Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB *4/2007*

Lederen	*Side 3*
Arbejdet i førerrumsgrupperne	*Side 4*
Højtidstotalture	*Side 6*
Nekrolog: Lars Steen Jensen	*Side 7*
Nye standsningsmærker	*Side 8*
Ny løn	*Side 9*
Seminar hos DBs uddannelsescenter i Fulda	*Side 10*
Nyt fra lokalgrupperne	*Side 12*
Indkaldelser til Generalforsamlinger	*Side 20*
Stemningsbilleder fra Nykøbing Falster	*Side 23*

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 22. februar 2008**

Forsidefoto:
Lokomotivfører Bjarne Jøhnck, Nykøbing Falster.
Opstart ME 1502 fredag den 23. november 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

Vinter

Vinter - er den årstid, hvor den nordlige halvkugle på grund af Jordens hældning vender bort fra solen. Ofte møder man den forestilling, at solen er længere væk om vinteren, men det forholder sig faktisk omvendt. Solen er lidt nærmere Jorden om vinteren, fordi Jordens bane omkring solen er elliptisk. Der er ingen officiel meteorologisk definition men i Danmark regnes vinteren for at være perioden fra 1. december til 1. marts. (Kilde: Wikipedia, den frie encyklopædi)

Lederen

Samarbejde om organisationsændring efterlyses!

Af: Preben S. Pedersen

Julen står for døren og jeg vil derfor på vegne af LPO gerne benytte lejligheden til, at ønske alle vores medlemmer, samt vores gode samarbejdspartnere en rigtig glædelig jul, samt et godt og lykkebringende nytår i håbet om at det gode og konstruktive samarbejde kan forsætte ind i det nye år.
I LPO ser vi dog med meget stor bekymring på hvad det nye år vil bringe og her tænkes ikke mindst på "det nye DSB". Et godt og konstruktivt samarbejde - til glæde og gavn for alle parter - har altid stået i højsædet hos LPO. Der er nu, i forbindelse med "det nye DSB" beklageligvis opstået en situation hvor vi føler os både snigløbet og svigtet af DSB's øverste ledelse.

På trods af at der gennem hele fasen med den nye organisationsændring klart er blevet tilkendegivet, at vi som faglig organisation ville blive taget med på råd, må vi i dag desværre konstatere at DSB har valgt at sætte det gode samarbejde over styr ved fuldstændig at overhøre vores bemærkninger og indsigelser til den nye organisationsplan.

Vi har meget svært ved overhovedet at få øje på LPO's fingeraftryk i den nye organisationsplan. Derimod ser vi et klart billede af en virksomhedsledelse som tilsyneladende helt uden betænkeligheder er i færd med at splitte en særdeles velfungerende driftsenhed i atomer. Kaos og tumult vil uvægerligt følge i slipstrømmen af "det nye DSB". Man skal være meget uerfaren med jern banedrift – eller umådelig blåøjet – hvis ikke man forstår, at hvis komplekse opgaver som turplanlægning, kort tids ændringer i tjenester, planlægning af højtidsture, kort reaktionstid i forbindelse med de mange ændringer i eks. køreplaner etc. ikke sker i et godt samarbejde tæt på driftens nerve, vil mange års arbejde være tabt på gulvet. Prisen vil blive høj og ord som driftssammenbrud ligger lige på tungen. DSB's kunder og lokomotivpersonalets i forvejen stærkt belastende arbejdsmiljø bliver ladt i stikken og vil være de store tabere i "det nye DSB".

Det nye uddannelsescenter som ligger på tegnebrættet er efter LPO's opfattelse et misfoster i "det nye DSB". Vi har meget svært ved at se fornuften i at fjerne teknik, uddannelse, og lærerkræfter fra det driftsvendte led. En sådan opsplitning vil gøre det yderst vanskeligt, at få enderne til at nå sammen, og det vil med sikkerhed komme til at går ud over sammenhængen i uddannelsesforløbet for lokomotivpersonalet.
Fremtidige DSB-lokomotivførere vil næppe kunne udfylde en profil som virksomheden og kunderne kan være tjent med.

Psykologfunktionen i DSB er nedlagt hen over hovedet på lokomotivpersonalet. Psykologer der igennem mange år havde opnået en stor ekspertise og indsigt i vores specielle problemer omkring personpåkørsler, alene arbejde og de problemer der kan opstå ved at arbejde i en transportvirksomhed over hele døgnet, er blevet afskediget.

Nu henvises lokomotivførerne til tilfældige eksterne psykologer rundt om i landet uden erfaring på vores arbejdsområde.

Sidst men ikke mindst, har man i IC4 projektet, indtil nu, valgt helt at ignorere vores krav til førerrumsindretningen på IC4 togene, så vi kan opnå et anstændigt arbejdsmiljø. Den beslutning kommer DSB helt selv til at tage konsekvensen af, hvis ikke der meget snart sadles om i projektet.

I Sølvgade er disse års løsning på alting: Human Ressource (HR) og i LPO fornemmer vi at virksomheden DSB er på vej til helt at ændre navn til HR! Virksomheden har kurs mod afgrunden hvis ikke det snart endegyldigt erkendes at en driftsvendt virksomhed som DSB ikke udelukkende kan drives af teoretikere. *Ét er søkort at forstå - et andet skib at føre*. Kun når DSB's øverste ledelse erkender disse ord og kalder personale med dyb indsigt i drift og personale på broen kan skuden rettes op igen. Samarbejde skal ikke kun være et emne i ledelsens festtaler, det skal også udføres i praksis!

LPO ønsker at DSB skal være en troværdig og pålidelig operatør på banen. Vi ønsker at virksomhedens kunder skal være glade for de produkter der tilbydes og vi ønsker at medarbejderne får et godt arbejdsmiljø. Hvis disse mål skal nås, skal mange tal og streger vedrørende "det nye DSB" tages af tegnebrættet og tavlen skal viskes ren. Derefter vil LPO med glæde kaste sig ud i arbejdet med at gøre "det nye DSB" til en succes – for både DSB, kunder og ansatte.

Arbejdet i førerrumsgrupperne

Af: Carsten M. Olesen

Da jeg startede ved banen, for mange år siden, måtte jeg konstant ligge øre til hvor stærke og stabile MY lokomotiverne var. Selvom de skulle have været udrangeret for tyve år siden. Til alle nye kolleger som er ansat her inden for de sidste 3 til 5 år, vil jeg sige: "I vil sikkert kunne skrive denne artikel i Det Blå Blad om tyve år, nu har barnet bare fået nyt navn, Litra MR"

Til de af jer der ikke måtte kende et MR tog, kommer her en kort forklaring. MR er et yderst fornuftigt lille togsæt, der helt sikkert har kørt 50 gange rundt om jorden og som mest af alt minder lidt om et F16 jagerfly med utæt lydpotte når den bliver brændt af fra en station. G kraften som tvinger dig tilbage i sædet ved afgang, skal prøves! Nå, det må så være nok for sarkasmen i denne artikel.

Faktum er, at vi stadig venter på IC4 og IC2, så der kan frigives materiel til de strækninger hvor vi i dag bruger MR. Mens vi venter har 3.2 gruppen, der beskæftiger sig med materielforbedringer på DSB ejet materiel, valgt at bruge de få midler vi havde til rådighed på følgende tiltag:

- Forbedring af lys i loft
- Etablering af lys ved førerbord
- Etablering af læsebelysning over førerbord venstre side
- Etablering af lys ved Aurora over gulv
- Etablering af lysstyring
- Etablering af strømudtag til PC
- Afblænding af diverse åbninger
- Maling af førerrum i to farver
- Udskiftning af rullegardiner
- Udskiftninger af defrosterslanger og potmeter
- 3-vejsventil udskiftes med revideret model
- Tætning og efterisolering af førerrum
- Grundrensning af original gulvbelægning i hele toget
- Montering af ny kørelærestol (klapsæde)

Der vil også løbende blive monteret pc holder i højre side af førerrummet, så kan vi håbe på vi for lov at benytte denne inden MR toget skal udrangeres om t… Nå nej!

Litra MF

Til alle der har haft den udsøgte fornøjelse at betjene eller køre med i et renoveret MF sæt, ja så må jeg spørge om I har en anden opfattelse end mig?
Gearet virker for mig som om der mangler en del eller to, og her i efteråret hvor bladene gør skinnerne glatte, ja så ryster og skramler toget når der sættes i gang. På enkelte togsæt så voldsomt, at jeg nogle gange er bange for der kan falde noget ned fra loftet. Men man har justeret det så meget det kan lade sig gøre fra værkstedets side, så denne komfort skal vi og vores passager bare vænne os til. Så kan vi lære det! Accelerationen er dog forbedret væsentlig med de nye motorer.

I løbet af ca. et halvt års tid vil der løbende ske ændringer i vores førerrum, i form af nye skærme og betjening af disse. Det bliver med direkte tryk på skærmen som I formentlig kender fra banker m.m.
Men der udsendes information til den enkelte lokomotivfører, når det skal i brug.

Litra BR 605

Nyt lejet materiel fra Tyskland, som sættes i drift fra december 2007 på strækningerne Århus – Hamborg – Berlin & København – Hamborg – Berlin. En ny og spændende arbejdsplads, som efter sigende er utrolig behagelig for en lokomotivfører, men dog larmer en del for vores kolleger inde i toget. Der er i alt 19 af disse togsæt og hvis man vælger at leje dem alle, så er hensigten at sætte dem ind på de samme strækninger, men som regionaltog med få stop på udvalgte stationer.

Nanoteknologi

Der går allerede en del rygter blandt lokomotivpersonalet, fordi man er bekymret for evt. helbredsgener.
Nanoteknologi er en ny form for overfladebehandling, som man ønsker at anvende på vores frontruder og som slutlakering udvendig på toget. Det bevirker at modstanden bliver mindre under kørsel og derved kan man spare på brændstoffet, og vores frontruder skulle blive lettere at holde rene. Det lyder jo yderst fornuftigt, men vi har i Gruppe 3.2 forlangt en undersøgelse og skriftlig dokumentation af produktet, inden det tages i anvendelse, så vi ikke om tyve år har en ny asbestsag.
I skal nok blive underrettet om resultatet.

Litra IC4

3.1 gruppen, der beskæftiger sig med nyt materiel og materiel omfattet af fabriksgaranti, har netop afholdt møde med projektledelsen og må på den baggrund konstatere at vi åbenbart ikke bliver taget særlig alvorlig, da der nu på tredje år intet er sket med de kritikpunkter vi har indmeldt. Kritikpunkter der betyder at vi har meddelt, at toget ikke vil blive betjent af vores medlemmer under NT kørsel (NT kørsel = National Trafik på tværs af landet).
Testkørslerne som regionaltog på strækningen Århus – Ålborg, forløber efter sigende nogenlunde, men dog stadig med så mange fejl at der sættes to testførere op til hver kørsel, så den ene kun har til opgave at notere de fejl der kommer og den anden kan koncentrere sig om kørslen. Sammenkoblinger og kørsel med flere togsæt er endnu ikke begyndt, så jeg frygter der vil gå lang tid før vi alle kan få glæde af vores nye tog.

Bjarne Jøhnck Nykøbing Falster, i førerrummet på en aldrende ADns-e

Litra ET
Der er stadig er en del klager over manglende varme i førerrummene på ET, men det er påpeget til værkstedet og der er givet løfter om forbedringer.

Dokumentation er nødvendigt
Kære kolleger ude i det ganske land, jeg mangler altså dokumentation i form af fejlsedler fra jeres side. Dette gælder for alt det materiel vi benytter. Det nærmest umuligt at blive taget alvorligt når jeg sidder til møder i de enkelte grupper og ikke kan dokumentere de fejl der er!

Så derfor endnu en opfordring herfra. Tag en kopi af jeres fejlsedler og afleverer dem til jeres lokale tillidsmand, som så kan sende dem til videre behandling hos mig!

HUSK:

Tag en kopi af din fejlmeldeseddel og send den til din lokale tillidsmand

Nyt medlem i Turudvalget

Af: Torben Sonne

Lokomotivfører Peter Augustinussen er netop indtrådt i turudvalget for LPO DSB. Peter har på Det Blå Blads opfordring, sendt følgende præsentation af sig selv.

Jeg har været ansat i DSB siden den 1. september 1980, først ved DSB S-tog og fra 1985 ved Maskindepot Kalundborg. Jeg har været medlem af den lokale LPA bestyrelse i nogle år i slutningen af 80erne. Herefter blev jeg engageret i turarbejdet for ca.10 år siden, da vi prøvede at gå fra en stor 18 mand tur til 3 ture af 6 mand, morgen, aften og en blandet tur. Jeg har været en del af den lokale turgruppe og kører i den blandede tur. I dag har vi 4 ture i Kalundborg.
De sidste par år har jeg været tilknyttet turplanlægningen som "føl", hvilket har været meget spændende og lærerigt.

Jeg har deltaget i kolleganetværket helt fra begyndelsen for ca. 10 år siden. Et utroligt spændende og vedkommende arbejde, som jeg tror jeg vi får endnu mere brug for i fremtiden.
Jeg er født i Kalundborg og har stort set altid boet der. Gået 10 år i skole, hvorefter jeg kom i lære hos den lokale Opel forhandler som automekaniker. Jeg blev udlært i 1978.
Efter aftjent værnepligt i civilforsvaret, kørte jeg kortvarigt hos en vognmand inden jeg kom ind til DSB.

Privat er jeg gift med Sonja som har været pædagog, vi har 2 børn Pernille og Mads,
Jeg bruger en del fritid på ungdomsfodbold og er en del af et trænerteam på 4 mand for ca. 30 unge på 14 år, noget jeg meget håber jeg stadig kan få tid til.

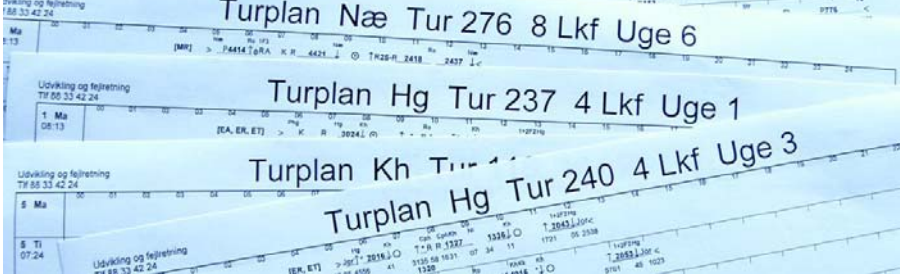
Det Blå Blad ønsker Peter Augustinussen velkommen som fast medlem i turudvalget. Peters permanente indtræden i turudvalget skyldes at områdegruppens turansvarlige Peter Kanstrup er trådt ud af turudvalget fordi han har valgt at bruge en del af sin tid på at studere på Odense Universitet. Vi takker Peter Kanstrup for et formidabelt turarbejde, der har været præget af stor indsigt, saglighed og energi med at fremføre lokomotivførernes interesser i turudvalget.

Ny turansvarlig i områdegruppebestyrelsen er Jan B. Danielsen fra Struer. De øvrige LPO medlemmer i turudvalget er Erik Pedersen fra København samt Kent Larsen Jensen fra Odense der nu tilknyttes turudvalget som "føl".

Peter Augustinussen

Tænk over...

Siger man sandheden, siger folk: "Det er da løgn."
Siger man en løgn, siger folk: "Er det sandt"?



Højtidstotalture

Evig kilde til diskussion og debat

Af: Peter Kanstrup, turudvalgsmedlem

Sig nærmer tiden for julehygge i familiens skød, og nytår i festligt lag, eller... det vil sige i hvert fald for de kolleger, som er arbejdsfri i ovennævnte perioder.
Jul, nytår og alle de andre højtider er ofte genstand for stor bevågenhed i lokomotivførerkredse, idet der er tale om perioder, hvor stort set alle ønsker fri, men mange trods dette ønske må hanke op i tasken (eller er det den lille tablet PC), og drage fra hjemmet på dage og tidspunkter, som er til stor gene for et harmonisk familieliv.

Med ovennævnte indledning i mente, er det ikke underligt, at højtidstotalturene hvert år giver anledning til diskussion og debat. Hvorfor skal jeg ikke køre det tog, som står i min tur, når nu toget kører? Hvorfor er min tjeneste flyttet både 6, 8 og 10 timer? Hvorfor skal jeg altid køre lange tjenester, når nu tjenesterne i min tur er kortere? Er blot nogen er de mest almindelige spørgsmål, som jeg med denne artikel vil prøve at give fyldestgørende svar på.

Hvorfor overhovedet udarbejde højtidsture?
Helt grundlæggende handler det om, i modsætning til for 15-20 år siden, at anvende overskydende ressourcer i højtidsperioderne mere hensigtsmæssigt, henholdsvis udarbejde en plan for mere struktureret frihedstildeling, når nu der er en mindre produktion.

Peter Kanstrup

Meget kort fortalt er det således, at samtlige højtidsdage kører som enten lørdage eller søndage. Overordnet set betyder det, at der er omkring 1/3 færre tjenester på hver højtidsdag, som falder på mandage til fredage, set i forhold til normalproduktionen. Debatten handler derfor om - eller burde handle om! - hvorledes dette bortfald bør håndteres, og hvem der bør tilgodeses.

Skal lokomotivførere i tur deles om dette bortfald, som foreskrevet i aftalen? Eller burde der være tale om tilfældig tildeling forstået på den måde, at den lokomotivfører, hvis tog ikke kører, tildeles friheden, uanset om det betyder at nogen får 5 ekstra friheder, og andre ingen får? Eller hvad med ferienormen, burde man ikke bare opskrive den på højtidsdage, og så enten søge i forhold til en bestemt turnus, eller princippet "først til mølle". Eller hvad med bare at lade tjenestefordeleren "løse" problemet - altså fordele de ekstra fridage - til glæde for... tja... nogen? Der er sådan set muligheder nok. Der skal dog ikke herske tvivl om, at LPO mener, at en fordelingsnøgle mellem lokomotivførere i tur (og reserven), er klart at foretrække.

Hvorfor alle de ændringer og tilpasninger i forhold til normal turen?
Rigtig mange har ingen - eller meget begrænset forståelse for - at de ikke kører "deres" tog på en given højtidsdag, når nu toget kører. I langt de fleste tilfælde skyldes det, at pågældende dag, f.eks. skærtorsdag, ikke kører som en torsdag, men som en lørdag. Pågældende tog ligger i en helt anden tjeneste, eller køres måske oven i købet af et helt andet tjenestested om lørdagen. Eksempel: Tog 148 på strækningen Fredericia - København køres af Fredericia depot mandag til torsdag, af København fredag og lørdag, og af Århus om søndagen. Toget følger i højtidstotalturene altid dagstypen, i dette tilfælde altså lørdagen, og altså ikke hverken tjenesten, henholdsvis depotet, som kører toget om torsdagen. En sekundær årsag til ændringer af ovennævnte slags er, at enkelte tjenester må flyttes/byttes med andre ture på et depot, for at alle ture går op.

Mange spørger også til, om det er lovligt, rimeligt og / eller hensigtsmæssigt at flytte tjenesterne i højtidstotalturen med både 6, 8, 10 timer eller mere.
Ja, det er lovligt, men logisk set er det naturligvis ikke rimeligt, men dog i visse tilfælde hensigtsmæssigt. Øh, hvad! Nej, ikke hensigtsmæssigt for den som oplever genen, men hensigtsmæssigt i forhold til at sikre flest mulig fri på de attraktive højtidsdage.

Når en søndag med overvejende sene tjenester (for nu at tage et ekstremt eksempel), kører som en lørdag med overvejende tidligere tjenester er der reelt kun to muligheder, da der principielt er lige mange tjenester lørdag og søndag. Tjenesterne tidligere lægges over en bred kam, dvs. alle får flyttet deres tjeneste tidligere (hvis muligt, jf. tjenesten dagen før), eller flest mulig fastholder det anførte arbejdstidspunkt set i forhold til normal turen, dog med konsekvens at dem, hvor tjenesten / fridagen dagen før tillader det, så til gengæld får flyttet tjenesten meget kraftigt i forhold til pågældendes normal tur.

Det hører med til historien, at kraftig flytning af arbejdstidspunkter også i visse tilfælde foregår, når f.eks. en onsdag (i år 2. juledag) køres som en søndag. Da der er væsentlig færre morgentjenester søndag end torsdag, vil en sådan konstellation udløse en mængde RDX tjenester - som jo bestemt ikke medvirker til at øge antallet af bortfald - hvis ikke arbejdstidspunktet kunne rykkes betragteligt.

Sidst men ikke mindst drejer debatten sig ofte om fordeling af tjenestetid. Mange ture - ikke mindst morgenturene - har mange korte tjenester på almindelige hverdage. Når disse så ændres til højtidsdage indlægges der i stedet lange tjenester. Ikke fordi planlæggerne synes at virksomheden skal have noget for pengene (det synes de måske også), men snarere fordi stort set alle tjenester lørdag og søndag er meget lange. Det hører med til historien, at dette problem især er meget udtalt i Vestdanmark.

Det kan oplyses, at planfunktionen - via et dertil indrettet EDB program - sikrer at alle lokomotivførere i tur kører en tjeneste mindre set hen over alle højtider regnet fra første dag i påsken til sidste dag i nytåret, og at ingen arbejder flere timer end anført i normal turen, set hen over samme periode, som ovennævnte.
For at overholde dette tildeles et betragteligt antal lokomotivførere en ekstra bortfaldstjeneste ud over den i aftalen anførte.

Andre regler (uddrag fra aftalen):
Nedenfor er fremhævet en række relevante bestemmelser fra den gældende aftale omkring højtidstotalture. Reglerne er udvalgt selektivt. Nogen understøtter de principper, som er beskrevet i dette indlæg, andre er udvalgt for at skabe større forståelse, når den enkelte vurderer sin højtidstotaltur:

- Regler for flytning af fridage i højtidstotalturene: Onsdag før påske kan flyttes til Skærtorsdag og Langfredag, tirsdag efter påske kan flyttes til Påskedag og 2. Påskedag, torsdag før St. Bededag kan flyttes til St. Bededag, lørdag efter St. Bededag kan flyttes til St. Bededag (såfremt lørdagen er en enkeltstående fridag), onsdag før Kr. Himmelfartsdag kan flyttes til Kr. Himmelfartsdag, fredag efter Kr. Himmelfartsdag kan flyttes til Kr. Himmelfartsdag, tirsdag efter pinse kan flyttes til pinsedag og 2. pinsedag, 22/12 og 23/12 kan flyttes til 24/12, 25/12 og 26/12, 27/12 og 28/12 kan flyttes til 24/12, 25/12 og 26/12, 29/12 og 30/12 kan flyttes til 31/12 og 01/01, 02/01 og 03/01 kan flyttes til 31/12 og 01/01.

- Lokomotivførere i tur tildeles aftenfrihed enten juleaften eller nytårsaf-ten.

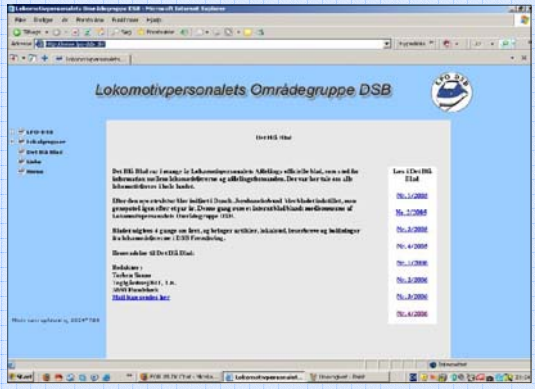
- Der tages så vidt muligt hensyn til turens oprindelige struktur.

- Overtid i højtidstotalturene skal kompenseres med hviledag(e), således at ingen lokomotivfører får merarbejde totalt set henover samtlige højtider. Beregning af evt. overarbejde på den enkelte dag i den endelige højtidstur sker i henhold til gældende arbejdstidsaftale.

Hviledag(e) tildelt som kompensation for overarbejde i højtiderne indarbejdes i højtidstotalturene på følgende dage: 24/12, 25/12, 26/12, 31/12, 1/1, Skærtorsdag, Langfredag, 2. Påskedag, Store Bededag, Kristi Himmelfartsdag, 2. Pinsedag og Grundlovsdag (dog kun såfremt hviledagen kan gives i forbindelse med en weekendfrihed).

PK

Det Blå Blad



http://www.lpo-dsb.dk/

Nekrolog

Lars Steen Jensen

Det var med stor sorg, at lokalgruppe Århus modtog meddelelsen om Lars Steen Jensens alt for tidlige død. Lars Steen Jensen blev kun 41 år. Lars efterlader sig, udover sin hustru Lene Jensen, også børnene Camilla og Casper. Familien var centrum for Lars's alt for korte liv.

Lars fik efter en lægeundersøgelse i foråret 2007, konstateret cancer flere steder i kroppen. Selv om Lars godt vidste, at chancerne for helbredelse var små, forsøgte Lars at bevare sit humør igennem den svære tid med sygdommen.

I 2001 blev Lars lokomotivfører, og havde tidligere været Stationsbetjent og medhjælper i Kommandoposterne i Århus. DSB havde en god medarbejder i Lars, da han var meget engageret i sit arbejde, og havde ofte gode ideer til udvikling af arbejdspladsen - Lars havde stor andel i, at det kunne lykkes for DSB Fremføring, at indarbejde klargørings og disponerings opgaver på P-risten i Århus, i Fremføringens produktion.

Man kunne altid regne med Lars, da han var en god, engageret og loyal kollega. Lars havde evne til at tælle de lyse timer, og fokusere på de positive sider af tilværelsen - og dette smittede af på os andre. Udover de timer som Lars berigede familien og kollegerne med, så var Lars også aktiv i sport.

Vi kolleger ved, at familien betød meget for Lars - så vore tanker og medfølelse går til Lars's nærmeste familie i denne svære tid.

Æret være Lars Steen Jensens minde.

Lars Steen Jensen

Nye standsnings-mærker

Af: Birger Naver, Sikkerhedsansvarlig i LPO-DSB

Da der har været stor undren og indkommet mange S50, fra lokomotivførerne, vil Signalkommissionen forklare hvorfor der er opsat nye standsningsmærker.

Signalkommissionen har efter anvisning fra DSB, kun skulle opsætte de nye standsningsmærker efter IC4 tog længde, derfor er IC4 og IC3 materiel prioriteret højst i opmåling af perronerne på de forskellige strækninger. Det er ligeledes fra Signalkommissionens side forsøgt, at få de nye standsningsmærker til også at dække det øvrige materiel, der kører på strækningen.

Signalkommissionen består af repræsentanter fra Banedanmark, Dansk Jernbaneforbund samt ved opmålingen af perronerne også af DSB Fremføring Trafikal Sikkerhed.

Udover en række stationer på TIB strækning 1, er der ikke foretaget perronforlængelser og derfor er ikke alle perroner lange nok til at kunne betjene de planlagte antal IC4-togsæt. Derfor er S-mærket på disse stationer blevet flyttet udenfor perronkanten, således at det optimale antal døre i IC4-togsættene vil kunne komme til perron.

Placeringen af standsningsmærkerne har således været et kompromis mellem IC4-togenes størrelse sat i forhold til det øvrige materiel. Når man kører med øvrige materiel, vil man derfor opleve, at der skal standses et andet sted end tidligere, ligesom enkelte perroner vil opleves ringere udstyret, hvad angår standsningsmærker.

Spiller DSB hasard med passagersikkerheden?

Efter opsætning af standsningsmærkerne og DSB's indsættelse af tog bestående af optil 5 IC3 sæt på Østerport - Kalundborg - Østerport og Østerport - Nykøbing F. - Østerport, kørsel med 2 MR på Grenåbanen og kørsel med 3 ET på Kystbanen, er der opstået problemer med at alle døre ikke kan være ved perron. Ifølge DSB SIN instruks 4.5 afsnit 3, 4,6 afsnit 3, 4.7 afsnit 3 og 4.8 afsnit 3, er det altid det bagerste togsæt der er aflåst, dette har DSB Jernbanesikkerhed bare uden videre lavet en bestemmelse om, at der skiftevis kan aflåses døre foran i toget eller bagerst i toget, således, at det kommer til at passe efter perronlængderne. DSB har beskrevet den nye fremgangsmåde i Operatørens Drifts Instruks (ODI).

Områdegruppen finder denne fremgangsmåde meget kritisabel fordi der, efter vores mening, bliver gamblet med passagersikkerheden.

Hvis lokomotivføreren skiftevis skal holde med enten for eller bagenden af toget ude af perronen på de forskellige stationer, vil der før eller siden opstå fejl. Pludselig er en dør ikke aflåst og passagerne risikerer at træde ud i sporet, der er med andre ord risiko for en ny barnevognssag til avisernes forsider.

120

LPO DSB har den holdning, at skal der aflåses døre fordi et tog er for langt i forhold til perronerne på en given strækning, skal den eller de døre forblive aflåst over hele strækningen, som beskrevet i SIN.
Det havde været optimalt helt at undgå at køre med længere tog end der kan være ved perronerne.

For det andet, er det yderst kritisabelt at der ikke er overensstemmelse mellem cirkulære og driftsinstrukser som DSB udsender til lokomotivpersonalet. Det skaber forvirring og frustration. Skal lokomotivførerne rette sig efter SIN instruksen eller ODI instruksen? I tilfælde af ulykker, hvilken instruks er så billigst at overtræde?

En tredje risiko ved den øgede aflåsning af døre, kan opstå i tilfælde af brand i toget mellem den aflåste dør og næste udgang, så flugtvejen blokeres. Er der overhovedet foretaget en risikovurdering på det?

Sloganet med at "DSB tager hånd om passagernes sikkerhed under hele rejsen" kan ikke bruges i ovennævnte tilfælde. LPO DSB har besluttet at stille nogle kritiske sikkerhedsmæssige spørgsmål til Risk Management chef Jacob Smith, disse spørgsmål og svar håber vi at kunne bringe i næste nummer af Det Blå Blad.

Mange standsningsmærker på den lille station

Ny løn

Af: Preben S. Pedersen

Så er rundrejserne godt i gang med præsentationen af Ny Løn til medlemmerne. Det er nok ikke nogen hemmelighed at påstå, at fremmødet ikke har været som forventet, hvilket godt kan undre os, vigtigheden taget i betragtning. I forhold til DJ Info nr. 48-2007 er der ikke meget der for tiden kan tilføjes, men vi vil udsende en medlemsinformation snarest muligt, hvor der udelukkende medtages LPO forhold. Som en opfrisker, følger her en kort beskrivelse af Ny Løn.

Ensartet løn- og karriereforløb for tjenestemænd og overenskomstansatte.

Dette har for LPO været et særdeles vigtigt element, og vi har nu opnået at overenskomstansatte og tjenestemænd har ens løn fra det 10 år. Der eksisterer ikke længere lønrammer i forbindelse med løn. Lønnen vil i fremtiden bestå af **Basisløn** der aftales ved overenskomst forhandlingerne. **Kvalifikationstillæg** gives ud over basislønnen og forhandles hvert år i 3. kvartal. **Funktionsløn** gives ved særlige funktioner. Eksempelvis tillæg for grænseoverskridende kørsel, men kan også være andre arbejdsopgaver, eller fastholdelsestillæg. Anciennitetstillæg gives efter 3 år fra ansættelsesdato.

Kapitalpension på 18 % af forskellen, hvis faktisk slutløn overstiger det aftalte pensionsskalatrin / lønramme. **Gælder udelukkende tjenestemænd**. Der vil være mulighed for at vælge Kapitalpension eller Ratepension. Det anbefales at den enkelte medarbejder taler med sin bank eller anden pensionsrådgiver. Ratepension har intet maksimum når det er arbejdsgiveren der indbetaler. Kapitalpension har et maksimum på 43.000 kr. inkl. egen indbetaling. Der udleveres senere et skema til valg af pensionsform. Begrebet lønrammer eksisterer udelukkende i forbindelse med pension.

Overenskomstens bestemmelser om pension for tjenestemænd (bilag M), skal være gældende mht. tillæg af 2 skalatrin / svarende til 2 lønrammer på sluttrin. Dette vil kort sige, at har man som lokomotivfører stået på slutløn i 24 lønramme i 2 år, så vil man automatisk rykke på slutløn i 26 lønramme. Tilsvarende vil en kørelærer der har stået på slutløn i 27. lønramme rykkes til slutløn i 29. lønramme. Lokomotivinstruktører på slutløn i 30 rykkes til slutløn i 32. Personaleledere rykkes til lønramme 35.

Tjenestemandsansattes rettigheder bibeholdes uændret.

Alle ansatte skal kunne se en økonomisk fordel ved at komme over på ny løn.

Alle løn indplaceringer gennemgås individuelt, dette for at sikre at **ingen** forskelsbehandles **og heller ikke** risikerer en lønnedgang ved overgangen til ny løn. Det er aftalt med DSB, at arbejdet skal være færdigt senest medio 2008. Skulle der vise sig at være fejl i din løn eller pensionsindplaceringen så henvend dig til lokalgruppeformanden. Der skal gennemgås ca. 4500 indplaceringer, så der kan derfor opstå enkelte smuttere.

Udmøntning af Ny Løn aftalen vil ske med tilbagevirkende kraft fra 1. juli 2007 for alle, uanset hvornår man personligt overgår til Ny Løn.

Nykøbing Falster 2007

Penge gør ingen lykkelig, men jeg græder hellere i en Jaguar end i en bus.
Francoise Sagan (1935-2004)

Det Blå Blad

...har også plads til dit indlæg.

Alle er velkommen til at skrive...

Besøg hos de tyske jernbaners uddannelsescenter i Fulda

Af: Torben Sonne

Områdegruppens årlige seminar gik denne gang til Fulda i Tyskland. Her afholdt vi møde med Fremføringschefen og med DJ's ledelse om de aktuelle emner der presser sig på. Områdegruppebestyrelsen brugte også tiden til at kigge lidt i krystalkuglen og arbejde med emner der er lidt mere tidskrævende end et bestyrelsesmøde tillader, og havde desuden arrangeret et besøg ved Deutsche Bahns Uddannelsescenter i Fulda.

DB Training, Learning & Consulting er et selvstændigt aktieselskab under DB med 800 ansatte.
Vores vært under besøget på centret, Stefan Andrees, fortalte at der er beskæftiget 21.500 lokomotivførere i Tyskland. Derudover uddanner og efteruddanner man også lokomotivførere til alle konkurrerende jernbaneselskaber der kører i Tyskland. Det gælder mindre private operatører og de udenlandske nationale jernbaneselskaber der foretager grænseoverskridende kørsel ind i Tyskland. Simulator træningen er obligatorisk, hvis man vil være lokomotivfører i Tyskland. DB Training oplyste at 25 % af omsætningen kom fra eksterne operatører.

Centret i Fulda er det største i Tyskland med hele 5 førerrumssimulatorer, der dækker alle trækkrafttyper ved de tyske jernbaner. I alt har de 10 uddannelsessteder placeret rundt i landet med 17 simulatorer, der alle udnyttes meget effektivt. Det forstår man når prisen på en simulator, der er udviklet af Siemens koster ca. 15 mio. kr. Vores vært oplyste at prisen var nok lidt af en vennepris til en stor kunde.

Simulatoren studeres grundigt

Man uddanner i 2 holds skift morgen og eftermiddag. Målet er at alle lokomotivførere skal gennemgå mindst 1 times efteruddannelse i simulator hvert år.

Placeringen af hovedsædet i Fulda er valgt med omhu, da man efter genforeningen stod foran en kæmpe opgave med at skulle etablere fælles uddannelse af alle lokomotivførere i Tyskland. Før 1991 gik trafikken udelukkende fra nord til syd, men efter genforeningen åbnede trafikken sig også fra øst til vest. Den smukke gamle Barok by Fulda ligger centralt midt i landet og kan nås på ca. 3 timer fra både München, Hamburg og Berlin.

Hele efteruddannelsesprogrammet havde taget 4 år at udvikle. Vores vært fremhævede selvfølgelig de fordele de havde ved simulatortræning. Alle driftssituationer kan trænes, man kan illustrere fejl på materiellet i en driftssituation. Man kan opøve sikkerhedsmæssig kørsel og adfærd uden at der sker skade på materiel, og behovet for værkstedsstammer under uddannelse var reduceret med 90 %.
Lokomotivførerens evne til at håndtere en stress situation og multitaske kan afprøves.
Der kan trænes i grøn kørsel, hvor man først kører som man plejer, og herefter undervises i energirigtig kørsel. Men så kræver det nok også at sporarbejderne ikke er så omfattende som i Danmark.

Alle vejrforhold fra sol til tåge, regn og sne kunne frembringes Man kunne træne i at køre i løvfald, hvilket Preben fik at føle da friktionen mellem tog og skinne pludselig blev sat til nul procent. Perronen blev en anelse for kort til stor jubel for deltagerne. Simulatoren styres via computer af en instruktør der sidder i kontrolrummet ved siden af. Instruktørerne er alle uddannede lokomotivførere, der skal køre mindst 100 timer ude i driften mindst hvert år.

DB havde sparet 1,5 mio. kr. på materielkontoen i Dortmund området, ved målrettet træning i løvfaldskørsel.

Simulatoren styres herfra...

Da Undergrundsbanen i München skulle udvides med en linie, foregik træningen af lokomotivførerne i simulator, mens banen blev færdigbygget. Man var således hurtigt klar til driftsstarten, da behovet for kørsel på strækningen var minimeret. Men det var en usædvanlig situation.

Generelt bliver strækningskendskab ikke vægtet særligt højt i Tyskland. Den skulle man have under den praktiske uddannelseskørsel. Grafikken i simulatoren viser derfor ikke de oprindelige strækninger, men koncentrerer sig kun om signaler og det at kunne anvende sin TIB og køreplan i forhold til den fiktive strækning.

Efteruddannelsen i Tyskland er meget målrettet, og tager udgangspunkt i sidste års hændelser. I år var det venstresporskørsel der var i fokus efter en række uheldige sikkerhedshændelser året før.

Hver lokomotivfører får ved siden af simulatortræningen førerrumsbesøg 4-5 gange om året. Når en lokomotivfører havde gennemgået årets prøve i simulatoren var der jo to muligheder, enten bestået eller dumpet. Hvis føreren havde bestået fik vedkommende sin lisens fornyet. Alle var glade. Hvis man dumpede blev licensen midlertidigt inddraget. Operatøren blev kontaktet og prøveresultatet blev gennemgået. Herefter var det så operatørernes opgave at foretage den nødvendige efteruddannelse lokalt.

Alle disciplinære afgørelser træffes af lokomotivførerens operatør.

DB Training er ikke en myndighed, men tilbyder kun uddannelse og stiller med uafhængige instruktører.
Selv om man benytter Full Motion og computer teknologi i simulatorerne, så bevægelser og lyde får det til at minde om at være i et rigtigt førerrum, så var det vores oplevelse, at det visuelle udsyn stadig ikke var helt optimalt. Selvfølgelig kunne man få fornemmelsen af at køre og bremse et tog, men intet kan efter vores mening erstatte den rigtige kørsel ude på skinnerne. Det kan bero på at vi ikke prøvede de allernyeste simulatorer med den bedste skærmopløsning.
Simulator træning skal mere ses som et værktøj til at ensarte uddannelsen og sætte system i efteruddannelsen. Bagdelen er de store etableringsomkostninger og afhængighed af leverandøren, hvis man vil dække hele landet. Man kan også nå langt med målrettet uddannelse i Trafikal sikkerhed og efteruddannel se på almindelige computere, som vi kender det fra den svenske Säo efteruddannelse.

Spændende med alle de knapper...

Holdet forsamlet og fra venstre ses Svend-Erk Rasmussen, Ove F. Hansen, Jens M. Rasmussen, Søren Max Kristensen, Mogens Kleis, Birger Naver, Jørgen Ohmeyer, Bjarne Lassen, Henrik Horup, Jan B. Danielsen, Preben S. Pedersen, Poul S. Nielsen, Carsten M. Olesen, Benny Pedersen, Torben Sonne, Ulrik Salmonsen, Morten T. Nielsen, Hans S. Merstrand og Errol V. Vestergaard.

Tre billeder fra turen...

Nyt fra lokalgrupperne

Nykøbing Falster 23. november 2007

København

Af: Søren Max Kristensen

Turvalget er i skrivende stund endnu ikke færdigt. Der er 242 turpladser i København. Såfremt alle pladser bliver besat er der så 133 mand i reserven, hvilket giver en reserveprocent på 37%. Heri er ikke medregnet alle UT tjenesterne, hvilket giver en endnu dårligere reserveprocent. Samtidig er der ud af de 133 mand 13 under grunduddannelse, som først er færdig med første litra i løbet af sommeren, og andre 13 mand er færdig med grunduddannelsen, men har ikke fuld litra uddannelse. Så uanset hvor mange fraværssamtaler ledelsen holder, så må det konstateres, at risikoen for togaflysninger pga. personalemangel er overhængende.

Fremføring og DSB First

Lokalgruppe København har overfor ledelsen i Område Øst gjort opmærksom på, at vi finder det uheldigt, at eleverne fra DSB First har fået tildelt skuffer blandet ind imellem Fremførings lokomotivførere. Da meddelelsen til Fremførings personale hele tiden har været, at der er vandtætte skotter mellem DSB og DSB First, forstår vi simpelthen ikke denne sammenblanding. Vi mener, at DSB First´s personale burde have deres skuffer samlet for sig selv. Samtidig har vi overfor ledelsen i Område Øst gjort opmærksom på, at Briefingrummet ikke længere opfylder de behov, der er til et ordentligt og overskueligt mødelokale. Her tænkes på, at LA computeren er placeret oven på nogle af skufferne, ønsket om en ekstra mødeterminal kan ikke imødekommes pga. pladsmangel, der er ikke plads til at opdatere vores bærbar PC og opslagstavlerne er meget uoverskuelige. Ledelsen i Område Øst har meddelt på et lokalt samarbejdsudvalgsmøde, at de ikke finder, at der er nogle problemer, hverken med DSB First eller Briefingrummet generelt. Det beklager Lokalgruppe København. Vi har givet ledelsen et løsningsforslag og vil meget gerne have en dialog med ledelsen om dette. Men da ledelsen i Område Øst ikke mener, at der er et problem, så er der, i skrivende stund, ikke nogen dialog. Der skal to til at samarbejde.

Lokalgruppe Københavns bestyrelse ønsker alle medlemmer en glædelig jul og et godt nytår. Vi ved i hvert fald allerede nu, at det igen bliver et meget travlt år.

Struer

Af: Michael Hove Jensen

Ny løn. Et spøgelse der har vandret og banket på vandrør i mange år. Men nu er den her. Så kan det være vi snart kan tåle en sammenligning med andre selskaber, uden at iføre os skæg og blå briller.

Nyt er det også at perronerne nu er blevet renoveret. Eller, det vil sige, den asfalt og de perronkanter der kan en lille smule endnu måtte vente. Ganske som langt de fleste sporskifter mellem Herning og Vejle i øvrigt. Så vi er alle glade for de mange LA ind og ud af stationer på strækning 33, flot.

6-7 nye LKF under uddannelse til Struer. Jamen det lyder jo som sød musik i blandt andet mine ører. Endelig rykker man efter 12 år fri af den nederste ende på listen. Nu ved jeg hvordan de har det i Brøndby.

Løse betragtninger

Regeringen blev på pinden. Dette må jo ses som en ganske stor succes for os i DSB. For ellers har den massive indsats for at matche tog og partifarver jo været spildt. Det er dog en skam for billetterne, at Konservative gik fra orange til grøn.

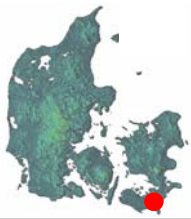
En anden betragtning er fartpiloten i de ny-motoriserede IC3. Lad mit fromme ønske flyde ud, at den ansvarlige der sagde: ”ja, nu er den der” vågner op med sådan en monteret i sin bil. Så kan vedkommende få noget at tænke over, når han/hun enten bliver ramt bagfra op ad bakken, eller bliver blitzet til ”svejseøjne” på vej ned af en. Men ellers gør de det godt, de nye motorer og gearkasser. Jeg har hørt at salg har fjernet rørepindene fra sortimentet. Al kaffe og kakao er jo rystet sammen allerede efter en igangsætning.

Nyt år er på vej

Et nyt år er på vej og med det nye blade, nye ture, nye LA og forhåbentlig også en indbydelse til den nye DSB-LIVE. For det var altså STORT. Nye tog er der nok også kommet. Okay - en lille joke. Men nye tider med den bærbare er der da. Med de nye ture, følger også vores traditionelle fremlægning på Marina Club. Som vi igen i år slutter af med gule ærter og biksemad ad libitum.

Men fra alle os i Struer, skal der lyde en glædelig jul og et godt nytår. Og lad os så håbe at der ikke kommer mere sne end der er telefonlinjer ind til vores driftscenter!

Hej herfra Struer!



Nykøbing Falster

Af: Anders B. Pedersen

Som lovet i det forrige nr. af det blå blad, så kommer der her en lille beretning, fra vores efterhånden sagn omspundne sø tur.
Lørdag den 1. september oprandt dagen hvor lokomotivpersonalet afholdt den årlige sejltur på Maribo sø. Klokken 15.00 bød Gruppeformand Svend Erik Rasmussen velkommen til de fremmødte lokomotivførere med påhæng, samt bådførerne. Herefter blev der udleveret NØDHJÆLPSKASSER til bådførerne. Nødhjælpskasserne indeholdt Øl - vand og snacks. Derefter blev der trukket lod om hvem der skulle sejle med i de forskellige både.

Vejrguderne var os venligt stemte denne eftermiddag, blandet mellem overskyet og sol men tørt.

Der blev sejlet til Borgø, der er den største ø i Maribo sø. Her fortalte formanden for den lokale naturfredningsforening Carsten Drejer om naturpark Maribo sø, og om den borg der engang har været bygget på øen, samt om dyrelivet omkring søen. Dette gjorde han på en interessant og levende måde. Det skal også nævnes at Carsten er søn af tidligere Lokomotivfører Ejvind Drejer der i mange år var stationeret i Rødby.

Bjarne Jønck, Flemming Hansen & spillemanden Jørgen.

Efter endt eksekution på Borgø sejlede bådene tilbage til lystbådehavnen, undervejs blev der taget pænt fra nødhjælpskasserne. På vejen til Borgø og tilbage spillede vores lokale spillemand Jørgen, nogle gode sømandsmelodier på sin harmonika. Vel ankommet til havnen, havde et par venlige damer dækket op til middag i bådeklubbens lokale. Middagen bestod af italiensk inspireret menu.

Under middagen og efterfølgende hyggeligt samvær underholdt spillemanden med harmonikaspil. Da natten nærmede sig midnat sluttede selskabet og der ses frem til næste års sø tur.

"Det var aldrig gået i førerens tid"
Er en sætning der bliver brugt MEGET flittigt, her på depotet. Det omhandler jo selvfølgelig BR 605. Hver gang man ikke forstår noget, eller der er noget som strider imod dansk jernbaneforstand, ja så er det at sætningen "Det var aldrig gået i førerens tid" kommer frem. Men den 1. oktober gik det første hold i gang med uddannelsen på BR 605.

Undervisningen skifter mellem teori og praktik. Praktikken i første uge på 2 dage foregik i Puttgarden på grund af forhold der gjorde, at toget ikke måtte komme til Danmark. Til anden uge var der et tog til rådighed til praktik og i weekenden var der 2 tog til rådighed, så der kunne øves sammenkobling.
BR605 er en del anderledes at betjene i forhold til det materiel vi normalt betjener. Toget er udstyret med 2 computerskærme, hvorpå en stor del af betjeningen foregår, eksempelvis start/stop af motorer, styring af klimaanlæg, kobling, lys, afprøvning af dødmand, bremseprøve m.m.

Toget har intet bremsecylindermanometer, men i et skærmbillede på computerskærmen kan det ses om der er tryk i bremsecylinderne, men intet om hvor stort trykket er. Bremseprøve foregår efter anvisninger fra en skærmtekst. Ved afkobling skal der ikke trækkes væk fra det afkoblede sæt, det klares ved stilstand og klappen over koblingen lukker automatisk når hastigheden når 30 km/t. Selvom det er et moderne tog, så forefindes der ikke en elektrisk tankmåler for brandolie i førerrummet, så man må ud og åbne lemmene ved oliepåfyldningsstudsen for hver enkelt vogn for at aflæse brandoliemålere. Hvis der er interesse for yderligere oplysninger om BR605, kan man gå ind i den digitale rygsæk, hvor betjeningsvejledningen for BR 605 er tilgængelig.

Førerbordet
(Venligst udlånt fra ice-fanpage.de)

Personalet på MDT NF.
Vi har ligesom alle andre depoter jo både op og nedture i personalet.
Desværre skal vi sige farvel til K. D. Nielsen og J. Fodor, som begge har valgt at nyde pensionen.
Langtidssygemeldinger og afskedigelser gør desværre også, at vi mister 2 mand. Vi kan dog glæde os over at der i flytte/bytte bogen står nogen som så kan komme ned til os. På den positive side, kan vi være glade på Bjarne Myhre's vegne, som har været ved banen i 25 år.

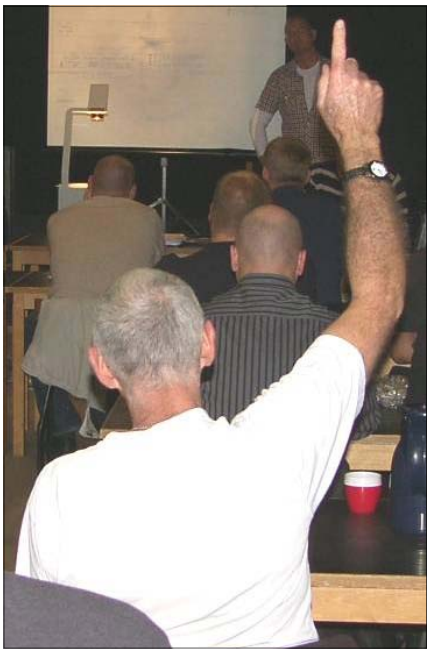
Til sidst tak til lokomotivfører Flemming Hansen, for hjælpen med at skrive denne artikel.

Odense

Af: Jenik Langsted

Det er snart højtid og dermed tiden for julegaver. I Odense får vi en stor en af slagsen, nemlig 850 m2 nye lokaler beliggende i Banegårdscentret – klods op ad afløsningsstederne. Jeg er bekendt med, at ikke alle synes om stedet, men personlig slår jeg daglige flik-flakker af lutter glæde. Området har længe været en støvet og uoverskuelig affære, men begynder at tage form. Faciliteterne skal også stå klar til køreplanskiftet 08

Odense - et stort depot
I forbindelse med indflytningen, udvides depotet til 130 mand (18 i Korsør og 112 i Odense), med 76 lokomotivførere i tur mod 60 i dag. Derfor var der brug for et medlemsmøde sidst i oktober, hvor hovedtemaet var de nye og ændrede ture.
Her fremlagde LPO-Odense forslagene til turstørrelser og mønster, samtidig med, at turgruppen ihærdigt noterede sig ønsker og forslag, medlemmerne havde bragt med sig.



Spørgelysten var stor på seneste medlemsmøde i oktober

En håndfuld kolleger bosiddende på Vestsjælland har i en årrække været kontraktudlånt til Korsør, men disse kontrakter er nu ophævet hvorfor de må tilbage til Odense. For at tilgodese disse kolleger bedst muligt, har man lavet en 10-mandstur – blandede tjenester og østvendt rettet. Denne tur blev grundigt diskuteret på mødet hvor vores vestsjællandske kolleger tydeligvis – og meget naturligt – havde svært ved at affinde sig med de nye tider.

En anden specieltur, rettet mod vore kolleger på Sydfyn, blev foreslået udvidet med to mand til nu 6 lokomotivførere.

Supervisortur
Som noget ganske nyt var en præsentation af en ny tur 409 på 8 mand, supervisor-tur, som er delt op med 50% køretjenester og 50% banketure. Opgaven er foruden banketjenester, at fejlrette omstillingsanlægget når dette går ned. Opskæring af sporskifter m.m. i omstillingsanlægget betragtes som en sikkerhedsmæssig hændelse og i den situation er indarbejdet en procedure der betyder, at supervisoren tilkaldes, fejlretter i det omfang han kan, og melder videre. Der er ingen tillæg at hente ved den tur, da der ingen arbejdslederopgaver ligger i den.

Størstedelen af lokomotivførerne i Odense fik betjeningsuddannelsen i sommerhalvåret. Men anlægget har været nede lige siden af tekniske årsager og fordi der arbejdes i området med opstillingen af en ny P-rist og netop fordi en lokomotivførerfejl i anlægget betragtes som en sikkerhedsmæssig hændelse burde der efteruddannelse til, inden det for alvor starter op.

Svendborg - igen
Udgravningerne tæt op ad Svendborg Station trækker forventeligt ud og vi har fortsat kun eet spor i Svendborg at gøre godt med. Det ændrede kørselsmønster passer mig fint, for vi kommer hjem med det samme og slipper dermed for 45 minutters pause dernede.

Banedanmark håber at kunne åbne Svendborg Station i starten af det nye år – naturligvis meget afhængigt af vintervejret.

Paybacktime
Svendborgtogene ligner i øvrigt ofte noget der er løgn. Der er en tendens til, at især unge mennesker finder det legalt at skabe sig tosset og svine toget til. De samme unge mennesker glemmer blot, at når de en dag er sent på den, så venter vi ikke men dørene lukker og toget kører – uden dem!
Kald det bare ”paybacktime”!

Et Svendborgtog som de ofte ser ud

Det er ikke i orden...
Vore MQ har i øvrigt haft store problemer det seneste halve år med beholdningen af toiletpapir og servietter. Alt for ofte har der intet været og det er altså uheldigt når toget bevæger sig rundt mellem stationerne. Problemet har været så udtalt, at man har haft en langtidssygemeldt lokomotivfører til at få skik på sagerne. Det er fortsat galt hvorfor jeg har foreslået en lille beholdning liggende i det tomme skab hvor kaffeautomaten i sin tid stod. En kollega var straks over mig og foreslog sarkastisk, at vi også skulle have vekslepenge og meget andet med i toget. Det er sørgeligt, at der skal gå fagforeningspolitik i det - så lad os stå sammen om sager der virkelig betyder noget og få de banale daglige irritationer bragt ud af verden.

Ny løn - hvad er det?
Ny løn er også nået til Odense, men ingen aner hvad det handler om. Et opslag spredte mere forvirring end egentlig information, så enten har DSB ansat en frygtelig masse lokomotivførere med læsevanskeligheder, eller også sidder der en skribent et sted med en manglende evne til at formidle budskaber.

Der er kommet ni nye lokomotivførere til Odense som står foran et lille års uddannelse. Velkommen i klubben til jer ;o)

Helsingør

Af: Torben Sonne

Turene til K 08 er reduceret med 5 lkf. i forhold til de nuværende ture. Det har specielt været vanskeligt at få plads til alt Säo kørslen med 3 lkf. færre til den samme mængde kørsel, når man jo også gerne skal nå lidt rundt på de øvrige strækninger. Det var selvfølgelig lidt vemodigt for turudvalget, at skulle udarbejde de allersidste ture til Fremføring Helsingør.

Et år med udfordringer

Vi forventer at 2008 bliver et særdeles vanskeligt år med mange prøvelser for lokomotivpersonalet i DSB Fremføring. Vi skal uddanne 120 lokomotivførere til DSB First, køre vores egen produktion og, som kronen på værket, lægge ryg til Banedanmarks sporadiske og uorganiserede sporarbejde på Kystbanen.
Det virker som om Banedanmark arbejder alle steder uden at blive helt færdige. Tag nu Strandmølle broen der blev restaureret hen over sommeren. Her er der stadig en La på 40 km/t selvom skinnerne er helt nye. Der arbejdes lige fra Helgoland til Helsingør, så må vi se om enderne mødes til 2009, hvor den nye operatør skal være klar.

Dårlig regularitet

Regulariteten på Kystbanen er håbløs for tiden og ingen kan være tilfredse med det produkt vi tilbyder de rejsende. Det er ikke fedt at se hvordan man vender tog i Nivå og Snekkersten fordi man er få minutter bagud. På Hovedbanegården aflyses togene ligeledes og ofte ser man lige slutlygterne af den indsatte reservestamme, når man kører til perron. Det er trafikafvikling med fokus på at få statistikken til at se pæn ud, mens kunderne kostes ind og ud af togene og bliver yderligere forsinkede og frustrerede. Læg hertil dårlig, eller direkte forkert, information oven i hatten, så forstår man bedre hvorfor flere og flere vælger at købe en bil, selv med udsigten til at holde i kø ude på Helsingør motorvejen. Det må da kunne gøres bedre!

DSB First

I Helsingør har vi fået besked om, at kollegaerne fra DSB First skal benytte vore opholdslokaler indtil videre.
De første 3 er ankommet og de skal da være hjertelig velkomne på depotet. Men lokalgruppen forudser, at vi får pladsproblemer i løbet af kort tid. Vi har begrænset plads til omklædningsrum og skuffer i briefingrummet, så vi anbefaler, at DSB First hurtigt finder en anden løsning.
Der er intet nyt om aftaler og overenskomst med DSB First, så eventuelt interesserede lokomotivførere afventer naturligvis situationen. Ingen gider jo søge ansættelse i et firma, der ikke kan beskrive løn og arbejdsforhold i detaljer. Man bliver mere og mere i tvivl om hvorvidt de forudsætninger som DSBFirst har lagt til grund for deres tilbud, også kan holde i virkeligheden?

Vi anbefaler at der kommer helt styr på lokomotivførernes arbejdsforhold i DSB First, inden de afholder flere informationsmøder i Helsingør.
Manglen på lokomotivførere i Hovedstadsområdet bliver stor, da man har fravalgt en løsning for tjenestemændene. Allerede nu oplever vi flere og flere tog aflysninger på grund af personalemangel på både regionaltog, S-tog og Lokalbanerne. Bagsiden af medaljen ved denne udlicitering, er at DSB i praksis smider 120 Säo attester lige ud af vinduet, samtidig med at man skal bruge mange resurser på at uddanne DSB Firsts personale til at udføre det samme arbejde.

Fest og farver

Men humøret fejler nu ikke noget i Helsingør. Både DSB Live festen, som efter vores mening er bedre end 10 værdidage, og vores tur til Oktoberfesten i München var super vellykkede. Når disse linier læses, har vi helt sikkert haft en sjov julefrokost på LO skolen sammen med togpersonalet.

Lokalgruppe Helsingør ønsker alle en glædelig jul og et godt nytår.

Korsør

Af: Mogens Kleis

Til køreplanskiftet forlader de indlånte lokomotivførere fra Odense depotet. Det har været rart at have dem på depotet, og det er trist, at de ikke får lov til at blive. For at tage afsked med Odense-førerne, afholdes der en bowlingaften med efterfølgende spisning og dans. For at have nogle at danse med, er damerne også inviteret. Vi håber, at vi får en fornøjelig aften som vi plejer.

Aalborg

Af: ***Maria M. Adelgaard***

Det er med glæde, at vi kan byde velkommen til en ny sikkerhedsrepræsentant i Frederikshavn. Hidtil har det været Bo W. Halle der har stået for både Frederikshavn og Ålborg. Bo har gjort et rigtig godt stykke arbejde, men i kraft af, at Frederikshavn depot er vokset er det besluttet, at de skal have egen sikkerhedsrepræsentant. Vi byder derfor velkommen til Ole Thomsen til denne opgave og ønsker ham god vind med arbejdet i sikkerhedsgruppen.

Medarbejder (mad) møde

Den 31. oktober afholdt vores ledelse medarbejdermøde. Repræsenteret var blandt andet lederen af det "nye" Driftscenter i København, Bente Ellegaard. Det kan allerede nu afsløres, at der IKKE kommer en anden melodi at lytte til når vi venter på at få besvaret vores opkald. Men det skal siges, at der ellers blev opfordret til det..

Til gengæld blev vi sat ind i fejl og mangler ved Driftscenteret og deres visioner og mål for fremtiden.

Nyt var der også fra Bo W. Halle på sikkerhedsområdet hvor han bl.a. kunne fortælle om den forestående renovering af spor m.m. på Ålborg P-rist.

Henrik Ejstrup fortalte om problemerne med forsyningsanlægget i Ålborg og det udløste også en diskussion om håndtering af nødtankningsanlægget i Frederikshavn.

Lotte Sandlykke kunne til alles glæde fortælle at selvom sponsoreringen af Strudsen i Ålborg Zoo ikke fortsætter, så kunne vi allerede nu begynde at glæde os til i stedet at kunne gøre brug af den samme ordning i Randers Regnskov næste år. Dette er et initiativ vi alle sætter stor pris på.

Jens P.B. Hansen, vores lokale instruktør, oplyste om nogle sikkerhedsmæssige ting i forbindelse med afgang og igangsætning fra Hjørring station.

Lars M. Hansen fra Signalkommissionen fik fortalt lidt om den skilteskov vi efterhånden har erfaret, der er skudt op alle steder og om kommende varslingsanlæg, blandt andet i Hjørring.

Inden mødet blev afsluttet med det de fleste havde set meget frem til, nemlig middagen, fortalte vores fremføringschef om de forskellige tiltag der sker rundt omkring i landet, med blandt andet DSB First og hvordan de fremover vil skaffe førere til deres tog. Men det skal slås fast at emnet; "Ny Løn" stadig var en lukket bog han ikke ville kommentere på... Vi væbner os endnu engang med tålmodighed på det område…

LA skal der til

Apropos tålmodighed. Det skal der efterhånden også til for at befare strækning 25 mellem Frederikshavn og Ålborg. Der er nu ikke mindre end 8 La forhold, der dagligt skaber forsinkelser. Faktisk er det til stor undren at der er flere La nu, end før man pumpede 10 millioner i renoveringen af strækningen. Det eneste positive er da, at med de glatte skinner vi har her i løvfaldstiden er det da en fordel kun at køre 40 km/t meget af tiden...

Tønder i dag

Positivt er det også at høre vores nye folk, der startede i August, tilsyneladende har det godt på deres ophold i Tønder. Det lader til at tiden med opstarts vanskeligheder er slut. Det er ikke uvæsentligt når uddannelsen kræver det meste af et halvt års samlet ophold dernede.

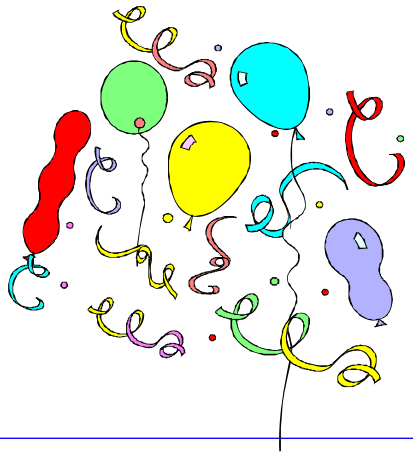
Vi håber fortsat de vil være tilfredse med deres oplevelser i den anden ende af landet.

Flere nye folk er det også blevet til. To mand yderligere er startet i Ålborg den 1. november. De er allerede lokomotivførere og slipper for en tur til Tønder. Til december ansættes der endnu en ny medarbejder til Frederikshavn, der ikke slipper for turen derned.

Jul igen

Til slut vil vi gerne benytte lejligheden til at ønske alle en god Jul med forhåbentlig ikke så mange problemer og forsinkelser som vejret jo kunne blive årsag til.

På gensyn i det nye år.

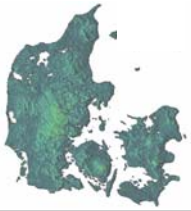


Aalborgdepotets hjemmeside finder du på adressen:

www.lkfab.dk

Se billederne fra Viborgturen, sponsorstrudsen og ikke mindst Morten Larsens meget flotte jernbanebilleder.
Det, og meget andet på:
www.lkfab.dk

Fire Nykøbing Falsterfolk. Fra venstre ses Svend Erik Warrer, Kenny Herskov, Per Malik Heinesen og Michael Korczak



LKI-Gruppen

Af: Dennis Brian Johansen

LKI-gruppen arrangerede lørdag den 3. november en udflugt til København, med rundvisning i det ny operahus, besøg på arbejdermuseet samt forestillingen Chicago på Det Ny Teater.

Turen startede for 4 medlemmer med ledsager i tog 108 fra Århus kl. 5.54. I Fredericia mønstrede yderligere 3 medlemmer, to med ledsager. Togturen videre fra Fredericia til København foregik med højt humør, og med indtagelse af morgenmad med tilbehør.

På Københavns Hovedbanegård stødte yderligere to medlemmer med ledsager til. Herfra gik det i samlet flok med buslinie 66 fra KH til operaen, som ligger ved havnefronten i Københavns Havn på Holmen med front og udsigt til Amalienborg slot. Rundvisningen i operaen varede ca. halvanden time. Rundvisningen foregik med en dygtig og medlevende guide, hvilket gav en god og stor oplevelse.

Efter rundvisningen i operaen tog gruppen med bus, S-tog og spadseretur til restaurant Café & ØL-halle, hyggeligt sted under arbejdermuseet i Rømersgade 22 lige ved Nørreport station, hvor vi spiste frokost. Efter dejlige stjerneskud med tilbehør var der efterfølgende besøg på arbejdermuseet.

Efter besøget rejste de som skulle overnatte, ud til hotel ZLEEP, ved Tårnby station, for indkvartering. Resten hyggede sig i byen indtil vi alle mødtes kl. 17.00 på restaurant Rio Bravo i Vester Voldgade, lige bag Københavns rådhus hvor vi spiste middag.

Efter en god rejecocktail, en velsmagende bøf og chokolademousse med diverse tilbehør, gik turen til fods til Det Ny Teater ved Vesterbros torv, hvor vi kl. 20.00 så den fantastisk gode musical Chicago.
Efter forestillingen var der en lille sammenkomst i kælder restauranten under teatret, hvor vi hyggede os med en lille godnat hilsen. Ved ca. 23.30 tiden brød vi op, og efter en begivenhedsrig dag rejste nogle hjem, mens andre overnattede på hotel.

God jul og godt nytår til alle!

Fotokollage fra turen indsendt af Dennis Johansen

Næstved

Af: Jan Sejr Lundstrøm

Det er med stor fornøjelse, vi denne gang kan hilse fire nye kolleger velkommen til depotet i Næstved; Dennis Larsen, Glenn Nøttrup Lind og Michael C. M. Hansen, der alle kommer fra København. Desuden flyttes Niels Harms Olsen officielt til Næstved fra København, men Niels har kørt her fra depotet i flere måneder. Vi glæder os til samarbejdet med vore nye kolleger.
Til gengæld siger vi farvel til Jørgen Jensen, der nu lader sig pensionere, og Christian Aagesen, der efter eget ønske flytter til depotet i Nykøbing Falster. Vi ønsker de to kolleger held og lykke fremover – såvel på som udenfor banen.

Lille-Syd
En stor del af tjenesterne i Næstved køres på Lille-Syd, det var derfor med glæde vi så, at Banedanmark i efterårsferien havde renoveret spor 1 i Holme-Olstrup og Tureby. Disse spor var efterhånden blevet meget dårlige, og der var risiko for at hastigheden skulle sættes ned til kun 20 km/t.
I Holme-Olstrup udskiftede man samtidig perronforkanten – og det var også på høje tid. At ingen er kommet til skade der, må vist tilskrives et stort held! Samtidig er der etableret nye flotte overgange til perron 2 med gummibelægning, men mærkeligt nok har man ikke lavet overgange uden trin af hensyn til f.eks. de mange barnevogne der er i Holme-Olstrup. BON BON Land ligger jo lige i nærheden.

Fra K 08 indføres der igen rigtigt halvtimedrift i dagtimerne mandag til fredag. Uden at kende den nye køreplan, mener jeg dog stadig, der kunne gøres en del for at skaffe flere kunder på Lille-Syd. Korrespondancen mellem Lille-Syd og S-togene i Køge er for dårlig, og det er den også til og fra Sydbanen i Næstved. Vore passagerer er mere interesserede i rejsetiden mellem f.eks. Haslev og Hundige, end om vi kan korte et par minutter af rejsetiden på Lille-Syd.
Ofte ser vi desværre S-toget køre lige for snuden af os, eller omvendt, når vi kører fra Køge, kan vi se S-toget ankomme. Det er for dårligt, passagererne ta'r toget, og de skal ikke bekymre sig om at DSB og DSB S-tog formelt er to firmaer. Nu er det heldigvis kun personalet, der kan se ud af togets forruder…
Det kan også undre, at der i morgenmyldretiden ikke er afgang fra Roskilde mellem 6.23 og 7.31 !

På LilleSyd kører stort set alle tog med MR materiel. Derfor hilser vi renoveringen af de sidste MR-tog velkommen. Selv om det nok er for meget at håbe, at det vil forbedre togenes tekniske tilstand, vil det give de rejsende et meget bedre indtryk. Mange af de MR-tog, der engang var hvide, kører i dag rundt i en ubeskrivelig brunlig farve med sæder der er både falmede og slidte. Det kan vi ikke byde vore kunder – tænk hvis det var en rutebil eller en flyvemaskine der så sådan ud!

Efter et lynnedslag sidst på sommeren blev elektronikstyringen til vores vaskeanlæg stærkt beskadiget, men nu er anlægget heldigvis repareret – og samtidig har man foretaget nogle forbedringer på anlægget, så der nu skulle være håb om at togene bliver mere rene. Desværre kan vi fortsat kun vaske siderne på togene.

Slut med godstog
Måske ikke af den store betydning for os i Næstved, men alligevel trist – i sommers stoppede CFL Cargo med at køre "papirtoget" mellem Næstved og Dalum. Dermed er endnu et navn føjet til den efterhånden lange liste af danske byer uden godstrafik, der hvor den rettelig burde være – på skinnerne.
Det er trist at opbakningen fra politisk side hovedsagelig begrænser sig til fine ord. Skal godstrafikken på jernbane have en renæssance i Danmark, skal der mere end flotte ord til… Flere steder i Europa går det fremad for godstrafikken på jernbane, men desværre ikke her.
I sidste ende går det ud over miljøet, trafiksikkerheden på landevejene og de af vore kolleger der kører godstog.

Parkeringsproblemer
Depotets parkeringsplads nedlægges desværre i forbindelse med et stort projekt for Næstved stations for plads finansieret af DSB og Næstved Kommune. I stedet henvises vi til en parkeringsplads mellem rundremisen og Rampen (den karakteristiske beton bro i stationen sydende). Denne parkeringsplads har grusbelægning og er uden belysning. Indtil videre kan vi derfor kun være betænkelige ved at skulle parkere vores biler på denne "skumle" parkeringsplads, specielt i aften/nattetimerne, og nok især i weekenderne. Det kan undre lidt, at de ansvarlige for projektet ikke har taget hensyn til, at depotet trods alt er en arbejdsplads for små 100 ansatte, og at vi arbejder døgnet rundt.

Togsurfing i Ølby
Normalt forbinder man nok togsurfing med storbyer, men desværre har dette livsfarlige fænomen bredt sig ud over store dele af landet. Også på Lille-Syd har der været flere tilfælde. Det er specielt omkring Ølby og Lille Skensved vi har observeret togsurfing. Der har også være nogle situationer med uro i togene, og togpersonalet har derfor afholdt møde med en SSP konsulent i Køge kommune om problemet. Det er lykkedes en lokomotivfører at pågribe to unge togsurfere i Lille Skensved. Desværre undslap den ene, mens den anden blev afleveret til politiet i Roskilde.

Som nogle måske har bemærket kommer der nye destinationsruller i MR-togene. Personligt er jeg meget ked af at Niebüll ikke er med på den nye rulle, for jeg havde da set frem til at køre direkte tog Næstved – Niebüll !

Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

Når du læser disse linier, er vi flyttet fra stationen til Elmegade 18, som nu bliver vores nye domicil. Vi får depot nogle få meter fra opstillingssporene. Der bliver lidt længere at gå for afløsning midt på dagen - ved perron, men det bliver omkostningsneutralt m.h.t. til spadseretider.
Der bliver lidt ændringer i TKØ på grund af de ændrede spadseretider for at holde nattjenesterne på under 8 timer.

Nye kolleger og arbejdsopgaver
De nyansatte lokomotivførere klarer sig fint på skolen i Høje Tåstrup. Vi krydser fingre for, at de klarer sig igennem. De er savnet på depotet.
På materielsiden får vi lidt mere MF kørsel på bekostning af de gamle røde/blå vogne. Det skyldes, der bliver frigjort nogle MF løb til Hamburg, som erstattes af lejede tyske ICE vogne.
Den øgede kørsel med MF betyder, vi får ændret arbejdsopgaverne på jordtjenesterne. Hvor vi før lavede F0 og afholdt bremseprøver på Dobbeltdækkerne, skal vi nu rangere og forsyne på de sene aften -og nattog.

Strækning 5
Den 13. november havde vi på strækning 5 besøg af målevognen. Det resulterede igen i 2 nye LA på 80 km/t samt kortvarigt lukning af spor 1 i Svebølle. De blev dog udbedret kort efter, så de kunne annulleres igen. Det betød vi en kort overgang var oppe på 7 LA, mod "normalt" 5 fra Kalundborg til Roskilde. Ikke ligefrem regularitetsfremmende, men hvorfor skulle vi have det bedre end på de andre strækninger.

Motionsløb
Den 30. september var der inviteret til motionsløb for alle personalekategorier med familie hos Togførerne Peter & Susanne Meyer. Det var en kæmpe succes. Efter de 5 km løb/gang var der dækket op til det store frokostbord. På hjemmesiden kan arrangementet studeres nærmere. Stor tak til Peter & Susanne for deres arbejde med alt det praktiske. Hjemmesideadressen er:

www.123hjemmeside.dk/motionsloeb

Tur til Poznan
Mandag den 1.oktober drog vi 12 m/k til Poznan i Polen. Vi kørte med tog fra Kalundborg til Høje Tåstrup hvor vi skiftede til Hamburg toget, hvor der var bestilt pladser med morgenmad. Tilbehøret var medbragt hjemmefra.

I Hamburg skiftede vi til Prag toget og i Berlin fandt vi toget til Poznan. Dagene i Poznan blev bl.a. brugt til en tur i Zoo, som vi kom til med sporvogn og et skift til en lille jernbane. Der var hele personalet med. LKF, TGF og dem som skulle åbne stationsbygningerne. Nu var det sidst på sæsonen, så der var ikke andre besøgende med tog end os. Togpersonalet; alle kategorier ventede pænt til vi nogle timer senere gerne ville hjem igen.

Vi besøgte også en del markeder hvor især det ene skilte sig ud. Det var enormt. Hvordan så mange boder kunne leve af at sælge stort set ens varer er en gåde, men vi lagde da lidt penge der. Det er i øvrigt ret billigt at handle og spise i Polen.

Hjemturen gik fint indtil vi skulle skifte til DSB, så knækkede filmen. Vi havde 5 min i Hamburg til togskifte, men vi mødte vores IC3 tog ved I signalet, på vej ud af Hamburg, - surt. Nu blev løsningen at tage med til Kolding og skifte der til et IC tog hvorfor det blev en længere hjemtur end beregnet.

Ferievalg
Der afvikles sommerferievalg onsdag den 16. januar fra kl. 09.00 og med disse ord ønskes samtlige en glædelig jul samt et godt nytår!

Århus

Af: Hans Schøn Merstrand

Normalt når der sker noget ved niveauoverkørslen ved Grenaavej på trækning 36, så er det normalt noget der trækker de landsdækkende avisoverskrifter til. Det kunne sagtens have været tilfældet den 10. november, men pressen var ikke inviteret. Det Blå Blad kan dog berette om en super god stemning, da lokomotivførerne i Århus afholdt den årlige "afskeds og velkomstfest" i de nærliggende selskabslokaler.
Desværre var der enkelte, der ikke kunne få fri til at hygge sig sammen med os andre, da der fortsat skulle køre tog.

Det Blå Blad kan berette, at udover den gode stemning, den ekstremt gode og udsøgte buffet, de mange glade festdeltagere – som blev vartet op af prima betjening – ja så har festudvalget igen lavet en uforglemmelig god aften for os andre. Derfor skal der lyde en stor tak til alle som har været med til at gøre festen så vellykket. Specielt tak til Palle C. Matthiesen og hustru.

Generalforsamling 2008
På trods af al slankemaden i kantinen, så vil der igen blive serveret de traditionelle retter efter afholdelse af den ordinære generalforsamling 2008, som afholdes i kantinen den 17. januar 2008, kl. 13. Dagsorden ifølge vedtægterne. Lokalgruppebestyrelsen har inviteret Dansk Jernbaneforbund, da der nok vil komme mange spørgsmål omkring Ny Løn.

Kunst på væggene
Skulle der være enkelte lokomotivførere som kunne lide den kunst der udstilles i pauselokalerne i Århus, så kan de selvfølgelig købes ved henvendelse til bestyrelsen, eller til kunstneren selv, og nu har vi jo vores ny løn!

Her fra Århus skal der lyde en glædelig jul samt et godt nytår til alle i det ganske land.

LPO DSB Lokalgruppe Odense

Afholder ordinær generalforsamling

Torsdag den 17. januar 2008 kl. 13.45
I Hjallese Forsamlingshus, Hjallesegade 31, Odense S.

Dagsorden og tilmeldingsliste til spisning ophænges på tjenestestedet senest d. 22. december 2007.

På gruppens vegne
Peter Kanstrup
Lokalgruppeformand

Kalundborg Gruppen

Afholder ordinær generalforsamling

Onsdag 23. januar 2008 kl. 14.30
på Restaurant Fjorden

LPO DSB Lokalgruppe Struer

Afholder ordinær generalforsamling

Fredag den 25. januar 2008 kl. 13.30
På Marina Club, Ved Fjorden 12 i Struer
Med efterfølgende spisning.

Dagsorden ifølge vedtægterne, tilmeldingslisten til spisning ophænges på tjenestestedet.

På bestyrelsens vegne
Jan Danielsen

LPO DSB Lokalgruppe Esbjerg

Afholder ordinær generalforsamling

Onsdag den 30. januar 2008 kl. 14.00
på Esbjerg Højskole, Stormgade 200, 6700 Esbjerg.
Dagsorden ifølge gruppens vedtægter.
Efter generalforsamlingen er der fælles spisning i højskolens kantine. Lokomotivfører-pensionister er vanen tro meget velkomne, også til den efterfølgende spisning.

Tilmeldingslister vedr. spisning, bliver fremlagt i briefingrummet, jernbanegade 37 i Esbjerg.
Sidste tilmelding til fællesspisning er
fredag den 25. januar klokken 12.00

Jens M. Rasmussen

LPO DSB Lokalgruppe Aalborg

Afholder ordinær generalforsamling

Onsdag den 16. januar 2008 kl. 13.30
i Håndværkernes Hus Kattesundet 20 Aalborg.
Dagsorden ifølge vedtægterne.
Der er spisning efter generalforsamlingen
og tilmelding foregår på de ophængte lister.
Pensionister er velkomne
og kan tilmelde sig på telefon 24687571

Bestyrelsen

LPO DSB Lokalgruppe Helsingør

Afholder ordinær generalforsamling

Tirsdag den 29. januar 2008 kl. 14.00
i Helsingør Musikteater i Søstræde

Dagsorden ifølge vedtægterne.
Bestyrelsen gør opmærksom på, at forslag til ændringer i vedtægter eller forretningsorden skal være bestyrelsen i hænde senest den 15. januar 2008.
For øvrige forslag er fristen den 22. januar 2008.
Generalforsamlingen afsluttes med spisning, hvor vores pensionerede kolleger er meget velkomne. Tilmeldingslisten til spisning ophænges på medlemstavlen.

På bestyrelsens vegne
Torben Sonne

LPO DSB Lki gruppen

Afholder ordinær generalforsamling

Torsdag den 24. januar 2008 kl. 15.15
På Hotel Plaza, Øster Stationsvej 24, 5000 Odense.
Dagsorden ifølge vedtægterne.
Efter Generalforsamlingen er der spisning
Samme sted ca. kl. 18.00.

På bestyrelsens vegne
Bjarne R F Lassen
Formand

Lokalgruppe Nykøbing F./Rødby F.

Afholder ordinær generalforsamling

Lørdag den 19. januar 2008 kl. 10.00
Hjemmeværnets lokaler ved KMP i Nykøbing Falster
Vedr. dagsorden se opslags på maskindepoterne.

Pensionister er meget velkomne og kan til melde sig til
Henrik B. Eriksen på tlf. 24687587 eller til
Flemming Hansen på tlf. 24687794
senest onsdag den 16. januar 2008.

LPO DSB Lokalgruppe Tinglev

Afholder ordinær generalforsamling

Lørdag den 26. januar 2008 kl. 14.00
i lokalerne på Borgerhuset/biblioteket Tinglev midt.

På lokalgruppebestyrelsens vegne
Errol Vestergaard
Lokalgruppeformand

LPO DSB København

Afholder ordinær generalforsamling

Torsdag den 24. januar 2008 kl. 15.00
På Ramsingsvej 28 A, 2500 Valby.
Tilmelding til spisning via liste på depotet
eller på tlf. 2468 8431 eller på mail sokris@dsb.dk.
Fristen for forslag til vedtægter er den 01. januar 2008.
Fristen for øvrige forslag er den 14. januar 2008
Lokalgruppe København

LPO DSB Lokalgruppe Fredericia

Afholder ordinær generalforsamling

Tirsdag den 15. januar 2008 klokken 13.00
i Cafe Fic Fredericia Idrætscenter, (over svømmehallen).
Dagsorden ifølge opslag.
Efter generalforsamlingen er der mulighed for at deltage i spisning.
Tilmelding på den ophængte liste eller telefon 24688131.

På lokalgruppens vegne Henry Lorenzen.

Korsør-gruppen

Afholder generalforsamling

Lørdag den 26. januar 2008 kl. 09.15
på Søbrinken 34, 4220 Korsør.
Dagsorden iflg. lovene.
Forslag skal være formanden i hænde senest 3 dage før generalforsamlingen. Der vil blive serveret et veldækket morgenbord som sædvanlig.
Tilmelding til formanden senest dagen før
På bestyrelsens vegne
Mogens Kleis

LPO DSB Århus

Afholder ordinær generalforsamling

Torsdag den 18. januar 2007 kl. 12.00
i DSB kantinen, Sonnesgade 21 8000 Århus C.

Dagsorden er jf. vedtægter for LPO DSB Århus. Der vil traditionen tro, være efterfølgende bespisning
(se opslag på gangen)
Vel mødt
Lokalgruppebestyrelsen

LPO DSB lokalgruppe Næstved

Afholder ordinær generalforsamling

Torsdag den 17. januar 2008 kl. 14.00
i Metal huset på Åderupvej 12 i Næstved

Dagsorden ifølge vedtægterne.
Tilmeldingsliste til spisning ophænges
på tavlen ved siden af kontoret

Nykøbing Falster 23. november 2007

LPO DSB jubilæumsliste 2008

40 års jubilarer

01. januar 2008
Erik T. Svendsen, København

16. januar 2008
Palle Jensen, København

31. januar 2008
Johnny Erik Petersen, Helsingør

01. februar 2008
Villy Nyvang, København

21. februar 2008
Erik Hansen, LKI-gruppen

26. marts 2008
Ole Quist, Korsør

04. april 2008
Johnny Jørgensen, København

19. juli 2008
Ole Edholm Petersen, København

08. september 2008
Vagn Engel Andersen, København

25 års jubilarer

01. januar 2008
Allan Brock, Århus
Allan Gjøde, Odense
Bent Heide, Århus
Brian Adelfest, Næstved
Hans Højgaard-Hansen, Århus
Henrik T. Christensen, København
Jørn Smidstrup Skibsted, Århus
Kenn Bøjlen Christensen, Helsingør
Leif Rasmussen, Tinglev
Ole Bill, Århus
Poul Stevns Nielsen, Næstved
Svend-Erik Jespersen, Helsingør
Finn Jochumsen, Esbjerg
Preben S. Pedersen, Helsingør
Per Kudahl Isaksen, LKI-gruppen

19. januar 2008
Svend Erik Ebbesen, Århus

01. februar 2008
Frank Jacobsen, Næstved
Hans Erik Stilou, Kalundborg
Kim Bent Eliassen, Nykøbing F.
Michael Anker Hansen, København
Torben Stanley Sonne, Helsingør

01. marts 2008
Claus Jørgensen, Aalborg
Poul Erik Andersen, København
Poul Erik S. Nielsen, Næstved
Stig-Urban Rasmussen, Odense
John Helge Sørensen, Næstved
Johnny Leif Smedegaard, Esbjerg

21. marts 2008
Jens Peer Dolbak, Aalborg

11. april 2008
Poul Harder, Aalborg

01. juni 2008
Helge Olsen, København

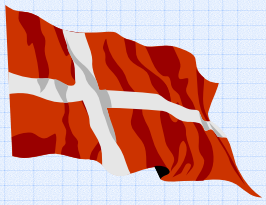
01. juli 2008
Jørgen Møller Dam, Fredericia
Henrik O. Henriksen, LKI-gruppen

01. september 2008
Hanne E. F. Hansen, Næstved
Jens Erik Niss, Aalborg
Kurt Michael Thomsen, København
Peter Andersson, Næstved
Peter Nielsen, København
Torben Reimer Nielsen, Næstved
Torben Pedersen, LKI-gruppen

29. september 2008
Ivar Christian Jensen, Århus

01. november 2008
Jesper Kjærulff, København

01. december 2008
Thomas Hultmann, København
Thomas Tjørnehøj, Århus



LPO DSB ønsker alle tillykke

Stemningsbilleder fra Nykøbing Falster

Nykøbing Falster mod Syd

Nykøbing Falster mod Nord

Palle Pedersen, Tommy Jørgensen & T. Bisbjerg

Finn Rasmussen

Rasmus Peter Belling

F. Frederiksen

Kenny Herskov

Søren Wied

Aage Lund

Brian Jørgensen

Næste nummer:
Stemningsbilleder fra Esbjerg

Farvel til den danske model?

Tegning: Poul Erik Rasmussen

Et flertal uden om Regeringen ønsker at tilgodese udvalgte personalekategorier ved de kommende overenskomstforhandlinger