# Det Blå Blad

*Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB* *4/2006*

| | |
|---|---|
| *Lederen* | *Side 3* |
| *Efteruddannelsen i Fremføring* | *Side 4* |
| *Struer lokomotivførere i Bratislava* | *Side 5* |
| *Arbejdsmiljø i DSB* | *Side 6* |
| *Studietur til Berlin* | *Side 7* |
| *Nyt fra lokalgrupperne* | *Side 8* |
| *Tid til generalforsamlinger* | *Side 16* |
| *Jubilæer 2007* | *Side 18* |
| *Stemningsbilleder fra Fredericia* | *Side 19* |

# Det Blå Blad

**Udgives af:**
Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB

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

**Ansvarshavende redaktør:**
Preben S. Pedersen

**Redaktør:**
Torben Sonne

**Layout:**
Jenik Langsted

**Grafisk produktion:**
Rounborgs Grafiske Hus
7500 Holstebro

**Oplag:**
1650 eksemplarer

ISSN 1602-169X

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

**Deadline:**
Indlæg til næste nummer indsendes til redaktionen senest: **Fredag den 23. februar 2007**

**Forsidefoto:**
P-risten Fredericia en stille torsdag formiddag oktober 2006

# LPO DSB

**Lokomotivpersonalets**
**Områdegruppe DSB**
**Kalvebod Brygge 34, 1**
**1560 København V**
**Telefon: 3354 0850 / 40850**

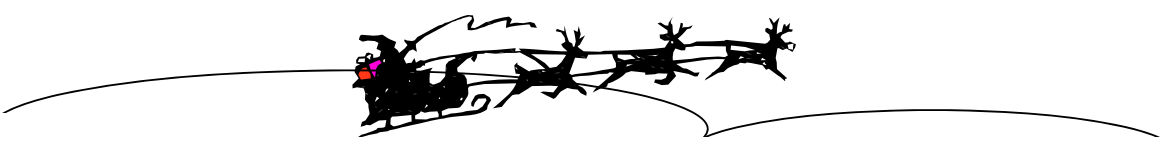
**Formand:**
Preben S. Pedersen
Tlf.: 2468 7224

**Næstformand:**
Carsten M. Olesen
Tlf.: 2468 7805

**Kasserer:**
Torben Sonne
Tlf.: 2468 7258

**Bestyrelsesmedlemmer:**

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



# Lederen

*Af: Preben S. Pedersen*

Den 1. november 2006 kom, den med spænding og længe ventede redegørelse fra Havarikommissionen, omhandlende de ufatteligt mange La-forhold. Redegørelsen tager udgangspunkt i en konkret sag om manglende hastighedsnedsættelse ved Hovedgård Station.

Lokomotivpersonalets Områdegruppe har igennem flere år råbt vagt i gevær, for at få stoppet Banedanmarks endeløse strøm af sikkerhedsmeldinger – inden det går rigtig galt! Vores medlemmer har dagligt været udsat for et konstant tæppebombardement af alle mulige La-forhold til stor fare og skade for såvel arbejdsmiljøet, som for jernbanesikkerheden!

I Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB noterer vi os med tilfredshed, at Havarikommissionens rapport totalt friholder lokomotivpersonalet for ansvar, i alle de omhandlede forhold. Hos Banedanmarks ledelse må man derimod have en ufattelig dårlig smag i munden, efter at have læst redegørelsen. Underordnet personale - uden objektivt ansvar i de konkrete sager - er blevet afskediget, for at dække over ledelsens manglende evne til at leve op til eget ansvar. Havarikommissionens redegørelse bør afstedkomme, at ansvaret én gang for alle bliver placeret det rigtige sted – og at de nødvendige konsekvenser bliver draget!

Som noget absolut positivt har vi noteret os følgende ordlyd på side 12 i redegørelsen:

"*Der skal etableres et tidssvarende system således, at en lokomotivfører kan have en fuldt opdateret køreplan med angivelse af alle faste og midlertidige hastighedsnedsættelser".*

Den, af DSB udleverede bærbare computer, bør være det rette værktøj hertil. Det eneste der mangler for at opfylde Havarikommissionens anbefaling er selve kørebilledet. Arbejdet med at færdiggøre udviklingen af kørebilledet forventes at kunne afsluttes i løbet af cirka ¾ år, hvilket dog forudsætter, at Banedanmark deltager positivt i færdiggørelsen bl.a. ved levering af de nødvendige elektroniske data. Den økonomiske fordel ved projektets gennemførelse er oplagt, og investeringen vil være tjent hjem på kort tid.

Inden længe vil udsendelse af en daglig La formentlig være en realitet. Det vil være en forbedring, men det opfylder overhovedet ikke de sikkerhedsmæssige anbefalinger fra Havarikommissionen. Den bærbare PC's kørebillede med en køreplan med tilhørende hastighedsprofiler fra både TIB og La ville kunne løse det problem.

For at kunne færdigudvikle et kørebillede efter ovenstående koncept forudsættes, at Banedanmark råder over tidssvarende databaser, som gøres tilgængelige for operatørerne.
Databasen til midlertidige hastighedsnedsættelser skal indeholde alle hastighedsprofiler samt kilometrering, årsag og beliggenhed i forhold til stationer. Databasen med informationer fra TIB skal indeholde kilometrering af fri bane, stationer og trinbræt, hastighedsprofiler for alle hovedspor og gennemgående spor på stationer. Desuden bremsetabeller, radiokanaler og Kommandoposter/Fjernstyringscentraler.
Der skal naturligvis også være køreplaner til rådighed, men disse findes allerede tilgængelige i "Den Levende Køreplan".

Udvikling af disse databaser vil være til stor nytte for Banedanmark i den fremtidige vedligeholdelse og distribution, samt for alle operatører der vil kunne modtage alle nødvendige informationer elektronisk, og dermed være fuldt opdaterede fra minut til minut.

… så hvad venter vi på?

# Den nye efteruddannelsespakke i Fremføring

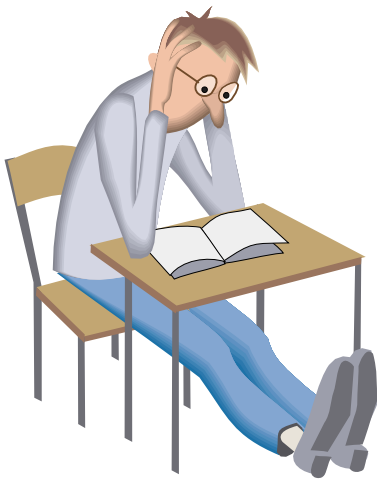
*Af: Carsten M. Olesen, Peter Kanstrup og Søren Max Kristensen*

I rækken af artikler om licenser, certifikater og efteruddannelsespakken er vi nu kommet til den tredje i rækken.

I sidste nummer af Det Blå Blad skrev vi lidt om indholdet, og at der var store problemer med at sætte den nye efteruddannelsespakke i gang, da vi har gældende aftaler på området. Siden har Fremføring haft meget travlt med at inddrage LPO i arbejdet, og det hilser vi med stor tilfredshed. Derfor vil vi sammen med Fremføring og Dansk Jernbaneforbund indgå en aftale om et pilotprojekt. Når denne aftale er indgået vil I kunne læse hele ordlyden via opslag på de enkelte tjenestesteder. Vi forventer dog, at aftalen vil indeholde følgende.

Den nye efteruddannelsespakke er delt i to dele. En testdel og et efteruddannelsesmodul, som vi ifølge bekendtgørelsen fra Trafikstyrelsen skal igennem hvert andet år. Det vil sige, at alle der fra starten af november 2006 skal have fornyet deres SR, kommer igennem det nye forløb.

Testen foregår ved, at man uvarslet bliver indkaldt, som vi kender det i dag fra SR testen. Den nye test består af to dele, en teknikdel og en SR/infrastrukturdel.



**Test 1: Tekniktesten**
Tekniktesten er skriftlig og består af 50 spørgsmål. Til hvert spørgsmål er der fire svarmuligheder. Der vil være spørgsmål i grundviden (Licensen), og i de enkelte litra, hvortil den enkelte lokomotivfører har attest (certifikat). Der vil i øvrigt være mulighed for at slå op i betjeningsvejledninger, ODI og andre hjælpemidler. Der er sat en time af til testen. For at bestå testen, skal svarprocenten være på mindst 70 %. Ligger man mellem 69 til 60 % får man mulighed for, at tale sig op over de 70 %. Ligger man under 60 %, eller kan man ikke tale sig op over de magiske 70 %, får man bedømmelsen "ikke bestået"
Resultatet af testen bliver først meddelt efter SR testen.

**Test 2: SR-testen**
Efter tekniktesten holder man en lille pause, og går så i gang med SR testen. Den foregår langt hen ad vejen som vi kender det i dag, dog er tegningerne udskiftet med fotografier fra den virkelige verden.

Det betyder, at samtidig med at man går SR igennem, bliver man også testet i den infrastruktur (strækningskendskab), man er i besiddelse af. Husk i øvrigt, at man, som i dag, skal have sine egne reglementer med til testen. Skulle man være så uheldig at have glemt disse, vil det i fremtiden trække ned på linie med andre fejl i testen. Bemærk i den forbindelse, at egen LA ALTID skal være til stede, i modsat fald er testen ikke bestået.

Efter de to tests får man resultatet at vide. Har man bestået, kan man fortsætte sin kørsel. Det bliver dog ikke den dag, idet man har fri efter testen. Der kan dog i nogle tilfælde være en pass. rejse forbundet med testen, hvis den ikke afvikles på ens hjemdepot.

Får man bedømmelsen "ikke bestået" er der udarbejdet et sæt retningslinier som ***skal*** følges. Retningslinierne beskriver, hvordan testlederen, lokomotivføreren og vedkommendes personaleleder skal forholde sig. Der skal udarbejdes en handlingsplan, som beskriver, hvilken uddannelse der skal til, for at man kan gennemgå en ny test. Man bliver ikke sat fra i egentlig forstand, men man kommer dog ikke ud at køre, før en ny test/tests er bestået.
I den periode hvor lokomotivføreren ikke fremfører tog, holdes han/hun økonomisk skadesløs. Handlingsplanen skal skrives ned, og lokomotivføreren skal have en kopi. Består man ikke anden gang, skal der udarbejdes en ny handlingsplan.
Det skal nævnes, at i skrivende stund, har alle der har været oppe til den nye test bestået med glans.

**Efteruddannelsesmodulet**
Efter testerne er bestået, bliver man indkaldt til et efteruddannelsesmodul, der varer 4 dage, henholdsvis 5 dage hvis man skal have TULT. Undervisningen er dagskurser af syv timers varighed. Det er målsætningen, at man får indkaldelsen umiddelbart efter testen og gerne med 3 til 6 ugers varsel. Dette kan dog ikke lade sig gøre i opstartsfasen. Der vil blive undervist i SR, infrastruktur, teknik (passager- og materielsikkerhed inklusiv ODI) og TULT. Derudover vil der være to dages temaemner efter behov. Disse temaemner er for nuværende EDB, arbejdsmiljø, førstehjælp og brandbekæmpelse.

**Værkstedsdage**
I vores nuværende aftaler har efteruddannelsen i teknik været en halv dag med teori og en halv dag i praktik på en eller flere materieltyper. I det nye program bliver det således, at man, gennem sin personaleleder, kan bede om at få denne praktik gennem værkstedsdage eller lignende. Der afsættes op til 3 timer for hver relevant attest den enkelte er i besiddelse af. Det er altså ikke noget, man normalt bliver tilbudt men noget, man selv skal gøre opmærksom på, og det ligger ud over selve efteruddannelsespakken, som er ren teori.

**Evaluering**
Det er aftalt mellem LPO og Fremføring, at der bliver lavet en evaluering i starten af det nye år og en større gennemgang i 2008, når alle har været igennem én gang. Der er dog allerede noget, som vi ved, der skal kigges på.

1. Spørgsmålene til teknikteksten skal gradueres, således at spørgsmål i materielsikkerhed tæller mere end rene tekniskspørgsmål.
2. Der skal udarbejdes et regelsæt for, hvornår en attest eller et strækningskendskab er gyldigt. Hvor lang tid må der gå mellem man betjener et litra eller kører på en strækning?
3. Der skal udarbejdes en plan for hvert enkelt depot med minimums antal attester og strækningskendskab. Alt ud over dette minimum kan man frasige sig, således at man ikke skal til test og efteruddannelse i noget, man ikke bruger. Dette gælder også den anden vej, således at Fremføring ikke tilbyder efteruddannelse i noget, de ikke skal bruge.
4. Der skal laves en plan for, hvordan man generhverver en attest eller et infrastrukturkendskab, som ikke har været aktivt i nogle år. Dette kan blive aktuelt, hvis man bliver forflyttet, eller hvis kørselsmønstret eller materielbenyttelsen ændrer sig på et depot.

**AMU**
Som skrevet i indledningen, er dette et pilotprojekt. Dette skyldes blandt andet, at det forventes, at også vores efteruddannelse skal ud i offentligt regi. Som det ser ud nu, er det nok i AMU regi, at dette skal foregå. Det er Dansk Jernbaneforbund, der gennem det rådgivende udvalg, varetager vores interesser på dette område.

Det skal dog ikke være nogen hemmelighed, at LPO DSB er kritisk overfor, at efteruddannelsen skal i offentlig regi, og forventer selvfølgelig, at Dansk Jernbaneforbund i denne sag arbejder tæt sammen med LPO DSB og andre Områdegrupper, som organiserer lokomotivførere.

# Struer-lokomotivførere i Bratislava

*Af: Michael Hove Jensen*

Turen gik i år til Slovakiet, mere præcist hovedstaden Bratislava. Med godt humør og fuldt proviantererede startede vi turen forsinket i afgang Men sådan en detalje kan jo ikke skræmme banefolk. Så vi drog glade gennem Europa, fejrede et 25 års jubilæum en smule og et enkelt spil kort blev det også til.

Efter et lille døgn stod vi så på perronen i Bratislava, knap en time før tid. Vi fik lidt hjælp til at finde vort hotel. (Fedt, nemlig ja). Det viste sig at hotellet lå lige i hjertet af byen, på den "rigtige" side af floden.

Den bydel vi var landet i, var helt i orden. Det var blandt andet ambassade og hotel kvarter. Også landets "kongelige teater" lå tæt på. Her lugtede lidt af landets velhavere. Men når man kunne sætte sig på en fortovsrestaurant og få serveret en halv liter dejlig kold fadøl for 8 kroner, ja så gad man egentlig ikke gøre meget ud af at finde de billige steder.

Byen viste sig nu også fra sin bedste side. 23 grader og skyfrit gør altså noget ved oplevelsen af en ny by. Men alt i alt en rigtig flot by at gå rundt i. Men kigger man over den anden side af floden ser man en forstad til Moskva. Lange rækker af grå betonblokke.

På anden dagen fik vi besøg af Præsidenten og næstformanden for de slovakiske lokomotivførere.
Jow jow. De kunne fortælle meget om forskelle og ligheder på vores fælles erhverv. 12 timers vagter, 6 timers psykologisk test efter påkørsler, ingen uniform (selvvalgt). Et meget spændende møde, heldigvis var tolken i topklasse, for fremmedsprog var ikke lige deres stærke side.

Efter mødet arrangerede de et besøg for os på deres GM-depot i byen den næste dag. Vi kunne vælge mellem en P-rist og GM-erne. Men vi ville ud og se maskiner fra Skoda! Og så vi må huske at elske vore lokaler her i DK.

Efter besøget gik resten af dagen med at sige behørigt farvel til byen og få handlet ind til togturen og dem derhjemme. I omvendt rækkefølge.

En rigtig god tur med masser af oplevelser og råhygge med kolleger. Det burde være lovpligtigt. Lad os håbe, der fremover stadig kan laves sådanne ture, for det er sundt for sjæl og arbejdsmoral.

Venlig hilsen

Michael Hove Jensen

# Er arbejdsmiljøet sat under lup i DSB Fremføring?

*Af: Hans Schøn Merstrand*

DSB Fremføring har for anden gang modtaget et certifikat i forbindelse med certificering af arbejdsmiljøet. Første gang var i 2003 hvor DSB Produktion fik ét fælles certifikat, og nu igen i 2006, hvor Dansk Standard uddelte hele syv certifikater til virksomhederne i DSB Produktion, heraf ét til DSB Fremføring. Arbejdsmiljøcertifikatet er udarbejdet efter den internationale anerkendte DS/OHSAS 18 001 arbejdsmiljøstandard, som kan findes på Dansk Standards hjemmeside.

Certificeringen har betydet, at der er lavet procedurer for de forskellige problematikker som behandles af sikkerhedsgrupperne i DSB Produktion, og dette skal som sådan danne grundlag for at forbedre arbejdsmiljøet i DSB.

Mange af Det Blå Blads læsere vil nok spørge sig selv om, hvad det betyder for arbejdsmiljøet, og for lokomotivførerne i hverdagen? Hvilke arbejdsmiljøforbedringer har vi opnået siden det første certifikat i 2003?

Medfører Dansk Standards audit, blot at sikkerhedsorganisationen bruger al krudtet på kontrol af procedurer, arbejdsgange og bureaukrati, i stedet for at vende blikket mod konkrete arbejdsmiljøproblemer ude i driften, hvor det har betydning for medarbejderne?

Der er lagt mange kræfter og resurser i arbejdet med at forberede DSB på certificeringen, og ikke mindst selve auditten med Dansk Standard, men vil DSB Produktion, og Fremføring kunne holde dampen oppe i fremtiden? Bliver certifikatet en hæmsko på sigt, fordi prestigetabet ved at miste det er stort?

Der kan være mange gode grunde til en certificering, men hvis de flotte ord skal udmøntes i konkret arbejdsmiljøarbejde ude i driften, er det sikkerhedsorganisationens fornemste opgave at forholde sig kritisk og seriøst til problemerne, så vi ikke igen skal høre om asbestproblemer i togene, eller andre uopdagede arbejdsmiljøproblemer der medfører alvorlige livstruende helbredsrisici for de ansatte.

Vi ser frem til en altomfattende undersøgelse af denne uhyggelige sag fra S-togene, der netop er kommet frem i offentligheden.

Er det lykkedes at få den enkelte medarbejder engageret i hele processen, og dermed forståelsen for certificeringen?

For at undersøge om det forholder sig sådan, har redaktionen på Det Blå Blad tilfældigt forespurgt 10 kolleger, og stillet dem følgende spørgsmål:

**DSB er blevet arbejdsmiljøcertificeret. Hvad tror du certificeringen indebærer?**

**Lkf. Mogens G. Hansen, Århus:**
Det indebærer måske en større konkurrencedygtighed, men sådan rent arbejdsmiljømæssigt, kommer det nok ikke til at betyde det helt store.

**Lkf. Bent E Hansen, Tinglev:**
Jeg har en forventning om forbedring af arbejdsforholdene, f.eks. kortere tjenester og bedre overgange mellem vagterne. Ledelsen bliver mere forpligtiget ift. arbejdsmiljøet.

**Lkf. Palle Jensen, København:**
Jeg har en skrivelse fra 2005 som vi skulle læse, hvis der kom nogen og spurgte. Jeg har stadig skrivelsen i min taske, men der er endnu ingen der har henvendt sig!

**Lkf. John S. Nielsen, Århus:**
Det ved jeg ikke

**Lkf.K Niels Haunstrup, Struer:**
Jeg tror ikke det får den helt store betydning, da arbejdsmiljøet generelt er rimeligt godt. Rammerne bliver nok bare tydeligere og endnu mere faste. F.eks. vil det blive muligt for lokomotivpersonalet at finde relevante oplysninger om arbejdsmiljø via intranettet / bærbar PC. Uanset ændringen er det fortsat de lokale sikkerhedsrepræsentanter, som er sikkerhedsorganisationens vigtigste led.

**Lkf. Frank Mortensen, Århus:**
Jeg tror ikke det får den store betydning for min hverdag.

**Lkf. Rene Geertsen, Aalborg:**
Jeg tror ikke umiddelbart det får betydning for mig som lokomotivfører i Aalborg. Jeg ser certificeringen som en nødvendighed for DSB, hvis man vil gøre sig selv attraktiv i forhold til kommende udbud i andre lande. Jeg håber på sigt, at de krav virksomheden bliver mødt med i forbindelse med certificeringen, kan betyde bedre forhold for lokomotivpersonalet, for eksempel i vores P-rist områder".

**Lkf. Rene C. Blumensaadt, København:**
Jeg ved ikke helt, hvad det indebærer. Men det betyder vel, at det stiller krav til en forbedring af vores arbejdsmiljø?

**Lkf. Kim Børner, København:**
Det ved jeg ikke

**Lkf. Johnny E. Pedersen, Helsingør:**
Det betyder vel at DSB skal stramme sig an for ikke at miste certifikatet igen. Jeg forventer derfor at arbejdsforholdene vil blive markant forbedret på sigt.

**Svarende bærer præg af at der ligger en stor opgave med at informere den enkelte medarbejder omkring certificering og arbejdsmiljø, så det bliver en integreret del af lokomotivpersonalets hverdag.**

# Områdegruppen på studietur til Berlin

*Af: Torben Sonne*

Områdegruppen havde i år lagt seminaret i Berlin fra den 18. til den 22. september, så vi kunne besøge den internationale Transportmesse Innotrans 2006, hvor de store producenter af jernbanemateriel af enhver art udstillede deres nyeste isenkram. Desuden skulle bestyrelsen arbejde med overenskomstkrav til 2008 og vi havde et møde med Fremføringschefen og DJ´s ledelse.

**Halløj på badehotellet**

Vi havde indlogeret os på et mindre hotel, der lå i nærheden af Tegel lufthavn. I ejendomsmæglersprog ville der nok have stået "tæt på offentlig transport". Støjen var enorm fra både fly og lastbiler, så en seng på hovedbanegården i myldretiden havde været lige så rolig. Hotellet viste sig at være Berlins svar på "Halløj på Badehotellet" så allerede tirsdag, var der kuk i reservationerne. Resultatet blev en mindre rokade, hvor Ulrik snuppede suitens luksusseng, mens Preben og Henrik måtte lige på ekstrasenge i de tilstødende gemakker. Vi oplevede bøvl med Internet og maden kom aldrig til den aftalte tid. Jo, det var skønt at være arrangør.

Men der blev arbejdet seriøst med overenskomstkravene, som efter en finpudsning hjemme, er klar til at blive præsenteret på de kommende generalforsamlinger. Aftenen blev afsluttet med et møde med Fremføringschefen, hvor emner som ledelse og samarbejde, udlicitering og øvrige fremtidige udfordringer for DSB blev drøftet.

**Gammelt men velfungerende og præcist system**

Berlins transportsystem er måske lidt nedslidt, men er alligevel utroligt velfungerende og præcist, så onsdag morgen kørte vi med undergrundsbanen og S-togene ud til messehallerne. Her var det rigtig nemt at miste overblikket, når der i 7 store haller udstilles alt lige fra skruer og bolte, skinner, aptering, kommunikations-udstyr og signalsystemer. Udenfor holdt små rangermaskiner, sporvogne, 4 strøms lokomotiver og højhastighedstog. Vi havde en aftale med BEGE stolefabrikanten der levere til førerrumsstole til DSB. Vi afprøvede deres nye stole, som hele tiden bliver forbedret.

**Det ny ERMTS signalsystem**

Ansaldo viste deres version af det fælles europæiske signalsystem ERMTS, der skal afløse de mange forskellige signalsystemer man har i Europa i dag. ERMTS Systemet fungerer via satellit, akseltællere og sporisolationer, så almindelige signaler er ikke nødvendige at opstille. Information om hastighed med mere tilgår føreren direkte i førerrummet. Læg hertil også et trådløst kommunikationssystem baseret på radiostyring efter mobiltelefonens principper, så det kan bruges til at tale sammen og til at sende informationer mellem FC og togene.

De spanske jernbaner var flot repræsenteret på messen. Der var kø for at komme ind og se det nye superflotte AVE højhastighedstog, tophastigheden er 350 km/t Bremseafstanden fra tophastighed til stilstand er 3900 meter. I Spanien benytter man ERMTS systemet på højhastighedsbanerne.

*Det spanske højhastighedtog*

Efter mange timers gang på messen, var det tid til en slapper inden turen gik mod Alexanderplatz, hvor vi skulle spise middag.

Torsdag morgen var vi på busrundtur i Berlin, hvor en vestberlinsk guide fortalte om byens voldsomme historie, krydret med sin egne oplevelser af det delte Berlin og tiden efter murens fald.

Efter frokost var tiden til oplevelser på egen hånd, indtil vi mødtes om aftenen til middag i byens centrum. Næste morgen tog vi ICE toget til Hamburg, hvor vi tog afsked inden sidste etape hjem mod København og Århus.

*Hvorfor slæbe rundt på tunge sandposer, når man kan køre rundt og pumpe det ind automatisk?Formanden på sandvognen*

*Her prøves samspillet mellem ERMTS og det nuværende svenske signalsystem*

*Jens Rasmussen afprøver den forbedrede nakkestøtte*

## Kalundborg

*Af: Steen Rasmussen*

Depotet var på studietur til Dresden, med en afstikker til Dobbeltdækker fabrikken i Görlitz. Vi var 12 deltagere, 10 lokomotivførere, 1 stationsbetjent og personalelederen.

Afgang kl. 06.30 med skift i HTÅ, til Hamburg toget. Der var bestilt morgenmad i toget, hvor en TGI servicerede os. Medbragt hjemmefra var ekstra morgenbrød & basser samt additiver til kaffen, det var trods alt en lang tur. Vi ankom til Dresden midt på eftermiddagen med Prag toget, og derefter indkvartering på Ibis Hotel.

**Dag 2: Virksomhedsbesøg**
Næste dag gik med virksomhedsbesøg på Dobbeltdækkerfabrikken i Görlitz, en grænseby til Polen. Det var meget interessant at se hvordan vognkasserne blev til, med svejserobotter og manuelt svejsearbejde.

Udenfor produktionshallen stod en prototypevogn til ICE toget, helt opbygget i aluminium. Der var noget galt med målene, så den blev brugt til demonstration. Vognkassesiderne bestod af lange smalle sektioner med tætte v-profiler på bagsiden.

På værkstedet så vi blandt mange tysk bemalede vogne, også nogle i vores kendte DSB farver. En vogn, som havde deltaget i en "crash test" i Danmark kunne ikke rettes op, men blev ribbet for alt udstyr, ledningsnet, vinduer m.v., der blev flyttet over på en ny vognkasse. Et kæmpe arbejde. Fabrikken har lavet ændringer på konstruktionen, efter erfaringer fra vores "uheld" i Danmark.

**Dag 3: Sejltur på Rhinen**
På tredjedagen var der arrangeret sejltur på Rhinen med en hjuldamper. Vi nød et glas øl ude på dækket i det gode vejr. "Motoren" var som på Hjejlen, helt åben til sine ædlere dele, - dampdrevet med oliefyr og 3 hængende cylindre.
Eftermiddagen var til fri disposition. Nogle af os var inde i en næsten helt nybygget kuppelkirke. Der var ca. 10 % tilbage af den oprindelige sønderbombede kirke fra 2. verdenskrig. Et imponerende arbejde, med at lave en tro kopi, af alle bygningsdelene. Aftenen var bestemt til turens "galla middag".

Efter middagen havde Jørn Tystrup fundet en Irsk pub, som han mente ville falde i Alans smag. (Alan er "tidligere" engelsk lokomotivfører). Så skulle der drikkes Guinnees øl. Det gik fint for os alle, også Tystrup, når bare Birgit & Ove Pedersen havde fat i vingebenet på ham da vi skulle finde hjem. Dagen derpå overlades til læserens fantasi.

**Dag 4: Indkøb og hjemtur**
Skulle vi med toget ved 13 tiden, så der var et par timer til de sidste indkøb. Kurt og jeg havde planlagt en indkøbstur til en MC forretning i udkanten af byen. Der gik tog lige til døren. Men selv i Tyskland kan der forekomme aflysninger. Vi fandt et senere tog, som godt nok var lidt forsinket. Af sted gik det, men kun for en kort bemærkning så stoppede toget. Kørte lidt og holdt så. Meget genkendeligt fænomen fra de hjemlige græsgange. Der forsvandt vores shopping tid. Da vi endelig kom frem til forretningen, var min første bestilling en taxa, for nu var tiden knap. Et hurtigt panikkøb og så tilbage til stationen. Turen hjem forløb uden problemer. Vi mødte gutterne fra København i toget fra Hamburg til København. Deres tur var gået til øl-festival og et kig på "Ørnereden".

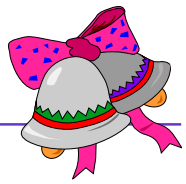
**Lokalt i Kalundborg**
er der lidt små aktiviteter. Et sporskifte er fjernet og forberedelser til fremmedforsyning af MF er i støbeskeen. Nu venter vi bare på, at litra MG bliver klar, så der kan blive frigjort nogle MF til os!
Der har været foretaget tests af vaskeanlægget. Vognene bliver våde men ikke rene. Der eksperimenteres nu med diverse sæbesammensætninger.

LA er nu også kommet helt ind på stationsområdet i Kalundborg. Der er fra den 13. november indført LA på 10 km/t, lige efter Indkørselssignalet og ind i spor 106, et ankomstspor for materiel– og godstog og forlængelsen frem i spor 1.
Ligeledes i spor 12 og frem til sporstopperen for øvrige ankomstspor. Forholdet er optaget i LA, hvor det kan studeres. Spor 12 er ikke optaget i TIB! En spændende finte fra Banestyrelsen. De fleste lokale førere ved heller ikke, hvor spor 12 er.

Kun hvis man går ind i Kommandoposten og ser på bordet, hvor det fremgår, at det er hovedsporet ind i KB. Det værste er, at LA´en kun skulle gælde i enden af spor 106 og op i spor 1. Altså ikke noget, som ville berøre den almindelige daglige trafik, som det i højeste grad gør nu!

Den LA på 40 km/t der er i 1. og 2. hovedspor ved Vipperød, har vi levet med hele sommeren. En unavngiven kilde påstår, at det kun er de "gummimåtter" de ligger mellem sporene ved vejoverkørslen, der er problemet. Sporene er jo næsten helt nye.
Lidt småpenge, kunne i hvert fald forbedre regulariteten betydeligt, på Nordvest banen.

Vi vil her fra depotet ønske alle en Glædelig Jul og et Godt Nytår.



## Århus

*Af: Hans Schøn Merstrand*

**Problemer på Grenåbanen**
"Da jeg skulle vende i Grenå, havde en gruppe unge mennesker på det nærmeste raseret toget". "Det er ved, at være den rene varmestue i togene på Grenåbanen" "Der var så meget ballade i toget fra Grenå til Århus, at jeg måtte true en stor gruppe unge med, at toget ikke ville køre videre, hvis de ikke faldt til ro".

Ovenstående er bare et ganske lille udpluk af de samtaler lokalgruppebestyrelsen har haft med vore kolleger omkring de, efter vores opfattelse, stigende problemer med uro i togene på Grenåbanen. LPO Århus har talt med flere kolleger, som føler sig utrygge ved at forrette tjeneste i nogle af de tidlige morgentog, og sene aftentog, da der har været episoder hvor både lokomotivfører og andre passagerer har følt sig utrygge, på baggrund af en lille floks opførsel.

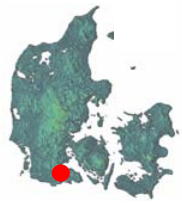
LPO Århus har haft en god dialog med DSB Fremføringen omkring problemstillingen, og har fået tilsagn om, at der vil blive planlagt/indsat mere personale i togene (i skrivende stund, som er november 2006). Det er lokalgruppens opfattelse, at der på lang sigt kun er en løsning på problemet, og det er ved en robust bemanding af togene, og uddannelse til personalet.

LPO Århus vil i fremtiden have fokus på problemstillingen.

**Niveauskæringen Grenåvej**
Den 7. november 2002, blev en kollega impliceret i en ulykke i jernbaneoverkørslen ved Grenåvej, som er en af de mest belastede overkørsler i Danmark, og hvor mange politikere på det nærmeste lovede, at der skulle findes en løsning på niveauskæringen, så det blev en niveau-fri-skærring, men intet er blevet besluttet endnu, så det må blot konstateres, at det kun er politisk varm luft, det store kor af politikere har haft tilbage i 2002 og frem til i dag.

LPO Århus mener, at den besluttede opgradering af Grenåbanen skal laves færdigt hurtigst muligt, og herunder også problematikken ved Grenåvej, så man kan begynde at få opgraderet det sidste stykke af Grenåbanen, til glæde for Djursland og arbejdsmiljøet for lokomotivpersonalet (og helst inden pengene bliver brugt til noget andet).

**Juletræstog og efterårsfesten**
Lokalgruppebestyrelsen takker for opbakningen til både Jultræstoget til Allingåbro samt "Afskeds -og velkomstfesten".



## Tinglev

*Af: Helle Samsø Madsen*

En lille historie til de dage hvor livet kan virke næsten uoverkommeligt, især når man synes at 24 timer i døgnet ikke er nok, så tænk på syltetøjsglasset og kaffen!

En professor stod i forelæsningssalen foran sine filosofistudenter. På bordet havde han nogle forskellige ting. Da forelæsningen begyndte, tog han uden at sige et ord, et stort tomt syltetøjsglas frem og begyndte at fylde det med golfbolde. Da han havde gjort det, spurgte han klassen om glasset var fyldt? Det var de alle enige om at det var.

Professoren fandt en æske med småsten frem og begyndte at fylde småstenene ned i glasset, han rystede glasset let så småstenene fordelte sig mellem golfboldene. Atter henvendte han sig til sine studerende for at spørge om glasset var fyldt? Det mente de bestemt det var.
Professoren fandt nu en kasse med sand frem og begyndte at hælde det op i glasset. Sandet gled ned og fyldte de resterende hulrum i glasset. Igen spurgte han eleverne om glasset var fyldt?

Dertil svarede de enstemmigt, ja.

Til slut fandt professoren 2 kopper kaffe frem, det hældte han så ned til golfboldene, stenene og sandet, så alle hulrum blev effektivt fyldte, og eleverne lo. Jaså, sagde professoren da latteren var stilnet af. Hvis I nu forestiller jer, at glasset her repræsenterer jeres liv. Golfboldene er de vigtige ting i livet – jeres familie, kærester, børn, helbred og venner – de ting som hvis alt andet gik tabt og kun de var tilbage, alligevel ville gøre livet fuldkomment. Småstenene er de andre ting som betyder noget – sådan som job, hjem, bil osv. Sandet er alle de andre småting.

Professoren fortsatte; Hvis I kommer sandet i glasset først, er der ikke plads til hverken golfbolde eller småsten, det samme gælder livet. Hvis I bruger for megen energi på de små og ubetydelige ting, får I aldrig plads til det der virkeligt betyder noget for jer. Vær opmærksom på de ting som er de vigtigste i jeres liv og som betyder alt for et lykkeligt liv. Leg med børnene, pas på helbredet, inviter partneren på en middag, tag måske en tur på golfbanen! Der vil altid være tid til at gøre huset rent og ordne afløbene. Tag jer af golfboldene først – de ting som virkeligt betyder noget. Få rede på det I vil prioritere – resten er bare sand.

En af de studerende rakte hånden i vejret og spurgte: Hvad så med kaffen?

Professoren smilede, Jeg er glad for at du spørger, det er bare for at vise, at uanset hvor fyldt dit liv ser ud til at være, så er der altid plads til en kop kaffe sammen med en ven!

## Odense

*Af: Jenik Langsted*

To perioder med fravær gør det svært for en lokalredaktør at følge med. Så må plan B blot iværksættes og den går ud på at udfritte og indhente indsigt i diverse cirkulærer med mere, vi lever da gudskelov i en informationstidsalder. Men disse cirkulærer er jo også kendt af menigmand, hvorfor mit indlæg denne gang blot er ment som en lille jule- og nytårshilsen.

**Efteruddannelse og test**
Jeg har dog hæftet mig ved den ny test og efteruddannelse af lokomotivførere og spekulerer ofte på, om testen nu også er nødvendig. Har det da ikke kørt fint de sidste mange årtier? Den ny test, sammenholdt med nye skrappere krav og tilsyn fra firmaet samt andre instanser, efterlader en kedelig atmosfære på arbejdspladsen. Det er kontrol på kontrol af mennesker der med en ren straffeattest i hånden ved ansættelsessamtalen har bevist, at de er værd at satse på. Tingene hænger ikke sammen, på den ene side har du ansvar for menneskeliv og materiel og på den anden side skal du redegøre for - som en anden skoledreng – at du har din taske i orden. Det skaber mistro og mindsker arbejdsglæden. Jeg mener, vi er da voksne ansvarsbevidste mennesker!

**Førerrumsbesøg**
Førerrumsbesøg er et udtryk jeg har kendt gennem hele min tid i jobbet men faktisk sjældent oplevet. Jeg har dog altid opfattet det som værende noget hyggeligt, hvor vi kunne få en snak om det, der rører sig i hverdagen. I takt med nye skrappere krav er førerrumsbesøg nu også blevet hyppigere og formålet er, at DSB skal kunne dokumentere over for Trafikstyrelsen at der føres tilsyn med arbejdets udførsel. Med de mange nye skrappe tiltag er det forståeligt hvis en kollega eller to, får det indtryk, at de hyppige førerrumsbesøg er et yderligere incitament fra firmaets side, til at dunke en oven i hovedet.

**DSBs rygepolitik**
Rygestoppet, der træder i kraft fra den 7. januar, kan man mene om hvad man vil. Nogle vil givetvis betragte det som yderligere restriktioner mens andre fryder sig over beslutningen. Er der kolleger, der tilmelder sig rygestopkurserne, skal de naturligvis have et stort pøj pøj med på vejen.

Der er i sandhed nye tider på vej.

**Lokalt i Odense**
En enkelt, Palle G. Nielsen, er kommet retur til DSB efter 5 år i Railion og er stationeret i Odense. EDB-uddannelsen for de sidste kolleger er i skrivende stund iværksat. EUT er sat i bero og de ny uddannelsespakker er startet op, og endelig har vi kun én lokomotivfører i byen der endnu ikke har attest til MQ. De sidste velfærdsmidler skulle gå til arrangementet "Zoo by night", men turen er desværre aflyst. Til gengæld kan vi glæde os over, at jul og nytår banker på.

Glædelig jul og godt nytår!

## Aalborg

*Af: Jørgen Ohmeyer*

Vores glimrende formand Bjarne Aunsbjerg har søgt og fået orlov fra den 1. december 2006 til den 30. maj 2007. Det betyder, at vi har været nødt til at lave en omrokering i bestyrelsen, hvor Jørgen Ohmeyer indtil generalforsamlingen varetager hvervet som formand. Det betyder samtidig, at 1. suppleanten Kim F. Lorentzen indtræder i bestyrelsen. Jeg håber at vi ser Bjarne igen når hans orlov er slut, men jeg vil da godt sige ham tak for det store stykke arbejde han har lagt her i lokalgruppen som en meget engageret formand. Jeg har i hvert fald lært en masse nye ord.

**Ny test.**
Så kom der endelig et stykke papir hvor den nye test er blevet beskrevet. Et ganske fint tiltag fordi vi har fået stillet mange spørgsmål angående dette. Men! Hvad er det så jeg læser under punktet Efteruddannelse?
Jo der står og jeg citerer *"Inden for en* ***forholdsvis kort tidshorisont*** *efter de to test, indkaldes lokomotivføreren til egentlig efteruddannelse".*
Jeg spørger bare (og her håber jeg nogen fra den daglige ledelse læser det) Hvad er en kort tidshorisont?
Er det den samme horisont som vores EUT er blevet administreret på?
For så må jeg sige, at det korte nok bliver noget langt.

**Hegn og kilometersten**
Så blev hegnene på nærbane stationerne sat op, så nu må vi håbe at det kan holde overløberne væk fra sporene. Samtidig kan vi nu også se hvor vi befinder os i Vendsyssel, efter vi har fået sat de høje Kilometer mærker op. Nu mangler de bare at blive færdiggjort mellem Aalborg og Århus.

**Generalforsamling.**
Jeg vil her komme med en opfordring til at så mange som muligt deltager i generalforsamlingen den 17. januar 2007. Den ser ud til at blive spændende, da der jo skal vælges en ny formand for 1 år. Men der dukker nok også andre spændende emner op. Nærmere om generalforsamling vil kunne ses på den ophængte indkaldelse til generalforsamlingen.

Jeg vil slutte med at ønske alle en god jul samt et rigtig godt nytår til jer og jeres familie.

## Struer

*Af: Michael Hove Jensen*

Så er det ganske vist. Certifikater og licenser er kommet for at blive. Og litra-prøven har jo affødt en del summen på stuerne. Vi var for nylig i Struer til medlemsmøde om blandt andet den famøse prøve. Nu tror jeg, at de fleste bare ønsker at få det i gang, så vi rigtigt kan få giraffen at se. Og så kan vi jo se frem til 4-5 dage på skolebænken hvert andet år. Vi må da håbe, at jernbanetilsynet har lige så meget fokus på sikkerheden under togets hjul som ovenfor i førerrummet.

Ulrik Salomonsen har været i Struer i november. Desværre var jeg ikke med, så intet referat.

**Den lokale**

Nå, men der må også være lidt optur. Snart kommer vores julegave. Der skulle også være noget det hedder IC4 på trapperne. Nu skrev jeg trapperne. Beklager. Det vil desværre kunne misforstås som riste at træde op og ned på i rangerterrænet. Det var utilsigtet. Sådan noget er et fabeldyr, på linje med noget de kalder "et el-skifte" eller "reparation af perron".
Kraftig optur var det, da vi i bowling knuste al modstand fra Arriva i erstatningsarrangementet for aflyst gokart. Men lidt malurt. Vi kom fem fra DSB, og tolv fra Arriva. Det var ikke godt nok.
Optur er også "jule-assistancen" fra de tre hjemvendte fra Arriva. De skulle her, sidst i november, være gennem forløbet med at få nye attester til MR og MF. MR attesten udløb, desværre for dem, på fem dage?

**Nye ture**

Den 28. og 29. november er dagene hvor vi skal lave de nye ture. Om det' så er optur tør jeg ikke skrive. Jeg skal jo selv være med denne gang. Men de er sikkert endnu en gang de dårligste nogensinde
Men sikkert er det, at eftermiddagsreserven ikke længere findes. Det må mødekontrollen så købe fridage for. Lige et stort farvel til mødekontrollen som vi kender den nu. Lad os håbe at forskellen ikke bliver at mærke. Tak for hjælpen og diverse morgenvækninger gennem tiden. Hov, der blev det lidt personligt.

Nå, men i de nye ture skal vi ikke til Esbjerg mere. Den nye LA-køreplan gør det umuligt. Nogle vil savne turen, andre ikke.

Til gengæld får vi nu en fast terminaltur på stationen. Den kan dog ikke gøre det ud for reserven. Vi må jo ikke fremføre tog i farver fra teletubbies.

**Tak for i år**

Året går på hæld, som glassene til en julefrokost. Så fra Struer skal der lyde et tak for i år.
Glædelig jul og godt nytår til alle, og må kørestrømmen være med jer.

## LKI-Gruppen

*Af: Jørn Weiss*

Der har i LKI gruppen været omrokeringer i bestyrelsen, og vi måtte afholde en ekstraordinær generalforsamling for at finde en ny formand m.m. Der var en del debat omkring fortolkningen af vedtægterne. Ny formand er Bjarne Lassen, kasserer Dennis Johansen og bestyrelsesmedlem Jørn Weiss.

Vores gruppe dækker mange retninger inde for arbejdet som lokomotivinstruktører. Der er administrationspersonale, personaleledere, teknik og SR instruktører samt hele lokomotivinstruktørvagten. Så der er bestemt mange forskellige problemstillinger, som ikke kan løses med en ens aftale eller udformning.

I meget lang tid har der været arbejdet med en lki-pakke i Fremføringen. Dette arbejde har stået på i ca. 3 år. fra det første spadestik blev taget på et seminar i Svendborg. Ledelsen i Fremføring er ny og det er den også i Lki gruppen. Det er bare ikke nogen undskyldning for, at projektet ikke er blevet ført til dørs.
Skal vi fremstå som en effektiv virksomhed og forening bør sagerne afsluttes noget hurtigere.

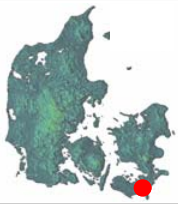
Men når man ser på sagen, kan jeg ikke lade være med at undre mig. Fremføring øst har ikke haft nogen problemer med at udnævne en personaleleder for instruktørerne i øst. Siden hen har man på OSU mødet i juni fremlagt en beretning hvor der er beskrevet en centralt styret disponering af faglærer.
Denne styring har vi ikke meget tiltro til, erfaring med centralledelse (fjernledelse) bliver hurtigt til en "brandstation" og det bliver os som skal slukke. Det gør vi gerne men det kan også blive for meget.

I øjeblikket er der mange bolde i luften, nye uddannelser og ikke mindst IC4. Herfra skal der lyde en lille opfordring. Pas på de folk som sidder inde med stor viden, det kan blive dyrt at miste dem. Ikke mindst de mennesker der er bag.

Flytning af lki vagten fra Århus og til København er godt i gang. Sådan som sagen har udviklet sig kan man godt være lidt bekymret for, om nogen kommer i klemme her. Vi forventer, at ledelsen lever op til de løfter, de har givet.

Til sidst skal lyde en velkomst til de nye medlemmer vi har fået ind i vores gruppe her på det sidste, jeg håber I bliver glade for jeres nye job. Og som I måske har opdaget er det ikke det samme, at stå udenfor og se ind, som det er at være i møllen.

Glædelig jul og godt nytår 2007.



## Nykøbing F.

*Af: Svend Erik Rasmussen*

Den 1. januar 2007 bliver Nykøbing Falster en Fremføringsstation. Lokomotivførerne bliver i den forbindelse ikke synderligt påvirket, men for de 22 stationsbetjente der er tilknyttet Nykøbing F, vil der organisationsmæssigt ske nogle mærkbare ændringer. De flyttes fra Togkomponenter til Fremføring og deres nærmeste leder på stedet bliver Personaleleder Tommy D. Jørgensen, og de vil blive tjenestefordelt af Palle Pedersen som i forvejen tjenestefordeler lokomotivførerne i Næstved, Nykøbing F. og Rødby F.

Lokomotivførerne håber på en forbedring, når stationens servicering bliver underlagt Fremføring, og der udpeges en fast servicemedarbejder til udelukkende at passe stationens mange funktioner i forsynings og vaskeanlæg mm. Vi forventer at fejl og mangler hurtigere udbedres og at vedligeholdelsen af forsyningsanlægget forbedres. Indtil videre har det været svært at få bragt selv banale småting på plads, eksempelvis noget så simpelt som en børste til vask af frontruder, hvilket er nok så vigtigt for os lokomotivførere. Vi hilser stationsbetjentene i Nykøbing F. velkomne i Fremføring, og håber at de fremover vil befinde sig godt i organisationen, samt at det gode kammeratlige arbejdsklima forsætter på tværs af faggrupperne, og forhåbentlig styrkes også det sociale, ved kommende fælles arrangementer.

**Velkommen i vandland**

Ja, desværre er det ikke en specialaftale vi har indgået med Badeland Lalandia. Men den sørgmuntre overskrift vi bedst kan bruge om vores nyetablerede adgangsveje fra maskindepotet til rangerområdet i skoven. Det er skammeligt, at der bliver brugt så megen tid og penge på at få skabt gode adgangsforhold, for derefter at køre rundt med tunge entreprenørmaskiner, fordi der skal udskiftes skinner op til gangvejene.

Resultatet er, som det kan ses på billedet, at der er store huller i belægningen, hvor regnvandet står i store pytter. Entreprenøren burde udbedre de skader de har forvoldt, hvilket den lokale sikkerhedsgruppe har gjort opmærksom på.

Rangerområdet i Nykøbing, har det sidste års tid undergået store forandringer. Hen over sommeren er der lagt nye skinner i stort set alle opstillingsspor, det har medført at asfalten i hele 40 gruppen er fjernet, og mange har spurgt, hvornår den reetableres? Brugergruppe og sikkerhedsgruppe har accepteret forholdene, indtil omstillingsanlægget er etableret. Ramper vil først blive opstillet når det ældre materiel er udfaset, fordi de ganske enkelt vil forhindre rangerpersonalet i at udføre deres arbejde i forbindelse med eftersyn og bremseprøver. På det førstkommende brugergruppemøde i januar skal der gerne komme klarhed og tidsplan for de næste tiltag, meget afhænger dog stadig af, hvor hurtigt IC4 bliver indsat.

**Medarbejdermøde**

Den 6. december havde lokalgruppen i samarbejde med personalelederen arrangeret et medarbejdermøde, hvor Sikkerhedschef Tomas Albøg Olsen var inviteret til dels at se lidt på forholdene på Nykøbing F. station og samtidig få et indblik i den problematik der har været omkring rangeringen, inden selve mødet hvor stationsbetjentene også deltager. Ellers har vi som de fleste grupper den årlige julefrokost og æbleskive dagene på de to maskindepoter. Lokomotivførerne i Nykøbing F. og Rødby F. ønsker kollegaerne og deres familier rundt i det ganske land

**ÉN RIGTIG GOD JUL OG GODT NYTÅR.**

*Store huller i belægningen*

## Korsør

*Af: Mogens Kleis*

**Italiensk vinaften i Korsør**

Lørdag den 30. september afholdt vi en italiensk vinaften i Korsør. En kollegas datter var netop blevet udlært som kok, hun lavede en menu, der var italiensk inspireret.

Vinen blev købt hos Vinotek A Fynnis i Odense, som ejes af lokomotivfører Bruno Jensen, der havde lavet en god beskrivelse af de forskellige vine, som kunne fortælles videre til de øvrige deltagere.

Railion har flyttet depotet i Korsør til Ringsted. Fem mand ønskede ikke denne flytning og er nu tilbageført til DSB, fire til Korsør og en til Odense. De er nu i gang med at generhverve de forskellige attester.

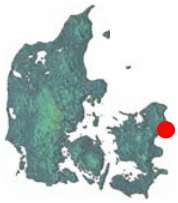
VELKOMMEN TILBAGE!

**SMS besked fra "1231" den 13. oktober 2006**

Tog 4048 (1 stk. ER togsæt) 4048 forventes 15 - 20 forsinket til Roskilde. Det skyldes at togets VOGNE kom forsinket til Roskilde.

Jeg må nok sige, at jeg glædede mig til se hvad der dukkede op :-)

Venlig hilsen
Lokomotivfører
Henrik Christoffersen, København



## København

*Af: Søren Max Kristensen*

Et år er nu gået, og et nyt står på spring. Det giver altid grund til at tænke tilbage på året der er gået, og frem på de udfordringer der kommer. I 2006 har den store udfordring været den nye efteruddannelse, flytning af lokaler (igen), de mange forsinkelser pga. dårlige spor og samarbejdet med den nye ledelse i Fremføringen.

**Efteruddannelsespakken**
Den nye efteruddannelsespakke har givet anledning til mange rygter og dårlig stemning blandt lokomotivpersonalet. Efter lokalgruppens mening opstod rygterne blandt andet fordi Fremføring valgte at udarbejde efteruddannelsesprogrammet uden om den faglige organisation og regnede med, at vi så overfor lokomotivførerne ville forklare og forsvare ordningen. Der tog de fejl, og de har efterfølgende indledt et samarbejde med LPO, således at den nye efteruddannelsespakke nu ser ud til at blive en rimelig succés. Læs mere om dette andetsteds i bladet.

**Lokaler og toiletter**
Endnu engang har vi flyttet lokaler her i København. Det var en noget blandet fornøjelse, da ledelsen ikke mente, det var nødvendigt at sætte ressourcer af til denne opgave. Efterhånden er der rettet op på de fleste mangler. Dog er toiletterne stadig ved at blive gjort færdig efter den lille ombygning.

Det er desværre meget almindeligt, at når der skal laves noget, laver man det kun halvt. Lokalgruppe København har nu rykket for at få ombygningen gjort færdig, og for at der bliver gjort hovedrent.

**Fortsat mange togforsinkelser**
De mange forsinkelser har, som de fleste nok er bekendt med, ofte været på grund af dårlige spor. En sag som DSB ikke har kunnet gøre så meget ved.
Der er nu bevilget penge til spor og signaler. Så vi ved i hvert fald, at de næste mange år frem vil der være mange forsinkelser på grund af sporarbejde.

**Samarbejde, en blandet fornøjelse**
Samarbejdet med Fremføring har været en noget blandet fornøjelse. Det virker desværre som om, det gode samarbejde vi har haft siden 1994, ikke længere er så godt. Vi har været nødt til at lave en sag ud af overtrædelse af ferieaftalen, noget vi før ville have løst lokalt. I det hele taget er det meget svært at lave rimelige forbedringer for lokomotivførerne. Et godt eksempel er seniorarbejdet. Her havde vi, i forståelse med Fremføring, udarbejdet et forslag til en seniortur med enkeltstående nætter. Desværre har Fremføring meddelt, at det i hvert fald ikke bliver til noget i 2007.
Vi har fået to begrundelser, én fra Fremføringschefen og én fra Områdechefen. Ingen af begrundelserne er efter vores mening særlig gennemtænkt. Mere om dette på vores generalforsamling. Vi må så bare håbe, at der ikke er for mange af vores ældre kolleger, der begynder at støve deres efterlønsbevis af.

Udfordringerne i det nye år tager vi fat i på vores generalforsamling den 25. januar 2007.

Alle ønskes en god jul og et godt nytår!

## Næstved

*Af: Torben Reimer Nielsen*

Vi har efterhånden alle været på værdidage, og det er mit indtryk at folk tager af sted med en følelse af at dagen kunne bruges til noget bedre. Det var for mig en udmærket dag, hvor man træffer andre mennesker, men efter min mening, ville det være bedre at give lokomotivpersonalet efteruddannelse i teknik og så lade frontpersonalet komme på værdidag.

Tirsdag den 14. november havde vi besøg af Ulrik Salomonsen med flere. Det var godt besøgt også af andre personalegrupper end lokomotivførere. Det var interessant hvad han kunne fortælle, men jeg vil undlade at referere fra mødet for ikke at skabe misforståelser, men det var tydeligt at Ulrik var glad for at komme ud til os og høre, hvad vi har at fortælle uden at det behøver at være så formeldt. Jeg kunne godt tænke mig at det skete noget oftere.

Vi skulle til at søge sommerferie, da ferielisten pludselig blev taget ned. Begrundelsen var, at man ikke var blevet enig om en ny ferieaftale. I skrivende stund er der ikke kommet en ny liste op, så det bliver spændende hvornår vi kan begynde at søge sommerferie. Det kan måske blive så sent at vi lige så godt kan søge næste vinterferie med!

Vi venter også spændt på, om de ny ture udløser nyt turvalg. Vi har ikke set noget til dem endnu, men der sker forhåbentlig snart noget.

I efterhånden et år har vi ikke kunne bruge spor 1 i Næstved til stor frustration for pendlere og for os andre, når vi skal vente uden for stationen til der bliver et spor ledigt. Der har ellers ikke manglet omtale af det pågældende spor. Både vores lokale formand Poul S Nielsen, og vores socialdemokratiske folketingsmand Magnus Heunicke har været i medierne for at gøre opmærksom på problemet men uden resultat. Der går rygter om at det bliver ordnet i 2007.

Husk at der generalforsamling i LPO Næstved den 18. januar 2007

Vi fra Næstved håber alle får en god jul og et godt nytår.

## Fredericia

*Af: Kurt Nielsen*

Torsdag d. 2. november havde lokalgruppen trommet sammen til et orienterende møde på Café Fic på Idrætscentret for Jærnbanens Karle og Quinder ikke mindre end 2 gange: ét for de morgenduelige og ét om eftermiddagen for folk som mig.

Jens Hansen gav en kort orientering om de kommende værdidage, og Peter Hjeresen fortalte om indmelding af fejl på infrastruktur og signaler på en blanket S 50. Dette kan nu ske på Fremførings intranet under Sikkerhed. Og hvad hjælper det så at skrive, blev der forståeligt nok spurgt fra salen. Men vi kommer vel et skridt nærmere målet om, at alle indmeldinger når frem til de rigtige og bliver læst, behandlet og besvaret.

**De nye ture**

Så var det Birgers tur til at fortælle om turene til K.07. Planlægningen er forsinket på grund af de forlængede køretider mellem Hovedstaden og Nordjylland, men der er håb om, at vi kender turene, når disse linier læses. Hvad der her er særligt interessant, er forslaget om at lave "faste ture" for reserven, der stadig må køre alt ….øh…..hvad er det nu lige det hedder? Det giver flere af vores kolleger mulighed for at kende sine fridage- og weekendfriheder måneder frem. Og i forslaget er weekendfri = lørdag/søndagsfri!

Den idé burde jeg selv være kommet på for mange år siden, men nu er den barslet fra anden side, og det er vældigt.

**IC-4 eller ICE-togsæt**

Om IC-4 var der ikke meget nyt, eller faktisk slet intet. DSB er ved at undersøge muligheden for at leje 18 ICE-togsæt hos DB til indsættelse i K.08. Ideen er nogle hurtige forbindelser mellem Århus/København og Hamburg. Resten af mødet gik, som den slags møder plejer at gå, med megen snak, drikken kaffe og spisen ostemad, alt sammen på én gang. Ostemadden var mere frisk end den, vi fik på Kronprins Frederik den efterfølgende tirsdag.

Påfyldning af sand på MQ har tidligere været lidt af et rangerarbejde at ramme det rigtige sted, selv for en tidligere MH-fører. Nu er der sat 2 nye standsningsmærker op i spor 50 for sandpåfyldning af MQ. Men der skal forsat stoppes ret nøjagtigt, da sandslangerne ikke er længere end som så, og sandpåfyldningen kan ikke ske samtidig med tømning og forsyning. Nå, men Rom blev jo heller ikke brændt ned på én dag.

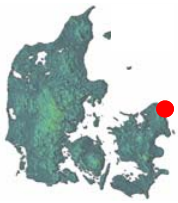
Med vedlagte foto vil jeg sige pænt farvel til Den Gamle Redakteur Bang, der har bestredet sit hverv i over 40 år. Bang skal have en stor tak for sit arbejde med at indføre den nye generation af unge lokomotivassistenter i kendskabet til hundens betydning for Jernbanen. Den nye Gamle Redakteurs hund (øverst) ser ærbødigt på billedet af Bangs hund (nederst).

*Hund og hund imellem… ak ja, den kærlighed*

En regering skaber ikke økonomisk vækst.
- Det gør folk, der arbejder!

**Fra Lokomotivførerhåndbogen**

**Overarbejde:** Overarbejde skal så vidt muligt undgås og må ikke tilrettelægges med mere end 15 timer pr. kalendermåned og skal i det hele taget ske under iagttagelse af de sikkerhedsmæssige hensyn



# Helsingør

*Af: Torben Sonne*

Julen nærmer sig, og vi ser frem til den fælles julefrokost med togpersonalet i Helsingør Musikteater. Der er stor tilslutning til arrangementet og tjenestefordeler Jytte har sørget for at så mange som muligt kan deltage. Flot arbejde, og stor tak for hjælpen!

**Sidste afgang 00.58**

Sidste tog med lokomotivpersonale fra DSB Helsingør på Lillenord bliver den 1. januar 2007 med afgang fra Hillerød 00.58. Turen markerer enden på ikke mindre end 142 års kørsel på strækningen for DSB. Hvad der herefter sker, rent praktisk, når sidste tog er stillet til side og Lokalbanen overtager trafikken aner vi ikke. Vi håber blot, at Trafikstyrelsen har hånd i hanke med at Lokalbanen har de nødvendige godkendelser af materiel og personale der skal overtage kørslen. Fremover skal vi jo køre i blandet trafik mellem Helsingør og Snekkersten, og det skal forsat være med sikkerhed først.

Den 1. uge i januar er altså "Lillenord fri" i de gamle ture. De ekstra timer skal bruges til at gennemføre flere DSB værdidage for tog og lokomotivpersonalet. Om de bliver lige så sjove som de lokale værdidage, hvor vi sluttede af med at køre ræs på gokart banen i Helsingborg, må tiden vise.

**Nye ture er klar**

Når bladet læses kort før jul, skulle turvalget netop være vel gennemført og turene er forhåbentlig til de flestes tilfredshed. I disse testtider påstår onde tunger, at man i Helsingør kan koge begrebet infrastrukturkendskab ned til "svellekendskab" men helt så galt går det nok ikke i denne omgang.

**Udlicitering på Kystbanen og de Skånske strækninger**

Udsigten til ensformig kørsel på den samme korte strækning, er en af de ulemper enhver lokomotivfører frygter ved udlicitering. Den 31. januar 2007 er sidste frist for afgivelse af tilbud på Kystbanen og de Skånske strækninger. Afgørelsen må vi vente på til sommeren 2007.
Uanset hvem der vinder bliver der tale om store forandringer i forhold til i dag. DSB Fremføring, som vi kender det i dag, taber jo under alle omstændigheder. Vi kan så håbe, at DSB sammen med First Group kan levere varen, og give konkurrenterne baghjul med et godt hjemmebane tilbud. Men ingen ved reelt hvordan arbejdsforholdende bliver i det nye aktieselskab Kystbanen A/S.
Af konkurrencehensyn er konkret information midt i et udliciteringsforløb som sædvanlig en mangelvare.

Et er dog sikkert, i tiden frem til afgørelsens time, vil fokus være på DSB med hensyn til rettidighed og god information, så vi hilser de nye tiltag med en mere robust køreplan og et fælles driftscenter velkommen. Vi appellerer til DSB om ikke at gå i selvsving med en ny storstillet "tog til tiden" kampagne. Vi mener det er lige så vigtigt at holde fokus på trafikal sikkerhed, i en travl og stresset hverdag.

Vi ønsker alle en Glædelig jul og et godt og lykkebringende nytår!

*Berlin 2006, en lang dag på messe, kan tage livet af enhver*

# Tid til Generalforsamlinger...

## LPO-DSB lokalgruppe Fredericia.

Den årlige generalforsamling i Fredericia afdeling afholdes

**Tirsdag den 16. januar 2007 kl. 13.00 på Café FIC - Fredericia Idrætscenter.**

Se nærmere herom på opslagstavlen i gangen ved briefingrummet.

## LPO-DSB lokalgruppe Aalborg

Afholder ordinær generelforsamling
**Den 17. januar 2007 kl. 13.00 i Håndværkernes Hus Kattesundet 20 Aalborg.**

Dagsorden ifølge vedtægterne.
Efter generalforsamlingen er der spisning, tilmelding til denne skal ske på de ophængte lister.
Med venlig hilsen
Bestyrelsen

## LPO-DSB lokalgruppe Tinglev

Afholder ordinær generalforsamling

**Lørdag den 27. januar 2007 kl. 14.00 i Borgerhuset ved biblioteket i Tinglev**

## LPO-DSB lokalgruppe Struer

Afholder ordinær generalforsamling

**Fredag den 26. januar 2007**
**På Marina Club, Ved Fjorden 12 i Struer.**

Dagsorden ifølge vedtægterne, tilmeldingslister til spisning ophænges på tjenestestedet.
Med venlig hilsen
Jan Danielsen

## LPO-DSB Lokalgruppe Helsingør

Afholder ordinær generalforsamling tirsdag den 30. januar 2007 kl. 14.00 I Helsingør Musikteater i Søstræde.
Dagsorden ifølge vedtægterne.

Generalforsamlingen afsluttes med spisning kl. 18.00, hvor vores pensionerede kollegaer er meget velkomne.
Tilmeldingslisten til spisning ophænges på medlemstavlen.
På bestyrelsens vegne
Torben Sonne

## LPO-DSB lokalgruppe København

**Torsdag den 25. januar 2007**
afholder Lokalgruppe København ordinær generalforsamling. Tid, sted og tilmelding til spisning vil fremgå af opslag på depotet.

## LPO-DSB Lokalgruppe Esbjerg

Afholder ordinær generalforsamling
**Onsdag den 31. januar 2007 kl. 14,00 på Esbjerg Højskole, Stormgade 200, 6700 Esbjerg.**
Dagsorden ifølge gruppens vedtægter.

Efter generalforsamlingen er der fælles spisning i højskolens kantine.
Lokomotivfører-pensionister er vanen tro meget velkomne, også til den efterfølgende spisning.
Tilmeldingslister vedr. spisning, bliver fremlagt i briefing rummet.
**Lokalgruppe formand - Jens M. Rasmussen**

## LPO-DSB lokalgruppe Kalundborg

Afholder ordinær generalforsamling

**Onsdag den 31. januar 2007**
**På Restaurant Fjorden kl. 14.30**

Pensionister er velkomne til den efterfølgende spisning

## LPO-DSB Lki gruppen

Afholder ordinær generalforsamling
**Torsdag den 25. januar 2007 kl. 15.15 på**
**Hotel Ansgar, Øster Stationsvej 32, 5000 Odense.**
Dagsorden ifølge vedtægterne.

Efter generalforsamlingen er der spisning samme sted. Kl. ca. 18.00
På bestyrelsens vegne
Bjarne R F Lassen

## LPO-DSB Lokalgruppe Århus

Afholder ordinær generalforsamling
**Torsdag den 18. januar 2007, klokken 13.00**
i DSB kantinen Sonnesgade 21, 8000 Århus C.

**Dagsorden er jf. vedtægter for LPO DSB Århus med traditionen tro efterfølgende spisning (se opslag på gangen).**

**Vel mødt.**
**Lokalgruppebestyrelsen**

## LPO- DSB lokalgruppe Næstved

Afholder ordinær generalforsamling

**Torsdag den 18. januar 2007 kl. 14.00**
**i Metal huset Åderupvej 12 i Næstved**

Dagsorden ifølge vedtægterne.
Tilmeldingslister til spisning ophænges på tjenestestedet.

## LPO-DSB Lokalgruppe Odense

Afholder ordinær generalforsamling

**Torsdag den 18. januar 2007 kl. 13.45**
i Hjallese Forsamlingshus
Hjallesegade 31, Odense S

Dagsorden og tilmeldingsliste til spisning ophænges på tjenestestedet senest den 22. december 2006.

**På lokalgruppens vegne**
**Peter Kanstrup**

## LPO-DSB Lokalgruppe Nykøbing Falster

Afholder ordinær generalforsamling

**Lørdag den 20. januar 2007 kl. 10.00 i**
Hjemmeværnets lokaler, kommandoposten Nykøbing

## LPO-DSB Lokalgruppe Korsør

Afholder ordinær generalforsamling i

**Korsør Roklub lørdag den 27. januar 2007 kl. 09.00**
Dagsorden iflg. lovene.
Forslag skal være formanden i hænde senest 3 dage før generalforsamlingen.
Der bliver serveret morgenbord som sædvanlig.
Tilmelding til formanden senest dagen før generalforsamlingen.
På bestyrelsens vegne - Mogens Kleis

*LPO DSB ønsker alle medlemmer og deres familie en rigtig glædelig jul samt et godt og lykkebringende nytår.*
*Ligeledes ønskes en glædelig jul og et godt nytår til Det Blå Blads mange læsere samt alle gode samarbejdsparterne.*

# LPO DSB jubilæumsliste 2007

## 40 års jubilarer

**15. juli 2007**
Bent Berggreen, København

**21. august 2007**
Jens F. R. Nielsen, København

**01. november 2007**
Steen Møller, Helsingør

**16. november 2007**
Per Taarnborg Hansen, København

**17. november 2007**
Dion A. Schou Bjurner, København

## 25 års jubilarer

**01. januar 2007**
Bjarne Rosenlund Nielsen, Århus
Torben Hansen, Lki-gruppen
Jens Ove Tørholm Lund, Odense
Jens Jørgen Munk Pedersen, Struer
Flemming Dalton Hadberg, Esbjerg
Jørgen Bertelsen, Århus
Johnny Lyngsø, Esbjerg
Anders Pedersen, Århus
Paul Buchtrup Andersen, Århus

**01. marts 2007**
Flemming P. W. V. København
Per Bjarne Baden, Esbjerg
Wagn Jan Hansen, Helsingør
Hans Henrik H. Jensen, København
Peter Mikael Horn, København
Jørgen Englev, Kalundborg
Kaj Braum Nielsen, Næstved
Rolf Steen Andersen, København
Brian Gregers Gundry, København

**23. marts 2007**
Peter Frisch, København

**01. april 2007**
Per Armstrong Pedersen, Århus

**05. april 2007**
Carsten Meier, Århus

**01. maj 2007**
Peter Hallbäck Fonvig, Århus
Jørgen Gregersen, København

**04. maj 2007**
Jens Lund Hansen, Fredericia

**10. maj 2007**
Jens Peder B. Hansen, Lki-gruppen

**01. juli 2007**
Lars Malmbak Hansen, Aalborg
Poul Arnum, Fredericia

**01. august 2007**
Flemming Hindsberg, København
Leif Tonny Jensen, København
Bjarne Meidal Kristiansen, Odense
Karl Einar Waser, Nykøbing F.

**30. august 2007**
Palle Kristensen, Aalborg

**01. oktober 2007**
Bjarne Eggert Nielsen, Esbjerg
Karsten Degnegaard, Lki-gruppen
Kai Kristensen, Århus
Niels Steen Søvsø, Esbjerg
Torsten L. Hansen, Lki-gruppen
Palle Dyhr, Fredericia
Benny Holton, Odense
Bjarne Jan Rasmussen, Fredericia
Steen E. Rasmussen, Kalundborg
Karsten Søe Andersen, Struer
Niels Ove Stougaard, Struer

**01. november 2007**
Dennis B. Johansen, Lki-gruppen
Knud-Erik Olsen, Fredericia
Svend K. Mortensen, København
Jan Erland Mortensen, Helsingør
Peter Munk, Århus
Jørgen T. Kjeldmark, København
Kurt-Gelsted Nielsen, Fredericia
Lars M. H. Madsbøll, København
Bjarne Vigholt Myhre, Nykøbing F.
Torben S. Nielsen, København
Flemming L. Hansen, København
Jan L. Hansen-Schwartz, Fredericia

**15. november 2007**
Michael L. Hartmann, København

**18. november 2007**
Vagn Buhl Søes, Fredericia

**01. december 2007**
Kim Fomsgaard, Fredericia

**03. december 2007**
Poul E. T. Christiansen, København

## LPO DSB ønsker samtlige tillykke ☺

# Det Blå Blad søger en billedmanipulator

Mestrer du diverse billedprogrammer og forstår du at mikse billeder sammen til noget sjovt og samtidig har lyst til at give en hjælpende hånd til Det Blå Blad, hører vi meget gerne fra dig.
Du kan sende en mail til Det Blå Blad på adressen:

detblaablad@mail.dk

Vi glæder os til at høre fra dig.
Venlig hilsen, Redaktionen

# Stemningsbilleder fra Fredericia

*Fredericia Station mod syd*

*Fredericia Station mod nord*

**Næste nummer:**
Stemningsbilleder fra Helsingør

# Nyt servicekoncept

**DSBs ledelse har på en studietur til Berlin fundet den ultimative løsning i forhold til servicekonceptet i de kommende IC 4 tog.**
**Som konsekvens vil pantryet i stedet blive brugt som hvilekupe til pass. rejsende lokomotivfører**

NB: Servicekonceptet afventer dog DSBs sikkerhedschefs godkendelse