Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB *1/2007*

Lederen	*Side 3*
Signalkommissionen - hvad er det?	*Side 4*
Tilbagekig på den ny efteruddannelse	*Side 6*
Nekrolog: Niels Verner Holst	*Side 7*
Fremskridt og paradokser	*Side 8*
Ture og sporarbejder	*Side 10*
Nyt fra lokalgrupperne	*Side 12*
Stemningsbilleder fra Helsingør	*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: **Tirsdag den 29. maj 2007**

Forsidefoto:
Lokomotivfører Per Boegh, Helsingør
Tog 2060 Helsingør spor 3 den 16. februar 2007

LPO DSB

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

Formand:
Preben S. Pedersen
Tlf.: 2468 7224

Næstformand:
Carsten M. Olesen
Tlf.: 2468 7805

Kasserer:
Torben Sonne
Tlf.: 2468 7258

Bestyrelsesmedlemmer:

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

Erantis

Forår - er en af de fire årstider. På den nordlige halvkugle ligger foråret fra omkring 21. marts til 22. juni. I dansk sammenhæng er det almindeligt at betragte foråret som månederne marts, april og maj. Der er ingen officiel meteorologisk definition, men for Danmark er foreslået perioden, hvor minimumstemperaturen ligger mellem 0 og 10 grader og gennemsnitstemperaturen er stigende ca. 25. marts til ca. 19. juni
(Kilde: Wikipedia, den frie encyklopædi)

Lederen

Af: Preben S. Pedersen

Det sociale ansvar er rent bluff!

Dansk Jernbaneforbund har i Jernbane Tidende opfordret sine medlemmer til, ikke at efterkomme DSB HR-Service opfordringer om at fremskaffe helbredsoplysninger (en såkaldt fri erklæring), eller afgive fuldmagt til at indhente helbredsoplysninger til brug for DSB's egen lægekonsulent. Formålet er naturligvis ikke at genere DSB, men alene at beskytte det enkelte medlem.
Normalt bifalder LPO DSB, at der består et fortroligt forhold mellem arbejdsgiver og medarbejder. Dette forudsætter imidlertid, at begge parter forstår at forvalte denne fortrolighed respektfuldt.

Erfaringerne har desværre vist, at bl.a. flere af LPO DSB's medlemmer har oplevet, at virksomheden ikke har forstået at forvalte det fortrolige forhold særlig heldigt. Det vil LPO DSB ikke acceptere at vores medlemmer udsættes for.

DSB's lægekonsulent er ikke skurken i denne konflikt. Når det er gået galt, skyldes det den måde man i DSB har valgt at strukturere sin decentrale ledelse på, i forhold til det personalemæssige ansvar.
Lægekonsulenten har ikke noget ansvar i forhold til medarbejdernes fortsatte beskæftigelse i virksomheden. Han udtaler sig kun, om sin lægelige vurdering af medarbejderens mulighed for fortsat beskæftigelse i sin nuværende funktion. Derefter er det DSB's (i dette tilfælde Fremførings) opgave at leve op til det sociale ansvar, som man påberåber sig. Desværre er kæden i flere tilfælde hoppet af, inden man er nået dertil.

Som lokomotivfører er man, for overhovedet at kunne opretholde sin godkendelse fra Trafikstyrelsen, helbredskontrolleret fra hoved til bag. Risikoen for at blive "grounded" er relativ stor og risikoen øges desværre betydeligt med alderen. Pludselig kan en lokomotivfører stå i den situation, at han ikke længere kan udføre det arbejde han er ansat til. Har han passeret de halvtreds, ser det sort ud for ham, for han er ikke i egentlig forstand syg, men åbenbart heller ikke rask nok til at kunne bruges af DSB.
I sådanne tilfælde ville lokomotivføreren have haft stor nytte af DSB's sociale ansvar – hvis det havde været et reelt eksisterende begreb!

Årtiers rationaliseringer, nedskæringer og knæfald for politikernes privatiseringsiver har betydet, at begrebet "skånejob" efterhånden er fuldstændig ukendt. Derfor kan de lokale ledere ikke få enderne til at nå sammen, hvis de pludselig skal lønne en lokomotivfører, som måske aldrig mere får lov til at fremføre tog. De disponerer simpelthen ikke over nogle jobs eller funktioner der kan udføres af den "helbredsramte".
Sagen ender dermed hos det meget centralt, og meget fjernt fra lokomotivførerens arbejdsplads placerede, HR-Service. Der har man heller ikke noget job til lokomotivføreren, og derfor henter man så lægekonsulentens udtalelse frem af skuffen. Med støtte i den, spørger man Personalestyrelsen om man må afskedige den pågældende – og det må man!
Der er, efter LPO DSB's mening, overhovedet ikke tale om personalepleje, men om simpel ekspedition!

Sådan er processen kort fortalt.

Restprodukt:
Et menneske som

1. I 25 til 30 år har passet sit arbejde i DSB dag og nat året rundt.
2. Er tilkendt en egenpension som ingen kan leve af.
3. Er alders- og erhvervsmæssigt fuldstændig uinteressant for det "almindelige" arbejdsmarked.
4. Ikke er syg og derfor ikke kan oppebære social pension (invalidepension).

Er man heldig at være medlem af A-kassen kan man muligvis oppebære understøttelse i et par år, ellers er det ud i kommunal jobprøvning eller revalideringsprojekter. Er det en værdig måde at forlade DSB og arbejdsmarkedet på?

DSB's højt besungne sociale ansvar har ikke bestået prøven!

DJ/LPO vil forsætte kampen for at DSB - i lighed med alle andre virksomheder - lever op til sit sociale ansvar.

Signalkommissionen - hvad er det?

Interview med Birger Naver og Ib Andersen, to af DJ's repræsentanter i Signalkommissionen

Af: Torben Sonne

Dansk Jernbaneforbund har udpeget 3 repræsentanter til at varetage lokomotivførernes interesser i Signalkommissionsarbejdet. Lokalgruppenæstformand fra København, Ib Andersen dækker Område Øst, Lokalgruppeformand i Fredericia, Birger Naver dækker Område Fyn og Sydjylland mens lokomotivfører Lars Malmbak Hansen fra Ålborg varetager Område Nordjylland.

Kan I kort beskrive hvad Signalkommissionen er for en størrelse, og hvilken funktion den har?

Den er sammensat af repræsentanter fra Banedanmark og os som DJ repræsentanter for brugerne, alle lokomotivførerne i Danmark. S-togene har deres egen Signalkommission.

Vi inddrages i planlægningsarbejdet, når signaler og mærker skal opstilles eller ændres, og vi er med i hele forløbet, helt til den endelige brugergodkendelse. Man udfører signalkommission hver eneste gang, der opsættes eller ændres på signaler, overkørsler eller mærker.

Vi inddrages i planlægningsarbejdet når signaler og mærker skal opstilles eller ændres og vi er med i hele forløbet, helt til den endelige brugergodkendelse

Har I gennemgået en særlig uddannelse for at varetage denne funktion?

Nej, vi er sikkerhedsuddannede lokomotivførere med en særlig interesse for det trafiksikkerhedsmæssige arbejde. Vi er grundigt instrueret i den nye SODB, der beskriver de anlægstekniske regler for opstilling af signaler og mærker, med hensyn til synlighed. SODB står for "Sikringsanlæggene Og Deres Betjening" og er biblen for vores arbejde. Reglerne i SODB er godkendt af Trafikstyrelsen.

Kan I beskrive hvilken effekt det har, at lokomotivførerne udfylder S50 når de oplever fejl og mangler på strækningerne?

Alle S50er er meget vigtige dokumenter for os, som vi bruger aktivt til at dokumentere vores påstande om aktuelle problemer på en station eller strækning. Vi mødes en gang i kvartalet og gennemgår alle S50 indmeldelser. S50 er faktisk vores arbejdsgrundlag, og vi kan kun opfordre alle lokomotivførere til at skrive endnu flere S50er og indmelde alle fejl og afvigelser de møder ude i driften. Er synligheden til et signal dækket af bevoksning, vil vi meget gerne have en S50, med signalnummer og strækning.

Alle S50er er faktisk vores arbejdsgrundlag og vi opfordrer alle lokomotivfører til at skrive endnu flere S50ere

Lokomotivførerne kan på Den Digitale Rygsæk eller på Fremførings hjemmeside, under Sikkerhed, følge sin egen S50 og se alle de øvrige S50 forhold der er indmeldt. Alle får svar i modsætning til før i tiden, hvor tilbagemeldingen fra Banedanmark haltede. I dag har vi et glimrende samarbejde, og vi føler, at der lyttes til vores argumentation. I prøveperioder kunne vi også godt tænke os at modtage positive indmeldinger, eksempelvis om de nye LED signaler, er vi meget interesseret i at få tilbagemeldinger fra lokomotivførerne om. I databasen er der også en søgefunktion, hvor man kan se hvor mange S50 der er indmeldt på det enkelte signal. Når vi ønsker at ændre på signaler, overkørsler eller mærker, er det helt nødvendigt at have dokumentationen på plads, inden vi rejser sagen i Trafikstyrelsen.

Er der andre situationer hvor lokomotivførerne kan understøtte jeres arbejde?

Ja, når lokomotivførerne bliver bedt om at kontrollere en LA, skal det foregå på følgende måde:
Kilometer angivelsen skal passe efter de oplysninger der bliver givet af FC. Dette gælder både placering af standsignaler og ATC baliser, samtidig skal det kontrolleres om hastigheden på randviseren i fører-

Ib Andersen og Birger Naver ved den ny stopbom på Hovedbanegården

rumssignalet stemmer overens med starten og afslutningen på LA. Hvis det bliver kontrolleret korrekt, vil det spare signalkommissionen for en masse arbejde med at køre ud og kontrollere en del LA, som bliver indmeldt på S50, og som ikke er opstillet korrekt.

Hvad beskæftiger I jer med netop nu?

Vi har 19 signaler i Danmark der er betegnet som værende såkaldte "problemsignaler" som ikke opfylder anlægsbestemmelsernes synlighedskrav, efter at hastigheden på strækningerne er blevet øget. Vi har kontaktet Banedanmark og DJ, og har efterfølgende været i Trafikstyrelsen og fået en dispensation for synlighedskravene. Vi arbejder med to modeller:

> I øjeblikket har vi 19 signaler i Danmark der er betegnet som såkaldte "problemsignaler" der ikke opfylder anlægsbestemmelsernes synlighedskrav

En hvor vi udnytter princippet om "tre grønne" i ATC. Hvis ATC kan se "3 grønne" nedsættes hastigheden ikke. Den anden model er, at man med udgangspunkt i signalsynligheden nedsætter hastigheden fra eksempelvis 120 til 80 km/t så hastigheden er afpasset til synlighed og bremseafstand. Vi har aftalt med Banedanmark, at de penge der spares på ikke at flytte disse signaler, i stedet bruges til at finde løsninger omkring de signaler, hvor der har

Birger Naver

Ib Andersen

været flest forbikørsler.

Som noget nyt er også dværgsignaler blevet omfattet af Signalkommissionens arbejde.

På flere stationer rundt om i landet, er der dværgsignaler mellem toget og signalet der viser grøn kør tilladelse. Her skal man huske at få en køre tilladelse fra kommandoposten eller fjernstyringscentralen. Vi arbejder på at finde lokale løsninger, eksempelvis at flytte standsningsmærket, så man kommer forbi dværgsignalet under indkørslen.

Desuden har vi brugt meget tid på indførelsen af den nye Daglige La, og vi skal snart i gang med at foretage strækningseftersyn i hele landet, med fokus på signalsynlighed. Det er vigtigt at beskæring af træer og buske bliver foretaget som lovet af de entreprenører, som Banedanmark har tildelt opgaven. Vi har desværre tidligere oplevet at enkelte entreprenører ikke har udført det beskæringsarbejde de var betalt for.

I de værste tilfælde var signalsynlig heden helt nede på 100 meter. Mindstekravet er 250 meter.

På redaktionens vegne vil jeg ønske jer forsat god arbejdslyst.
Tag godt imod vores signalkommissionsmedlemmer, når I møder dem på strækningseftersyn, og skriv endnu flere S50er, så vi alle kan få de bedste sikkerhedsmæssige arbejdsvilkår i hverdagen.

Den tredje repræsentant i signalkommissionsarbejdet, Lars Malmbak Hansen, Aalborg

Disse tre små strækningsfotos har intet med artiklen at gøre

Godt fra start, kan være halvt fuldendt

Af: Carsten M. Olesen

At komme godt fra start med nye tiltag, kan have en utrolig indvirkning på det videre forløb og resultat. Og et godt samarbejde kræver også to parter, med et fælles ønske om resultater!

Hvorfor så nu disse helt elementære og indforståede linier?

Uddannelsesudvalget har i samarbejde bestræbt sig på at nå fælles resultater bl.a. med udfærdigelsen af aftale 543.26, som beskriver retningslinierne for afviklingen af den nye Test og Efteruddannelse.

I en naiv forventning om, at Fremføringens ledelse havde kompetence til at indgå aftaler med LPO, må vi desværre nu konstatere, at dette ikke er tilfældet. Rundt om i landet fortolker man egenhændigt på aftalen, og begrunder sine handlinger med hensynet til produktion og økonomi, hvilket i sig selv jo kan lyde yderst fornuftigt, hvis det vel at mærke ikke går ud over den enkelte lokomotivførers arbejdstid, og vedkommendes tiltro til at reglerne om det udsendte overholdes!

De lokale fortolkninger har haft følgende konsekvenser for lokomotivførerne:

1 Test i en given litra, selv om man har fravalgt den på selvdeklareringen.
2 Efteruddannelse på litra man ikke har attest til.
3 Uddannelsesdage på 10 timer og 46 minutter, inklusiv rejsetid.

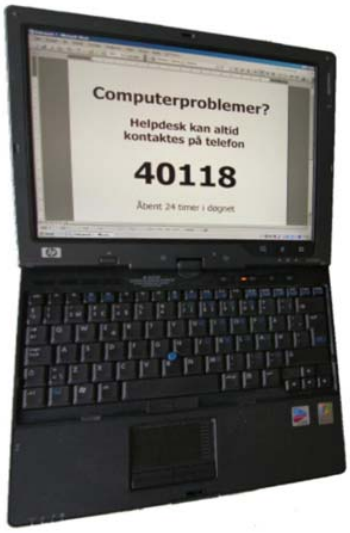
Uddannelsesudvalget som er nedsat af Fremførings Samarbejdsudvalg mente, at vi med aftale 543.26 var kommet godt fra start med den nye efteruddannelsespakke.
Resten skulle så være op til jer kolleger efterfølgende!
LPO havde en forventning om, at logistik og arbejdstidsproblemerne kunne løses internt med Fremføring, men er blevet afvist, da HR service har tolket til ledelsens fordel.

LPO DSB har på den baggrund for første gang i vores tid, måtte overgive en sag til Dansk Jernbaneforbund. Sagen handler om brud på overenskomsten aftale 570.1, der beskriver højeste arbejdstid for lokomotivpersonalet.

Vi har endnu ikke fået et svar, men vi har en klar forventning om at få medhold i vores indberetning, og vi vil sørge for at I bliver orienteret, så snart der foreligger et resultat!

Test og Efteruddannelse fortsætter med det mundtlige tilsagn fra Fremføringschefen om, at det foregår på eget tjenestested, eller inden for maksimalt 9 timer inklusiv rejsetid, til svaret kommer fra Dansk Jernbaneforbund.

Carsten M. Olesen



Computerproblemer?
Husk:
Helpdesk har døgnåbent!

Fra Intranettet

Afvikling af restferie og særlige feriedage.

Afvikling af din restferie sker efter aftale med din leder eller efter den praksis, der er på dit tjenestested om ferievalg mv. Udgangspunktet er, at din leder kan pålægge dig at afholde din restferie, og at du har krav på at holde din restferie i løbet af ferieåret. Hvis I ikke kan blive enige om restferiens afvikling, er det din leder, der træffer afgørelsen.

Der skal gives et varsel på 1 måned. Du har ret til at holde de særlige feriedage. Dit ønske om afvikling skal imødekommes, hvis det er forenligt med arbejdet. Du skal varsle dit ønske så tidligt som muligt. Din leder kan ikke pålægge dig at afvikle de særlige feriedage.

Overførelse:
Du kan aftale med din leder, at overføre restferie (dage udover 4 uger) til det eller de følgende år. Det kræver, at din leder godkender det. Aftalen skal være skriftlig, og den skal indgås inden ferieårets udløb (30. april). På samme måde kan du med din leder aftale at overføre de særlige feriedage. Brug blanketten, der kræver, at antallet af dage præciseres, og at tidspunktet for afvikling drøftes og evt. præciseres. Har du været syg og derved forhindret i at holde din ferie, skal du indgå en aftale om at overføre din ferie, eller du kan få feriegodtgørelse udbetalt. Er du tjenestemand, kan din leder beslutte at udskyde din ferie - mod kompensation - på grund af ganske særlige tjenstlige forhold. Du kan aftale at overføre ferie flere år i træk, blot skal du altid afholde 4 ugers ferie i ferieåret.

Tjenestetidsregler for rådighed(er)

Af: Peter Kanstrup, turudvalgsmedlem

Hovedregler rådighedsvagt
Rådighedstjeneste på tjenestestedet medregnes fuldt ud i arbejdstiden. Tjenesten tilrettelægges efter reglerne for øvrige tjenester. Tjenesten kan dog forlænges til 12 klokketimer. Er der tjeneste mellem 01.30 og 04.30 kan tjenesten kun forlænges til 11 klokketimer.
Rådighedstjeneste i hjemmet tilrettelægges efter reglerne for øvrige tjenester, men kan dog forlænges til 14 klokketimer. Så vidt muligt skal rådighedstjeneste i hjemmet undgås.
Udføres der egentligt arbejde i forbindelse med rådighedstjeneste, skal tiden hertil ligge indenfor bestemmelserne om sådan tjeneste (Almindelige tjenestetidsregler).

Tillægsbestemmelser:

1 En rådighedsvagt kan sættes op med en varighed på mellem 6 og 9 timer.
2 Arbejdet skal være påbegyndt inden rådigheden er slut.
3 Arbejdet må ikke overstige 8 / 9 timer fra ordren bliver givet
4 Der beregnes overtid for den tid, der ligger ud over den planlagte rådighedstjeneste.

Eksempler på udkald til rådighedstjeneste:
Lokomotivføreren har fået tildelt en rådighedsvagt på depotet i tidsrummet 8.00 - 16.00

1 Kl. 12.00 bliver lkf ringet op. Lkf skal udføre tjeneste til kl. 19.50. Ordren er efter reglerne.
2 Kl. 12.00 bliver lkf ringet op. Lkf skal udføre tjeneste til kl. 20.10. Ordren er ulovlig, idet tjenesten her strækker sig ud over 12 timer.
3 Kl. 10.00 bliver lkf ringet op. Lkf skal udføre tjeneste til kl. 18.50. Ordren er efter reglerne.

Hovedregler RDX
RDX er en tjeneste som følger de almindelig tjenestetidsregler. Dvs. RDX tjenester kan (i lighed med andre tjenester) planlægningsmæssigt kun forlænges med op til 45 min - og med et varsel på 72 timer - jf. korrigeringsaftalen. RDX tjenesten opstår som udgangspunkt, hvor andet arbejde er faldet bort.

Særligt vedr. pauseregler (både RDG og RDX):
Lkf er i princippet hele tiden "nulstillet" ift. reglen om max. 4 t 45 min arbejde uden pause. Dette begrundes med de faciliteter, der skal være til rådighed på depoterne, altså opholdslokaler og hvileværelse.

Eksempel på administration af pauseregel ifm. RDG og RDX:
Lkf er mødt kl. 9.00 til RDX. Kl. 10.00 sendes lkf ud at køre. Senest 4 t 45 min senere - altså kl. 14.45 - skal lkf sidde i et pauselokale igen for at afholde hel- eller delpause.

Jørgen Schaumann Odense, har rådighedsvagt!

Nekrolog

Niels Verner Holst

Niels Verner Holst

Det var med stor sorg, at Lokalgruppe København modtog meddelelsen om Niels Verner Holst alt for tidlige død. Verner havde været indlagt på hospitalet i kortere tid, og det viste sig at være så alvorligt, at Verner døde den 18. januar. Verner blev 61 år.

Efter en tid i søværnet kom Verner til DSB den 1. oktober 1974. I 1981 fik Verner attest til MY, MX og MZ og blev overflyttet fra S-togene til Fjern.

Verner var en meget vellidt kollega og har gennem en årrække udført et stort arbejde som turrepræsentant for tur 105.
Et arbejde, som viste Verners store engagement, og hans lyst til og ønske om at præge sine egne og sine kollegers arbejdsforhold. Desuden var Verner en livlig deltager i depotets sociale liv.

Ud over sit arbejde var Verner meget interesseret i kunst og fotografi, og han brugte mange timer i og omkring sin bolig i Sverige til at nyde livets mere æstetiske glæder. Verner efterlader sig en voksen datter og en voksen søn. Verner vil blive savnet af alle.

Æret være Verners minde.

Fremskridt og paradokser

Af: Lkf. Flemming Hindsberg, København

Endelig har lokomotivpersonalet fået et par virkelige gode hjælpemidler, der både direkte og i overført betydning vil lette lokomotivpersonalet. Ja nogen ville nok driste sig til at sige, at det er de største fremskridt i lokomotivførernes hverdag i flere årtier. *Men desværre.* Vi må ikke bruge disse elektroniske vidundere til det tiltænkte formål. Nå ja, vi snakker selvfølgelig om mobiltelefonen og den bærbare computer.

Mobiltelefonen et uhyre, der er både hadet og elsket.

Mobiltelefonen skulle aflaste den meget forældede strækningsradio og sørge for, at lokomotivpersonalet hurtigt kunne blive ajour med situationen. Ja, mig bekendt har man endda ansat journalister til hurtigt at formidle vigtig information på bl.a. ***sms***. *Men endnu en gang desværre.*

På grund af en række helt umulige regler for brug af de mobiltelefoner, DSB har udleveret, når disse informationer ikke frem, og vi er igen tilbage til den forældede strækningsradio og en total mangel på information. Gad vide, om ikke strækningsradioen i bund og grund bare er en lidt tungere mobiltelefon, der er lige så distraherende at tale i som den der, fy fy sikke illoyale tanker.

Summa summarum nu ligger min mobiltelefon og oplader som 340 gram ubrugelig dødvægt i bunden af min taske.

Tryk 1, for en medarbejder

Forleden havde jeg lige et par minutters ophold på en station, så mod al sund fornuft, dristede jeg mig til at grave mobiltelefonen frem proppe lidt strøm på "uhyret" og derefter forsøge at kontakte nogen i det store nye driftscenter.

Straks lyder der en mild og beroligende stemme, der signalerer, at der er fuld kontrol over kaos, i mobiltelefonen. Derefter orienterer stemmen mig om mine utallige muligheder i denne, informationsteknologiens fantastiske vidunder, af en elektronisk interaktiv multi-choice telefonomstilling.

- Tryk 1, hvis De ønsker at træffe en af de medarbejdere, der i øjeblikket er travlt beskæftiget med driften på kysten.
- Tryk 2, hvis De ønsker at træffe en af de medarbejdere, der i øjeblikket er travlt beskæftiget med at få de rigtige lokomotivførere placeret i de rigtige førerrum.
- Ved tryk på 3 kan De komme i kontakt med toglederen når han får lov til at forlade skammekrogen.

Stemmen forsætter roligt med utal af valgmuligheder for så til sidst:

- Tryk 38, hvis alle medarbejdere er til pause, og De har opgivet at komme i kontakt med nogen på nuværende tidspunkt.

Jeg trykker 2.

Derefter følger 18 numre af dagens musak, hvorefter det hele starter forfra igen. Det er så her, jeg afbryder forbindelsen og lægger mobiltelefonen på førerbordet, så toget og de rejsende kan komme videre. Så lige idet togføreren brummer afgang, blinker mobiltelefonen, nogen fra driften har ringet.

Jeg tager min færdigmelding tilbage og orienterer togføreren over højtaleren og tager telefonen. *Men desværre*, de der var i den anden ende er blevet utålmodige og har lagt på igen. Jeg starter igen afgangsproceduren, togføreren brummer og jeg skal lige til at sætte i gang, så blinker telefonen igen.

Det er så her, mobiltelefonen igen ryger ned i bunden af min taske.

Den bærbare computer, en stor lettelse, og så alligevel ikke.

Yes, den kan spare min godt slidte ryg for 4 til 6 kilo, *men desværre,* PC'er skal lige som mobiltelefonen være slukket i førerrummet, For at understrege alvoren har DSB sikkerhed også her udsendt materielsikkerhedscirkulære.

Først skal vi dechifrere bogstaverne PC står for, hvilket giver følgende muligheder:

PC forkortelse for postcard; per cent; Privy Council(lor); politically correct; police constable

PC er selvfølgelig også en forkortelse for personal computer, på dansk/engelsk bare computer, hvilket er en maskine, der modtager og behandler data elektronisk; bruges for eksempel til tekstbehandling eller til styring af fabrikationsprocesser, fly og tog.

Lad os nu tolke, at der er tale om **computere** og efterkomme dette pragtstykke af uprækcis skriftlig kommunikation til punkt og prikke, det *kunne* lyde som følger:

LKF ringede op til LKI og siger: "Jeg har store problemer".

LKI: "Det er længe siden, du sidst havde problemer, men fortæl mig nu, hvad dine problemer består i, og hvilket materiel der er tale om min

ven".
LKF: "Jeg sidder i et ET-sæt og kan ikke køre".
LKI: "Hmm det er jo en besværlig sag. Hvad har du dog gjort for at bringe dig i denne vanskelige situation min ven".
LKF: "Jeg har prøvet at være en god LKF og har fulgt materielsikkerhedscirkulære nr. 122/2006 til punkt og prikke".
LKI: "Det lyder, som du har gjort din gerning godt, så hvilket problem er der i det min ven".
LKF: "Toget vil ikke køre".
LKI: "Materielsikkerhedscirkulære nr. 122/2006 har da ikke noget med, at toget ikke vil køre, så fortæl mig nu, hvornår begyndte det at gå galt min ven"
LKF: "Det var ikke noget problem, da jeg slukkede for IDUen og heller ikke, da jeg slukkede radioen. Problemerne startede, da jeg slukkede førerbordscomputeren, og helt galt gik det, da jeg slukkede hjælpe- og hovedcomputeren, så ville toget pludselig ikke køre".
LKI: "Ahaaaa. Men min lille ven. Når du modtager Materielsikkerhedscirkulærer fra de højere magter, skal du følge ånden og læse mellem linierne, og derefter skal du fortolke det hele samlet, hvorefter du vil nå det resultat, at det kun er din bærbare computer, der skal slukkes, min ven".
LKF: "Oj. Det med at følge *ånden* er ikke svært, min mund stinker som en *gnu, en død gnu* her til morgen, men står der virkelig det mellem linierne på dit eksemplar. Smart, mit eksemplar er bare hvidt mellem linierne".

Skriftlig og mundtlig kommunikation er en svær kunst at mestre, det man skriver og siger opfattes tit på flere måder!

Men hvad betyder det, der er alligevel gået IC4 i computerprojektet, så det trækkes i langdrag. Der er tilsyneladende for mange, der vil sætte deres personlige præg på projektet.
Hvad skal jeg så med computeren, jeg ikke må bruge til noget, det er bare 3 kilo unyttig dødvægt oven i de ca. 10 kilo, jeg i forvejen slæber rundt på, i den mest umulige taske/rygsæk DSB kan købe for penge.

Altså ligger computeren ikke i bunden af min taske, men i bunden af mit skab til ingen verdens nytte.
Til gengæld skal jeg medbringe flere regler og cirkulærer end nogen sinde før, og som jeg for det meste kun har lidt eller intet at bruge til.

Forestil jer en lokofører, der holder uden for Roskilde station og siger til Roskilde Kmp: "Øjeblik jeg skal lige slå indrangering op i SR, så jeg kan checke, om jeres melding er i overensstemmelse med gældende regler i SR. Jeg kalder jer op om nogle minutter, når jeg har fundet paragraffen og er klar".
Roskilde Kmp: "Lokofører, når du kommer tilbage til Kh, vil du blive afløst og skal henvende dig til din personaleleder. Han vil meget gerne tale med dig. Kan du for øvrigt ikke køre forsigtigt, da vi mener, du er en alvorlig sikkerhedsrisiko".

Altså de ting jeg skal bruge, skal jeg kunne udenad med nogle meget få undtagelser. Derfor er de fleste af de bøger og cirkulærer, vi slæber rundt på, lige som computer og mobiltelefon, altså unyttig dødvægt.

Flemming Hindsberg

Indlægget er modtaget, inden driftscentret ændrede telefonslusen og fjernede tast selv funktionen, men pointen er i midlertidig ikke til at tage fejl af. Redaktionen.

HUSK

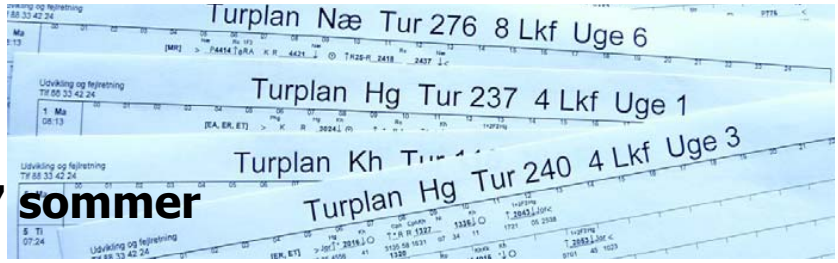
DSB bestyrelsesvalg 2007

- din stemme er vigtig!!!

(Senest torsdag den 29. marts 2007 kl. 10.00)

Brug din stemme!

Store planer – planrettelser K07 sommer



Af: Peter Kanstrup, turudvalgsmedlem

Egon Olsen havde altid store, kreative, fantasifulde og intelligente planer. Det kom der i sin tid mange sjove og underholdende danske spillefilm ud af. DSB og Banedanmark vil henover sommeren 2007 lancere planer – på Kystbanen – som ikke lader Olsen Banden noget tilbage, i hvert fald ikke på det kreative og fantasifulde plan.
Om underholdningsværdien bliver særlig høj, og om lokomotivpersonalet og kunderne på Kystbanen kan få øje på det sjove, skal naturligvis komme an på en prøve. Men spændende bliver det da.

Udtryk som: "Plan A", "Plan B" og sågar "Plan A+" (eller er det A*) skal nok vinde indpas i lokomotivpersonalets dagligdag, når sporarbejdet løber af stablen fra d. 19. maj og 14 uger frem (til den 26. august).

Jeg vil i det efterfølgende efter bedste evne – og med stor risiko for at noget er glippet undervejs – prøve at redegøre for de mange planperioder og deres betydning for ture og tjenester, primært i Helsingør og København. De skitserede omlægninger af myldretidstogene er ikke medtaget i denne artikel.
Omlægningerne er meget omfattende, og skifter utallige gange undervejs i perioden. For at minimere generne for lokomotivpersonalet vil myldretidstogene (om muligt) derfor bliver placeret i UT tjenester (eller alternativt blive kørt som korrigering).
Sidst i artiklen vil fokus være rettet mod den skitserede planrettelse i eftersommeren. Planrettelsen er af mere traditionel karakter, dvs. indarbejdelse af kendte planrettelser for resten af K07, og nødvendige driftsmæssige tilpasning. Rettelsen forventes i form og omfang at ligge sig tæt op ad lignende rettelser i eftersommeren 2006.

Peter Kanstrup

Plan B (fase 1)
Som nævnt indledes sporarbejdet på Kystbanen lørdag d. 19. maj. Der lægges ud med Plan B (!), som kører i den periode som benævnes fase 1, dvs. perioden frem til 11. juni. I det store hele er grundkøreplanen identisk i både plan A og B, dvs. der køres halvtimedrift mellem Kastrup og Helsingør, med stop på alle stationer, og 20 min drift mellem Østerport og Malmø. Minuttallene afviger noget på strækningen Helsingør – København H afhængig af hvilken periode der køres, og hvor på strækningen sporarbejdet foregår. Desuden er der forskellige afledte konsekvenser for andre togsystemer.

I fase 1 (Plan B) køres uden konsekvenser for andre togsystemer, idet trafikplanlægningen har vurderet, at der udenfor sommerferieperioden ikke / næppe er ledige togsæt / togstammer til rådighed i andre togsystemer. Tjenesterne i Helsingør og København tilpasses i nødvendigt omfang. En lille "dark horse" kunne være, at DSB Fremføring i denne fase (d. 9. juni) påtænker at skifte planlægningssystem for tjenestefordeling mv., idet LTD denne dato forventes sendt på pension til fordel for LTD2.

Plan A (fase 2)
I fase 2 (Plan A) som er gældende frem til og med 8. juli, vil der på materielsiden være afledte konsekvenser i andre togsystemer, idet man vil forsøge at trække så meget materiel til Kystbanen som muligt for at maksimere pladsudbudet. Denne tilpasning af togstørrelser vil have en eller anden ikke nærmere defineret konsekvens for tjenester på de depoter som kører med ER togsæt og formentlig også på depoter, som kører med dobbeltdækkerstammer og blå vogne (justeringer af stammeløb mv. i forbindelse med myldretidstogene).

Plan A (fase 3)
Fase 3 (Plan A+ … eller var det A*) er den mest omfattende. Den vil være gældende i perioden 9. juli til 5. august. I denne periode aflyses 40xx togene Østerport – Roskilde / Ringsted, og desuden gennemføres perronarbejde ved spor 5 og 6 på København H. Aflysningen af 40xx togene betyder, at Lille Syd i denne periode forlænges til Høje Taastrup for betjening af stationerne Trekroner og Hedehusene. Fase 3 må af ovennævnte årsager derfor forudses at være den, som giver de største gener for planlægningen af tjeneste og ture. Det er igen naturligvis helt primært depoterne København og Helsingør, der påvirkes. Næstveds tjenester vil dog formentlig også blive påvirket massivt.

Plan A (fase 4)
Fase 4 (Plan A), gældende for perioden 6. august til 26. august, er identisk med fase 2. Turplanlægningen arbejdet derfor p.t. ud fra en forudsætning om, at lokomotivpersonalet gemmer ture og tjenester fra fase 2, og genbruger disse i fase 4.

Problemfyldt sommer i vente
Hvis nogen skulle have tabt tråden undervejs i ovennævnte forklaring, kan jeg berolige med, at der fra turplanlægningen (og sikkert også flere andre relevante instanser) vil blive udsendt yderligere information, efterhånden som datoen 19. maj nærmer sig. Oplistningen af de forskellige faser og planer skal derfor mest opfattes som en generel orientering, og en advarsel om, at en problemfyldt sommer må forudses for lokomotivpersonalet, primært i Helsingør og i København.

Afslutningsvis skal det understreges, at turplanlægningen i størst mulig omfang vil søge at fastholde det mønster, der kendes i de nuværende ture og tjenester. Specifikt har Helsingør udtrykt bekymring for, at hele turkomplekset ville falde fra hinanden. Netop for at undgå et sådant scenarium, vil Helsingør depot i samtlige faser blive tildelt arbejde før København, således Helsingør depot får de tog på Kystbanen, som passer op imod det kørsel depotet har til Nykøbing, Odense osv. Hvorvidt det så i praksis kan lykkes at gennemføre tiltaget fuldt ud, kan kun tiden vise.

I lighed med almindelig gældende praksis kan det i øvrigt oplyses, at de mange rettelser naturligvis vil blive gennemført i samarbejde med de personer på berørte depoter, som oppebærer forhandlingsret ift. turplanlægningen.

Som en afledt konsekvens af det meget omfattende sporarbejde på Kystbanen er sommerens planlagte sporarbejdet på Lille Syd i øvrigt udskudt på ubestemt tid, idet Banedanmark ikke har de nødvendige personaleressourcer til rådighed til flere omfattende samtidige sporarbejder.

Planrettelsen 26. august (K07-3):
Rettelsen er i lighed med tidligere år primært aftalt for at rydde op i uhensigtsmæssigheder, fejl og mangler i de eksisterende tjenester og ture, henholdsvis løbende korrigeringer af disse. Ingen har p.t. fantasi til at forestille sig, at rettelser af den karakter kan udløse turvalg nogen steder. Formentlig kan kun en større rokade for indsættelse af IC4 i udvalgte lyntog, ændre afgørende på de eksisterende ture.

Hvert enkelt depot skal naturligvis være velkommen til at benytte lejligheden til at få gennemført eventuelle ønsker fra medlemskredsen, henholdsvis turrepræsentanterne. Vi er vidende om, at i hvert fald et tjenestested, på baggrund af nogen turbulens tilbage ved turopbygningen / tursætningen til K07, ønsker at gennemføre så store omvæltninger i depotets ture, at et turvalg næppe kan undgås. Det er aldrig ideelt at gennemføre turvalg på et tidspunkt, hvor feriesøgningen og fridagstildelingen for personale i tur omkring jul/nytår er personalet bekendt, idet det indebærer en række skuffelser for de, som ved turvalg ændrer tur, henholdsvis fridagsmønster. De lokalgrupper som ønsker at gennemføre turvalg – skal vi kalde det i utide – skal derfor have sig for øje, at et større pædagogisk forklarings arbejde internt på depotet kan være påkrævet. Det er omvendt heller ikke umuligt, hverken at gennemføre turvalget, eller skabe den nødvendige forståelse, hvilket i 2006 blev bevist af depoterne Aalborg og Frederikshavn.

Kolleganetværk

Hvad har vi lært af fortiden?

Af: Carsten M. Olesen

Da DSB tabte de vestjyske strækninger til Arriva, kunne vi efterfølgende se, hvordan en udlicitering påvirkede det berørte personale, i form af stor usikkerhed om fremtiden.

En påstand fra min side skal være, at var det ikke fordi vores Kollegaanetværk i de berørte områder havde ydet en så stor og top professionel indsats som de gjorde, kunne de menneskelige omkostninger have fået uoverskuelige konsekvenser.

Samling af netværkspersoner
Sidste år samlede vi alle Netværkerne i Øst til et seminar, hvor dagsordenen var erfaringsudveksling med netværkerne fra Vest samt kollegaer som var gået over til den nye operatør. Ideen med dette seminar var at være mere på forkant med den kommende udlicitering af Kystbanen og Øresundstrafikken.

Personaleledere, Sikkerhedsrepræsentanter, Tillidsfolk samt Netværkere fra Helsingør og København har i fællesskab leveret materiale til Styregruppen i Kolleganetværket, som nu vil blive sammenskrevet til godkendelse hos Fremføringschefen.

Til forskel fra udliciteringen i vest, har DSB Fremføring givet en garanti for beskæftigelse til alle lokomotivførere i København, hvilket jo har taget den værste frygt!
Men hvad så med alle de øvrige spørgsmål som meget naturligt rejser sig blandt folk som står over for så store forandringer?

Jeg vil i de kommende Blå Blade informere jer om de tiltag vi laver samt resultaterne af disse!

Det Blå Blad
- dit blad, mit blad, vores blad!

Århus

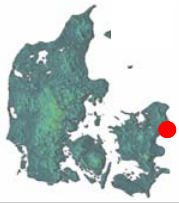
Af: Hans Schøn Merstrand

Siden efteråret, har LPO Århus haft ekstra fokus på ballade i togene på Grenaa-banen, i samarbejde med DSB, men tilsyneladende har det ikke afhjulpet på situationen, for der er fortsat uro og ballade i togene.
Vi har talt med kolleger, som f.eks. er holdt op med, at bede passagerne om at slukke cigaretterne, da anmodningen ikke efterleves, men ofte blot besvares med truende adfærd. Lokalgruppen har også talt med kolleger, som ikke bryder sig om at køre på Grenaa-banen i de mørke timer, da der er så meget uro på nogle af afgangene, at de er bange for ikke at kunne opretholde ro i togene.

Indberet den mindste uro
Lokalgruppen har indtil videre kun modtaget nogle få lokomotivførerrapporter, der omhandler urolige passagerer, men sammenholdt med den snak som vi har haft med flere kolleger, så tegner der sig et billede af, at der i perioder er store problemer på Grenaa-banen, med hensyn til urolige elementer i vore tog. Dårlig opførsel og urimelig adfærd som gør arbejdsdagen sur for lokomotivførerne og de øvrige passagerer. LPO Århus skal opfordre vore kolleger til at indberette den mindste uro i togene, samt at få skrevet en arbejdsskadesindberetning i de situationer, hvor man føler sig truet eller dybt krænket, da det kan påvirke ens psykiske helbred. LPO Århus vil gennem hele K07 sætte fokus på problematikken, da man i værste fald kan frygte, at det ender med voldssager mod personalet

Generalforsamlingen 2007
Lokalgruppebestyrelsen vil gerne takke for opbakningen til bestyrelsen på generalforsamlingen, samt takke for det store fremmøde. Husk at næste ordinær generalforsamling er 3. torsdag i januar 2008.

Århus



København

Af: Søren Max Kristensen

Dette indlæg fra København vil kun omhandle lokalesituationen på KH. Det beklager vi sådan set, da lokalgruppen nu i månedsvis har prøvet at overbevise de ansvarlige om, at standarden af vores lokaler er en vigtig del af vores arbejdsmiljø. En af årsagerne til problemerne er nok, at netop ansvarsfordelingen, efter lokalgruppens mening, er uklar. På alle andre depoter i Område Øst er det en personaleleder, som har ansvaret. I København har Områdelederen, af en eller anden grund, valgt at holde personalelederne ude af dette arbejde. På vores kontaktmøde med personalelederne den 8. februar bad vi om at få ændret dette, og samtidig gik vi en lille runde på KH, så de kunne se hvor slidte, mangelfulde og møgbeskidte vores faciliteter er. Samtidig gjorde vi opmærksom på, at når vi aftalte noget om lokalerne, så blev det som hovedregel ikke overholdt, og at det ikke kan være rigtigt, at det f. eks. skal tage 6 måneder at få sat en sæbeautomat op på vores toiletter. Vi gjorde i øvrigt opmærksom på, at kritikken af lokalerne omfatter alle lokalerne i Københavnsområdet.

Det er vores indtryk, at personalelederne var enige i, at forholdene var under al kritik, men da det i København er Områdelederen, der har ansvaret, henviste de til ham. Den 21. februar rejste vi derfor problemet overfor Områdelederen. Efter en længere debat blev vi enig om, at vi måtte holde et møde med alle involverede, finde kritikpunkterne og en løsning. Det har lokalgruppen selvfølgelig accepteret, og vi afventer nu, at Områdelederen indkalder til mødet. Vi kan i øvrigt oplyse om, at Medarbejder Tilfredsheds Analysen (MTA) har vist en massiv kritik af det fysiske arbejdsmiljø. Da ledelsen er forpligtet til at tage MTAen alvorligt, forventer vi, at ledelsen nu gør noget ved problemet, også selvom det kan komme til at koste nogle penge.

Vi kan i øvrigt meddele, at flytningen af briefingrummet er udskudt. Det var meningen, at det skulle flytte ned i tjenestefordelingens gamle lokaler. Det hilser vi med tilfredshed, da det anviste lokale ikke er egnet. Ledelsen i Område Øst har desuden lovet, at lokalgruppen vil blive inddraget fra starten, såfremt flytningen skulle blive aktuel igen. Dette hilser vi også med stor tilfredshed. Vi vil dog, allerede på det planlagte møde om lokalerne, rejse de problemer, der er opstået med pladsen i briefingrummet, efter at der er sat LA computere op.

Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

Det kunne være ønskeligt at flere deltog på generalforsamlingen. Især de nye kolleger manglede. Det er nok ikke gået op for dem, at man rent faktisk kan få indflydelse på sin egen arbejdssituation. Vi er jo en lille forening, hvor den enkeltes mening/stemme bliver hørt. Der var ikke de store sværdslag på generalforsamlingen, men følgende emner blev vendt: Oplæg til økonomien for studieturen 2007 blev fremlagt uden væsentlige indsigelser. Der var forslag om, at andre former for socialt samvær også kunne støttes. Specielt det bowlinghold, som Tystrup har stablet på benene. Studieturen kommer som sidste år til at ligge først i uge 41, og vil kun få deltagelse af lokomotivførere. Endelig destination er ikke fastlagt endnu.

Nye opholdslokaler blev drøftet. Der var udbredt tilslutning til at flytte ud i Elmegade, så er parkeringsproblemet også løst. Elmegade er der, hvor stationspersonalet har til huse og hvor overnatningsværelserne er i dag. Badefaciliteterne er nyrenoverede. Lokalgruppen mener der er god økonomi i forslaget. Om ikke andet kan dobbelt husleje reduceres. Fremføring betaler jo allerede for opholdslokalerne ved Elmegade, så det kan kun blive billigere. Der skal godt nok være et opholdslokale til personalet fra vendestammer oppe på stationen. Spadsertiderne vil stort set være neutrale.

Der er lagt op til et medlemsmøde med deltagelse af DJ og LPO-DSB, hvor den enkelte kan få mulighed for at stille spørgsmål direkte til den daglige ledelse. I øvrigt fortsætter den siddende bestyrelse.
Det er glædeligt, at pensionisterne møder op til det efterfølgende sociale samvær.

Ny Køreplan
Det var ellers mit indtryk, at der blev bedre køretider for at fremme regulariteten, men det modsatte blev tilfældet, her på Nordvest banen. De 3 minutters ophold som var på Holbæk station, er forsvundet. Flere standsninger med samme tider, køreplaner med forkert belastning og ændrede krydsninger. Så man skal frem i sædet for at holde tid.

Lokalt på stationen
Den i det forrige blad nævnte LA på 10 km/t på Kalundborg station er nu begrænset til spor 1 & 106 og er uden betydning for den daglige drift. Den tidligere udsendte LA, om forholdet, omfattede også spor 12. Et opslag i TIB ville vise at spor 12 slet ikke findes!
Nu da LA`en er ophævet, har Banedanmark opdaget, at der nok var noget galt. Spor 12 er nu optaget i TIB, - tankevækkende.

Vi kæmper stadig med fremmednet standere i spor 5 og 6 til MF. Det er dobbeltstandere, hvor begge ledninger rulles op på samme holder. Det er dømt til at mislykkes. Ledningerne er alt for lange og ligger konstant og flyder på jorden. Standerne står ikke en gang midt mellem togsættene. Målebåndet må være knækket. Forholdet har været drøftet og indmeldt flere gange, men intet er sket.

Strækning 5
Er en strækning uden ATC. Vi har nu ventet et år på at få beskåret træer og buske langs strækningen. Det er nu i fuld gang. Desværre er den sikkerhedsmæssige del ikke optimal. Der bliver beskåret på skøn, og der tages ikke hensyn til signalobservationen i tilstrækkelig grad. Det er påfaldende, at en "problem station" som Regstrup ikke bliver ofret nogen særlig opmærksomhed. Flere steder har man fældet træer flere meter væk fra banen, men der hvor træerne skygger eller nedsætter signal observations tiden er der kun nødtørftigt beskåret! Jeg er bekendt med, at der er indsendt flere rapporter om det, men de er nok havnet i den "forkerte bunke".

Struer

Af: Michael Hove Jensen

Så fik vi i Struer genindført begrebet med overnatning ude. Storebjørn og Lillebjørn måtte opgive at gennemføre turen til Thisted, og derefter at hente passagererne tilbage til Struer. Så Torben og Torben måtte rigge ned og hygge om passagererne til næste dag. For selvom der er én ejer og to operatører på den strækning, er der åbenbart ingen af dem der fatter en vejrudsigt. Der var ikke skyggen af sneberedskab fra Vejle til Thisted. Og dog. Perronerne var vist rimeligt ryddede for dem der dukkede op. Mange til aflyste tog. Især fredag morgen. Det var så også især fredag at driftscenteret skulle overbevise os om fordelene ved centralisering.

Det tror jeg ikke vi skal køre en forkromet MTA om her i byen. For det var der helt ærligt ikke meget "drift" over. Sammenholdt med den totale mangel på vilje/evne til at holde skifterne fri på en station som Struer, der jo ikke var specielt hårdt ramt, gør det egentlig lidt pinligt at være med til.
Nej, vi skal være glade for at privatbanen VLTJ stadig kører med gods. Ellers var der gået noget længere inden der var blevet hentet MF'ere på Thy. Hvorfra skulle der ellers komme en "stor maskine". Men ok, de var nu nok kommet hurtigere ned, hvis ikke den tættest på Struer ikke lige blev trukket fri af sneen OG skinnerne…….:-) UPS.

Men så fik kranen da mere end Arriva's MR i spor 100 at løfte på den dag.

Generalforsamling og så'en
Før der gik vinter i den, fik vi afholdt vores generalforsamling. Med til mødet var også Preben og Carsten fra områdegruppen. Om det var Prebens eller formandens never ending story ved jeg ikke, men det er lang tid siden vores spisetid har været i så stor fare for udsættelse. Men det hævnede vi på behørig vis ved at blive lidt længe oppe senere.

En slags køreplan er der også kommet. Sidste år slap vi af med Brejning og Børkop. I år var det så Hjerm der måtte ud. Dog var det ikke alle, der havde fået information om Hjerm. Men det ordner vi med af- og tillysninger af tog. Den værste fejl i TKV var nu nok de glemte krydsninger på den radiodirigerede Thybane. Flot.

Vi er også sluppet ud af det meste LA for tiden. Det må da spare lidt på diesel og bremseklodser.

Apropos bremseklods. Der skulle vist være en kraftig en af slagsen i egne øvre rækker. En blæksprutte der er mere restriktiv end Jernbanetilsynet. Det er godt gået.

Restriktiv er den nye trend i firmaet tror jeg. Telefonen er lyst i band og bærbar pc virker syltet. Det næste skulle være at de fjernsyn der står på depoter og lignende skal screenes. Og hvis der er optræk til nogen form for ulødig programflade, zapper de selv over til "folketinget arbejder" på DK4 eller Moldavisk amatør synkronsvømning.

IC4 gider vi ikke denne gang. Også noget med en intern bremseklods har jeg hørt. Og i morgen skal jeg til værdidag…….

Fredericia

Af: Kurt Nielsen

Den årlige generalforsamling blev afholdt den 16. januar i Café FIC´s lokaler.

Formandens beretning
I sin formandsberetning omtalte Birger de mange politiske tiltag, der i årenes løb er vældet ned over statens virksomheder og deres ansatte, sidst med kravet om licenser og certifikater til lokomotivførere. Vi er ikke kun tilhængere af den omsiggribende liberalisering af jernbanesektoren, men med de ændringer den medfører, kræver det nogle klare spilleregler så det sikres, at der er lige vilkår for alle operatører. Efteruddannelse i teknik har de sidste 10 år været totalt udsultet, i Fredericia nærmest ikke eksisterende, men der er nu aftalt et efteruddannelsesmodul på 5 dage med Fremføring. De første nye prøver i teknik er allerede afholdt og viste et pænt resultat (også selv om der er en del skrivebordsteori og spørgsmål i litra, vi ikke betjener mere, redacteurens bemærkning).

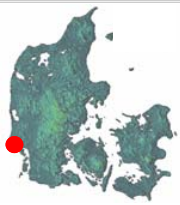
LPO's forslag til den nye overenskomst blev også gennemgået.
Spørgelysten bagefter var stor: Lokalløn, ture, kørekort, tændte eller slukkede mobiltelefoner og meget andet. Birgers beretning blev enstemmigt vedtaget, og det blev Henrys regnskab også.

Blandt de indsendte forslag var der et ønske om nye opholdslokaler med og uden TV. Personligt savner jeg også et sted, hvor man kan sidde og snakke i fred og ro uden et flimrende fjernsyn til at forstyrre. Vi skal jo også have videregivet alle de gode (løgn) historier, vi selv hørte i sin tid, til vores nye kolleger, inden vi helt overlader førerstolen til dem. Bestyrelsen blev genvalgt, så vi stadig har Birger Naver som formand, Henry Lorenzen som kasserer og Johnny Petersen, Jens Lund Hansen og Freddy B. Petersen som bestyrelsesmedlemmer.

"Lastens Hule" er død
Tobaksnyderne har fået endnu et lille skub ud ad planken. I Fredericia er den tidligere "Lastens Hule" inddraget til papirlager, og papir skal der til i det papirløse samfund. Men med en usædvanlig sans for timing har DSB i den nye køreplan netop indlagte rygepauser på de større stationer, hvoraf især Fredericia som en af de betydende stationer er tilgodeset med adskillige minutter for de fleste togs vedkomne.

Sidste tur med jærnbanen
Fredag d. 29. december ankom Lkf. K. Palle Bang til Fredericia fra sin sidste tur ved Jærnbanen. På billedet ses fremmest ved døren til førerrummet tjenestefordeler Anneliese. Der er uenighed mellem Bang og redacteuren om, hvorvidt hun prøver at lokke Palle til at køre en tur Lindholm-Kastrup for hende nytårsaften, eller om hun blot fortæller, at der er tilbud på sneskovle i Netto.

Palle Bangs sidste tur



Esbjerg

Af: Pernille Larsen

Vi valgte igen i år at afholde generalforsamlingen på højskolen i Esbjerg. Vi var små 30 personer der deltog. Vi havde inviteret Preben S. Pedersen og Carsten M. Olesen fra LPOs hovedkontor og fra Århus havde vi inviteret Iki. Per Isaksen som blev valgt som dirigent, hvilket han klarede rigtig godt. Det var en rolig generalforsamling med en god saglig debat. Fra bestyrelsen var Jørgen og jeg på valg og vi blev genvalgt. Leif ønskede ikke genvalg som turrepræsentant og Per Friis blev valgt i stedet.

Studietur til Berlin
Studieturen kommer igen i år til at ligge i uge 40 altså i begyndelsen af oktober. Vi forsøgte at få den til at ligge i uge 39, men der var der allerede mange som havde søgt ferie. Derfor bliver det i uge 40 igen.
Turen går i år til Berlin. Det er valgt ud fra en evaluering jeg lavede efter turen sidste år. Det bliver i år med 3 overnatninger. Jeg har via rejsebureauet i Esbjerg fået en god pris på et hotel nær Kurfürstendamm der

hedder Hotel Sylter Hof. Men det ligger ikke helt fast endnu.

Af arrangementer har jeg tænkt på Rigsdagsbygningen, som skulle være et fantastisk bygningsværk, en havnerundfart og museet Haus am Checkpoint Charlie mm. Forslag modtages gerne. Tilmeldingen kommer til at foregå når vinterferievalget er overstået. Nærmere information kommer på opslagstavlen.

Lørdag i uge 40 blev der afholdt goddaw/farvelfest. Den blev holdt i sportsklubbens lokaler. Jeg var selv forhindret i at deltage men efter sigende skulle det ha været en udmærket fest. I år er det Per Pedersen og Erik Kvorning der står for afholdelsen af festen.

1. januar havde Johnny Lyngsø og Flemming Hadberg jubilæum og den 1. marts har Per Baden 25 års jubilæum. Vi ønsker tillykke til jer alle tre.

Aalborg

Af: *Bo Wilken Halle*

Den årlige generalforsamling er nu vel overstået. Den blev ligesom de tidligere år, afholdt i håndværkernes hus i Aalborg. Der var nok af mad og drikke samt hyggeligt samvær. Desværre valgte kun 17 kolleger, ud af små 100 at deltage i generalforsamlingen. Vi i bestyrelsen undrer os selvfølgelig over dette, da vi hver dag møder rigtig mange kolleger, som tilsyneladende er mere end engageret i det faglige arbejde. Vi i bestyrelsen vil prøve at finde ud af hvad der går galt, og hvad der skal til, for at vi kan samle flere folk til møderne.

Ny formand - Jørgen Ohmeyer
Vores tidligere formand, Bjarne Aunsbjerg, valgte at trække sig pga. personlige årsager. Derfor måtte vi konstituere en ny formand frem til den ordinære generalforsamling. Jørgen Ohmeyer overtog den midlertidige post, og blev efterfølgende valgt som ny formand på generalforsamlingen. Vi vil her gerne sige tak til Bjarne, for hans store indsats på det faglige område. Generalforsamlingen bød ud over valg af ny formand, også på valg til andre poster da Henning Ochwat og Lars Astorp, ikke ønskede at genopstille. Tak til Jer for jeres arbejde i bestyrelsen. Tre nye medlemmer blev valgt og vi glæder os alle til at komme i gang med arbejdet.

På arbejde juleaften
På generalforsamlingen var der flere forslag til debat. Forsamlingen vedtog blandt andet, at vi skulle arbejde for en model, der skulle sikre, at alle mand kommer til at arbejde juleaften. En form for turnusordning. Det blev besluttet at opgaven nok med fordel kunne pålægges tur udvalget. Vi venter nu spændt på, hvilken løsning de kommer med, og vil som bekendt sætte modellen ud til urafstemning, så alle har mulighed for at give deres mening til kende.

Musikalsk Driftscenter
Velkommen til det nye driftscenter. Vi har hørt en del musik og haft nogle kedelige episoder, men som tiden går, ser det ud som om at der kommer mere styr på det. Vi glæder os over at vi har fået en lokal parkeringsvagt, som altid er til at komme i kontakt med.

Rygeforbud med problemer
Et totalt rygeforbud kom lige forbi. Det har været svært for nogle, og andre har ventet det med længsel. Vi har i denne forbindelse fået vores store opholdslokale tilbage og efter en gang rengøring og maling, er det nu igen blevet et godt sted at være. Desværre fik vi ikke lavet det rygerlokale som vi var stillet i udsigt. Det er ikke optimalt at sætte en væg op i et cykelskur og så henvise folk til dertil. Her var det måske mere på sin plads, at ledelsen havde brugt lidt penge på at lave nogle forhold, som de kan være bekendt at henvise medarbejderne til.

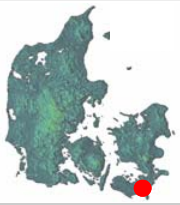
Problemer med Lindholm
Lindholm er kommet rigtigt skidt fra start. Meget er skrevet og mange ting er gjort. Der er stadig problemer, men der arbejdes hårdt på en løsning. Mange ting er prøvet for at løse problemerne i Lindholm, blandt andet at vride forskellige driftsinstrukser så de kunne passe ind og på den måde lave lidt brandslukning. Her måtte vi slå bremsen i, og give denne løsning det røde kort. Vi har ikke uvilje imod at lave nogle arbejdsopgaver, men der skal være harmoni og samspil imellem regler og instrukser, og så det faktiske arbejde som ønskes udført.

Hældningsproblemer
Nogen har spurgt om det virkelig kan passe at sporene fra Århus til Aalborg falder hele vejen. Der er nemlig opserveret en IC4, holdene på Aalborg banegård. Vi kan fra bestyrelsens side afkræfte dette. Et kig i Tip, viser at det både falder og stiger på strækningen. Så enten er der slået et gevaldigt slag med MZeren, eller også er toget på en eller anden måde kørt ved egen kraft!

Vi kan nu endelig mærke at der er kommet lidt luft på depotet. Vi har fået flere folk og samtidig er nogle tjenester flyttet til Århus. Dette sammenholdt med en mere robust køreplan giver en meget mindre stresset hverdag, hvor det nu igen er muligt at få fri, og ikke mindst afholde sine fridage.

Lokal hjemmeside - www.lkfab.dk

Lokal hjemmeside
Til slut vil jeg lige slå et slag for vores lokale hjemmeside www.lkfab.dk Vi vil fra bestyrelsens side bestræbe os på at holde denne side opdateret. Du kan stille os spørgsmål, se tidligere spørgsmål og svar, samt alt hvad der ellers rører sig på depotet. Hjemmesiden er nu blevet "åben" så det skulle være nemmere at logge på. Kig forbi og giv din mening til kende.



Nykøbing F.

Af: Svend Erik Rasmussen

Generalforsamlingen 2007
Januar er måneden hvor grupperne rundt i det ganske land afholder deres ordinære generalforsamlinger, således afholdt vi vores generalforsamling lørdag d. 20. januar, med et noget bedre fremmøde end sidste år.

I år var der ingen royal begivenhed på dagen, så gutterne havde ingen undskyldning for at blive hjemme foran fjernsynet, således nåede vi i år op 25 deltagere inklusiv 3 pensionister, ligeledes havde Preben og Carsten fra den daglige ledelse taget imod vores invitation, og det på trods af at formanden havde fødselsdag.

Prebens fødselsdagskage

Til lejligheden havde vi købt en kagemand, som vi lige skulle smage inden selve generalforsamlingen, selvom det trak lidt ud med formandens ankomst. Men det var der en god forklaring på, aldrig så snart han havde forladt djævleøen, ja så gik hans GPS i sort, men med lidt telefon guide ankom han tids nok så vi fik kagemand og generalforsamlingen kunne starte til tiden.
Men stor respekt for Preben, at han på sin fødselsdag ville afse tid til vores generalforsamling.

Det blev en lang generalforsamling, med mange gode indlæg og efterfølgende diskussioner, indlægget vil blive alt for langt hvis jeg her skulle komme ind på hvert enkelt emne, men noget af det der optager os meget er ombygning af stationen, og alle de gener det medfører, hvilket efterhånden har stået på i flere år.

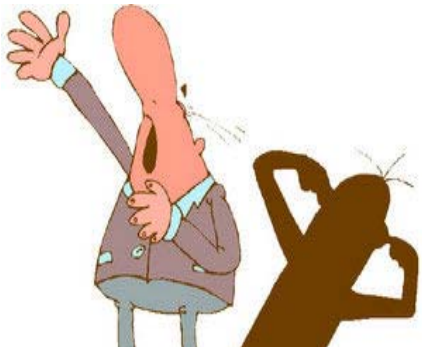
Vi har på flere brugergruppemøder gjort opmærksom på, at vores gangveje til rangerområdet er meget dårlige.

Vi har selvfølgelig langt hen af vejen forståelse for at det er en byggeplads, men hvis det først kan gøres færdigt når IC4 engang ude i fremtiden bliver godkendt til at køre med passagerer, hverken kan eller vil vi acceptere forsat at skal gå rundt i mudderhuller og vand i vores gangveje. Det bliver en af de helt store opgaver for sikkerhedsrepræsentanten og lokalgruppen i 2007.

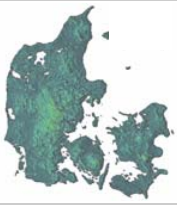
Prebens meget lange indlæg om alt hvad de har haft fingrene i 2006, og ligeledes hvad der venter i 2007, vidner om, at den daglige ledelse er spændt hårdt for. Prebens indlæg gav anledning til en lang række spørgsmål med efterfølgende debat. Jesper Rød blev valgt som nyt bestyrelsesmedlem og næstformand i lokalgruppen.

Dagen sluttede som altid med spisning og dertil hørende udsøgte vine, hvilket hurtigt løftede stemningen, og som sædvanligt når der er pensionister med, blev der talt om gode gamle dage, da jernbanen efter deres mening endnu ikke var gået helt af lave.

Ind i mellem blev der også plads til Renés vittigheder og sidst men ikke mindst Flemmings skønsang, og når det sker er vi ved det punkt på generalforsamlingen, hvor det er ved at være tid at bryde op.



Flemming lukker og slukker



LKI-Gruppen

Af: Jørn Weiss

Hvad er en lokomotivinstruktør?
Jeg tror alle som arbejder som lki tit møder bemærkninger som "ugens gæst" eller " skal du allerede hjem" og " hvor var I den dag, det hele gik galt". Det er tit med et glimt i øjet, og det er også helt fint.
For at andre kan få lidt mere indsigt i hvad de forskellige lki "retninger" går og laver i dagligdagen, vil vi lade forskellige af vores medlemmer fortælle om en typisk dag i artikler her i Det Blå Blad.
Det starter vi med i næste nummer.

Førerrumsbesøg (tilsyn)
Ja, jeg skriver tilsyn, for det er jo det det er.
Alle der har med arbejdet omkring fremføring af tog at gøre, har forståelse for at alle skal holde et højt sikkerhedsniveau.
Det skal der heller ikke stilles spørgsmål ved.
Det er os som gruppe der bliver brugt til at føre disse tilsyn. Og vi føler os meget godt behandlet og modtaget når vi kommer ud. Men det kan godt ske at vi ikke er helt enige om formen og indholdet.
Vi kan forstå at der har været forskellige opfattelser af hvor meget og hvad der skal skrives i skemaet. Vi har løbende spørgsmålet oppe til debat. Og vi ønsker gerne dialog i denne sag.

Offentlig uddannelse
Hvordan går det nu med den? Det som vi mangler om dette emne er at blive spurgt. Der har ikke været noget evalueringsmøde med underviserne. Vi kan godt som underviser på disse skoler føle det, som om der ikke er nogen der kan bruge vores mening og erfaring.
Det rumler i kulissen om at skolen selv vil ansætte underviser. Jeg tror

godt nok at de får svært ved, at finde nogen der vil gå til de lønninger og kan leve op til de krav som stilles. Men det er også klart, at får de deres egne så vil det også berører os.

LKI pakken.
Der må vi nok sig intet nyt godt nyt. Der er på nuværende tidspunkt ikke skrevet under på noget.
Bestyrelsen skal holde et møde med den daglige ledelse (LPO) omkring tjenestetidsaftalen fra 1. okt. 2006. den. 9 marts. Der regner vi med "pakken" også vil blive berørt. Og ikke mindst dens konsekvenser.

Generalforsamling
Vi har afholdt generalforsamling, referat er udsendt så ikke noget om det her. Men efterfølgende kan man jo godt tænke lidt over, hvad man har oplevet.
Først en tak. Det var flot at så mange mødte op. Selve generalforsamlingen gav et godt billede af de mange forskellige krav og ønsker som vi har i vores gruppe.

Nu håber jeg, at der er forståelse for, at bestyrelsen har det lidt svært i sammenligning med resten af LPO. Derfor husk som der blev sagt på mødet "Vi er alle lokomotivinstruktører". For holder vi ikke sammen så er der andre som godt kan bruge vores område.

Helsingør

Af: Torben Sonne

Lokalgruppen afholdt den ordinære generalforsamling i Helsingør Musikteater i bymidten.

Beretningen var koncentreret omkring det kommende udbud, tabet af LilleNord, asbestsagen og selvfølgelig det daglige arbejde som lokomotivfører i DSB Fremføring.
Både LPO og DJ gennemgik udbuddets konsekvenser, som vi ser situationen netop nu.

Fremmødet var som sædvanlig fint, men lysten til debat var til at overse. Jeg tror at mange er resignerede og skuffede over at DSB Fremføring ikke fik mulighed for at byde på Kystbanen og Øresundstrafikken. Den lokale arbejdsplads bliver jo mærkbart forandret, uanset hvem der vinder.
Der var genvalg til næstformand Lars M. Johansen og kasserer Jan H. Christiansen. Den efterfølgende middag og serviceniveauet generelt, var glimrende, så lokalgruppen vil også benytte lokaliteterne, næste gang vi har mulighed for at samles.

Rygerproblemer
Rygning er blevet forbudt indendørs i DSB, hvilket har givet os i Helsingør noget af en opgave, for hvor pokker placerer man et skur eller et afskærmet sted til rygerne på en fredet station? Rygerne er med andre ord henvist til at gå ned fra tredje sal og stå ude på perronerne, hvis de trænger til en smøg. Det virker uværdigt. Et rygerlokale med god udsugning, burde være tilladt.

Skrivebordsarbejde
Task-Force kystbanen prøver at finde årsager til forsinkelser og finde løsninger og forbedringer for de rejsende. En stor del af årsagerne skyldes fejl på Øresundstogene, som værkstedet på Helgoland kæmper en brav kamp for at få udbedret. Desværre fornemmer man klart, at Bombardier ikke lægger den samme energi for dagen. De bruger tilsyneladende mere krudt på garantisager og juristeri, end at få togene til at fungere efter hensigten. Imens jagter vi de sidste procenter fra 95 op til 100, hvilket ikke er lige til. Der registreres, måles og kontrolleres. Statistikker er der også rigeligt af, mens det kniber mere med opfølgningen. Derfor opstår de samme fejl desværre igen og igen.

Pausemusik - nej tak!
Kommunikationen til driftscenteret skal forbedres, man bliver jo vanvittig af at høre på pausemusik i flere minutter, når man har brug for at tale med vagthavende driftsleder.

Store udfordringer
Vi står overfor store udfordringer, når det store sporarbejde på Kystbanen påbegyndes til maj. Der skal bruges ekstra personale og togsæt, og togdriften skal virkelig være optimal, hvis køreplanen skal lykkedes med krydsninger og enkeltspordrift.

Måske skulle man prøve at finde guleroden frem til det kørende personale, i stedet for at kontrollere dem i hoved og mås. Alle fra øverste chef ned til personaleledere, tjenestefordelere, ansatte i Kommandoposter og på værksteder er omfattet af resultatløn.

Hvorfor er resultat eller bonusløn lige pludselig komplet uegnet, når man taler om de tog og lokomotivførere, der skal udføre miraklerne i hverdagen?

Helsingør den 16. februar 2007

Odense

Af: Jenik Langsted

Julen kom vist bag på lokalledelsen, for vi skulle ca. halvanden uge hen i december, før det mindede lidt om den søde årstid. Undertegnede var på vagt juleaften og selv om det vist ikke er særlig populært at falde på halen over firmaets julegaver, skal der alligevel tilfalde DSB ros. Gaven til julepersonalet var flot og indbydende, det var blot synd, at nogle af vore kolleger fik brev om at den kunne afhentes på kontoret for den burde - så vidt muligt - ligge i skabet når man mødte den 24. december. Den "landsdækkende" gave var ligeledes flot og spændende. Tak til DSB! Nu er jul, nytår og den mørke tid lagt bag os og vi kan skimte forårets komme.

En tjekket lokomotivfører
2006 blev året hvor restriktioner og skrappe krav væltede ned over lokomotivføreren. Nu skal der testes i sikkerhed, materiel og infrastruktur - prøver lokomotivføreren *skal* bestå, hvilket kan betyde et yderligere pres. Vi skal førerrumtjekkes, lægetjekkes og sågar tjekkes efter i kriminalregisteret. Jeg er spændt på, om 2007 bliver året, hvor honoreringen følger efter, for her hjælper der ingen flotte julegaver! 2006 blev også året, hvor sikkerheds- og materielcirkulærer samt rettelsesblade, ofte med 50-80 stk. ad gangen, ligeledes væltede ned over lokomotivføreren. Og med forvirrende TIB-rettelsesblade der hedder 333ax-3 er det ofte en prøvelse at rette korrekt. Fejl i rettelsesblade som vi så den 14. december gør det bare endnu mere umuligt at følge med, og da SIN-redaktøren skulle rette op, brugte han ordet "desværre" i sit trafikcirkulære. Tænk om vi andre kunne bruge det ord næste gang vi "bøffer den", og slippe godt fra det.

Mere papir
LA-proceduren er også ændret så hver gang vi møder, sprøjter det ud med A4 papir – ofte op til 10-15 stk. af gangen. Da undertegnede altid klargør den næstfølgende dag samtidig med, at jeg ofte lige skal tjekke, hvad en kollega eller to laver, bliver det til meget papir på en dag. Trækker vi fridagene fra, er det alligevel svært at overskue, om der er papir at spare med den ny procedure, det virker i hvert fald voldsomt i dagligdagen. Med de mange nye LA-computere og printere der er indkøbt til formålet, må der nødvendigvis gå lang tid før eventuelle besparelser ved den ændrede procedure er tjent ind.

Generalforsamlingen 2007
31 stemmeberettigede medlemmer mødte op til generalforsamlingen, hvor den mundtlige og skriftlige beretning blev vedtaget, hvorefter 11 indkomne forslag blev behandlet. Kasserer Kim Kyhn og bestyrelsesmedlemmer Morten T. Nielsen og Ib Nielsen blev genvalgt. Ligeledes var der genvalg til bestyrelsessuppleant Mogens Carlsen, bilagskontrollant Stig Urban Rasmussen samt fanebærer Arne Phillip. Til turgruppen blev Jesper L. Hansen og Poul Skov Hansen genvalgt, ligesom Benny Holton blev genvalgt til turgruppesuppleant. Se i øvrigt LPO Odense lokalinfo januar 07 for detaljer omkring mødet.

Ryg og rejs
Indtil for nylig var det en stor kunst at ankomme præcist til en station, foretage passagerudveksling og hurtigt videre så togføreren ikke fik unødig ventetid. I dag ser vi togene ankomme flere minutter før tid hvorefter det er blevet et markant syn at se 3-4 passagerer stå på perronen ved hver dør og nyde en cigaret. Således var lyn 55 en dag i februar hele 8 minutter forud for køreplanen ved ankomsten til Odense.
Jeg har været vidne til, at en enkelt passager ikke kom ind ad døren fordi den smækkede, men nåede dog at komme ind ved togførerens dør. Gad vide hvor mange passagerer der ikke når at komme videre på grund af rygning?
Lokalt har det eksisterende cykelskur fået en ekstra overbygning således rygere kan stå i læ når trangen kommer over dem. Men indrømmet, det er ikke let at være ryger nu om dage og dette er sagt af en ikke-ryger!

Værdidage - igen
Værdidagene er igen startet op og i februar måtte undertegnede sammen med fire andre Odense-folk, en tur til Fredericia hvor tre timer gik med nogle rollespil der alle krævede en beslutningstagen. Nogle få fif kunne vi da tage med hjem og med brug af dagligdagens sunde fornuft og gode dømmekraft, skulle vi jo nok kunne klare os i det virkelige liv.

På hjemturen mødte vi en kollega der måske burde overveje at melde sig frivilligt til en værdidag. Vedkommende stod ved traktorovergangen i spor fire i Fredericia med armene ud til siden på bedste politifacon i heftig diskussion med tre DSB-kolleger. Uniformeret personale kunne få lov at passere sporene mens personale i civilt pænt måtte tage trapperne. Jeg mener, skal man absolut blande sig og lege "Kong Smart" skal man også vide hvad man har med at gøre; Der kræves nemlig sikkerhedsvest for at passere traktorovergangen! Jeg synes, der er nok som dunker os oven i hovedet, det behøver vore egne folk ikke at medvirke til.

Kvalmefornemmelser
Mens dette indlæg skrives sendes der Danish Music Awards i "comakassen" (som naturligvis er slukket). Der findes vel egentlig ikke mere selvglade mennesker end dem vi finder i musik- og filmbranchen. Jeg mener, hvem har nogensinde hørt om en folkekær lokomotivfører? Hvad med en Grammy for årets bedste nedbremsning - eller åben førerrumsvinduet og op i stilling 7 og modtag en pris for årets bedste lyd. Hvad med en Bodil (det gyldne lokomotiv) til årets bedste lokomotivinstruktør? Eller måske en Oscar til årets bedst klædte lokomotivfører? Kan I forestille jer Årets Danske Navn: Jenik Langsted?
Det alt sammen naturligvis bredt dækket ind af Det Blå Blad! ☺

Stemningsbilleder fra Helsingør

Næste nummer:
Stemningsbilleder fra Struer

LPO DSB Medlems - Tilfredsheds - Analyse

(Multiple Choice, kun et kryds ved hvert spørgsmål) Eksempel = X

1. Daglig ledelse i LPO DSB:

1.1	Er du tilfreds med LPO DSBs gode og kompetente formand? (Preben S. Pedersen)	■ Ikke tilfreds	Tilfreds	Meget tilfreds
1.2	Mener du, at LPO DSBs næstformand er pæn, om end en smule overvægtig? (Carsten M. Olesen - foto side 6)	■ Uenig	Enig	Meget enig
1.3	Kan du lide kasseren i LPO DSBs frisure? (Torben Sonne)	Ja	■ Nej	?

2. LPO DSB lokalgruppen:

2.1	Synes du, at din lokalgruppeformand er en OK, helt fin fyr?	Næsten enig	Enig	Meget enig
2.2	Er du enig i, at medlemmerne af lokalgruppebestyrelsen også er de dygtigste lokomotivførere på depotet?	■ Uenig	Enig	Meget enig
2.3	Er du enig i, at tillidsmændene skal have et stort personligt tillæg ved næste overenskomstforhandling?	Helt enig		Tak

3. LPO DSBs fremtidige krav:

3.1	Vi skal arbejde for, at lokomotivførerne får et genetillæg for at høre på pornomuzak i forbindelse med opkald til Driften	Ja	■ Nej	Jo
3.2	Vi skal arbejde for, at vi får et ulempetillæg ved hudtransplantation til fjernelse af tatoveringer, herunder intimtatoveringer (se nyt uniformsprogram)	Ja	■ Nej	Av
3.3	Vi skal arbejde for, at alle lkf. Med IC4 attest får et tillæg til indkøb af CO2 kvoter til dækning af ekstra stort brændstofsforbrug	Ja	■ Nej	Send til Al Gore
3.4	Vi skal arbejde for, at der gives et sneboldetillæg på 50 kr. ved hver fuldtræffer på frontruden (helårstillæg)	■ Enig	Helt enig	Delvis Enig Kun om vinteren

4. LPO DSBs publikationer:

4.1	Mener du, at LPO DSBs "Det Blå Blad" er et fremragende projekt?	■ Nej	■ Ved ikke	Ja afgjort

Analysen er fuldkommen anonym, og resultatet vil blive offentliggjort i næste nummer af Det Blå Blad

Navn: _____ **Cpr.nr.:** _____

Med venlig hilsen - Tåbelig Analyseudvalget (MTA)