Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB *2/2007*

Lederen	*Side 3*
Slækker DSB på sikkerheden?	*Side 4*
IC 4 - aktuel status på tog og uddannelse	*Side 5*
Livsstilskursus i Nyborg (sofakursus)	*Side 6*
En ganske almindelig dag ved DSB	*Side 9*
Nyt fra lokalgrupperne	*Side 10*
Stemningsbilleder fra Struer	*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 24. august 2007**

Forsidefoto:
Lokomotivfører Per Villadsen, Struer
Tog 3741 fredag den 20. april 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

Sommer - er den del af året hvor den nordlige (henholdsvis den sydlige) halvkugle vender i retning mod solen. Det giver lange dage og korte nætter og dermed øget indstråling og opvarmning. Der er ingen officiel meteorologisk definition; men for Danmark er foreslået perioden, hvor minimumstemperaturen ligger over 10 °C (ca. 20. juni til ca. 19. september). Man kan også beskrive sommer mere enkelt ved at kalde den periode mellem forår og efterår. (Kilde: Wikipedia, den frie encyklopædi)

Lederen

Kan vi klare endnu en varm sommer?

Af: Preben S. Pedersen

For tredje år i træk, går DSB's lokomotivførere sommeren i møde med udsigt til massive forsinkelser, overarbejde og ændrede vagtplaner. Endnu en sommer hvor Banedanmark må gå til bekendelse og meddele at hastigheden på store dele af det danske skinnenet skal sættes ned, fordi skinnerne er i så elendig en forfatning at de ikke kan tåle temperaturer på over 40 grader.

På landets hovedstrækning er det galt mellem Fredericia og Aalborg, hvor hastigheden på varme sommerdage skal nedsættes fra 180 km/t til 80 km/t. Rejsetiden forøges med helt op til 1 time. Hastighedsnedsættelser og forlængede rejsetider vil også ramme en lang række af landets sidebaner.

Lokomotivførernes tålmodighed med Banedanmark er opbrugt, og faren for at der sker ubodelig skade på både mennesker og materiel er overhængende. Hvis den varme sommer kommer til at koste menneskeliv – hvad vi kun kan håbe på aldrig vil ske – vil selv Banedanmark få meget svært ved at finde på passende undskyldninger.

Netop nu, arbejdes der i DSB på højtryk med at udarbejde nødkøreplaner for at mindske generne for kunder og medarbejdere hen over sommeren. Det hilser LPO naturligvis med tilfredshed, selv om DSB derved påtager sig et urimeligt stort medansvar for Banedanmarks årelange sløseri og forsømmelser. DSB påføres, som operatørvirksomhed og økonomisk ansvarlig overfor Regering og Folketing, meget store ekstraomkostninger. Disse udgifter burde ene og alene pålignes Banedanmark.

Man kan frygte – eller snarere forvente - at kundernes utilfredshed med DSB, som vi har oplevet den de seneste somre, vil gentage sig i 2007. Daglig konfrontation med utilfredse kunder slider hårdt på personalet i togene. Det er ikke behageligt dagligt at blive overfuset af rasende kunder, fordi togene er forsinkede eller aflyste. Det er opslidende at skulle vedblive med at motivere sig selv til at gøre (endnu) en ekstra indsats, når problemerne forsætter med uformindsket styrke år efter år, og Banedanmark konstant lyver sig bort fra ansvaret.
Som lokomotivfører kan vi i den situation ikke ændre på tingenes tilstand. Der er ellers lagt en masse god vilje og energi i fremover at yde en ekstra indsats for at forbedre både virksomhedens image og øge arbejdsglæden hos "frontpersonalet".
Banedanmarks totale mangel på styring medfører nu, at DSB's kunder endnu en sommer skal leve med, evindelige forsinkelser og til erstatning som sædvanlig kun får, direktør Eigil Sabroes uvederhæftige og meget søgte bortforklaringer. Alle de gode kræfter der har været sat ind på at genvinde DSB's gode navn og rygte kan allerede nu konstateres fuldstændig spildte.

Den manglende ansvarlighed hos Banedanmark skræmmer DSB's lokomotivførere. Der er i denne sommer overhængende risiko for solkurver og afsporinger fordi forbindelsesjernet i duobloksvellerne mange steder er tæret bort. Hvorfor har Banedanmark ikke i tide taget højde for denne meget alvorlige sikkerhedsrisiko?

Sidste år lovede Banedanmarks Driftsdirektør Eigil Sabroe lokomotivførerne og hele Danmarks befolkning, at alle problemer ville være løst senest til efteråret, men endnu engang er Regering, Folketing og skatteyderne groft blevet ført bag lyset. Dengang valgte man at gøre enkelte underordnede medarbejdere til syndebukke for sløseriet. Da Banedanmark nu, endnu engang har bevist, at de overhovedet ikke har styr på vedligeholdelsen af skinnenettet undrer det os meget, at Trafikministeriet ikke for længst har draget de ansvarlige i Banedanmark til ansvar for de mange urigtige og svigagtige oplysninger om de kaotiske forhold man byder landets togrejsende.

Hvor længe endnu kan befolkningen tro på jernbanen som en sikker transportform?

Slækker DSB på sikkerheden?

Af: Birger C. Naver, Sikkerhedsansvarlig i LPO-DSB

Der har i de seneste måneder været flere tilfælde hvor lokomotivførerne mener at DSB er begyndt at slække på sikkerheden. Jeg vil komme med nogle eksempler på vore påstande.

Forkert hastighedsvisning på MR tog

Tirsdag den 20. februar blev MR tog litra 4247 fejlmeldt, fordi hastigheden ved LA ikke stemte overens med ATC førerrumssignalet. Ved en LA på 40 km/t, viste ATC førerrumssignalet hele 55 km/t. Onsdag den 21. februar valgte signalkommissionen at lave en kontrol på opsætningen af standsignaler og udlægningen af LA baliserne. Både standsignaler og baliser var korrekt opsat, og der var ingen fejlvisning på det MR tog vi udførte kontrollen med.

Da vi kom tilbage opdagede vi, at der tidligere havde været indmeldinger på fejlvisning i Hørning, alle gange med førstnævnte togsæt. Jeg meldte dette til Trafikal Sikkerhed, som sendte det videre til DSB Sikkerhed og Risk Management som registrerede sagen. Mandag den 24. april blev jeg kontaktet af en lokomotivfører som havde konstateret en fejlvisning i ATC førerrumssignalet ved den samme LA i Hørning, og igen med det samme MR tog, jeg forsøgte herefter at få stoppet kørslen med toget, så snart det kom til Århus.

Dette kunne ikke lade sig gøre fordi togsættet først skulle til Esbjerg og herefter til Fredericia inden det kunne komme på værksted. Dette er en grov overtrædelse af sikkerheden idet toget havde kørt i over 2 måneder, uden at nogen havde fået det efterset. Jeg vil lige påpege at på turen fra Århus til Esbjerg fik vi ATC udkoblet. Fejlårsagen var at værkstedet havde glemt at stille hjuldiameter efter hjulafdrejning.

Bremsesvigt på MQ litra 4121

Denne sag er også trukket i langdrag, 2 gange havde togsættet bremsesvigt. Anden gang ville lokomotivføreren ikke køre videre med toget. Maskinen blev taget ud via instruktørvagten. Dette var en lørdag. Driftscenteret indsatte togsættet igen søndag, og så skulle den først være kørt til Fredericia om mandagen. Hvem i Driftscenteret har bemyndigelse til at tilsidesætte sikkerheden?

Når et togsæt er taget ud af driften på grund af en sikkerhedsmæssig fejl, så skal det naturligvis ikke i drift før fejlen er rettet. LPO DSB besluttede herefter, at vi ikke ville køre med toget før fejlen var udbedret. Det betød at toget stod på værksted i en måned.

Risk Management udsendte en rapport om bremsesvigt på togsættet, i rapporten fremgik det, at det var lokomotivførerne der ikke kunne bremse med MQ, og samtidig var der en anvisning på hvordan vi som lokomotivførere skulle bremse med toget, og at DSB skulle uddanne os lokomotivførerne i denne bremsemetode på litra MQ. Vi henvendte os både til DSB Sikkerhed og Risk Management, for at få denne anvisning slettet fra rapporten, idet vi mente, at det ikke kunne lade sig gøre, at bremse på denne måde med MQ.

Vi kunne hverken overbevise DSB Sikkerhed eller Risk Management, om at denne bremsemetode var uanvendelig. Til sidst måtte jeg bede DSBs Sikkerhedschef om at komme til Odense for at køre en tur til Svendborg, og ved selvsyn se, at vi ikke kan bremse efter disse anvisninger. Denne tur blev foretaget fredag den 11. maj, og da vi kom tilbage til Odense havde vi et møde med MQ værkstedet og Risk Management, hvor vi besluttede hvad der videre skulle ske i denne sag.

LPO DSB fik oplyst, at grunden til at MQ 4121 havde haft bremsesvigt var, at der var fejl på E/P omstilleren, således at den gav et for stort bremsetryk, så blokeringsbeskytterne troede at der var hjulblokering, og udluftede bremsecylinderne. Hvorledes kan DSB Sikkerhed og Risk Management komme med en rapport hvori det fremgår hvorledes lokomotivførerne skal fremføre deres tog, når de ikke har erfaring i togfremførsel?
Der er ikke tilknyttet personer i Risk Management som har lokomotivfører baggrund. Efter denne MQ sag har LPO, DSB og DSB Sikkerhed, aftalt at mødes engang om måneden, for at samle op på hvilke sikkerhedssager som er aktuelle.

Nedsat bremseevne på en IC3

MF 5055 har nedsat bremseevne, dette blev indmeldt til Risk Management, som åbenbart vil se tiden an. Det er dybt uacceptabelt, at der køre togsæt rundt, hvor der er blevet konstateret bremsefejl. Hvornår tager DSB Sikkerhed og Risk Management lokomotivførerne alvorligt, når vi indmelder fejl som kan gå ud over sikkerheden?
Der har kørt et MF togsæt rundt i 5 dage med knust frontrude, dette var indmeldt, heller ikke i denne situation ville Risk Management gøre noget.

Utilstrækkelig bemanding i tog

Til slut vil jeg påpege en sag som har stået på i mere end 2 år, nemlig bemanding i togene. For ca. 2½ år siden kørte et IC tog over Storebæltsforbindelsen med 5 togsæt, ca. 800 passagerer og én togfører. Denne togfører skrev en rapport om hændelsen, siden er der ikke sket noget. For et ½ år siden var jeg til et møde i DSB Sikkerhed hvor jeg påpegede at der er en stor sikkerhedsrisiko, når der kun er en togpersonale med toget hvis der skal evakueres i Storebæltstunnellen. DSB Sikkerhed lovede at se på sagen hurtigst muligt.

Der har været 2 nye tilfælde, som jeg kender til efter dette møde. Det ene var mandag den 2. april hvor IC 933 kørte fra Østerport til København H, uden togfører. Den anden var fredag den 18. maj, hvor IC 112 kørte over Storebælt med 5 togsæt, og over 800 passagerer med kun én

togfører. Vi aftalte også at der skulle udarbejdes en evakueringsplan for alle togtyper, idet vi også kan komme ud for, at skulle evakuere andre steder end på Storebæltsforbindelsen. LPO DSB mener at DSB spiller hasard med passagerernes sikkerhed, og vil opfordrer til at der snarest kommer en afgørelse om minimumsbemanding i togene.

LPO DSB vil anbefale Risk Management til at tage lokomotivførerne alvorligt, når vi indmelder fejl, hvor der er stor sikkerhedsrisiko både for materialet og passagerer. Hvis vi ikke fremover bliver taget alvorligt, vil vi overveje at tage sagen i egen hånd, som i ovennævnte eksempler. LPO DSB og lokomotivførerne ved DSB sætter sikkerheden højest.

IC4, aktuel status på tog og uddannelse

Af: lkf. k. Allan Vinjegaard, Århus

Det første IC4 togsæt er endelig ved at være køreklar til den første rigtige testkørsel mellem Århus og Ålborg.

Hvorfor har det varet så længe?
Testfører Lars Michael Ronnenberg forklarer at der har været flere softwareændringer siden det første hold testførere var på kursus sidste år. Der er jo mange computere i IC4 togsættet. Der har været en del problemer med den computer som styrer dørene, hvor der også er kameraovervågning. Dørene skal jo vises rigtig på skærmen og i rigtig rækkefølge, og ikke være rodet rundt på det billede lokomotivføreren skal se på. Indtil ganske nylig var alt tekst i ODI skærmen på engelsk og alle fejltekster var på engelsk.

Kan det ikke være ligegyldigt, det er jo kun test og alle IC4 testførerne vidste jo godt hvad der stod i fejlteksten?
Nej, siger Lars for det er jo meningen at alle lokomotivførerne skal uddannes løbende, alt er sådan set klar til uddannelse fra planlægningen side, men der må ikke være tvivl om teksten og de informationer lokomotivførerne skal have, hvorfor har det taget noget tid at oversætte.

Lkf. Lars M. Ronnenberg, Århus

Hvor langt er de kommet med IC4 togsættet?
Der er ved at være hul på bylden, så vi omsider kan komme til at køre test i stor stil siger Martin Benjaminen. Der sker udvikling hele tiden med IC4, men kvaliteten svinger stadig for meget. Nogle gange finder man en test som er utilfredsstillende andre gange er den god.

Vi mangler den endelige godkendelse til at køre i blandet drift med passagerer. Her første gang når vi skal køre, har vi inviteret en hel flok af vores pensionister med på en køretur til Ålborg til en såkaldt driftssimulering. Hvis alt går efter planen, skal IC4 toget herefter indsættes i plantog til Aalborg.

Hvad mangler der for at IC4 kommer i drift?
De sidste godkendelser skal være på plads og så skal software opdateringerne have den stabilitet, der skal til, for man er meget afhængig af IT sikkerheden ombord i IC4 togsættet. Onsdag den 6. juni starter det næste kursus op for de lokomotivfører som kører test med IC4. 10 førere skal på kursus. Efter den 15. juni skal der planlægges praktikkørsel. Der er indgået aftale mellem LPO DSB og DSB Fremføring om, at alle testførere skal have 8 dages teori og 6 dages praktik kørsel. Men der bliver travlhed og kø for at få praktikkørslen afviklet, da ikke alle fra det første hold har fået attest endnu. Faktisk er der kun 4 testførere som må køre med IC4 togsættet i driftssimulering og driftskørsel netop nu.

IC4 er DSB´s betegnelse på en type togsæt. DSB bestilte i december 2000 i alt 83 togsæt af typen IC4 fra den italienske leverandør Ansaldo Breda. Første togsæt blev leveret i efteråret 2003, og de første togsæt skulle have været i drift i løbet af 2004. Efter flere justerede tidsplaner skulle alle have kørt fra starten af 2006, men endnu er ingen af dem kommet i drift. Den 08. juni 2007 meddelte DSB, at det første af de 83 togsæt ville komme i drift inden for en uge. Togsættet indsættes på strækningen Århus-Ålborg
(Kilde: Wikipedia, den frie encyklopædi)

Trainsurfer, hvad nu? ☺

Er du adrenalinjunkie men alligevel lidt bekymret efter hændelsen ved Ringkøbing så se her. Der er nye måder at få dit kick på, uden at head butte en bro.

Bike-chicken
To eller flere deltagere. En pr. cykel. Op i fart og ud over havnekajen. Den der slipper styret først efter kontakt med bunden er en kylling.
(Fortsættes)

Livsstilskursus i Nyborg (Sofakursus)

Af: Lkf. Jenik Langsted, Odense

20 friske lokomotivførere fra hele landet mødte op den 22. marts og 15. maj til det fjerde i rækken af "sofakurser" - med et finere ord kaldet, livsstilskursus.

Fremføring var vært for arrangementet, der havde fokus på motion og livsstil og målgruppen var lokomotivførere over 40 år med ”hang til sofaen” frem for en rask gå-tur, og målet med de to kursusdage var, at reducere antallet af lokomotivførere, som udvikler for højt blodtryk eller aldersdiabetes 2.

Tre kompetente mennesker tog imod ved ankomsten. Jesper Koppel, Cand.mag. i bl.a. legemsøvelser, Læge Phillip Hansen og Juniorlandstræner i landevejscykling Morten Bennekou.

Dagen startede med en gennemgang af kursusprogrammet. Herefter blev der brugt stor energi på lokomotivføreren og den specielle livsstil der er påhæftet denne.

De tre kunne berette om årsagerne til for højt blodtryk og aldersdiabetes, om virkningen af motion på for højt blodtryk, aldersdiabetes og almensundheden. De kunne fortælle om forskellen på motion og diæt og om, hvad træning gør ved kroppen.

Ligeledes kunne de fortælle om sukkersyge og kolesteroltal og hvordan kondital udregnes - blot for at nævne nogle få ting.

Umiddelbart før frokosten skulle hver enkelt belastningstestes på en kondicykel i nogle minutter, hvorefter pulsen blev målt og vægt- livvidde og hoftemål blev noteret. De der ventede på den fysiske test benyttede tiden til at studere internettets mange muligheder og links.

Efter frokosten gennemgik teamet kroppens reaktion på træning. Dette blev fulgt op af en times rask gåtur. Til slut blev der udarbejdet et personligt træningsprogram til hver enkelt hvilket betød, at der skulle motioneres hver anden dag de næste 8 uger.

Anden kursusdag 15. maj

Spændingen var stor da kursisterne mødtes 8 uger efter og skulle evaluere kursus og 8 ugers træning. Efter en kort velkomst gik en gruppe til motionstesten og en anden til internettet, som rummer uanede muligheder når det gælder sundhed og motion af enhver art.

Efter frokosten blev holdet sendt ud på samme tur som ved første kursusdag, og alle havde en klar mening om, at kadencen denne gang var lavere. Men turen var faktisk en tro kopi af den første hvilket var det første bevis på, at alle havde forbedret deres kondition.

Om eftermiddagen tog diætist Martin Kreutzer over. Martin kunne, på spændende vis, fortælle om kostens sammensætning, om maden der skal smage og mætheden der skal fremmes og om hverdagens farer og fristelser - det usunde - som der også skal være plads til.

Testresultater

Dagen sluttede med resultaterne af de fysiske tester som blev sammenlignet. Holdets gennemsnitlig pulsslag havde forbedret sig med 8 slag. En enkelt havde en puls på 144 på førstedagen. Denne var reduceret til 125 hvilket vil sige, at hjertet slår 19 gange mindre i minuttet for at yde samme stykke arbejde. Sammenlagt tabte holdet næsten 20 kilo.

Kursets budskab

For at nedsætte din risiko for at udvikle livsstilssygdomme skal du motionere *minimum* 30 minutter om dagen.
Motionen må gerne opdeles i mindre portioner f.eks. á 10 min, hvor du motionerer ved en belastning, der er nok til at, åndedrættet kommer i gang (du skal føle dig lidt stakåndet eller begynde at svede lidt).
Det er ikke afgørende hvilken motionsform du vælger. Det afgørende er, at du synes det er SJOVT! Større mængder motion giver en større nedsættelse af risikoen. Det er i højere grad mængden end intensiteten af motionen, der virker gavnligt.
Man kan opnå samme positive helbredseffekter ved styrketræning som ved udholdenhedstræning. Det er udelukkende kalorieindtaget overfor kalorieforbruget, der bestemmer og du taber eller kommer dig. Jo højere intensitet desto større kalorieforbrænding, men du skal vænne dig GRADVIST til at træne ved meget høj intensitet.

Store smil over hele linien på kursets første gåtur den 22. marts

Du må aldrig træne hårdt, hvis du føler dig skidt tilpas før eller i løbet af træningen.
Er du i tvivl om hvor meget og hvor hårdt du må træne (for eksempel på grund af forhøjet blodtryk, sukkersyge eller anden sygdom) skal du konsultere din læge.

Afslutning
Sent på eftermiddagen skulle der tages afsked, og alle forlod Nyborg med en god fornemmelse i bagagen. Kurset var lærerigt og spændende krydret med speciel oplevelse på førstedagen idet TV-Avisen fulgte holdet det meste af dagen og fik bearbejdet et indslag til aftenens udsendelse. En enkelt kursist cyklede på anden dagen over 80 km fra hjem til kursussted. Stor respekt for den fornemme præstation.
Det kan varmt anbefales at være hurtig på aftrækkeren næste gang der inviteres til "Sofakursus".

Erik Jørgensen & Bjørn Semberg begge København, tjekker BMI-tal

TV-Avisen zoomer ind på Jens Jørn Ivarsen og Gert Ove Andersen

Her drøftes verdenssituationen og legende let ser det jo ud på 2. dagen

Værd at tænke over... En kursist sagde spøgefuldt og med et glimt i øjet, at han ikke ville afvise, at man med motion kunne leve tre år længere. Men når man brugte tre år - på netop motion - var der intet tjent. Det er selvfølgelig en anskuelse, men tænk så over, at din familie har dig de tre år længere ☺

Det fik vi ud af kurset...

Lokomotivfører Niels M. K. Nielsen, Nykøbing F.
Her i det tidlige forår, tikkede der et tilbud ind om at deltage på et "sofakursus". Letsindig som jeg er, inddrog jeg min kone der syntes jeg skulle tilmelde mig kurset, da hun mente jeg blev forpustet, bare ved tanken om at jeg selv skulle hente min mad i køkkenet, for slet ikke at tale om hvis jeg skulle tage opvasken og stille den i maskinen.

Jeg satte mig til fjernsynet og zappede lidt rundt, mens jeg tænkte lidt over min fysiske tilstand, hvilket fik mig til at melde mig til kurset.

Midt i marts mødtes jeg så med nogle ligestillede kolleger i Nyborg, hvor Jesper Koppel præsenterede os for læge Philip Hansen og træner Morten Bennekou. Disse tre gutter, hvis livmål tilsammen er på størrelse med mit, fortalte os gennem dagen en masse om vores kroppe og hvad bare en lille smule træning kunne gøre ved denne.

I løbet af dagen var der også en lille test af vores fysiske formåen eller mangel på samme, samt efter frokost en stille og rolig gåtur på ca. 6,5 km i et stille og roligt tempo jvf. Jesper, de hurtigste gik med en hastighed på knap 7 km/t, de langsomste lige omkring 6 km/t, det var her jeg var ved at miste livet.

Da vi blev sendt hjem sidst på eftermiddagen, var jeg godt motiveret for at gå i gang med at følge et af deres træningsforslag. Jeg valgte at cykle tre gange om ugen af ca. en times varighed pr. gang.

Den 15. maj mødtes holdet igen hvor der var opfølgning, samt en gentagelse af testen fra første gang for at se om vi var kommet i en bedre fysisk form.
Efter frokost gik vi den samme tur som sidst, meget stille og roligt for hele holdet kunne følges på hele turen. Det viste sig da vi kom tilbage, at alle havde gået med 7 km/t. Om eftermiddagen kom en diætist - og hvilken gut, man skulle tro han havde været lokomotivfører. Et sjovt, hyggeligt, og samtidigt seriøst indlæg i kurset. Om det virker, tja lidt gør det vel, jeg har smidt 4,5 kg og hvis I finder dem skal de helst ikke leveres tilbage, så nu vil jeg håbe, at jeg kan blive ved at motionere i samme grad fremover.

Jeg stønner stadig når jeg skal tage opvasken og kurset var endda tjenestetid, tak Benny.

Hvad får jeg ud af motion?

Begyndende sukkersyge kan normaliseres
Risiko for type II diabetes reduceres
Blodtryksænkning
Kolesteroltallene bedres
Åreforkalkning modvirkes
Vedvarende vægttab
Mindre risiko for visse cancerformer
Bedre humør!

(fortsættes næste side)

(fortsat fra forrige side)

Lokomotivfører Erik Jørgensen, København.

Efter at have hørt godt om tidligere "sofakurser" gennem gode kolleger, sprang jeg straks til denne gang, hvilket jeg bestemt ikke har fortrudt. Kurset gik over 2 dage, med 8 uger imellem til individuel træning. På den første kursusdag fik vi ud over anatomisk undervisning m.m., taget nogle prøver og test på kondicykel, og vi blev vejet, målt og gik en rask tur sammen. Vi fik også her vigtigheden at vide af, hver weekend at tilrettelægge træning 3 gange en ½ time for den kommende uge, så de passede til vore skæve arbejdstider. Gør man ikke det, vil man ofte bare udsætte det hele tiden, og så bliver det ofte ikke til noget (siges der). Da jeg ikke kan tåle at løbe pga. dårlige knæ, har jeg gået i rask gang, svømmet og cyklet 1 gang pr. uge, med et rimeligt godt resultat til følge på 2. dagen. Her blev vi igen testet, vejet og målt og gik igen en tur. Desuden kom der en diætist på 2. dagen, som belærte os om hvad vi skulle spise og især ikke spise, hvis vi ville tabe os.

Alt i alt et godt kursus, hvor man ud over at møde andre kolleger fra hele landet på hyggelig vis, også fik nye gode input til dagligdagen. Kurset kan varmt anbefales til andre, der også vil have en bedre kondition og samtidig vil tabe sig.

Spændende link på internettet

http://www.iform.dk/polopoly.jsp?d=1756&a=10447
Kort og luftfoto over dit område. Opmål din egen rute klik for klik med meters nøjagtighed og se hvor langt du har gået/løbet. Kræver INGEN installation

http://www.iform.dk/
Udregn din træningspuls og kondition. Spiser du sundt? Trøstespiser du? Hvor tyk er du om 10 år? Er du mentalt stærk? Er du stresset? Bør du skifte job? Hvor afhængig er du af nikotin? Er du konfliktsky? Er du jaloux? Linket giver dig svarene på det og meget mere...

http://www.lidtfedt.dk/
Kontroller dit BMI-tal. Spørgsmål og svar om fedt i maden

http://wwwmadklassen.dk/forside.htm
Se kalorieindholdet på dine fede og sunde måltider

Foto: Frisk gåtur på "Sofakursus" Nyborg den 22. marts 2007

Lokomotivfører Michael Vognsen København.

Efter at jeg har været med på Sofakursus, er jeg begyndt at cykle og svømme igen. Det var gået i stå efter en skulderskade hvorved vægten begyndte at stige lidt. Men kurset har givet mig en masse gode ideer til mad og motion. Man bliver overrasket over hvad der er sundt og mindre sundt. Så nu gælder det om, i samarbejde med familien, at få lagt kost og madvaner om.

Trainsurfer, hvad nu? ☺

Fireball
To eller flere deltagere, og en dommer. Munden fyldes med sprit. På skift puster deltagerne, langsomt, spritten ud over en overtændt Weber. Flotteste ildkugle vinder en tube Aloe Vera creme.
(Fortsættes)

Regler for Højtids-totalture

Af: Lkf. Peter Kanstrup, Odense

For hver højtidsperiode (jul, nytår, påske osv.) udsendes til hver lokomotivfører i tur et ugeskema indeholdende ændringer af turdagene i forhold til normalturen, den såkaldte højtidstotaltur (i daglig tale ofte benævnt: "ramme" turen). Ugeskemaet for forårshøjtiderne udsendes senest 10. februar og ugeskemaet for jul / nytår udsendes senest 1. november (de nævnte datoer ændres dog formentlig i nær fremtid).

Der er ingen øvre grænse for, hvor meget tjenesterne i ugeskemaet kan flyttes set i forhold til normalturen, dog skal der så vidt muligt tages hensyn til turens oprindelige struktur, og højtidstotalturen skal i øvrigt i lighed med andre turrettelser godkendes af turrepræsentanten / turgruppen. Bemærk i øvrigt vedr. tjenestetilrettelæggelse, at der skal gives en aftenfrihed enten jule eller nytårsaften.

Fridagene i ugeskemaet kan ligeledes flyttes set i forhold til normal turen, dog kun i såkaldt positiv retning. Dvs. hverdagsfriheder umiddelbart før og efter jul, kan flyttes til 24, 25 og 26/12, hverdagsfriheder op til og umiddelbart efter nytår kan flyttes til 31/12 og 1/1, onsdag før påske kan flyttes til skærtorsdag, henholdsvis langfredag og så fremdeles (jf. i øvrigt aftale 570,9).

De ændrede tjenester i det udsendte ugeskema er ofte længere end den oprindelige tjeneste i normal turen. På grund af dette merarbejde (og de mange omslag i forhold til normal turen), er det aftalt, at overtiden - regnet fra den første dag i forårshøjtiderne til og med den sidste dag i nytårsperioden - skal kompenseres med en eller flere hviledage. Hviledagene skal placeres på helligdagene, henholdsvis grundlovsdag (hvis den falder i forbindelse med en weekend), juleaftensdag eller nytårsaftensdag.

Nogle uger før en given højtid udsendes de endelige tjenester. "Rammen" i "ramme" turen fyldes - om man så må sige - ud. Den kan også overskrides, dog aldrig mere end de 45 minutter, der i øvrigt (i alle tilfælde) gælder for korrigering af tjenester. Dette gælder også for eventuelle RDX tjenester i højtidstotalturene (jf. gældende regler for RDX Det Blå Blad 2007 / 2).

En ganske almindelig dag ved DSB

Af Lkf. Brian M. Ellekvist, København

Det er en ganske almindelig mandag morgen ved de danske statsbaner. Jeg skal starte min tjeneste med at køre tog 4520 ud på Østerport station. Da jeg ankommer til Østerport står der stationsbetjente klar til at hjælpe mig med at henstille toget. Alt imens togføreren tømmer toget får jeg lige en opdatering på, hvad der rører sig på min gamle arbejdsplads (Helgoland).

Da toget er tomt får jeg at vide, at vi skal ud i spor 61 og vende, for derefter at køre op og hensætte toget i spor 32. Vi kører ud i spor 61, jeg rigger styrevognen ned, træder ned på den nyanlagte rampe, går ned på maskinen og rigger op så vi kan komme ned i 30´er gruppen. Vi holder ved betjeningstavlen til sporskifterne, her får jeg lige en kort beskrivelse af, hvordan det virker, samt at det ikke er godt at køre over den lille akseltæller, der ligger lidt bag tavlen nede i sporet.

Godt begyndt er halvt fuldendt!
Vi kører ned og sætter togstammen i spor 32, der ligger helt op ad Kursuscenter Østerport, og jeg bliver bedt om at stoppe maskinen, alt imens stationspersonalet sætter fremmednet og 1500 V varmeforsyning på. Da jeg kommer tilbage i førerrum 2, bliver jeg bedt om at starte maskinen igen, da standeren til fremmednettet er defekt, fordi kontakterne er ødelagte og helt fulde af grus. Vi står og joker lidt med det, da den anden stationsbetjent kommer og fortæller at 1500 V forsyningen heller ikke virker. Så er der jo ikke andet at gøre end at lade lokomotivet stå i tomgang. Jeg kan da bare lige for sjov nævne, at vi heller ikke kunne have sat fremmedluft på stammen, da der gik en smedesvend og var ved at sætte de nye selvoprullende slanger op. Så jeg gik ned på styrevognen og riggede op igen. Efter at have holdt der et godt stykke tid begyndte styrevognen at indikere, at batterispændingen var lav, så jeg indkoblede El-varmen på maskinen, det tror jeg måske, at de bliver lidt trætte af i længden på kursuscentret, samt i ejendommene på den modsatte side.
Efter at have holdt en god time kom stationspersonalet tilbage og vi rangerede op spor 61, så jeg kunne skifte ende og gå tilbage på maskinen, for at kunne køre maskinen op til afgang i spor 3. Personligt synes jeg, det er imponerede, at man kan tage en hel ny opstillingsplads i brug uden først at have kontrolleret en så vigtig detalje. Jeg får kørt stammen ind til København H og overleveret toget til min kollega. Nu er det tid til at komme op på stuen og få en kop kaffe og høre nogle anekdoter fra dengang, der var noget ved at være ansat ved de danske statsbaner fra nogle af de ældre kolleger.

Gæt en arbejdsseddel
Jeg skal også lige have gættet mig frem til, hvad det er, det sidste der står på min arbejdsseddel, det kan godt være en større opgave at læse og forstå en arbejdsseddel korrekt. Man burde måske overveje at lave en konkurrence, og udlodde gevinster til den, der gætter rigtigt. Sådan som jeg læser den, skal jeg afslutte ME 1525 og 4 vogne og derefter klargøre ME 1525 og 4 vogne, men det fremgår ikke helt, hvor jeg skal køre hen og gøre det, selvom det vel giver sig selv?
Jeg synes nu alligevel, at jeg vil bruge pausen og prøve at finde ud af det selv, så jeg starter den af jernbanen udleverede bærbare PC (som jeg havde med på arbejde i dagens anledning). Jeg går ind i MADS og kan se, at tog 1516 består af ME 1525+B 7704+B 7737+Bk 7804+Abs 7904 og at materiellet skal bruges til tog 3041. For en sikkerheds skyld går jeg ned i DRIFTCENTRET og taler med VDL øst, der kan bekræfte at det er rigtigt.

Ligetil!
Jeg går ned og afløser på tog 1516 og kører ud i Belvedere, standser ved mærke 17,17: Endepunkt for rangering for signal.
Stationsbetjenten beder mig trække ”inden for” han stopper mig af og beder mig om at frigive dørene og gå ned i den anden ende af maskinen og dreje ZWZ kontakterne, for maskinen skal i hus og til eftersyn? Nu blev det lidt svært, jeg steg ned af maskinen og spurgte om han var sikker på det? Han kaldte holdlederen over radioen og fortalte at lokomotivføreren ikke mente at maskinen skulle i hus. Det mente hun nu bestemt at den skulle, så vi koblede lokomotivet af og jeg kørte i hus med maskinen. Tja i kan vel næsten gætte hvad de sagde i askekassen, da jeg kom med ME 1525! Jeg blev inviteret på en kop kaffe i askekassen, så kunne vi lige sidde der et øjeblik og tale lidt om hvor god kommunikationen er i virksomheden. Det hele er LIGETIL!

Når jeg var kørt helt herover uden at det tjente et formål, så tankede jeg maskinen, kontrollerede sand og vaskede frontruderne. Derefter kørte jeg tilbage til Belvedere, hvor vi satte maskinen på den stamme jeg lige var kørt fra en time tidligere.

Brian M. Ellekvist

Trainsurfer, hvad nu? ☺

Spike-jump
Kan udføres solo. Der spredes med let hånd en bunke partisansøm på gulvet. Op på stolen og hop med samlede fødder ned i dyngen, og lav agent rul højre/venstre. Tæl de søm du fik med i rullet. Ved rekordforsøg skal der være andre tilstede som tællere.
(Fortsættes)

Nyt fra lokalgrupperne

Struer 25. maj 2007

Aalborg

Af: ***Bo Wilken Halle***

Information er en god ting, og information mangler der ikke på depotet i Aalborg. Lad os starte med ledelsens medarbejdermøde. Lotte, Hans Jacob og Benny havde inviteret til debat på Park Hotel. Et godt og informativt møde hvor Lotte gennemgik MTA og den handlingsplan, som efterfølgende blev udarbejdet. Undertegnede gav herefter med nogle få men velvalgte ord, en lille indsigt i hvad status er på arbejdsmiljøområdet p.t.

Gamle skrammelkasser

Efterfølgende orienterede Hans Jacob og Benny om de ting, som lige nu rører sig i Fremføring. Der kom mange spørgsmål fra forsamlingen, som de 2 herrer formåede at give ganske gode svar på. Jeg hæftede mig specielt ved Fremføringschefens udtalelse: "MR er kommet for at blive." Gys.. Når man tænker på, at der i dag står et eksemplar på jernbanemuseet, er det skræmmende, at vi opretholder en stor del af produktionen med netop dette materiel. Må man foreslå periodisk syn til disse gamle skrammelkasser. Så kan det måske være, at vi får fornyet vognparken.

Fodbold og fagligt møde

Periodisk syn trænger Viborgs fodboldhold også til, efter AAB bankede dem sønder og sammen i en udekamp på Viborg Stadion.
LPO-Aalborg havde sendt en flok lokomotivførere til Viborg for at heppe. Det blev en rigtig god tur, som vi håber på, bliver gentaget senere på året. Tak til Lotte fordi hun stod for den flotte transport til kampen. "Faglig kamp" blev det også til, da den lokale ledelse i LPO-DSB gæstede os på et medlemsmøde. 22 lokomotivførere var mødt op, og de havde mange spørgsmål til Preben og Carsten. Jørgen startede dog med at orientere omkring dagligdagen på depotet, og hvad der ellers rører sig. Blandt andet omkring Lindholm (Suk). Jørgen havde mange rosende ord til vores nye tjenestefordeler, som bare gør det supergodt. Mange emner var efterfølgende til debat dagen igennem (referat kommer på stuen). Efteruddannelse, bærbar PC, udlicitering, Ny løn, og ikke mindst den fremtidige overenskomst var nogle af emnerne, som blev uddybet. Vi håber at Preben og Carsten også fik nogle ting med hjem, så de kan arbejde videre med alle de opfordringer og synspunkter, som vi medlemmer gav dem på mødet.

Dagens fugl

En struds er det også blevet til. Vi kan nu komme i Zoo, hvis vi reserverer billetterne hos Susanne. Mange har spurgt, hvorfor det lige netop blev en struds, der blev adopteret... Det var Lotte og Susannes valg. Vi havde faktisk anbefalet et dovendyr. Ja faktisk havde vi allerede fundet et navn til dovendyret, men det er oh-meyer hemmeligt...

Dagens skinnetemperatur

Til slut vil vi her fra kontoret opfordre til, at de søde vejrpiger på TV2, ud over at informere omkring pollental og badevandstemperaturer, også får indført "dagens skinnetemperatur." Denne måling har for alvor sat sig fast i danskernes dagligdag. Vi undres dagligt over den dårlige tilstand, som vores spor åbenbart er i. Der bliver ved med at fremkomme nye ting og nye LA. Dagligdagen er præget af LA-tavler og jerndragere, som midlertidigt bliver monteret imellem sporene for nu at holde sammen på skidtet.
En Rystende og en uholdbar midlertidig løsning mener vi. Hvordan kan vi køre med strækningshastighed de steder, hvor man endnu ikke har "støvsuget" skærverne væk, og påsat disse afstandsstykker? Men der skal sandsynligvis en udlicitering til, før vores spor bliver renoveret! Det har vi jo set andre steder i landet.

Alle ønskes hermed en god sommer.

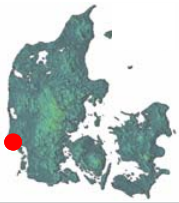
Århus

Af: Hans Schøn Merstrand

Efter aftale med Fremføring og lokalgruppen har der været afholdt nogle seminarer for det faste personale på P-risten, hen over årsskiftet, med en ekstern konsulent for at se problemstillingerne med "andre øjne". Der er nu kommet en tilbagemelding fra konsulenten, og derfor vil der nu komme en række møder for personalet på P-risten, hvor der vil blive fulgt op på resultatet af seminarerne.

Uro på Grenaa-banen

Der er fortsat meget uro på Grenaa banen med uheldige elementer, og derfor er mange lokomotivførere nervøse for at forrette tjeneste på strækningen, specielt på de sene og tidlige tjenester hvor problemerne typisk opstår. LPO Århus har kendskab til at lokomotivpersonalet er blevet overfuset, spyttet på og har følt sig truet.
Det er lokalgruppens holdning, at det eneste som kan afhjælpe situationen på sigt, er mere personale i togene.



Esbjerg

Af: Pernille Larsen

Brian Andersen har valgt at flytte depot fra Århus til Esbjerg pr. 1. juni i år. Vi byder Brian velkommen og håber han falder godt til på vores lille hygge depot. Desværre har vi også måtte sige farvel til Niki Jacobsen som har valgt at stoppe af personlige årsager. Vi ønsker ham god vind fremover.

Studietur 2007

I år har vi valgt Berlin som vores mål for studieturen. Vi er 13 deltagere, der tager af sted fra Esbjerg. Det synes jeg er rigtig flot tilslutning. Vi tager af sted mandag i uge 40.

Vi skal bo på et hotel nær Kurfürstendamm og have 3 overnatninger. I skrivende stund ligger programmet ikke helt fast endnu. Men jeg har bl.a. Rigsdagen og Check Point Charlie for øje. Det skal nok blive en hyggelig tur. Jeg glæder mig i hvert fald meget, og med 12 Esbjerglokomotivførere skal der nok blive passet godt på mig dernede.

DSB live arrangementet

Det lyder da spændende med et stort arrangement hvor man kan lære sine kolleger at kende. Men jeg undrer mig over, at det skal foregå øst for Storebælt. Eller rettere det kom ikke bag på mig. Et mere centralt placeret sted havde været ønskeligt.
Jeg kunne da også godt have tænkt mig at have min bedre halvdel med. Jeg er væk mange aftener for at passe toggangen, så det kunne da være rart at kunne tage ham med til sådan en aften. Det går jo også ud over ham, når der er koks i toggangen og jeg er forsinket hjemme. Selvom arrangementet løber over 2 forskellige dage, bliver det nok svært at få fri hvis der er mange der ønsker at deltage.

Det går jo nok ikke at låne folk fra Arriva...

Tænk over...

Du bør aldrig skamme dig over at du har taget fejl. Det er jo blot med andre ord at sige, at du er klogere i dag, end i går! (Jonathan Swift)

Struer

Af: Michael Hove Jensen

Følgende er ikke nået siden sidst: Vi har stadig ikke fået asfalten repareret på perronerne. Ej heller fået lappet/draperet/skiftet de gamle hullede møbler på stuen. Gulvtæppet ligner på visse steder linoleum. Vores rengøringsdame kæmper forgæves med sin støvsuger, og hun er endda ikke på "sort" timeløn!!!! Ikke opnået at kunne køre rettidig mellem Herning og Struer, hvor LA nærmest er blevet til én lang. Mange (alle?) har ikke set det muligt, at rejse vores nye direktør i møde på hans "tur ud til medarbejderne". 4-5 timers transport for en sandwich med tilhørende 60 min. monolog gjorde det bare ikke. Jeg ved, du er ny på læderstolen, men alle dine medarbejdere i Jylland, er altså ikke stationeret/ansat på et depot :-) Studieturen, denne gang til London, er heller ikke afviklet. Det samme gælder DHL-Staffeten, som igen i år er et stort hit. Så er der rygestopkurset, men nej. Der var endnu en gang IC4, men nej...

Den sociale side

Nå, men vi har da hygget siden sidst. Der var arrangeret en glimrende udflugt med besøg og rundvisning på KAC. Bagefter ind til Driftscenteret, hvor Kirsten viste os rundt med sit sædvanlige gode humør. Det høje humør plejede vi inden afgangen hjemad, med stegt flæsk på Rio Bravo, hvor vi også lige indgik et forlig med en stor fad.
Der blev også socialiseret til sølvkampen mellem FC Midtjylland og Aab, hvor vi var 11 LKF og en enkelt TGF af sted. Længere fremme i kalenderen, skulle der også dukke en omgang bøf & bowl op, engang i juni. DSB-Live? Lad os se hvad det er. Igen en lang transport, men trækker nok mere end føromtalte sandwich. Også selvom transporten ikke er for os på strækning 31, 33 og 34. Vi må nok tage en drosche til nærmeste mødested.

Sommersjov

Her hvor sol, sommer og solkurver står for døren, skal vi i Struer undvære MF for en stund. Det kan vist kun blive til 2 fra og 2 mod København om dagen, resten skal køres med MR hen over sommeren. Så lad os nu se hvor lang sommeren bliver! Sjovt bliver det nu at få parkerings hjælpen over til en telefon, vi kan komme igennem på. Så velkommen hjem til Århus.

Til sidst vil jeg bare ønske alle en god sommer, med mindst mulig "skinnestøj".

Per Villadsen, Struer

Fredericia

Af: Kurt Nielsen

Rejsebrev fra studieturen til Ljubljana 28. april til 3. maj 2007 af Willy Hansen og Anne Grethe Ramm.

LPO Fredericia afd. havde arrangeret den årlige studietur, som denne gang gik til Sloveniens hovedstad Ljubljana. Slovenien opstod efter opsplitningen af Tito's gamle Jugoslavien i 1991. Den 1. januar i år blev landet medlem af EU og gik samtidig over til Euroen.

Lang rejsetid

På afrejsedagen mødte alle 24 deltagere til tiden, og vi kørte til Hamburg, hvor der var et par timers ophold inden nattoget kørte til München. Det passede lige med aftensmaden, og alle kom med toget.

I München næste morgen stod vi på toget mod Zagreb, efter et par timer kørte vi ind i Østrig ved Salzburg, som fra toget kunne fornemmes at være en utrolig flot by. Undervejs oplevede vi noget hjemligt, nemlig at sporet var spærret pga. sporarbejde, og vi måtte skifte til bus. Det gik også som derhjemme, nemlig en forsinkelse på en times tid.

Næste oplevelse var, da vi passerede Werfen med slottet Hohenwerfen, hvor filmen "Ørneborgen" med Richard Burton og Clint Eastwood blev indspillet i 1967. Så nåede vi grænsestationen Jesenice hvor der var lokomotivskift, og vi fik turens første stempel i vores pas.
Nu var der jo noget nyt at se på. Køreledningsanlæg til 3000 V jævnstrøm, det kunne ses på den dobbelte køretråd og de mange hængere fra bæretovet, og for øvrigt de rigtigt flotte master og ophæng formodentlig bygget i mellemkrigsårene. Anlæg og stationer var meget identiske med, hvad der ses i Italien.

Efter næsten et døgns rejse ankom vi til vores hotel i Ljubljana.

Værkstedsbesøg

Vi besøgte vedligeholdelsesværkstedet for El-tog ved de Slovenske Jernbaner "SZ-centralne Delavnice". På værkstedet sås mange forskellige trækkrafttyper: Desiro tog som vores MQ'ere, blot el-drevne. Der var også franske lokomotiver fra 1970'erne med en for os ukendt banemotor opbygning, hvor én stor banemotor er placeret oven på bogien og via tandhjul trækker hjulene. De havde også motorvogne fra Ansaldo Breda som kunne køre! men de var også el-drevne. De havde også lige modtaget en levering af nye 3-strøms lokomotiver fra Siemens, som kunne køre på 25 kV/50Hz og 15 kV/16½Hz vekselstrøm til grænseoverskridende trafik og 3kV jævnstrøm i Slovenien.

Fredericia studietur 2007

"Ørneborgen"

Pension i topklasse, lønnen haltede noget efter

Vi fik bl.a. også talt om pension. En lokomotivfører optjener 10 måneder med fuld løn for hver års ansættelse, så de fleste lokomotivførere holder derfor op når de er midt i halvtredsårsalderen. De var dog lidt utilfredse, for længere nede i det tidligere Jugoslavien var der en endnu bedre pensionsordning. (Kunne det være noget for LPO at pusle med i en ledig stund, gerne med tilbagevirkende kraft, redacteurens bemærkning).
Turen bød på et gensyn med gode gamle Haslerbern, der stadig blev benyttet som havari log i form af en papirstrimmel som kommer fra et ur, man skal trække op inden man begynder at køre. De af vores førere, der har forstand på museumstog, sagde, at det var samme slags som vi har kørt med i Danmark. Et virkeligt godt besøg på deres værksted, som sluttede af med en øl eller to på en nærliggende bar. Her fik vi at vide, at selv om der er kvinder, der må køre tog i Slovenien, så er der ingen der gør det, for man får dem lempet over at lave kontorarbejde i stedet. De så lidt chokerede ud over, at Tina rent faktisk havde KØRT tog i 10 år. Med en løn på 1500 Euro om måneden er der nu ingen chance for, at jeg personligt vil komme ned og lære dem, at kvinder kan kører tog.

Sightseeing og nul shopping

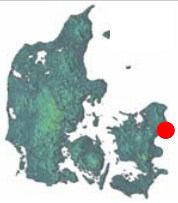
Næste dag var der besøg i dryp-stenshulerne i Postojnska Jama ca. 50 km fra Ljubljana.
1. maj holder alt lukket, det var vi fra tidligere studietur til Østeuropa forberedt på, men Slovenien hylder åbenbart det princip, at en helligdag bør efterfølges af en fridag, så de holder også fri den 2. maj. Kan lide ideen, men det forhindrede den store shopping. (ved at der var nogle

der var nødt til at runde BR før de kunne komme hjem til børnene).

Sidste dag skulle vi tjekke ud klokken 10, men toget afgik først midt på eftermiddagen. Vi var lidt nervøse for strækningen med sporarbejdet i Østrig pga. den forsinkelse, det ville give, for vi havde kun 24 minutter i München til at skifte til nattoget i, men vi nåede det heldigvis. Ellers havde vi været de første til morgentoget, som vi siger herhjemme. Vi ankom rettidig til Fredericia efter en rigtig god og lærerig tur. Der skal lyde en tak herfor til rejsens arrangør Birger.

Det grå guld forsvinder
Først Palle Bang, nu Henning Busk, hvad skal det ikke ende med?
Trods Regeringens bedste intentioner om at bevare "Det grå guld" på arbejdsmarkedet så længe som muligt har "Busken" alligevel ladet sig omklassificere til "Det gamle guld" efter 41 år i Jærnbanens tjeneste. Men det skal nu være dig vel undt, Henning, 40-års jubilarer i vore rækker hører efterhånden til blandt de truede dyrearter.

Henning Busk til venstre



København

Af: Søren Max Kristensen

Siden sidste nummer af Det Blå Blad er der blevet udarbejdet en handlingsplan i Fremføringen vedrørende Medarbejder Tilfredheds Analysen MTA. Handlingsplanen går ud på, at der lokalt skal arbejdes med følgende emner: image og det daglige arbejde.
I København er der udsendt et informationsbrev til alle og samtidig er der nedsat nogle fokusgrupper som skal komme med gode idéer indenfor områderne opholdslokaler, arbejdsmiljø, omgangstone (adfærd), information og sociale arrangementer. Det skal understreges, at det er lokale forhold, der arbejdes med og at det er kontaktmøderne mellem lokalgruppen og ledelsen i København, der i sidste ende beslutter, hvilke tiltag der skal føres ud i livet. Lokalgruppen er som udgangspunkt positiv over for dette arbejde, men vi er også meget bevidste om, at det er handling og ikke fine ord, der gør en forskel. Derfor forventer vi også, at der i løbet af efteråret 2007 begynder at ske forbedringer indenfor de førnævnte områder.
En af forudsætningerne for forbedringer er, at Fremføringen sætter økonomi af til arbejdet. Nogle tiltag koster kun god vilje og positiv indstilling, men f.eks. sociale arrangementer og forbedringer indenfor de fysiske arbejdsforhold, såsom opholdslokaler kan kun gennemføres, såfremt der ofres nogle skillinger.

Aflåste rum
Og så en lille bøn. I den sidste tid har et "vittigt hoved" fundet på en lille leg. Den går ud på, at det åbenbart er hylende grinagtigt at låse vores toiletter udefra. Det samme gælder vores hvileværelser på KAC. Hvem og hvorfor dette sker ved vi i sagens natur ikke noget om. Men vi vil gerne på det kraftigste opfordre til, at legen stopper. Det går kun ud over os selv. Vi har haft tilfælde af, at en kollega har siddet ude på KAC i et par timer midt om natten, fordi alle hvileværelser tilsyneladende var optaget. Det viste sig senere, at to af værelserne stod tomme, men blot var låst udefra.

Samtidig må vi også opfordre til, at skabene i det lille rum ved elevatoren i Bernstorffsgade ikke bliver brugt til langtidsopbevaring af tasker og personlige effekter. Skabene er indkøbt til at låse sin tjenestetaske inde i en pause eller ophold, således at man er fri for at slæbe på den, såfremt man har et ærinde. Igen, det går ud over en kollega. Husk, der arbejder andre på arbejdspladsen end dig selv.

God sommer
Efter dette lidt sure opstød, vil lokalgruppen gerne benytte lejligheden til at ønske alle en god sommerferie. Ifølge klimaforskerne og Al Gore bliver der masser af solskin. Banedanmarks spor kan ikke tåle varmen, men det skal jo ikke forhindre en familietur til stranden.

Trainsurfer, hvad nu? ☺

Wall-banging
En eller flere deltagere. Der opmåles en passende afstand til en given mur. Herefter sættes i løb mod muren. Afstanden skal afpasses, så topfart opnås lige før muren. Den der gennembryder muren vinder. Utrænede kan starte med redskabsskur eller lignende.
(Fortsættes)

Struer Bugt, set fra baneterrænet

LKI-Gruppen

Af: Jørn Weiss

En brydningstid...
Sådan kan man jo godt kalde den tid vi lever i, eller har den ikke altid været det? Her kan man nok kun svare Ja! Hvad er det for udfordringer vi står overfor i 2007?
Der er udbud på Kystbanen, der er Ny Løn og ikke mindst liberaliseringen af DSB.
Jeg tænker tit på, at hvis man i 1970 havde sagt, at man kunne tjene penge på at drive jernbane, var der mange som nok havde grinet højt og længe. Men i disse år er det altså blevet meget in, at køre tog. Der kommer hele tide nye udbydere på markedet. Så der må jo være penge i "skidtet".

Der er mange virksomheder, ikke kun her i Danmark, som gerne vil have del i kagen. Her er det ikke kun jernbaner der tænkes på, det næste er måske vores kloaker, vandforsyning, skoler, sygehuse, universiteter og alt det andet som er på offentlige hænder i dag. Der tænkes kun på en ting, at man vil tjene penge, mange penge. Vi skal jo have vand og ikke mindst også komme på potten.

Hvad har det så med lokomotivinstruktørernes arbejde at gøre? Jo, når man ser på uddannelsen til lokomotivfører, der i dag drives i Taastrup og Tønder kan man godt spørge sig selv om, hvad årsagen er til, at de nu sidder på flæsket? Eller gør de? De har fået en uddannelse gratis. En uddannelse de ikke ville have uden os. Men det vil de nu gerne gøre noget ved, så man er nu i gang med at rette i BJ en. Man arbejder med, at de krav som stilles til dem der underviser, ikke er de samme som vi i gennem mange år har haft.

Og hvad så? Virksomhederne og eleverne kommer længere væk fra hinanden. Vi har set det så mange gange før, når man laver om i uddannelsen kan det aflæses i driften næsten med det samme.

Nu har lokomotivinstruktørerne som underviser på den offentlige uddannelse også sagt at nok er nok. De har sendt et brev til fremføringschefen. I det brev har de foreholdt ham det faktum, at de ikke efter den 7. maj 2007 vil påtage sig arbejde på skolerne. Nu har vi en dygtig chef og han kunne jo godt se, at her var et problem som han ikke lige kunne gøre noget ved. Derfor ligger sagen nu i DSB koncern og i Trafikministeriet. Vi viser vores gode vilje og underviser fortsat på skolerne.

Nu sidder vi og venter på ..... Ja, vi venter på politikerne og om de tør tage deres ansvar alvorligt.

Vi kan kun opfordre til, at man tænker sig godt om og tror på alle dem som ved besked med uddannelser inden for jernbanerne. Det er ikke fordi de skal behandles på anden måde end andre uddannelser. Men husk viden og erfaring er i dag på meget få hænder og inden man ser sig om, så er den borte. På den ene eller den anden måde. Derfor opfordrer vi til at starte forfra. Der laves en eller to centrale skoler som dækker ALLE jernbaneuddannelser. For min skyld kan man sætte det hele i udbud og de bedste og dygtigste må vinde. Forstå det nu, jer der har ansvaret I er med til at ødelægge noget, som mange mennesker har bygget op gennem mange år. Der er mange, som i den her tid ryster på hovedet og ikke kan forstå hvordan det her kunne ske. Jeg kan godt forstå det, de som arbejder med disse sager, har ikke kendskab til faget som lokomotivfører. Eller er det fordi de følger en helt anden dagsorden?

3 mdr grundskole på SU og så kan du finde dig en praktikplads et eller andet sted.

Jeg ved det ikke. Men var det ikke deres udgangspunkt i sin tid, da man startede med at brygge på den nye "lokomotivføreruddannelse".

Odense

Af: Jenik Langsted

Lokomotivføreren skal bestå en mangfoldighed af prøver for at bibeholde sin licens og dermed retten til at fremføre tog. Men hvad nytter det, at der sidder en mand i spidsen af toget der kan alt og ved alt, når verden omkring ham ramler.

En kæde er som bekendt ikke stærkere end det svageste led! Jeg tænker her bl.a. på FC og Driften eller koordineringen de to instanser indbyrdes. Overordnet må vores fornemste opgave være, at transportere vore kunder fra punkt A til B – og at de får en god oplevelse. Ved forsinkelse er det da også rart at se, at ændret sporbenyttelse kan fremme toggangen, men hvad nytter det når Banedanmark ofte svigter højttalerudkaldet og passagererne må halse til toget – nogle gange over sporet hvor toget kører. Ligeledes når et tog må vende om halvvejs - her nytter det ikke, at Driften fastholder, at der holder busser klar til viderebefordring, når FC kalder op og fortæller, at det gør der ikke! Også her må man se at blive enige, for det er passagererne der står frustreret tilbage og skælder ud. Vi skal selvfølgelig rette os efter anvisningerne fra Driften, men det kræver, de får noget mere styr på tingene. For øvrigt undrer det mig, at togpersonalet ikke får mulighed for at vedligeholde deres førstehjælp, de har trods alt den tætte kundekontakt, men også her må lokomotivføreren træde hjælpende til. Jeg fornemmer, at jernbanedriften først fungerer optimalt den dag, der også stilles krav til de mange personer og instanser omkring lokomotivføreren.

Nyt omstillingsanlæg
Vore Odenseture var ikke særlig gamle, før de blev ændret. Faktisk

var der over 50 ugentlige ændringer på grund af sporarbejde i byen, hvilket også gav indskrænkede og bøvlede rangertogveje. Nu er sporarbejdet tilendebragt og et nyt omstillingsanlæg – ja nærmest et nyt rangerområde står færdigt. I skrivende stund er folk ved at blive uddannet og når det virker, tror jeg, vi bliver glade for det. Et tilsvarende omstillingsanlæg finder vi på Østerport og til efteråret også i Nykøbing Falster. Meningen er, at det skal op overalt.

Nye opholdslokaler
Og så skulle det være ganske vist. Vi får nye opholdslokaler fra K08 (tror jeg nok). Odense Banegårdscenter lægger rammer til – ikke just førsteønsket, da en ny bygning ved Jarlsbergsgade eller ved Rytmeposten var at foretrække. Det er også tiltrængt med nye lokaler, for de nuværende forhold er for små og slet ikke tidssvarende. Med de nye forhold bliver der også plads til de mange kolleger, der står i ventestilling for at komme til Odense.

Ekstraord. generalforsamling
15 stemmeberettigede mødte op til den ekstraordinære generalforsamling, der blev afholdt den 30. maj med det formål, at få valgt en ny kasserer. Ny kasser blev Ib Nielsen og ny mand i lokalgruppebestyrelsen blev Mogens Carlsen. Som suppleant blev Dennis Engelsen valgt.

Knas på Svendborgbanen - igen
Vores primære strækning - turen til Svendborg, har været præget af tumult den seneste tid. Årsagen er, sporombygning på Svendborg Station. Man har fundet flere gravpladser, velbevarede murværk, fundamenter til mur og søjler samt keramik, glas og flasker, - det er alt sammen resterne fra Gråbrødrenes kloster fra 1236. Togrejsende har i årevis kørt hen over klosteret og "igennem" koret i klosterkirken beliggende lige i overkørslen ved stationen. I forbindelse med fundet kørte togene de første 14 dage kun til Stenstrup, men de kører nu til Svendborg Vest som arbejdstog hvorefter det sidste stykke vej foregår med bus. Udgravningen vil formentlig stå på sommeren over.

Stresssommer i vente
Jeg er bekendt med, at personalelederen ligger inde med en DVD omkring stresshåndtering og vurderer, at der bliver hårdt brug for den når sommeren er ovre. Man kunne også vælge at forebygge og sende et eksemplar ud til hver enkelt lokomotivfører, gerne nu!

Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

Vi har budt velkommen til vor nye kollega, Maiken Tomlinson, der havde første tjeneste den 3. april. Depotet kan nu mønstre 4 kvindelige lokomotivførere.

Vi er 33 lokomotivførere på papiret, men her skal trækkes nogle fra på vej ud, langtidssyge & dem på 4/5 tid. Det giver reelt 29 førere. Samtidig kører der EUSR/teknik, og feriebogen er fyldt til bristepunktet. Ikke noget at sige til, at tjenestefordeleren måske får et par grå hår ekstra. Men der er håb forude. Efter sigende skulle der være ca. 7 nye kolleger på vej.

Opholdslokaler
Det ser nu til at blive en realitet, at vi flytter depotet ud til Elmegade 18, hvor rangisterne residerer i dag. Et forsigtigt skøn er, at vi flytter inden årets udgang. Vi får mere plads og de kvindelige kolleger får samlet omklædnings & badefaciliteter.

Infrastruktur
Der har været en lettere arbejdsskade i april, hvor en LKF fik strøm gennem sig fra en fremmednetstander i spor 6 under hensætning af en MF. Det er beskrevet i Personaledernes Blad i Øst, som lige er udkommet. Vi har dog lidt svært ved at genkende alle oplysningerne i bladet, som nok p.t. er ønsketænkning. Vi har bl.a. ikke fået selvoprullende ledninger på fremmednetstanderne til MF. Banedanmark har skiftet alle ledningerne, desværre til samme længde som tidligere. Det på trods af flere rapporter med ønsket om, at de blev kortet væsentligt af.

Strækning 5 har været under saven. Der er blevet beskåret træer og buske langs strækningen men desværre af svingende kvalitet. De steder, hvor der ikke er skåret tilstrækkeligt, er desværre omkring signaler.
Indsendte rapporter bliver besvaret bredt om med den mindste fællesnævner. Ikke særligt tilfredsstillende. Der mangler noget engagement og initiativ fra FTS.

Strækningen fra Holbæk til Roskilde er helt glemt. Sigtbarheden til I signaler m.v. er nogle steder mindre end 200 meter. Det bliver værre som sommeren skrider frem. De forhold blev indrapporteret for mere en 1½ år siden, og lovet nødtørftig udbedret. Intet er sket endnu. Tidligere undskyldninger var manglende økonomiske ressourcer.

Medlemsmøde 21. maj
Lokalgruppen havde inviteret LPOs daglige ledelse, Preben, Carsten & Torben på besøg. Der var mødt 13 medlemmer op, det var flot. Lokalgruppeformand Ove Hansen ridsede lige de sidste lokale nyheder op og turrepræsentant Peter Augustinussen gennemgik Nød køreplanen for den kommende varme sommer og sporombygningen på Kystbanen. Der var kritik af TKØ, som ikke er realistisk i køretider og fejl i belastningen.

Derefter blev ordet givet til Preben. Der var stor spørgelyst til overenskomst og ny løn. Sidstnævnte er ikke færdigforhandlet og kunne derfor ikke uddybes, men nogle overordnede spørgsmål og misforståelser blev afklaret. Udliciteringen blev også vendt, ligesom de udleverede computere blev diskuteret.

Alt i alt et vellykket arrangement, hvor både den daglige ledelse og medlemmerne fik noget med hjem.

Næstved

Af: Lars Hansen

Det er jo alle bekendt at sporene ikke har det alt for godt. Heldigvis bliver der skiftet lidt rundt omkring, og således også i Næstved hvor de kære banefolk knoklede i de første måneder af 2007.
Desværre blev det ikke spor 1 som både vi jernbanefolk og passagererne helst havde set lavet. Det ville nemlig lette noget på den trængte sporplads på stationen, og passagererne ville kunne gå direkte ud til busserne. Næh, det var såmænd vores vaskespor der blev skiftet! Så nu kan vi virkelig køre med topvaskehastighed. Se det er noget der rykker!
Vi kan tilføje, at hastigheden mellem Næstved og Ringsted er nedsat til 120 km/t, grundet sporets dårlige tilstand. Banedanmark har dog fremlagt en plan for sporarbejde på strækningen.
Det skal nok blive lavet, i 2009!

Anders Larsen vasker MR

Så Du røgen?
Sommeren er jo kommet langt før tid i år, og derfor bliver de dejlige stille aftener indhyllet i en, til tider, kvalmende sort røg fra grillfolket rundt om i haverne. Således også her på depotet, men desværre på en kedelig måde. Uvedkommende individer har sneget sig ind i den gamle remise bag depotet, og har i almindelig dagligdags kådhed, forsøgt at brænde hele den gamle træremise af, der mest bliver brugt til cykelparkering og Harrys pakkenelliker. Heldigvis var der folk på depotet de gange hvor det har været galt, så vi ikke skulle invitere hele byen til én stor barbecue. Derfor er der nu sat lås på døren.
Bemærk det er ikke en smæklås, og den skal være aflåst i tidsrummet mellem kl. 18:00 og 6:00 på hverdage og hele tiden lørdage og søn og helligdage.

Rygøvelser
Det har været umuligt at finde tabte mønter eller sedler rundt om depotet her de første måneder af 2007.
Grunden har været formanden, der siden nytår har lidt af diskusprolaps. Det har givet formanden en lettere foroverbøjet gangart. De følgende måneder blev Næstved station simpelthen støvsuget for ussel mammon, men det har fået en ende. Lægen kommanderede formanden af sted på operationsbordet, hvor ryggen blev ordnet. Derefter følger jo en genoptræning, hvilket har været en stor oplevelse for formanden, da der efter hans eget udsagn har været en "masse" at se på. Vi andre kan blot konstatere, at formanden er betydelig hurtigere oppe af stolen end vi har set længe.

Mens vi venter
Glæden er jo altid stor når man møder på arbejdet. Indtaster sit ID, ser dagens arbejde og trykker så F10, og computeren meddeler: "Printer ej tilsluttet"

Forvirret leder man efter den miljøaktivist som desperat prøver at bevare den svenske regnskov fra at ryge igennem printeren. Det er som regel lidt IT-knas. Så fremdrages ens endnu ikke lydløse mobil, og der ringes til Driftscentret. I ventetiden drikkes en kop kaffe fra automaten mens man dagdrømmer om Digital Rygsæk og et papirløst samfund. Taler med de flinke mennesker fra centret, bliver hakket af, og får printet regnskoven ud. Nu kan dagen rigtig begynde. God tur.

Dagens.....
- Har Du hørt at det kniber med pladsen til ATC førerrumssignalet i det tyske ICE ??
- Det betyder da ikke noget !
- ??
Jo, skinnerne kan jo ikke klare varmen, så 70 km/t i timen passer da meget godt!

Rygeforbud
Nu da røgen efterhånden er gået af den værste diskussion efter at, der er indført rygeforbud snart alle vegne i firmaet, vil jeg fortælle en historie fra hverdagen hvor der ikke er indført røgeforbud.
Den 14. maj skulle jeg i Næstved klargøre tog 4414 som bestod af 3 MR sæt.
Der blæste en frisk vind på langs af stationen, så da jeg befandt mig i læsiden var det nærmest umuligt og se noget flere minutter efter at jeg havde startet motorerne op på grund af røg. Behøver jeg os sige, at det ikke var behageligt at trække vejret her.

Når vi sætter i gang fra startpanelet, og vinden kommer bagfra toget kan man heller ikke undgå og få røggasser i lungerne. Jeg stoppede selv med at ryge for mere end 12 år siden og prøver og undgå at være en hysterisk eksryger, men det kan undre mig at man ikke gør noget ved de motorer i MR togene, da vi tilsyneladende skal kører med dem længe endnu. Jeg har hørt, at naboerne til vaskeanlægget lukker vinduerne når vinden kommer fra stationen og der samtidig holder MR tog på stationen med motorerne i gang.

Det med at være miljøbevist er der ikke noget at indvende imod, men manglen på det berømte spor 1 i Næstved betyder at vi kører til Lundby og vender med nogle af regionaltogene og det kan ikke være særlig miljøvenligt.

DSBs rygepolitik gælder ikke for MR

Helsingør

Af: Torben Sonne

Det omfattende sporarbejde på Kystbanen er i fuld gang og vi kan med glæde konstatere, at vi er kommet godt fra start med at afvikle trafikken efter de specielle køreplaner. Rejsetiden er længere, når der skal stoppes ved alle stationer og med kun 2 tog i timen og nogle få gennemkørende tog i myldretiden, er der pres på. Togene er for det meste på 3 sæt med stor kapacitet, så de fleste har mulighed for at finde en plads. De tidspunkter, hvor der har været kaos i toggangen, skyldes signalproblemer opstået på strækningen, hvor vi i forvejen kun havde ét spor at køre i. Når signalblokken pludselig ikke kan vendes, er det umuligt at afvikle trafikken uden massive forsinkelser. Vi håber at Banedanmark vil gøre en ekstra indsats for at begrænse disse fejl, og at den ekstra service og information på stationerne får tingene til at glide. Det er lidt sjovere at gå på arbejde, når trafikken fungerer og passagerne er nogenlunde tilfredse.

Toganmeldelse på 23 sider

Det ville også være både miljørigtigt og skabe et langt bedre overblik for den enkelte lokomotivfører, hvis Banedanmark ville ændre metode til distribution af toganmeldelser.
Et konkret eksempel: Toganmeldelse nr. 6007 på hele 23 A4 sider sprøjtes ud til den sagesløse lokomotivfører ved tjek ind. På side 18 fandt føreren oplysningen, at han skulle afløse på tog 6379 i stedet for tog nr. 11172 på samme tidspunkt. Kan det ikke gøres mere enkelt?

Udbudsresultatet

Resultatet af udbuddet på Kystbanen forventes i nær fremtid. Fremføring og LPO arbejder sammen om den fremtidige informationsstrategi og indsats overfor medarbejderne. Kolleganetværket er klar til at tage sig af de påvirkninger, der opstår, når man som medarbejder befinder sig i en forandringsfase. Vi skal forvente, at stå med en lang række uafklarede spørgsmål, også i tiden efter at vinderen er fundet.
Nærmere information vil tilgå medarbejderne i Helsingør og København.

Personalesituationen

Vi kører personalemæssigt på pumperne, vi har sagt farvel til 5 lokomotivførere i løbet af kort tid, de 4 har fundet andet arbejde i DSB og en enkelt er gået på pension. Det efterlader et stort tomrum specielt blandt de medarbejdere, der kører til Sverige. Det er ikke "lige til" at være tjenestefordeler. Når der nu er en medarbejder der gerne vil til Helsingør, burde man også efterkomme ønsket. Omlægning i produktionen foretages jo ikke over en nat.

DSB LIVE, studietur og fodbold

På den selskabelige front, ser vi frem til DHL-stafetten og til DSB LIVE. Vi syntes det er fed ide med en firmafest. I år går lokalgruppens studietur til München, hvor vi blandt andet skal opleve Oktoberfesten på nærmeste hold. Vi glæder os til en forrygende tur med stor deltagelse.

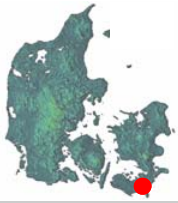
I Helsingør har Kim og Peter fået stablet et fodboldhold på benene efter flere års pause. Stor tak til DSB for de flotte spillerdragter.

På billedet ses Helsingørs Old-boys dream team, som har kvitteret for opbakningen og uddelt bank til modstanderne. Bagest fra venstre ses Thomas Mikkelsen, Christian Lavesen, Peter Petersen og Stein Trosvik. Forrest fra Venstre: Gert Jensen, Kim Laustrup, Niels Sørensen og Torben Sonne.
Fraværende den dag var desværre Jesper Larsen

Lokalgruppen i Helsingør ønsker alle en dejlig sommer!

Helsingørs Old-boys Dream Team

Det Blå Blad og meget mere finder du på adressen:
http://www.lpo-dsb.dk/



Nykøbing F.

Af: Anders B. Pedersen

Tyske tog i Danmark
Den 24. april 2007 kom det første tyske togsæt (DB BR 605) til Danmark. Anledningen til besøget var for at afprøve trin placeringer, "emhætterne" (dem der opfanger udstødning fra togene), fremmednetstik og placering af toget på både den tyske og den danske færge.
Da toget ankom til Rødby færge, blev det kørt i land og togets placering blev afprøvet ved begge perronspor. Kørelærer Henrik B. Eriksen fungerede som rangerleder.

Kørelærerne Henrik B. Eriksen, Rene H. Rasmussen og Poul Erik B. Nielsen er alle er dybt involverede i dette projekt, som i Danmark får litra betegnelsen BR 605.

Litra BR 605

En ny litratype, som alle involverede parter glæder sig meget til at komme i gang med. Både hvad angår uddannelse og ibrugtagning af togene.

Desværre er alt dog ikke fryd og gammen hernede. For oveni uddannelse til det nye tog, kommer der også kurser vedr. kompetencefonden, ferie, EUSR og vi er ramt af enkelte langtidssygemeldinger. Dette bevirker at tjenestefordelingen, har noget af en opgave med at få dækket tjenesterne. Vi håber at Palle kan få det til at lykkes, så alle kan få lov til at kører efter deres ønsker.

Hastighedsnedsættelser og forsinkelser
Men hvis vi vender blikket imod de strækninger som vi befarer, ja så kan man jo kun frygte for fremtiden.
Specielt når man ser at Banedanmark starter med at nedsætte hastigheden imellem Ringsted og Næstved og retur, til 120 km/t. For kort tid efter at nedsætte hastigheden imellem Rødby øst og Nykøbing F og retur, til 80 km/t. Alt sammen pga. dårlige skinner. Specielt når der så ikke bliver udlagt LA baliser på 80 km/t.

Man kan jo kun stille sig undrende overfor, hvad der sker hos de ansvarlige. For hvem tager ansvaret over for kunderne, når det ene tog efter det andet bliver aflyst og de så enten skal med busser eller "bare" vente til at næste tog dukker op. For det er jo ikke kun hos togpersonalet der bliver en dårlig stemning, og et presset arbejdsmiljø, men da også hos os. Jeg frygter at stemningen i de sydgående EC tog bliver temmelig ubehagelig, hvis man ikke når færgen i Rødby. Så når meteorologerne siger at det bliver en dejlig varm og solrig sommer. Ja så er det nok ikke os alle sammen der kan glæde os over det.

Litra BR 605

Ud og se - med DB
På det sociale felt er der blevet planlagt 2 ture til det tyske. Både den 26. og 27. juni er der afgang om morgenen med EC 38 og hjemkomst med EC 39 om aftenen. Der er planlagt 2 ture fordi vi i lokalgruppen ønsker, at så mange som muligt kan deltage i denne lille happening. Turen går nærmere bestemt til verdens største modeljernbane. Yderligere er planlægningen af vores berømte bådtur på Maribo søerne også gået i gang. Men mere om denne i et senere blad.

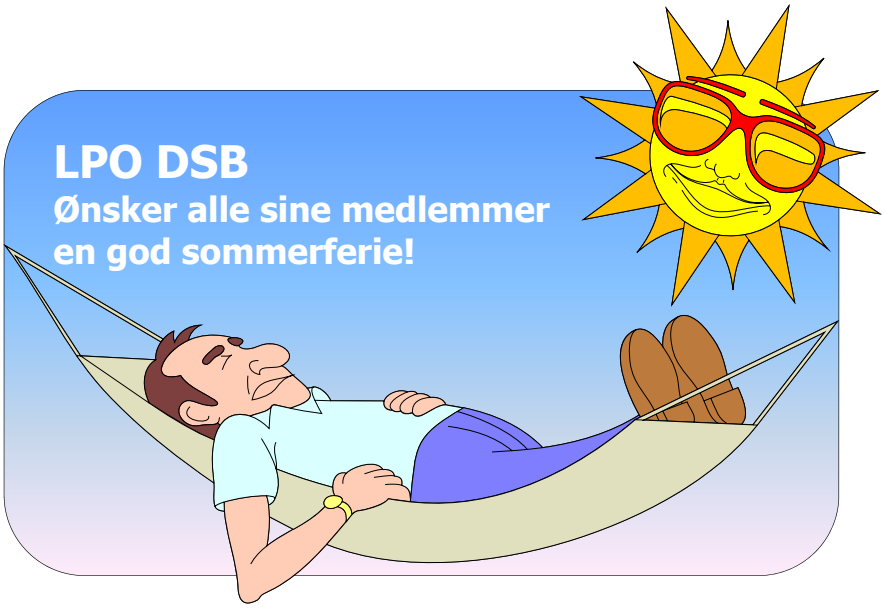
I lokalgruppen er der sket en lille udskiftning. Jesper Rød har valgt at stoppe som næstformand, i stedet for er Anders B. Pedersen indtrådt i stillingen.

Trainsurfer, hvad nu? ☺

Happy slapping version II
Egentlig en solo disciplin. Læger fungerer her som dommere. Find dig en passende mængde rockere eller Black Cobras. Du skubber dig nu ind i deres midte, og starter en verbal tilsvining af deres mødre og søstre. På kort tid vil du nu mærke hvordan adrenalinen suser.

- og fis så ned af vore tog - tåber!

Tak for god værkstedshumor til Michael Hove Jensen, Struer



Stemningsbilleder fra Struer

Per Holm Larsen

John Heilskov

Bent Erik Jensen

Ole Stærk

A. Mikkelsen

Eivind Jensen

Alex Treldal

Edith Balle

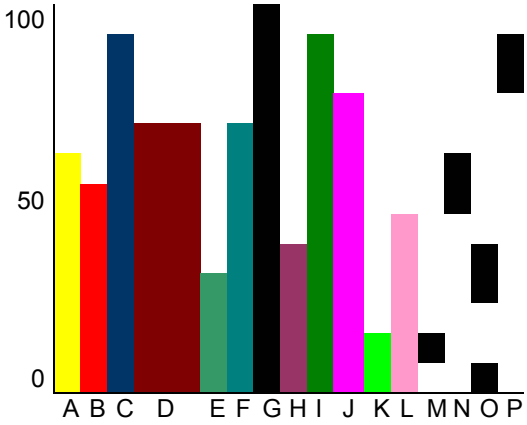
Næste nummer:
Stemningsbilleder fra Kalundborg

Resultat af LPO DSBs Medlems-Tilfredsheds-Analyse

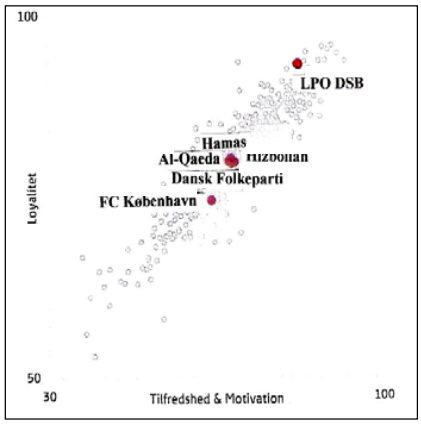
Det er med stor glæde, at bagsideredaktionen kan offentliggøre resultatet af LPO DSBs MTAer. Vi vil ikke gå hele undersøgelsen igennem, men blot nævne hovedtrækkene.

Svarprocenten er på hele 99.93 procent. Det vil sige, at af alle LPO DSBs medlemmer, er der kun én der ikke har svaret. Vi understreger, at undersøgelsen er anonym, men næste gang forventer vi, at også Hans fra Århus svarer.

Det samlede resultat kan ses i diagrammet nedenfor. Der henvises specielt til kolonne M, N, O og P.
I behandlingen af analysen er der også lavet en ekstern benchmark. Det vil sige, at vi er blevet sammenlignet med beslægtede organisationer. Resultatet kan ses nedenfor. Vi kan dog oplyse, til ære for PET, at LPO DSB ikke har noget samarbejde med de organisationer vi er sammenlignet med.



Samlet resultat



Ekstern benchmark

Som det tydeligt fremgår, er LPO DSB helt fremme i skoene. Vi er meget stolte af, at vi kan præsentere et så flot resultat. Nogle vil nok spørge, om det ikke var mere relevant at sammenligne os med en større dansk jernbanevirksomhed. Det har vi gjort, men den røde prik kunne desværre ikke være i diagrammet. Den røde prik ville skulle placeres ca. der hvor det røde "o" er markeret.

Svarene har i det store hele været meget positive. Det skal specielt nævnes, at 60% svarede, at de var tilfredse med LPO DSBs formand. 80% svarede, at de var meget tilfredse. Det giver en samlet tilfredshed på 140 %. Disse fantastiske tal er ikke set siden Idi Amin blev valgt til præsident på livstid i Uganda i 1976.

Svarene på spørgsmål 1.2 om LPO DSBs næstformand er pæn, er ikke helt tilfredsstillende. 80% har svaret enig og 20% at de er meget enige. At flere ikke er meget enige, skyldes, at der i samme blad side 6 var et billede af næstformanden. Det vil ikke ske igen. Redaktøren har fået sin retfærdige, men grusomme straf.

Det positive resultat vil ikke betyde, at LPO DSBs bestyrelse vil ligge på den lade side i tiden der kommer. Gennem benchmarking og udarbejdelse af balance scorecard, vil vi optimere organisationen. Dette vil ske ved en forandringsproces, som ved indførelsen af LEAN i alle operative led vil sikre, at vi fremover har en organisation, som lever op til medlemmernes krav. Vi har derfor nedsat en Task Force bestående af en LEAN director, en processmanager og et antal evalueringstrainees, som ved effektiv administration og økonomistyring vil garantere, at alle principper i New Public Management vil blive fulgt. Samtidig har vi ansat en tidligere dansk cykelrytter som konsulent, til at booste organisationen. Da vi imidlertid ikke tidligere har budgetteret med et større medicinforbrug, kan dette medføre en kontingentforhøjelse. Alt i medlemmernes interesse.

Da bestyrelsen allerede har handlet fuldt ud ansvarligt, vil det fremover ikke være nødvendigt med nye tilfredshedsanalyser. Bestyrelsen vil dog fejre sig selv ved et festligt arrangement i DRs nye koncertsal –øh når den er færdig…