikkert og fleksibelt, hvis logbogen var elektronisk, så eleven ikke skulle slæbe på bogen. Det vil aldrig være nødvendigt at efterlyse en logbog, da man altid viste hvor den var. Skal der ændres i logbogs masteren, ville der ikke skulle kasseres trykte logbøger.
Viser det sig at der mangles udfyldelse af Lkf-k, vil han eller hun let kunne rette op på dette.
Skrivepladsen i logbogen mangler fleksibilitet, da pladsen er fastlagt i et trykt eksemplar.
Det kan være svært, praktisk talt umuligt at læse de håndskrevne kommentarer.
Dette giver en masse unødvendigt arbejde, når der laves opfølgning på logbogen.
Logbogen viser også at praktikuddannelsen bør revideres på flere områder.
Det er godt at eleverne skal prøve uregelmæssigheder, men at de skal være tilknyttet de enkelte moduler er ikke hensigtsmæssig. Allerede i dag har vi elever, som ikke har haft de planlagte uregelmæssigheder i modul 2. De bliver næppe dårligere lkf ved at de får dem i modul 3, 4 eller 5.
Vi kan også se at mange Lkf-k forsøger at få lov at køre ad venstre spor. Dette nægtes de konsekvent af Banedanmark. Dette kan skyldes hensynet til en i forvejen trængt trafikafvikling. Det harmonere dog ikke med sammensætningen af praktikuddannelsen, her må vi formode at de ansvarlige har tænkt på dette. Det må være åbenlyst at det rådgivende udvalg skulle have lavet aftaler med Banedanmark omkring dette.
Når dette så er sagt, så bør man vurdere det realistiske i at forsinke tog med overlæg.
Første tog ad venstre spor er ifølge SR med forsigtighed og hyppig brug af fløjten.
Det svarer til at man lukker en dankortterminal, for at en kasseekspedient skal lære at tackle en defekt terminal. Hvem vil som kunde bruge tid på dette?
Jeg tvivler på at DSB's kunder vil sidde længere i toget end højst nødvendigt, for at der skal uddannes lkf.
Alternativt kunne der laves tjenester, hvor uregelmæssigheder var indlagt.
Herved kunne man undlade at genere vore kunder.

Som det fremgår af artiklen, så er der behov for justeringer af uddannelsen.
LKI gruppen stiller gerne med LKI'er, som har et indgående kendskab til uddannelsen.
Vi er klar over at der er mange politiske hensyn, som er tilgodeset.
Disse politiske hensyn er det tiden at gøre op med.
Vi vil gerne være med til at gøre uddannelsen bedre, og stiller gerne al den ekspertise til rådighed, som LKI gruppen besidder.

De første lokomotivførere der uddannes på TESE.

Så lykkedes det endeligt!

Af. Lkf-k. Palle Bang, Fredericia

Indkøb af bærbare computere er en realitet, og udlevering og kurserne kører på fuld kraft. Som der stod i den omdelte folder, så vil det lette lokomotivførerne for at skulle slæbe rundt på en hel del reglementer. Men de første havde dårlig nok fået taget computerne i brug, før DSB Sikkerhed udsendte et sikkerhedscirkulære, som forbød os at anvende computerne til netop det formål, som de var indkøbt til. Som bruger blev jeg i første omgang overrasket over udmeldingen, men ved nærmere eftertanke kan jeg godt se fornuften i det.

Som jeg har forstået det, har DSB Sikkerhed nogle krav, som de ønsker opfyldt, inden computerne kan godkendes til vore brug. Jeg var en af de første, som fik computeren udleveret.

Jeg har forsøgt at regne ud, hvor i førerrummet den skal placeres, og jeg er ikke særlig imponeret. Selv om computeren ikke fylder meget, kan den ikke ligge på førerbordet i hverken MR eller MQ uden at glide ned. Der findes i øjeblikket heller ikke noget specielt program med køreplaner og La, så det skal man lægge ind manuelt. En sidste og meget væsentlig ting er, at der ikke er batterikapacitet nok til, at den kan bruges som køreplan på en 9 timers vagt. Spørgsmålet er så, om vi skal ændre computeren og programmerne, eller om vi skal prøve at ændre den måde vi kører tog på. I dag køre vi tog efter kutymer, reglementer og cirkulærer, som for de flestes tilfælde er over 75 år gamle, eksempelvis ”Tjenestekøreplanerne” (alene navnet støver). Og lige netop tjenestekøreplanerne er måske den største hindring for, at vi kan bruge computere som arbejdsredskab. De nugældende fylder tilsammen ca. 10 cm., og vejer vel det samme som en mursten. Hvad skal vi med alle de sider? Vores publikumskøreplan er jo ikke mere end halvanden cm. tyk, og i dag, hvor krydsninger kun optræder i tjenestekøreplanerne på strækninger med radiodirigeret trafik, kan vi så ikke bare bruge den? Eller skal vi opfinde noget helt tredje?

Hvad med at køre efter en ”Kanalplan”? Størsteparten af vores tog kører i dag i såkaldte ”kanaler” efter faste minuttal, som operatørerne aftaler hos Bane-Danmark. Så kan vi have et hæfte med disse kanaler, og nogle sider, hvor tognumrene står med henvisninger til, hvilken kanal det pågældende tog skal benytte. Eksempelvis kan kanalen fra Kh til Ab hedde ”kanal 1”. Så kan lokomotivførerne, som f. eks. skal køre tog 121, slå op i toglisten ud for IC 121 og se, at dette tog skal køre i ”kanal 1”. Det samme kan førerne af togene 137, 141,157 o.s.v. En sådan ”kanalplan” vil sikkert ikke fylde meget, og bliver så den eneste bog vi skal medbringe. De øvrige reglementer og cirkulærer, som kun bruges lejlighedsvis, kan så ligge på computeren. Hvis computeren kan indstilles til automatisk at opdatere disse, når vi tilmelder os, og La for den pågældende tur, bliver udskrevet sammen med vores arbejdsseddel, så kan computeren blive det nemme arbejdsredskab, som den var tiltænkt. Vores førerrum skal ikke bygges om, og vores nuværende tasker kan, med en skumgummipude i bunden, fortsat bruges.

Svar fra: Lokalgruppeformand Søren Max Kristensen, København

(medlem af Fremførings Teknologiudvalg)

Kære Palle

Tak for dit indlæg til Det Blå Blad. Inden jeg prøver at besvare nogle af dine spørgsmål, så vil jeg give en kort beskrivelse af selve projektet.

Bærbar PC startede op i Fremførings Teknologiudvalg i 2000. Grundlaget var det såkaldte BLOK projekt fra 1998. I slutningen 2005 blev pengene til projektet bevilget af DSBs direktion. Formålet med projektet var og er mangesidigt. For bare at nævne nogle hovedpunkter. Sikkerheden skulle gerne blive bedre, kommunikationen skulle også gerne blive bedre, driftsfordele og et bedre arbejdsmiljø.

Projektet kører nu på fuld drøn. Fra starten af, har det været sådan, at den Bærbar PC ikke må bruges i førerrummet under kørsel, før alle tilladelser er i orden. Det arbejdes der på i øjeblikket, men det er et meget stort arbejde, da alle risikomomenter skal være belyst.

Da direktionen havde bevilget pengene, stod vi i den situation, at vi enten kunne udlevere den bærbare enhed nu, eller vente til i hvert fald dele af den var godkendt. Da vi har det princip, at vi kun udleverer den Bærbar Pc sammen med, at den fornødne uddannelse gives, valgte vi at gå i gang straks, da vi forventer, at IC4 projektet vil optage næsten al uddannelseskapacitet når den engang kommer. Vi var, og er godt klar over, at det kan give noget frustration hos lokomotivførerne, at de får en uddannelse, og en Bærbar Pc på et tidspunkt hvor brugsværdien er begrænset.

Når vi skal til at bruge den Bærbar Pc under udførelsen af vores tjeneste, skal det selvfølgelig være muligt at have den placeret et praktisk sted i førerrummet. Vi er godt klar over, at der er problemer på nogle litra, men det må der findes en løsning på. I den forbindelse skal vi også kigge på en ekstern strømforsyning i førerrummet.

I projektet arbejdes der med to koncepter. En digital rygsæk, som vi kender det i dag, hvor vi har alle vores reglementer, cirkulærer m.m. Det sikrer, at vi altid har opdaterede oplysninger. Samtidig er det en meget stor arbejdsmiljøforbedring, da vi så ikke længere skal slæbe på en tung taske. Når vi fremfører tog skal der være et kørebillede, der giver lokomotivføreren alle de oplysninger han skal bruge for, at fremføre et tog på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde. Det betyder, at billedet løbende skifter i forhold til hvor på strækningen man er. Der er mange funktioner i dette kørebillede, og i skrivende stund er en prototype ved at være færdig. Den skal så risikovurderes, eventuel ændres og så godkendes, før vi rigtig kan bruge den Bærbar Pc i driften.

Med hensyn til din idé om en kanalplan må jeg sige, at det ligger ud over hvad Fremførings Teknologiudvalg arbejder med.

Nyt fra lokalgrupperne

Århus

Af: Hans Schøn Merstrand

Hastighedsnedsættelse mellem Aalborg og København

Når en lokomotivfører "briefer ind" til en tjeneste, så har vi som alle ved, 15 minutter, til at gennemlæse diverse sikkerhedsmæssige cirkulærer, og andre nyheder som har betydning for dagens arbejde/ tjeneste. Men en af de reglementer/cirkulærer som vi skal medbringe i vores taske, er sideantallet stille og roligt steget, til det mange dobbelte af hvad vi betragter som normalt. Det har stor betydning for vores psykiske og fysiske arbejdsmiljø, da udførelsen af vores arbejde bliver direkte påvirket, af hvad der står i reglementet/cirkulæret, som vi i daglig tale kalder LA (LA beskriver sikkerhedsmæssige forhold for hastigheden m.m. ude på strækningen).

Lokomotivførerne oplever så mange midlertidige hastighedsnedsættelser på grund af sporets tilstand, at det går udover komforten for passagerne, regulariteten i toggangen og ikke mindst vores arbejdsmiljø. Konkret i Århus, så har tjenesterne til f.eks. København og Aalborg været meget populærere, men den popularitet er faldet kraftigt, da de pågældende tjenester opleves som en belastning for det psykiske arbejdsmiljø. Lokomotivføreren skal konstant køre til "grænsen" af hvad togmateriel og komforten kan bære, og det skulle ikke undre lokomotivførerne om DSB's udgifter til vedligeholdelse af bremser m.v. er øget en del, siden strækningerne er blevet klistret til med hastighedsnedsættelser m.m.

LPO Århus mener, at transportministeren bør tage situationen omkring bane nettet i Danmark alvorligt, da det i sidste ende er et politisk valg og prioritering af opgaverne, der kan redde jernbanetrafikken i Danmark.

Tinglev

Af: Helle Samsø Madsen

Vi afholdte generalforsamling den 28. januar. Ved denne lejlighed valgte vores formand Henrik Schøtt at træde af. Han har været med til at starte den nye gruppe i Tinglev. Der har været meget at se til, da vi skulle begynde helt forfra, dengang vi blev delt fra gods. Ikke alt gik lige let, men Henrik fik med sin utrættelige indsats det hele på gled. Vi siger tak og ønsker ham god vind fremover. Til ny formand blev Errol Vestergaard valgt. Vores "gamle" kasserer Gunnar Juhl har søgt LKI vejen, og som ny kasserer blev Helle Samsø Madsen valgt. Så nu står vi atter med en næsten "grøn" bestyrelse. Så det er bare om at klø på med krum hals, og gøre arbejdet efter bedste evne.

Vi har den fornøjelse at kunne sige velkommen til 4 nye her på depotet. To har ønsket at komme hertil fra Fredericia:
Jesper R Pedersen og
Helmut Hartmann.
En kommer fra Odense: Allan Holm Mathiasen, og den sidste er stadig under uddannelse i Tønder, Bjarne Michaelsen.

Bestyrelsen hilser de nye velkommen til Tinglev og håber på et godt samarbejde fremover.

Næstved

Af: Torben Reimer Nielsen

Selv om der ikke har været nogle indlæg fra Næstved de sidste par gange, er det ikke fordi vi ikke eksisterer mere, tværtimod. Her går det lidt bedre end det plejer, hvilket der desværre ikke skal så meget til.

Der har været afholdt ordinært generalforsamling i Næstved, og jeg vil prøve at orientere lidt om, hvad der skete.

Vores lokale LPO formand Poul Stevns Nielsen bød velkommen, og startede med at udtrykke glæde over at vi har fået nye lokomotivførere til Næstved. De nye er: Christian S Nielsen, Torben H Hansen, Jan S Lundstrøm, Hans-Henrik Djarnis, Ole A Nielsen, Per M Heinesen og Anders Larsen. Vi fra redaktionen vil også gerne ønske jer velkommen, og håber at I vil falde godt til i Næstved. Samtidig ønskede formanden tillykke til de lokomotivførere, der har kunnet holde 25 års jubilæum det sidste år. Jubilarerne er: Carsten T Knudsen, Jørn Hjort og Svend P Rasmussen. Der skal også lyde et stort tillykke til jubilarerne herfra.
Desværre kunne formanden også melde om tre dødsfald blandt vores pensionerede lokomotivførere.
Dem der ikke er her mere er: Knud Nielsen, Verner Havby og Svend Å Frederiksen. Æret være deres minde.

Som sædvanlig kom formanden med en god beretning, som jeg vil spare jer for at gengive her, men kun nævne, at kaffemaskinen ikke blev flyttet, som det ellers blev lovet på sidste generalforsamling, og at kommunen har planer om at inddrage vores parkeringsplads. Det sidste er vi ikke særlig begejstret for, da en evt. flytning til den anden side af remissen vil give mindre plads og mulighed for hærværk på bilerne, da der ikke er mulighed for opsyn der.

Formanden var på valg, og selv om han ved sidste generalforsamling sagde, at det var sidste år han var formand lod han sig alligevel genvælge til en ny to års periode. Det er vi glade for. Poul understrege dog, at der så skulle findes en afløser.

Det er glædeligt at se, at en del pensionister stadig møder op til det sociale samvær efter generalforsamlingen. Der bliver fortalt mange historier fra (de gode gamle dage) medens den gode mad bliver fortæret.

Sikkerhedsrepræsentanten Kaj B Nielsen sagde i sin beretning bl.a., at der kun havde været 6 arbejdsskader det sidste år. Det var 5 nærved påkørsler og en skade ved nedstigning. Der bliver sat fokus på netop nærved påkørsler. Folk har generelt for lidt respekt for det at færdes i sporene, hvor det kan være til fare for dem selv eller lokomotivpersonalet. Der var ros til Kaj for det arbejde, der er gjort.

Det er ingen hemmelighed at toggangen er værre end elendig, men på Lille Syd har det i et stykke tid kørt nogenlunde. Det er desværre også slut nu. Jeg vil her gerne gengive et brev, der er sent fra en frustreret lokomotivfører, Tommy Brun Christensen, til Banedanmark.
Brevet er sent den 1. februar, så selv om noget er rettet, er historien interessant nok. Jeg citerer:

”En lille hilsen fra en lokomotivfører i Næstved. Lille Syd, strækning 4, virker slet ikke. I meget lang tid har La nr. 13008 været på 40 Km/t. Hvornår sker der noget. Sporskifterne på Lille Skensved og Havdrup Station virker ikke. Haslev station skal vi indrangere fra begge sider.
PS. Vi er ved at løbe tør for undskyldninger til passagererne. Har her til morgen kørt med tog 4413. Ankomst efter køreplan kl. 6.35. Virkelig ankomst kl. 7.10”.

Svar fra Banedanmark:
”Banedanmark prøver at spule saltet væk fra sporskifterne. Hvis det hjælper, er problemet løst. Forgangne nat er sporskifterne i Havdrup spulet, og hvis resultatet er tilfredsstillende fortsættes der på de andre stationer. Jeg kan godt forstå din frustration, men vil gerne bede dig om at rejse de spørgsmål internt i DSB i stedet for at maile til Banedanmark. Jeg kan love dig for, at de manglende undskyldninger du nævner, er nogle vi kender til her på kontoret”.

Det kan i den forbindelse i øvrigt nævnes, at spor 1 i Næstved ikke har kunnet benyttes i lang tid.

Esbjerg

Af: Pernille Larsen

Generalforsamling 2006

Vi afholdt vores årlige generalforsamling onsdag d. 25. januar på højskolen i Esbjerg. Som gæster havde vi inviteret områdegruppeformand Preben S. Pedersen og næstformand Carsten M. Olesen.
Vi fik valgt en ny turgruppeformand, Jørgen Renner Christensen. Vi ønsker tillykke med valget.
Generalforsamlingsdebatten synliggjorde igen, at det store depot mod øst, har et problem med dårlige antenneforhold på opholdsstuen. Det er desværre ingen nyhed at TV signalet her, er af meget svingende i kvalitet.

Vi må håbe, der snart findes nogle økonomiske midler, så man kan komme til at se lidt TV i tilfredsstillende kvalitet, når vi har pauser der.
Generalforsamlingen besluttede også at nedlægge festudvalget, og i stedet oprette et aktivitetsudvalg. Der vil i så henseende kunne søges økonomiske midler til arrangementer der afholdes for lokomotivpersonalet i Esbjerg.
Fra bestyrelsens side var vi godt tilfredse med, at holde generalforsamlingen på Esbjerg Højskole. Det kan anbefales til andre lokalgrupper, men der er jo nok lidt langt herover. Der var en fornuftig betjening til rimelige penge, og ingen oprydning til bestyrelsen bagefter.

Studietur 2006 for lokomotivpersonalet i Esbjerg.
Bestyrelsen er ved at arrangere en studietur til Hamburg i starten at oktober 2006. I Hamborg er det bl.a. planen at besøge Wonderland, og et museum indrettet i en "pensioneret" ubåd.
Der vil selvfølgelig også blive mulighed for en tur på egen hånd i byen, der efter sigende er meget interessant.
Prisen bliver i et fornuftigt leje. Personalelederne har jo afklaret dette spørgsmål internt. Det planlægges at op til 25 % af depotet kan deltage, og tilmelding vil foregå efter først til mølle princippet. Bliver turen en succes, planlægges studietur til anden destination i Europa næste år.
Slut fra Esbjerg, med et ønske om et rigtigt godt og lunt forår.

Fredericia

Af: Palle Bang

Glatførekursus

Som nævnt i sidste nummer, havde Fredericia gruppen valgt at bruge pengene fra medarbejderudlodningen i 2005, på et køreteknisk kursus. Når jeg her i skrivende stund kikker ud af vinduet, og ser sneen dale ned, bekræfter det mig i, at det var en rigtig god ide. Desværre var det kun halvdelen af vores kollegaer, som tog imod tilbudet.
Som dybdeborende reporter afholdt det ikke undertegnede fra selv at deltage. Så jeg mødte halvfrysende op en grå december morgen på Fredericia Køretekniske Anlæg. Sammen med mig var også Henrik Haue og hans kone Anja.
En af de tilknyttede kørelærere gennemgik køreanlæggets opbygning samt dagens program, som bl.a. omhandlede katastrofeopbremsninger, slalomkørsel og undvigeøvelser. Alle øvelser skulle gennemføres på både tør og glat bane. Man kunne vælge at køre i egen bil, eller låne en på stedet. Jeg valgte for en sikkerheds skyld en lånebil.
Den første øvelse gik ud på at køre kørelæreren ned!! Det vil sige, vi skulle køre hen imod ham, og beregne hvor sent vi skulle bremse, for at undgå at ramme ham (modig fyr den kørelærer, og han måtte da også springe for livet en enkelt gang). Det er faktisk lidt skræmmende, hvor meget bremselængden ændrer sig, blot ved at forøge hastigheden fra 40 til 50 km/t.
I de følgende tre timer fik vi lært, hvor lidt kontrol man har over sin bil i katastrofe- og undvigesituationer, hvis man ikke behersker den rigtige køreteknik. Det gælder ikke kun på glat vej, hvilket de fleste er klar over, men også på tør vej. Ved kørsel i glat føre viste det sig, at det faktisk er muligt at kontrollere en udskridning, hvis man bruger den rette teknik, og bilen har de rigtige dæk på til årstiden.
Kurset sluttede med kaffe og uddeling af diplom for bestået kursus, og en erfaring rigere.

Køreplansmøde

Siden sidst har der været en del aktivitet her i Fredericia. I slutningen af november måned afholdt køreplanskontoret et orienteringsmøde om den kommende køreplan 2006 i et tætpakket lokale i Teknikgår-

den. Der var tilmeldt omkring 30 deltagere, men endnu flere var mødt op, deriblandt Det Blå Blads lokalredaktør og cirka 10 andre lokomotivførere. Chefen for køreplanskontoret indledte med at for-

Henrik på glatis!

tælle om GTA i Nordjylland, hvor lyntogene forlænges helt til Frederikshavn. På strækningen fra Esbjerg til Århus bliver der indført et nyt togsystem, som skal betjene Hedensted. Herfra forventer man, at ca. 400 rejsende om dagen vil benytte toget. På grund af den anstrengte IC3 materielsituation, bliver dette togsystem betjent af MR, men det betyder kun en mindre forringelse af køretiden, idet der bliver indsat MR, som accelererer hurtigere end de almindelige MR!!
Det kom vist som en overraskelse, da lokomotivførerne oplyste ham om, at de "Blå" MR er nøjagtig ligeså sløve som de øvrige. Det fik en togfører til at bemærke at GTA havde fået en ny betydning her i vores område, nemlig "**G**amle **T**og til **A**lle".
Banedanmarks repræsentant kom ind på de dårlige spor og de mange La rettelser, som vi må slås med for tiden. Hvor gerne han end ville, kunne han ikke love os bedre forhold før sidst på sommeren, hvor man forventer at de værste fejl er udbedret. Det faldt derfor naturligt at foreslå Køreplanskontoret, at forlænge køretiden på IC og Lyn, så tiderne i køreplanerne svarer til de virkelige forhold. Det vil også give flere tilfredse kunder, hvis de kan stole på de tider, som står i køreplanerne. Men det virkede som en rød klud. Det var det sidste man ville gribe til, nej tiderne skal ikke ændres, og vi skal fortsat køre 180 km/t. Efter min mening er en sådan holdning ikke en ansvarlig ledelse værdig. Køreplanskontoret erkender selv, at lyntogsproduktet ikke er godt nok, og kunderne er begyndt at fravælger det. Når Banedanmark samtidig indrømmer at forholdende ikke bliver bedre foreløbig, så vil (tør) man ikke se sandheden i øjnene.

Generalforsamling
Fredericia gruppen afholdt ordinær generalforsamling den 17. januar 2006. Den begyndte en smule dramatisk, da en af vore kollegaer gik i protest, idet han havde hørt, at der ikke måtte ryges i salen. Det var lidt ærgerligt, for der måtte gerne ryges i lokalet ved siden af, og da den valgte dirigent selv er ryger, blev der holdt behørige pauser.
Formanden indledte med at byde velkommen, og en speciel velkomst til vores gæst, Peter Kanstrup fra Odense gruppen. Som dirigent foreslog bestyrelsen Frank W. Nielsen, og han blev valgt. Han styrede slagets gang med myndig hånd (og klokke), men skabte alligevel lidt uro i rækkerne, da han bekendtgjorde, at der først kom øl på bordet efter godkendelse af regnskabet.
Formanden nåede hele vejen rundt i sin beretning, og kunne samtidig fastslå, at lokomotivførerne i Fredericia i hvert fald er blevet kendt i pressen.
Der var ikke den store spørgelyst fra salen, men jeg vil dog fremhæve et enkelt spørgsmål, som blev stillet: "Må man begynde sin tjeneste efter fridag klokken 23.30 på selve fridagen?" Formanden svarede: "I henhold til tjenestetidsreglerne må man godt, men der foreligger en lokalaftale, som siger, at man tidligst må starte efter fridag, på samme tid som den tidligste tur på depotet".
P-ristens beretning blev fremlagt af Anders Jensen og turgruppens beretninger stod Carsten B. Pedersen for. Selv om alle tre beretninger skal godkendes under et, giver det alligevel lidt afveksling, når de bliver fremlagt af tre forskellige personer, og debatten bliver mere målrettet.
Regnskabet stod Henry Lorenzen for med vanlig omhu og akkuratesse. Det viste et mindre overskud, og gav kun anledning til et par enkelte spørgsmål. Derimod fik bevilling af penge folk op af stolene. Det store spørgsmål var om man skulle bevilge støtte til arrangementer, eller i forhold til det antal personer, som deltager i arrangementerne. Nogen helt fast linie nåede vi ikke frem til, men alle ansøgere fik da stillet et beløb til rådighed.
Der var indsendt 5 forslag. Tre fra bestyrelsen, dels vedr. udvidelse af antallet af dage til søgning ved ferievalg, dels et forslag om at vælge en suppleant til turgruppen. De blev alle vedtaget. Der var to forslag fra medlemskredsen. Det ene var et ønske om, at bestyrelsen skulle arbejde for, at man senest gik hjem klokken 05 om morgenen fra en nattevagt, hvis man var mødt før kl. 23. Dette forslag blev vedtaget. Et andet forslag gik på, at man skulle gå tilbage til den åbne afstemning til turvalg. Dette forslag blev nedstemt. Herefter tog kassereren ordet, og bevilgede en øl til hver.
Birger Naver blev genvalgt som formand, Anders Jensen genvalgt som bestyrelsesmedlem, og som bestyrelsessuppleant valgte vi Freddy B. Pedersen. Som billagskontrollant blev Carsten B. Pedersen valgt, idet den gamle (Palle Bang – ham selv, red.)

var blevet "for gammel". Carsten blev ligeledes genvalgt til turgruppen. Tina Jensen blev suppleant til turgruppen. Henrik Ejlersen blev valgt til billagskontrollantsuppleant, og Svend Erik Kielstrøm blev valgt til det ærefulde hverv som fanebærer. Arrangementet sluttede med spisning, hvor Tinas far, Tonny, serverede oksemørbrad med alt hvad dertil hører. Både mad og drikke var af det kendte mærke "ad libitum", så ingen gik hverken sultne eller tørstige derfra.
Der var mødt ca. 40 medlemmer frem til generalforsamlingen, hvoraf den yngste deltager havde 10 års anciennitet. Det er meget de samme hoveder, der går igen hvert år, og det skal vi prøve at få ændret. Ikke fordi det har noget med deres udseende at gøre, men vi må forsøge at motivere især de unge, for også at få dem til at møde op. Lokomotivførerne har altid været gode til at holde sammen, og det bliver der endnu mere brug for i fremtiden.

Ny tjenestefordeler
Fra årsskiftet er Janne Rahbæk startet som tjenestefordeler i Fredericia. Janne vil sikkert være kendt af de fleste, idet hun har været togfører her i Fredericia de sidste 6 år. Inden hun begyndte ved banen, havde hun en fortid som overkonstabel på Ryes Kasserne, hvor hun løste administrative opgaver. Hun har dog også kæmpet sammen med stærke mænd og kvinder, ligesom os. At hun samtidig har læst pædagogik i 3 år, gør hende ikke mindre egnet til at hjælpe og trøste os, når vi to dage før svigermors fødselsdag opdager, at vi har glemt at søge fri. Så velkommen Janne i dit nye job.

Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

Generalforsamling:

Så er generalforsamlingen, også i Kalundborg, overstået. I år med lidt lavere fremmøde end sidste år, da "kun" 47 % af medlemmerne havde valgt at møde op.
Efter bestyrelsens beretning var der følgende emner, som de fremmødte følte skulle debatteres: Dårlig planlægning ved efterårets sporspærring. Åbenbart et generelt problem flere steder i landet, hvor der er blevet planlagt i strid med tjenestetidsaftalen.

De aftaler, der blev indgået forinden, blev ikke overholdt.
Der var stor utilfredshed med den manglende snerydning og grusning ved isslag, som bl.a. resulterede i, at alle adgangsveje til opstillingssporene blev afspærret. Det på trods af, at problemet var kendt i flere dage! Det blev fremhævet, at vask i frostvejr kan være farligt. Inden stammen er færdigvasket, er trin & baluster på lok fuldstændig tiliset. Det snyder, når de ved opstigningen var isfri.
Der mangler stadig nummerering af opstillingssporene!
Sikkerhed: Vi havde desværre et rangeruheld i december. Heldigvis uden personskade. Det betød, at to dobbeltdækkerstammer og tilhørende lokomotiv blev sat ud af spillet. Den ene styrevogn står stadig på pladsen. Den er sat op på en "skøjte" og er blevet pukkelrygget, og det i sådan en grad, at den ikke kan flyttes, da der ikke er plads under køreledningerne. Det eneste positive ved uheldet var, at vi nu har fået syn for førerrummets styrke. Selv om vognen er voldsomt deformeret ved dørene, er førerrummet fuldstændig intakt. Gulvet har dog en forkert vinkel!
Vi har så efterfølgende oplevet diverse rangerinstrukser, som nok ikke har bidraget til en forenkling af forståelsen.
Ture: Ingen særlige kommentarer. Medlemsmødet i 2005 angående ture har nok givet svar på det væsentligste.
Regnskab: Kassereren gennemgik regnskabet, og orienterede om årets studietur, som planlægges at gå til dobbeltdækker fabrikken i Tyskland, de første 4 dage i uge 41. Regnskabet godkendt uden kommentarer.

Der var ikke nogle indkomne forslag.
Valg: Ove F. Hansen er genvalgt som formand, og Bjarne Foldsted nyvalgt som suppleant til bestyrelsen.

Nye folk til depotet?
Vi håber at få andel i de nyuddannede lokomotivførere, som bliver færdige her i foråret. Jeg ser frem til at kunne sætte antal og navne på i næste indlæg.

Helsingør

Af: Torben Sonne

På lokalgruppens generalforsamling blev de usikre fremtidsudsigter for Helsingør indgående behandlet. Udsættelsen af prækvalifikationen tyder på uenighed om udbudsbetingelserne, og giver ny næring til rygterne om lobbyvirksomhed og andre politiske spidsfindigheder. Uklarheden omkring udbuddet øger ikke vores tillid til en fair afgørelse på udbuddet i 2007.
Vilkårene for os medarbejdere er desværre, at konkret information om udbuddene på Kystbanen og de sydsvenske strækninger, er vanskelige at formidle uden at det samtidig vil gavne vores konkurrenter. Det samme hemmelighedskræmmeri er tilfældet omkring de Nordsjællandske privatbaners fremtid. Undlad at videregive oplysninger om ture, maskinløb og bemanding til udefrakommende personer. Vi er i en konkurrencesituation hvor alle kneb gælder, og bliver brugt for at skaffe oplysninger om interne DSB forhold. Der var genvalg til bestyrelsesmedlem Karl-Aage Hansen og til lokalgruppeformand Torben Sonne. Herfra skal lyde, at det er nu det gælder for DSB. Vi har ikke brug for flere ærefulde andenpladser i de næste udbudsrunder!

Helsingør Dagblad uden etik og moral!
I forbindelse med en afsporing af en Lille Nord stamme på Helsingør station den 28. februar under rangering, bragte Helsingør Dagblad en større artikel om uheldet. Journalisten skrev i artiklen at lokomotivføreren var skyld i ulykken. Journalisten angav DSB's Kommunikationsjournalist som kilde til oplysningen om skyldsspørgsmålet. Artiklen var ledsaget af et foto af lokomotivføreren ved siden af det afsporede tog. Billedet var bragt uden førerens vidende og tilladelse, og både fotografen og journalisten var trængt ind på Banedanmarks sporareal uden tilladelse og sikkerhedsuddannet ledsager.

Da DSB efterfølgende rejste krav om at avisen skulle bringe et dementi, ændrede journalisten forklaring og hævdede at oplysningerne kom fra Banedanmarks pressevagt. De udtalelser har Banedanmark efterfølgende nægtet. Både DSB og Banedanmark har udover dementiet krævet, at avisen bringer en uforbeholden undskyldning til lokomotivføreren i bladet.

Helsingør Dagblad har indtil videre kun bragt en artikel, hvor resultatet af de tekniske undersøgelser nævner at lokomotivføreren var uden skyld i uheldet. Fejlen skyldes sne i sporskiftet, der ikke var opvarmet. Vinterberedskabet var i øvrigt sparet væk. Men en undskyldning til lokomotivføreren, der uretmæssigt blev hængt ud i avisen som skyldig, venter vi stadig på. For den pågældende lokomotivfører, har det været en meget ubehagelig oplevelse i forhold til familie, venner, naboer og kollegaer. Kort sagt noget forbandet svineri fra Helsingør Dagblad!. Hvorfor skulle lokomotivføreren offentligt gøres til syndebuk i hele lokalområdet?

Lille Nord
Vi har afprøvet en Desiro stamme på strækningen mellem Hillerød og Helsingør. Toget kørte glimrende, så vi tillader os nu at konkluderer, at de nedslidte ML stammer er skyld i den slingrende og umulige kørsel derude. Enhver arbejdsgiver med respekt for deres medarbejderes arbejdsmiljø, burde hurtigst muligt udskifte det udtjente materiel med noget nyt. Vi anbefaler at de bestilte Coradia Lint togene sættes ind på strækningen, jo før jo bedre. DSBs Lokomotivførere i Helsingør kan hurtigt omskoles til materiellet. Vi frygter desværre, at der spekuleres i at lade det gamle materiel forsætte på strækningen i 2007 med os som operatør, indtil andre operatører bliver klar til at løfte opgaven. Vi tøver ikke med at kalde det spekulation i dårligt arbejdsmiljø.

København

Af: Søren Max Kristensen

Den 26. januar afholdte vi ordinær generalforsamling. Der var ca. 70 tilstedeværende. Da der denne gang var en del forslag havde vi en livlig og god debat. Efter Generalforsamlingen var der middag med både vådt og tørt. Protokollen er i skrivende stund ikke færdig, men vil hurtigst muligt blive lagt ud på stuerne.

Siden sidst har vi haft turvalg. Det gik godt. Vi fik besat alle turene. Vores Weekendtur er udvidet til 20 mand, og vi har lavet et forsøg med en reserve rammetur, som vi vil evaluere på inden næste turvalg.

Rekrutteringen til København fortsætter. Frem til februar 2007 skal vi efter planen rekruttere ca. 70 mand. Det er i den sidste tid dog blevet svært at finde kvalificeret folk, så om vi når tallet 70 er tvivlsomt. Den 1. april kommer der fem kollegaer tilbage fra Railion. Det er bestyrelsens håb, at alle lokomotivførere i København vil vise sig som gode kollegaer og tage godt imod dem.

I 2005 arrangerede lokalgruppen en studietur. Det vil vi også gøre i år. Som det ser ud nu, arbejder vi på at lave en tur til München i september eller oktober. Når vi ved noget mere, vil der komme mere informantion.

Nykøbing

Af: Svend Erik Rasmussen

Generalforsamling
Nykøbing F / Rødby F afholdt ordinær generalforsamling 21. januar, normalt med et meget flot fremmøde, men i år konstaterer vi allerede ved tilmeldingerne at niveauet afveg noget fra normalen. 10-15 stykker manglede ved fristens udløb. Dem valgte vi at betragte som trofaste royalister, der havde fravalgt generalforsamlingen og i stedet foretrukket fjernsynet for at overvære prinse barnedåben.
Efter formandens, turrepræsentanternes og sikkerhedsrepræsentantens beretninger blev det til en livlig, men sober debat.
Kassererens fremlæggelse af regnskabet er altid noget vi ser frem til her i Nykøbing /Rødby. Ikke så meget de tørre tal, men ingen formår som Eriksen at fremlægge et regnskab med så stor underholdnings værdi, med blip og båt lyde, henvisninger, plusser og minuser, penge som man ikke kan få øje på, men han forsikrer de er der, men de står under noget andet osv. Efter et kvarters gennemgang i regnskabets svære kunst og ingen bemærkninger fra bilagskontrollanterne, er alle overbevist, ikke et øje var tørt og regnskabet blev godkendt. Man talte efterfølgende om, ingen havde for øvrigt set bilagskontrollanterne deltage i generalforsamlingen, en studietur, muligvis til Grønland.
Fra LPOs daglige ledelse havde vi inviteret Carsten Olesen, der gav os en bred orientering om de sager, der havde optaget dem mest i det forgangne år, og ligeledes hvad der var at arbejde med i det kommende år. Vi afsluttede generalforsamlingen på sædvanlig vis, med spisning og lidt til en tørlagt gane oven på dagens megen konversation.

Forsyningsanlæg
I starten af februar kunne vi tage det nye forsynings anlæg i brug her i Nykøbing. Selve anlægget er efter samme koncept som andre steder i landet blot, med nogle få tilpasninger som vi har peget på. Vi må konstatere det er flot og funktionelt anlæg beregnet og tilpasset den IC3 produktion, der efter planerne skulle have været indført for flere år siden. Hvornår de kommer, må guderne vide, men som plaster på såret, har vi fået, i hvert fald efter designernes mening, nogle flotte blå vogne.

Omstillingsanlæg
Det næste der tages fat på i Nykøbing, er selve omstillingsanlægget, hvor alle håndskifterne i opstillingssporene, dem vi daglig tale benævner 40 gruppen, skal udskiftes med opvarmede el skifter. Omstillingsanlæg af den type, er ikke tidligere opstillet i Danmark, men fungerer efter sigende upåklageligt andre steder i Europa. Principperne for betjening af anlægget, der udføres af den enkelte lokomotivfører, er der på nuværende for lidt materiale om, så det kan desværre ikke for nuværende beskrives nærmere. Det første anlæg etableres p.t. i Odense, hvor det så kan besigtiges, inden det etableres i Nykøbing. Men om alt går vel, lidt afhængig af hvor længe vinteren trækker ud, forventes det at være klar til ibrugtagning medio juli.

Odense

Af: Jenik Langsted

Turvalget blev igen overstået, og her i byen har vi landets lykkeligste lokomotivfører, tænk at ligge langt nede på anciennitetslisten og alligevel få sit første ønske opfyldt - flot. Andre er knap så begejstrede, hvilket jo er turvalget i en nøddeskal. Nogle kan nøjes med at sætte ét kryds, andre to og størstedelen må afkrydse hele vejen rundt. Kunne leveringen af vore IC4 tog trække yderligere ud, undgår vi turvalg til sommer – skøn tanke!

Fredag den 20. januar frøs Danmark til is med kaos, store forsinkelser og togaflysninger til følge. Undertegnede modtog 4 SMS med oplysninger om at strækningen mellem København og Kastrup var aflyst, Storebæltsbroen var lukket for biler, pladsreservationer var suspenderet og flere lyntogsnumre kørte sammenkoblet. Klokken 14.04 skulle bagdelen af tog 845 omrangeres til tog 836 med afgang timen efter. Tog 845 ankom dog først 16.15, hvorefter det enlige afkoblede togsæt optog spor 5 i små 20 minutter. Spor 6 var ligeledes belemret, så der var virkelig kaos på i byen. Det er ganske udmærket med info via SMS, men jeg savner virkelig **lokale** brugbare SMS informationer, eksempelvis omkring tog 845 – skulle det mon være så vanskeligt? Mødekontrollen var jo ikke til at få fat på og burde ekstrabemandes på dage som fredag den 20.

Generalforsamlingen blev afholdt i Hjallese Forsamlingshus, hvor 25 stemmeberettige hoveder, svarende til 28 % af medlemskredsen, mødte op. Claus Brinch var dirigent på et næsten fem timer langt møde. Den mundtlige og skriftlige beretning blev vedtaget og regnskabet godkendt, hvorefter hele ni forslag blev drøftet. Det var forslag til skærpelse af ferieregelerne. Forslag om væsentlig forhøjelse af overtidsbetaling, ved overskridelse af den maksimale tjenestetid – på mødet dog ændret til, at skulle gælde ved alle forlængelser, som ikke er lokomotivføreren bekendt ved tjek ind. Forslaget behandles igen ved områdegruppens generalforsamling til marts. Der var forslag om ændrede regler omkring sovedage, hviledage og korte overgange, der dog ikke vandt gehør. Til slut var der et forslag om et lokalblad i Odense, berammet til at udkomme én gang om året – et slags set og sket blad, om året der gik. Forslaget blev vedtaget og bladet evalueres på generalforsamlingen 2007. Der var genvalg til Peter Kanstrup og Kent Larsen Jensen, som henholdsvis lokalgruppeformand og bestyrelsesmedlem. Ligeledes var der genvalg til Morten Ebbesen (bestyrelsessuppleant), Henrik Andersen (bilagskontrollant) og Bent Oberschelp (bilagskontrollantsuppleant). Sluttelig blev Jesper Lismoes Hansen og Poul Skov Hansen valgt til turgruppen. Gæster var Finn Cramer fra Railion Nyborg og Birger Naver Fredericia. Sidstnævnte kunne fortælle lidt om kampagnen vedrørende ulovlig færdsel i spor, og at der muligvis snart bliver gjort noget ved overgangen i Ringe. Efter generalforsamlingen blev der serveret stegt flæsk med persillesovs.

Sidste gang kunne jeg berette om en gal mand, der har moret sig med at skrive "Polen" alle steder på tog, relæhytter, stationsbygninger og master. Jeg har erfaret, at det er galt overalt på Fyn, men også Sønderjylland er hårdt ramt, så jeg tror ikke længere på, det er en gal mands værk, men snarere nogle unge mennesker med et budskab på lige fod med "MOA" (Monsters Of Art) som står skrevet alle steder i københavnsområdet. Mon nogen kan forklare,

Fra vinduet: Finn E. Laugesen, Brian Frede Rasmussen, Jens Jørn Ivarsen, Henning Christiansen (med ryggen til) og Peer E. Jensen

hvad "Polen" står for?

Her i byen går livet sin vante gang. Udlevering af PC er formentlig tilendebragt når bladet her læses, så nu er alle odensefolk digitaliseret og kan bruge det næste halve år på at blive dus med vidunderet. Henning S Christiansen der står for PC-undervisning og overhøring SR/EUSR kan nu koncentrere sig om sidstnævnte – OHH RÆDSEL!!! Vi er vant til mange cirkulærer, og nu har et nyhedsbrev fra vores lokale leder også fundet vej til vore dueslag. Bevares – det er kun en foldet A4 side, men

der står mange brugbare informationer skrevet på en behagelig og afslappende facon. Samme personaleleder er en glad mand for vores medarbejderanalyse nåede en svarprocent på 64 og målet var 60. Vores sikkerhedsrepræsentant Arne Phillip har trukket sig, og der skulle nyvalg til. Ny sikkerhedsrepræsentant i Odense bliver Morten Ebbesen.

Fire personer har haft 25 års jubilæum og én er udnævnt kørelærer og en enkelt er flyttet til Tinglev. Velfærdsmidlerne blev brugt på gokartkørsel over to lørdage og ligeledes var der arrangeret tre lørdage til bowling. Her var tilslutningen dog så ringe, at der ikke blev bowlet i år.

Vores depot er for lille og i øjeblikket er der forhandlinger i gang om leje af den gamle DSB Gods / Railion bygning. Det skal blive spændende at følge de videre forhandlinger.
Svendborgbanen er statistisk set den mest rettidige strækning i landet og lejekontrakten på materiellet – altså vore Desirotog (MQ) er blevet forlænget med fire år.

Struer

Af: Mikael Hove Jensen

Dementi

Lad mig starte med et kraftigt dementi. Nytårsaften lå jeg syg i hjemmet, og kunne derfor ikke tilskrives nogen andel i affæren omkring relæ-hytten i Snoghøj. Det er vel ikke min skyld, at en eller anden kunne forveksle Hjerm og Snoghøj. Tak…..!

Generalforsamling

Vi havde i år en ganske anderledes generalforsamling. Vi skulle både vælge formand og kasserer. Tidligere formand John Heilskov, havde valgt at takke af efter en årrække i stolen. Og kasserer Jesper Henriksen er som før nævnt flyttet til Århus.
Som ny formand blev Svend S. Kristensen valgt. Og som kasserer og næstformand tager Jan Danielsen endnu et træk i foreningen. Sidste mand i bestyrelsen er også en god gammel kending, Niels Haunstrup.
En ny turberegner skulle der også til, og der blev jeres lokalredaktør valgt.
Inviteret til dagen var også Preben S Pedersen og Carsten Olesen fra den daglige ledelse i LPO. Og efter et godt indlæg, blev begge til mad og hygge efter mødet. Det mangler jo også bare når man kommer ca. 30 min for sent. ”Bare” fordi man tog toget….!
Det skal også lige nævnes, at vi i år havde et enkelt forslag til behandling på generalforsamlingen. Det blev dog efter en del snakken frem og tilbage af dirigenten dømt ude som værende ”knap så godt”.
Det bragte godt stof til hyggen under spisningen.

Diverse

Der er nu kommet godt gang i udleveringen af den bærbare computer. Alle i Struer skulle meget gerne have en udleveret i løbet af april.
Tidligst en gang i april får vi vores tjenestefordeler Knud Erik tilbage. Han har nu for anden gang måtte sygemeldes med en løsnet nethinde. Vi håber alle at det denne gang lykkes at få det til at hele, som det skal.
Vores LKI Dennis Johansen flytter til Århus i løbet af i år, og vi skal fremover klare os med 2 mand ”på loftet”.
Og til sidst må vi håbe at sneen ikke falder meget mere i år. For skal de feje ret meget mere på vore perroner, tror jeg at asfalten helt er væk til foråret. Der er ikke meget tilbage nu. Men så kan de vel bruges til højbede med en fiks beplantning og lidt grønsager.
Godt forår til jer her fra Struer.

Aalborg

Af: Jørgen Ohmeyer

Generalforsamlingen:

Vi havde en god generalforsamling, som forløb stille og roligt. Der var mødt ca. 30 medlemmer frem. Fra den daglige ledelse i LPO deltog formanden Preben S Pedersen, og næstformanden Carsten M Olesen. I skal have tak for at I tog jer tid til at komme herop til det nordjyske. Om selve generalforsamlingen vil jeg ikke skrive så meget da vores flittigt arbejdende sekretær har referatet fra generalforsamlingen næsten færdiggjort. Men jeg vil dog lige skrive, at vi har fået ny kasserer, Henning Ochwat. Lars Astorp vender så tilbage til sekretærposten i bestyrelsen.

Sikkerhedsrepræsentant, Bo Halle, fortsætter desuden på sin post. Bo har gjort sit arbejde så godt, at der ikke var nogen modkandidat.

Tjenestefordeling
Ja, som I nok har bemærket, er der en del uro omkring vores tjenestefordeling. Som det sidste lige inden disse linier går i trykken, er der nu sket den ændring at vi har fået Annelise Klausen fra Fredericia som tjenestefordeler. Hun vil så sidde i Århus, men som I nok har set på opslagstavlen, vil vi senest 1. maj 2006, igen have en tjenestefordeler her i Aalborg. Vi håber, at I kan accepterer det. Vi ved godt, det ikke er det optimale, men det er den bedste løsning, vi kan tilbyde for nærværende.

Jubilarer
Vi har her i foråret følgende som har 25 års jubilæum (eller har haft inden dette blads udgivelse).
- 1. januar: Jørgen. P. Ohmeyer, Aalborg.
- 12. januar: Jan Pedersen, Aalborg.
- 22. marts: Henning Ochwat, Aalborg og Ove Dahl Larsen, Frederikshavn.
- 28. april: Finn Rasmussen, Frederikshavn.

Lki - gruppen

Af: Preben Würtz Jensen

Bestyrelsen ønsker alle tillykke med jubilæet.

LKI gruppen fik på generalforsamlingen 2006 ny formand og kasserer.
Formand blev LKI Preben Würtz Jensen, Aalborg og kasserer blev Bjarne R. F. Lassen, LKI-vagten. Mogens I Revald, Fremføring teknik og uddannelse er fortsat bestyrelsesmedlem.

25 medlemmer ud af 64 mulige var mødt frem til generalforsamlingen. Det er meget flot, især når man tænker på, at de fleste havde flere timers rejsetid, da generalforsamlingen blev afholdt i Odense.
Det fremadrettede arbejde for LKI-gruppen er, at omsætte et klart ønske fra LKI'erne, om at blive opfattet som ledere, hvilket vil afspejle det arbejde som lokalgruppen vil udføre.

En anden opgave er at få samtlige LKI'er samlet i Fremføring.
Afvikling af LKI vagten i Århus, skal ske efter det tidligere aftalte med DSB Trafik.
Vi vil satse på at forbedre aftalen.

Endelig skal vi have implementeret LKI-pakken på samme konstruktive måde som LKF-K pakken.
Fra generalforsamlingen var der et udtrykt ønske om, at LKI kan få produktionstillæg, når der køres førerrumsbesøg med mere. Dette er i skrivende stund gennemført, og der skal herfra lyde en stor tak til områdegruppeformand Preben S Pedersen for hans indsats.

Vi tager det samtidig som en kvittering fra chefkredsen, for at det opfølgende arbejde, som LKI skal og vil udføre i førerrum, gør en forskel.
Vi er enige med administrationschefen i, at LKI'er er ledere med stort L og forventer naturligvis, at alle vil leve op til dette. Det skal heller ikke herske tvivl om at vi forventer respekt om det arbejde, som LKI'erne udfører, når der køres førerrumsbesøg / opfølgning.

I forhold til LKI-vagten, så er vi 100 % sikre på, at vi bedst servicerer alle LKI'er, hvis de er tilknyttet Fremføring.

Når vi ser på afgangsprofilen, så vil der de kommende år blive behov for at rekruttere et antal nye LKI'er. Her vil vi skabe klarhed over både uddannelse og krav til LKI'er, så den enkelte ved hvad man går ind til.
Det skal være fastlagt, hvilket kompetencer de enkelte besidder, henholdsvis mangler. Uddannelse og efteruddannelse skal fastlægges.
Vi lægger op til at LKI'er, udover personaleledere, opdeles i drifts- og faglærer samt administration.
De nærmere detaljer afklares i gruppen, som arbejder med LKI-pakken.

Jeg vil slutte med at udtrykke ønsket om et godt og konstruktivt samarbejde i LPO/DJ. Vi har forskellige roller i virksomheden, men overordnet har vi samme mål, at skabe gode og trygge arbejdsforhold for alle.

Fremføringschef Benny og direktør Keld har været
på roadshows for at møde medarbejderne

DS-Banden

Vi har Benny og Keld, men uden Egon, ingen plan!

Ide: Lkf S. Kirstein