Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB *1/2008*

Lederen	*Side 3*
6 skarpe til Frank Olesen	*Side 4*
Læserbreve	*Side 6*
Status på den bærbare PC	*Side 9*
Særlige regler for reserven	*Side 10*
Graffitimalere fanget i Odense	*Side 11*
Med Struergruppen til London	*Side 12*
Nyt fra lokalgrupperne	*Side 14*
Stemningsbilleder fra Esbjerg	*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 23. maj 2008**

Forsidefoto:
Lokomotivfører Pernille B. Larsen, Esbjerg
P-risten Esbjerg, søndag den 6. januar 2008

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:	Johnny Lyngsø	2468 7434
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

Pernille B. Larsen, Esbjerg

Midtvejsstatus på OK 2008

Af: Preben S. Pedersen

En endelig aftale om overenskomsten 2008 er ved at nærme sig sin afslutning. Lad os, med risiko for at følgende ord muligvis vil være uaktuelle ved bladets udgivelse, prøve at foretage en midtvejsevaluering. Hvilke resultater har vi opnået i forhold til vores krav?

CFU forliget, som hovedbestyrelsen godkendte den 18. februar, må konstateres at være det bedste resultat i LPO's historie. Ja rent faktisk er det, det bedst opnåede resultat siden 1987. Hvorvidt resultatet så fuldt ud lever op til vores medlemmers forventninger vil med sikkerhed - sådan som den slags jo skal - blive diskuteret ivrigt på stuerne i denne tid.

Op til forhandlingerne om overenskomsten valgte lokomotivførerne at lægge vægt på 3 hovedkrav: Løn, pension og endnu en gang løn! De bløde pakkers tid blev erklæret ovre – nu handler det om at få noget i lønningsposen.

Den samlede lønstigning, altså det som reelt bliver lagt i lønningsposen, beløber sig over de næste 3 år til 8,17 procent. Det bør bemærkes at den største stigning, i modsætning til tidligere, falder i overenskomstens første år. Det betyder at vi, når dette læses, allerede har indkasseret en lønstigning på 3,3 procent. Ifølge prisudviklingsindekset skulle der med forliget være sikret en beskeden reallønsfremgang som, hvis tallene holder, vil give lidt ekstra kroner i hånden.

Det er værd at bemærke at Finansministeren - langt om længe - har erkendt at frynsegoder ikke er noget statens ansatte tidligere har haft særlig stor glæde af i modsætning til ansatte på det private arbejdsmarked. Derfor har han med "stor glæde" tildelt lokomotivførerne et sted mellem 650 og 800 kr. om året i kompensation. Om det så rækker til PC hjemmeopkoblinger eller lignende tillader vi os dog, indtil videre, at tvivle på.

LPO ser det også som et stort skridt i den rigtige retning at StK-pensionsbidraget nu bliver hævet fra 12,5 til 15,0 procent og at den samme forhøjelse gives til tjenestemænd indenfor lukkede grupper på nyt lønsystem, der modtager supplerende pension.

Så vidt selve CFU forliget. I forlængelse af forliget forhandles der nu fællesoverenskomst, organisationsaftaler og virksomhedsoverenskomst.

Et af LPO's væsentligste krav til overenskomsten er en aftale om en "*loss of license*" forsikring, til sikring af de medlemmer der mister deres licens. Det er LPO's opfattelse, at DSB har et meget stort medansvar for, at deres sikkerhedsklassificerede medarbejdere ikke uforskyldt kommer i økonomisk klemme såfremt de bortdømmes af Trafikstyrelsen.

Det er endvidere et meget stort ønske fra lokomotivpersonalet, at produktionstillægget omkonverteres til et fast månedligt tillæg.

LPO står meget hårdt på disse to krav. Vi mener at tiden nu er inde til, at DSB omsider sætter handling bag de seneste års mange fine og rosende ord om lokomotivpersonalets ekstraordinære store arbejdsindsats. Vi står i en situation hvor det private arbejdsmarked honorerer sine medarbejdere betydeligt bedre end DSB, hvilket også klart fremgår af virksomhedens manglende evne til at tiltrække tilstrækkeligt med kvalificeret arbejdskraft.

LPO har store forventninger til at DSB sikrer og påskønner de frontmedarbejdere der skal føre toget hen mod et forhåbentligt velsmurt og driftsikkert *Sporskifte 2010* – et sporskifte der helst ikke skal fejlrettes i tide og utide!

Preben S. Pedersen

"6 skarpe" til Frank Olesen

Direktør for Fjern- & Regionaltog

6 skarpe

Af: Torben Sonne

Frank Olesen har været direktør for Fjern- & Regionaltog siden den 1. november 2007. Frank Olesen er 46 år og opvokset i Herning. Han er uddannet på Handelsskolen i Århus og har en ph.d. erhvervsforskergrad i strategisk ledelse.
Frank har tidligere været ansat i IBM, herefter i TDC som direktør, og har i 2004 været ansat i DSB International med ansvar for at give tilbud på kørslen i Kent i England. Senest har Frank været direktør i ATP med ansvar for forretningsudvikling og IT. Stillingen som direktør for Fjern- & Regionaltog er en af de største driftsstillinger man kan få i Danmark og det betragter Frank som en stor og spændende udfordring.

Hvad er dit indtryk af DSB Fremføring, efter din rundrejse til de forskellige tjenestesteder?

Mit overordnede indtryk er, at DSB Fremføring har en masse engagerede medarbejdere, der i deres erhvervsliv nærmest lever og ånder for DSB, det er enormt positivt. Man har mange steder en hyggelig og kollegial omgangstone der også er kontant og "lige på" selv om der er forskel på hvor tæt man er på hinanden på de små og store depoter. En ting der undrer mig meget, er den opdeling der er lokalemæssigt mellem tog og Lokomotivpersonalet. Vi arbejder jo alle for den samme virksomhed. Det glædede mig meget, at se at man i Næstved havde fælles briefingrum og opholdslokaler. Det kunne jeg godt tænke mig en dialog om i fremtiden.

Fremførings medarbejdere er ansvarlige og der er en god holdning til at fremføre tog sikkert og til tiden, det er jo grundelementerne i lokomotivførerens arbejde. De seneste måneders driftsstatistikker har vist fremgang og det siger noget om at vi kan, når ellers forholdende omkring os er til stede.

Det er jo ellers ikke lige det indtryk lokomotivførerne får, når de læser personalebladet.

Man skal nok se artiklen i lyset af, at som tommelfingerregel kan man sige, at en togforsinkelse koster ca. 6000 kr. i gennemsnit, målt i forskellige typer af omkostninger. I 2007 var der 100.000 togforsinkelser, eller hvad der svarer til 600 mio. kr. DSB stod for 40 % af forsinkelserne, hvilket svarer til 240 mio. kr. Hvis vi bare kunne halvere vores andel af forsinkelserne er der sparet 120 mio. kr.
Det er et udtryk for at kunderne og økonomien tilsiger os, at vi alle skal have fokus på rettidighed. Det gør langt de fleste og jeg vil i den forbindelse gerne rose DSB Fremføring og lokomotivførerne for en flot indsats siden medio december og frem til nu, hvor driftssituationen er blevet forbedret.

Hvordan vil du beskrive din ledelsesstil?

Jeg er åben, ærlig og har en stor grad af tillid til, at vi arbejder i samme retning. Vi kan godt diskutere, hvilken vej vi skal gå. Når vi er blevet enige forventer jeg opbakning til at nå de mål, så skal vi ikke efterfølgende diskutere de samme ting igen.

Jeg er stor tilhænger af at uddelegere ansvar og beslutninger så tæt på driften som muligt. Så må vi i den centrale ledelse støtte og hjælpe og skabe de forudsætninger der skal til for, at Personaleledere og lokomotivførere kan løse opgaverne lokalt. Jeg har intet ønske om at træffe beslutninger om noget jeg ikke aner noget om.

Jeg lægger også meget vægt på det jeg kalder livsbalance. Nogen kan lide at have travlt og arbejde meget, andre ønsker et 7 - 15 arbejde i et roligt tempo, men fælles for alle er, at hvis man er ude af balance med sig selv, så går det galt. Så yder man dårlig kvalitet i forhold til sit arbejde, sin familie og venner og det duer ikke.
Vi skal blive bedre til at tage ansvar for hinanden og i tide sige, "Du skal slappe lidt af" eller "laver du det rigtige nu"? Også selvom det i situationen kan være træls.

Jeg tror meget på samarbejde på tværs af funktioner og faggrænser. Vi kan ikke organisere os ud af problemet, så vi skal være fleksible og blive bedre til at arbejde på tværs i virksomheden. Det er ikke nok kun at få problemerne frem i lyset, det er ikke kun mig som leder der skal finde løsningerne, jeg ser meget gerne at alle bidrager med løsningsforslag til konkrete problemstillinger.

Endelig er humor for mig rigtig rigtig vigtigt. Både som ledelsesinstrument og som social omgangstone. Intet er sundere for fremdriften og humøret end et godt grin.

Hvad er din vision for Fjern- & Regionaltog, herunder Fremføring?

Vi skal køre verdens bedste togdrift. Tog til tiden med en materielkvalitet i top, til en god økonomi og som kunderne anerkender at vi er dygtige til. Hvis jeg skal give et eksempel, så kig på Diesel togsæt i Århus der vedligeholder vores IC3 togsæt. I februar måned kørte IC3 togene 51.000 km. mellem hændelserne, det er en vedligeholdelseskvalitet i verdensklasse. Med udgangspunkt i de sidste par måneders driftsstabilitet og hvis vi hele tiden tænker os om, så har vi potentiale til at komme i verdensklasse.

Kan du give et konkret bud på hvilke forandringer lokomotivførerne skal forvente i forbindelse med Sporskifte 2010?

Nej det har jeg ikke på nuværende tidspunkt, men alle ideer og forslag er velkomne, og jeg tror at vi skal indstille os på forandringer, herunder måske også omkring arbejdstider og aftaler.

Hvad er dine forventninger til lokomotivførerne/medarbejderne i Fremføring?

Det vigtigste for kollegerne i Fremføring, er, at vi på en sikker måde

fører vores tog frem til tiden, så vi overholder vores løfter til kunderne. Det forventer jeg står øverst på lystavlen.

Derefter forventer jeg, at alle forsøger at løse driftsopgaven bedst muligt, også når der er problemer - og de vil selvfølgelig komme, selvom vi kører rigtig fint lige nu. Det skal foregå i et godt samarbejde, som vi har tradition for.

I øvrigt skal vi jo sammen løbe efter DSBs strategi og mål - og efterleve vores værdier.

Hvordan ser du din egen rolle som chef for produktionsleddet i forhold til dit virke i direktionen?

Jeg vil tage udgangspunkt i at kundens rejse fra A - Z skal fungere godt. For mig handler det ikke kun om vedligeholdelse og fremførsel af tog, men om kundes oplevelse af DSB lige fra man planlægger sin rejse hjemmefra på internettet, til man står på en ren station der er tryg og sikker at færdes på. En station hvor der er mulighed for at købe en billet.
Togene skal være i ordentlig teknisk stand og rengjort. Lokomotivføreren skal fremføre toget sikkert og til tiden og togpersonalet skal yde en god service, så man får lyst til at rejse med DSB.

Min rolle i direktionen er at have fokus på kundes oplevelse af DSB. Hvad betyder de beslutninger vi træffer i direktionen for produktionen og togservice? Jeg skal være med til at sikre, at vi understøtter den gode tog produktion og bevæger DSB i den rigtige retning.

Du talte tidligere om livsbalance. Hvad foretager du dig i din fritid?

Jeg holder meget af sport, jeg løber, spiller fodbold og dyrker skisport. Jeg følger med i mange sportsbegivenheder bl.a. holder jeg meget af motorsport. Jeg har været til formel 1 løb i Belgien på Spa banen, hvor vi sad på fattigrøvs pladserne på klipperne og oplevede den enorme fart og lyd. Det var en stor oplevelse.

Tak for interviewet, vi lokomotivførere ser frem til et forhåbentligt godt tillidsfuldt samarbejde!

Frank Olesen

Tænk over...

Vi bedømmer os selv på hvad vi føler os i stand til at gøre,
mens andre bedømmer os på, hvad vi allerede har gjort.
(Henry Wadsworth Longfellow, amerikansk poet 1807-1882)

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Afholder ordinær generalforsamling onsdag den 16. april 2008

Klokken 13.00 Ramsingsvej 28A 2500 Valby

Dagsorden ifølge vedtægterne.

Medlemmer der ønsker at overvære generalforsamlingen, kan skrive sig på deltagerlisterne der er udsendt til alle lokalgrupper. Vi gør opmærksom på at man selv må sørge for frihed til deltagelsen. Områdegruppen vil være vært for kaffe, brød og drikkevarer i forbindelse med generalforsamlingen.

Sidste frist for tilmelding er onsdag den 9. april.

På områdegruppens vegne

Preben Steenholdt Pedersen

Læserbreve

RIS/ROS

Er DJ blevet en loge for særlige medlemmer?

Hvad er der sket med min fagforening, er det blevet en forening for særlige medlemmer, eller har ledelsen i DJ bare fuldstændig mistet jordforbindelsen?

Jeg troede ikke mine egne øjne, da jeg modtog feriekataloget for 2008 – 2009, og læste at man kun kan leje huse og lejligheder, hvis man har forsikringer hos Tjenestemændenes Forsikring, det må da være en fejl.

Hvis man vil leje sommerhus hos DJ Ferie, må man ikke have familiens hund med i huset, man må ikke ryge i huset, og man skal have forsikringer i et bestemt forsikringsselskab, det kan blive en dyr fornøjelse at leje sommerhus hos DJ Ferie, dyrere forsikringer, hundepension for ca. ni dage, irritation over at man ikke må ryge, hvor sjov og afslappende ferie tror man i DJ, at det bliver for deres medlemmer.

Med indførelse af disse regler har man sikkert udelukket en stor del af medlemmerne fra at søge feriehuse hos DJ Ferie, men det er måske også det der er meningen, så bliver det nemmere for den korrekte del af medlemmerne at komme i betragtning, når der udloddes huse.

For femten år siden havde LPA en stribe sommerhuse, hvor kvaliteten var helt i top, dengang skulle medlemmerne have mulighed for at holde ferie på første klasse. Hvor er den holdning blevet af, og hvor er vores LPA sommerhuse blevet af, jeg kan forstå, at de er blevet solgt til et forsikringsselskab.

Alle de lokomotivførere og togførere, jeg har snakket med, har ikke hørt noget om, at vores sommerhuse er blevet solgt. Jeg håber på, at DJ vil komme med en redegørelse over, hvad der er sket med vores sommerhuse fra dengang det var lokomotivpersonalets sommerhuse og til nu, og hvad er der blevet af de penge, salget af husene har indbragt, samt om alle tjenestemænd med forsikringer i Tjenestemændenes Forsikringsselskab kan leje sommerhusene, herunder politifolk og HKer.

Med venlig hilsen
Lokomotivfører
Skjold V. Blach
Fremføring Odense

Redaktionen har sendt Skjolds læserbrev til udtalelse i Dansk Jernbaneforbund og har modtaget dette svar:

Du spørger, hvor LPA's sommerhuse er blevet af. Hvis dette skal besvares, så der ikke opstår misforståelser bagefter, er vi nødt til at have hele historien med, som den er blevet fortalt.

I Dansk Lokomotivmands Forening blev det i 1920 besluttet at indsamle penge til køb af et feriehjem, og i den forbindelse blev der fremstillet feriehjemsmærker, som medlemmerne kunne købe og indsætte i deres feriehjemsbog for at skaffe kapital til feriehjemmet. Senere blev der fremstillet indskudsbeviser i feriehjemmet, og medlemmerne kunne ved deres afsked få udbetalt det indskudte beløb uden renter.

Et markant flertal af medlemmerne indløste aldrig deres tilgodehavende, og da feriehjemmet blev solgt i starten af halvfjerdserne, blev overskuddet fra salget overført til Dansk Lokomotivmands Forenings (DLF) egenkapital.

I forbindelse med fusionen med Dansk Jernbaneforbund den 1. januar 1986 blev alle, der ville have deres indskud tilbage, anmodet om at indløse dette inden 1. januar 1986. Kun nogle ganske få indløste deres tilgodehavende. Af egenkapitalen besluttede et enigt tillidsmandsmøde i 1988 at erhverve sommerhuse til LPA.

Det var først langt senere, Dansk Jernbaneforbund anskaffede sommerhuse i Lønstrup, som senere blev solgt til Forsikringsagenturforeningen. I forbindelse med opløsningen af de selvstændige afdelinger i Dansk Jernbaneforbund i 2001 overgik LPA's sommerhuse sammen med kapitalen til Dansk Jernbaneforbund i lighed med de andre afdelinger. Dansk Jernbaneforbund solgte sommerhusene til Forsikringsagenturforeningen, så alle sommerhuse og ferielejligheder nu var samlet under samme tag. Den nye samlede egenkapital i Dansk Jernbaneforbund skulle være med til at begrænse kontingentstigninger i forbundet.

Det er Forsikringsagenturforeningen (Tjenestemændenes Forsikring), som ejer alle sommerhuse og ferielejligheder, men Dansk Jernbaneforbund, Forsikringsagenturforeningens Afd. A, har dispositionsretten over sommerhusene og ferielejlighederne. Det er derfor kun i Dansk Jernbaneforbunds regi, disse sommerhuse og ferielejligheder står til rådighed, og ikke som du skriver politifolk, HK osv.

Det kan oplyses, at det kun er 1-2% af Dansk Jernbaneforbunds medlemmer inkl. pensionister, som muligvis ikke har forsikring i Tjenestemændenes Forsikring. Ud fra Tjenestemændenes Forsikrings statistik er det langt under 100 medlemmer, vi taler om. Mange er ret utilfredse med, at de, som ikke har forsikring, kan nyde godt af noget, som andre har betalt for, og at de, som har været bidragsydere, ikke står forrest i køen til lodtrækning.

Det er Forsikringsagenturforeningen, som ejer husene og lejlighederne, og derfor sætter de også

rammer og regler. Med hensyn til rygning og husdyr har der været utrolig mange klager over, at der i husene og lejlighederne lugtede af røg, når der andre steder i det offentlige rum var rygeforbud.

Fra allergikere eller forældre til disse, har der endvidere været konstante klager over hundehår og lugten af husdyr i husene og lejlighederne. Naboerne har klaget over, at der var hundeefterladenskaber foran deres huse fra gæster i vores huse, og hunde der generede omgivelserne.

Det er ligeledes klart, at vedligeholdelsesomkostningerne er væsentlig større i huse og lejligheder, hvor der bliver røget og hvor der opholder sig husdyr. Desværre er der kun lejerne til at dække disse omkostninger. Det var ikke en let opgave at stille alle tilfreds, når linierne fra medlemmer blev trukket så skarpt op.

Vi beklager, at der ikke forlods var informeret i god tid om ændringerne. Derfor er tiltaget også sat i bero for perioden 2008 – 2009, så der er nu et helt år til en fornuftig løsning fra alle de involverede i dette tiltag.

Husk, at Tjenestemændenes Forsikring skal være den bedste og billigste på markedet med den samme dækningsgrad

Nu kan det F... være nok!!!

Det var på tide at Personalebladet endelig sprang ud af skabet og viste sit sande jeg. Bladet skal nemlig bruges til moralprædiken og en løftet pegefinger mod lokomotivpersonalet. De første sukkersøde artikler i de første numre af bladet var, som ventet, bare for at få lokomotivførerne til at læse bladet.

I februar nummeret kan man læse, at lokomotivførerne står for 335 forsinkelser pr. måned.
Her kommer 3 eksempler på hvordan hverdagen ser ud for en lokomotivfører pga. at Driftscenteret ikke fungerer. Så nu kan flere forsinkelser tillægges lokomotivførerne og IKKE Driftscenteret dårlige information.

Eksempel nr. 1
På vej på arbejde bliver jeg ringet op af Driftscenteret. "Dit tog nr. 10xx, bliver vendt til tog nr. 10yy."
Jeg fortæller, at jeg ikke er mødt endnu, og ikke kan notere lige nu.

"Er du ikke mødt endnu?"

Det var jeg ikke, da der var 15 min til mødetid. Men jeg ville selvfølgelig gerne gå til Driftscenteret, når jeg havde været i Briefingrummet.
I Driftscenteret blev jeg mødt af en Driftsleder, der begyndte at forklare.
Men nu ringede hans telefon. Den valgte han at besvare. Jeg stod forsat og ventede på information. Efter samtalen fik jeg den sidste del af min information. Nu kunne jeg gå til mit tog.

DET KØRTE 10 MIN FORSINKET.
ÅRSAG: "MANGLENDE LKF"

Eksempel nr. 2
Ifølge turen, skal jeg klargøre et lokomotiv på Godsbanegården (Gb). Da jeg har stor erfaring med at netop dette lokomotiv (tog nr.) IKKE er på Gb, men i Belvedere, ringer jeg til Driftscenteret. Her bekræfter de, at lokomotivet er på Gb. Da jeg kommer derover er der intet lokomotiv. Askekassen siger, at det holder i Belvedere, og det har det gjort i 5 timer. Jeg går til Belvedere, og begynder at klargøre. Men da det tager en vis tid at gå til Belvedere bliver klargøringen og rangering forsinket. Med efterfølgende resultat, at toget kom for sent op til Københavns Hovedbanegård.

ÅRSAG: "LKF VAR IKKE KLAR TIL RANGERING TIL TIDEN"

Eksempel nr. 3
Jeg skulle køre et materieltog fra Københavns Hovedbanegård til Helgoland. Forsøgte at ringe til Driftscenteret. Ventetid 5 min og 25 sek. GENTAGER. 5 min og 25 sek.
"Du er nu nr. 1, i køen"
Resultat. Toget holdt 15 min. på KH og optog sporplads.

ÅRSAG: " MANGLENDE LKF"

Disse eksempler er fra januar 2008. Desværre er de ikke ualmindelige. Hvis man spørger andre lokomotivførere, kan man få mange eksempler på, at årsagen er Driftscenteret skyld, og IKKE lokomotivførerne. Vi arbejder i øjeblikket uden en daglig ledelse. Vi skal selv indhente vores daglige information andre steder som f.eks. hos kommandoposten eller ved vagthavende driftsleder da det er umuligt at få ordentligt information fra Driftscenteret.

DERFOR ER SÅDAN EN ARTIKEL FULDSTÆNDIG URIMELIG, OG SÅDANNE BESKYLDNINGER VIL SELVFØLGELIG FÅ KONSEKVENSER FOR OS I VORES DAGLIGDAG.

ARTIKLENS BUDSKAB:
ALLE LOKOMOTIVFØRERE PASSER JO ALLIGEVEL IKKE DERES ARBEJDE.

Med venlig hilsen

Lokomotivfører K. Henning Lass, København

Det Blå Blad

Dit blad - din mening
Det Blå Blad har også plads til dit indlæg

Forsinkelser - set på en anden måde

På foregående side har lokomotivfører K. Henning Lass skrevet et indlæg til bladet, som desværre nok beskriver den frustration, som mange af LPO-DSBs medlemmer føler. På trods af en kæmpeindsats hver dag, under meget vanskelige forhold, så skal vi læse en artikel i personalebladet, som på slet skjult vis giver lokomotivpersonalet en opsang. LPO DSB har fået mange lignende henvendelser, så Henning er ikke alene om at føle sig trådt over tæerne.

Vi vil gerne understrege, at tog til tiden selvfølgelig er vigtigt. Vi har endnu ikke mødt en lokomotivfører som ikke synes dette. Selvfølgelig har vi andre forhold, der kommer før tog til tiden. Hensynet til sikkerheden kommer til enhver tid først i en lokomotivførers hverdag. Vi er dog meget enige i Hennings holdning, der går ud på at tage fat i de kolleger der gentagne gange ikke kommer til tiden på grund af slendrian. Det er til gengæld LPO DSBs helt klare opfattelse, at det er meget få kolleger, der ikke kan finde ud af at møde og afløse til tiden.

I personalebladet er der nævnt en del tal. Vi er ikke i tvivl om, at tallene er rigtige, men vil nu komme med et lille alternativt regnestykke som måske kan sætte disse tal lidt i perspektiv.

Først lidt tal fra DSB portalen om rettidighed. Tallene er opgjort fra årsskiftet indtil den 1. marts 2008, men er et meget godt udtryk for hvor forsinkelserne ligger.

Andel af forsinkelser:

DSB samlet:	**45,1%**
Fremføringen:	7,9%
Togkomponenter:	5,8%
Passagerforhold:	7,9%
Togpersonale:	3,9%
Driftledelse:	6,0%
Tog fra udlandet:	0,4%
Banedanmark samlet:	35,7%
Andre operatører:	3.0%
Eksterne forhold:	16,2%

Fremføringen står altså for 7,9% af alle forsinkelser. Af disse 7,9% er det langt fra alle som direkte kan henføres til lokomotivførerne. Lad os derfor kigge lidt på tallene fra 2007, som er beskrevet i personalebladet. I artiklen på side 8 fremgår det, at der i 2007 var 4023 hændelser, hvor aben blev placeret i Fremføringen. Langt fra alle disse hændelser er lokomotivførernes skyld, men lad os glemme dette og gå videre til et andet regnestykke.

- Antal tjenester i Fremføringen pr. uge ca. 4000
- Gennemsnit antal togfremførsel (tff på arbejdssedlen) pr. tjeneste ca. 4
- Antal togfremførsel (tff på arbejdssedlen) pr. år ca. 832000
- Antal hændelser i 2007 4023

Fejlprocent ca. 0,48 %

Disse tal taler vist for sig selv. Hvilken virksomhed ville ikke være meget tilfreds med en fejlprocent på under en halv? Set i lyset af dette havde det nok været mere på sin plads, at der i personalebladet havde været en del ros, i stedet for hele to artikler, der skal minde os om, at vi skal afløse til tiden.

Til sidst så lidt trøst til Henning og resten af LPO-DSBs medlemmer. Da ledelsen i Fremføringen tilsyneladende ikke kan finde ud af at rose deres meget loyale og ansvarsfulde medarbejdere, vil vi da gerne gøre det. LPO-DSB er utrolig stolte af medlemmernes indsats, og gid at I må stå som et lysende eksempel for andre.

Med venlig hilsen

Carsten M. Olesen

Tur-problematik og debat

Hvad skete der lige der. Kunne vi læse i Personalebladet fra Fremføring, at vores evner til at lægge ture op ikke rækker. Ganske vist rammes der ikke lige på hver gang. Men at nævne 50 procent af depotets ture som "ens" er ikke helt i orden mener vi.

Alle uden for tur. Spændende tanke. Men er der trængsel hos tjenestefordeleren nu, bliver der nok ikke mere plads, tid og lykke den vej rundt.

Der efterlyses en større fleksibilitet fra vores side når turene opbygges. Vores morgentur blev udvidet sidst med to Lkf. Og to ledige pladser efter turvalg. Vel at mærke på et depot der altid har dyrket morgenture. Hvad kan det så være? Vores 3-3 tur, er oversøgt ved hver tur valg. Så kan vi nøjes med en morgentur, en aftentur, reserven og en stor 3-3 tur? Vil det blive godkendt?

Kunne der gemme sig noget andre steder. Vi er gået fra to til et turvalg pr år. Kunne en manglende fleksibilitet måske også dreje sig om, vores arbejdsgiver ikke kan levere en fast rytme for medarbejderne, ud over 12 måneder. På 150 år er det ikke lykkedes at lave en køreplan der er god nok til mere end et år.

Og ja. Det er altid de værste ture hver gang. Forandring er aldrig sjovt. Slet ikke når man ikke er sikker på at få det man gerne vil. Og det kan først til mølle hos tjenestefordeleren, for et helt depot ikke lave om. Lige meget hvem der klager nu, bliver de afløst af andre, der i stedet bliver "sorteper".

Men en ny og frisk ledelsesstil er det nu, når en leder egentlig gerne vil give os lov til, at tilrettelægge vores arbejde efter, hvornår det kunne passe os at tage fri fra fritiden og drysse forbi for at køre lidt tog. Mere af det. Men den med arbejdstidsregler, lader vi lige fra vores side ligge. Det er vist et andet sted den snak skal skæres.

Med venlig hilsen
Turgruppen Struer

Turene er ok i Struer

Status på bærbar PC

Af: Carsten M. Olesen

Som det sikkert er de fleste kolleger bekendt, har der været en del klager over manglende tid i forbindelse med opdateringer af den bærbare pc, når vi møder på vores arbejde.
At problemerne med den Bærbare PC var så omfattende, blev LPO DSBs formand og næstformand først rigtig klar over, efter vi havde deltaget i de fleste lokale generalforsamlinger i januar måned.

Vi var noget overrasket over disse udmeldinger. Vi havde det indtryk, at det på trods af lidt opstartsproblemer, var gået meget godt. Vi har efterfølgende fået bekræftet, fra pc vagtens side (50112), at de heller ikke mente at der var store problemer, da der ikke havde været mange henvendelser.

Som en del af teknologiudvalget påtager vi os det fulde ansvar for den mangelfulde information som er sendt ud til jer kolleger. Det har blandt andet vist sig, at informationen om nødproceduren har givet anledning til en del misforståelser. Ligeledes var der opstået den misforståelse, at alle meddelelser med rødt udråbstegn skulle læses ved tjek ind. Det er kun de meddelelser af høj prioritet, der er relevante for den forestående kørsel der skal læses på dette tidspunkt. Øvrige dokumenter kan læses senere.

Stor enighed
Vi har efterfølgende, i samråd med den projektansvarlige i Fremføringen, Ivan Frederiksen, fået lavet en analyse af problemstillingerne ved opdateringer, samt brug af Den Digitale Rygsæk, og har aftalt dette videre forløb:

- Det er enighed om, at fortsætte med kontrol af opdateringstider på alle depoter, samt forbedre forholdene ved mødeterminalerne (net forbindelser osv.)
- Der er enighed om, at udskifte de computere som ikke lever op til kravene.
- Der er enighed om, at målrette den post en given lokomotivfører skal have, for at udføre en tjeneste. Det vil sige, man prioriterer de vigtigste meddelelser, for at kunne afløse og køre til tiden. Så kan man ved en given lejlighed, under tjenesten, læse resten!
- Der er enighed om, at vi snarest skal have de sidste bøger ud af tasken, så DDR kan blive fuldt implementeret.

Kørebillede
Der har netop været afholdt et seminar på Knudshoved, for at lave en for analyse og indstilling af udvikling af kørerbillede for lokomotivførerne.
Kørebilledet er sidste etape af planen om den bærbare pc til lokomotivpersonalet og skal erstatte den information vi i dag henter under kørslen ved at kigge i TKØ/V. TIB, SIN.
Deltagere på dette seminar var folk fra IT afdelingen, DSB sikkerhed, DSB Teknik, Teknologiudvalget under DSB Fremføring, GEKKO (energi rigtig kørsel), LPO samt den projektansvarlige Ivan Frederiksen.

Det var et godt seminar med megen interesse og aktiv deltagelse fra deltagerne og det er mit indtryk at vi her havde fået samlet et godt team som fremadrettet kan få lavet et fornuftigt grundlag at arbejde videre på!

Jeg vil løbende holde jer informeret om udviklingen.

Regularitet

Flere og flere administrative medarbejdere i Jernbanesektoren er tilsyneladende beskæftiget med opfølgning på regularitet og udfærdigelse af statistikker, så ansvaret og regningerne kan fordeles til de formastelige.

Det Blå blad har været en tur ude i driften og spurgt en række tilfældige lokomotivførere om deres oplevelser af "tog til tiden" set fra den virkelige verden.

Vi spurgte om deres indtryk af den seneste tids fokus på regularitet, hvilke hændelser der ofte er årsag til forsinkelser og hvad der efter deres mening kunne forbedre regulariteten?

Svarene var mange - og gode!

Regularitet Regularitet Regularitet Regularitet Regularitet Regularitet Regularitet

Lokomotivfører Morten Hendriksen København

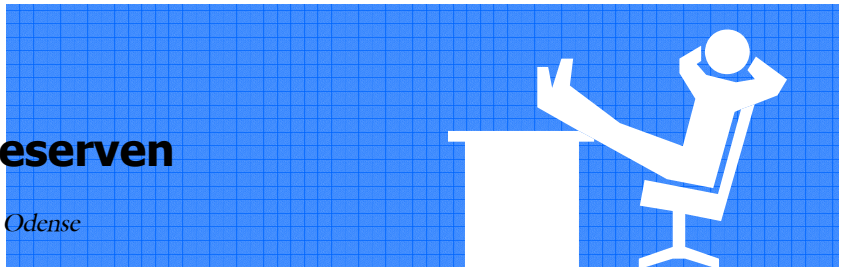
Det er fint med fokus på regularitet og rettidighed, men jeg synes at der er for stor fokus på at finde syndebukke, frem for at finde årsagerne til fejlene. Vi peger for meget fingre af hinanden.
Jeg oplever ind i mellem, at selv små forstyrrelser i trafikken hurtigt udvikler sig til massive driftsforstyrrelser. Når alle vil ringe til de samme personer på samme tid, er det min opfattelse at nogle i driftscenteret og kommandoposterne er gode til at krisestyre, mens andre hurtigt bliver rådvilde.

Jeg er selv japansk gift, og jeg efterlyser faktisk lidt japansk virksomhedskultur i både DSB og Banedanmark, forstået på den måde, at man får fokus på at finde fejlårsagerne og forhindre gentagelsesfejlene, frem for at påpege andres fejl.

Bedre masterplaner eller drejebøger, så man kan afvikle trafikken mere professionelt i krisesituationer, kunne være en mulighed for at forbedre regulariteten.

Fortsættes...

Særlige regler for reserven



Af: Lokalgruppeformand Peter Kanstrup, Odense

De fleste lokomotivførere, som i en eller flere perioder har kørt i reserven, vil formentlig nikke genkende til påstanden om, at det fra tid til anden kan være en prøvelse.
Og sandt er det da, at de aftaler og regler som ligger til grund for arbejdet, som udføres af personale i reserven, på mange måder adskiller sig fra tilsvarende regler og aftaler for det arbejde kollegaer i tur udfører. Netop de forskelle og særlige regler er, hvad denne artikel handler om:

Arbejdstidsaftalen (aftale 570,1), som er gældende for samtlige lokomotivførere i DSB Fremføring indledes med en i tanke og udformning smuk formålsparagraf med bl.a. følgende ordlyd, citat: "Parterne er enige om, at tjenester / ture tilrettelægges med behørig inddragelse af sikkerheds- og sundhedsmæssige hensyn"…

(og videre)... "herunder arbejdstilsynets anbefalinger". LPO har den opfattelse, at det langt hen ad vejen lykkes på fornuftig vis, ikke mindst via vores turudvalg og de lokale turgrupper, henholdsvis turrepræsentanter.

Peter Kanstrup

Af indlysende årsager ser det ofte lidt mere tungt ud for den enkelte medarbejder i reserven, dels fordi vedkommende jo - forståeligt nok - ofte ikke har helt den samme kendskab til aftaler og regler som de uddannede turrepræsentanter, dels fordi det arbejde som tjenestefordeleren kan tildele lokomotivførere i reserven måske ikke passer ind i vedkommendes ønsker, idet arbejdet ofte, i sagens natur, er "resterne fra de riges bord", altså det arbejde andre har søgt fri for, eller som via korrigering/ekstraproduktion er skabt over hals og hoved på den enkelte dag.

Arbejdstid, normtid og tjenestelængder
Arbejdstiden for lokomotivførere er fastsat til 7 timer i gennemsnit pr. dag (henholdsvis 7t 24 min under uddannelse, jf. uddannelsesaftalen). Dvs. den maksimale arbejdstid pr. md. er antallet af arbejdsdage (incl. sove- og hviledage) x 7 t. Ved afholdelse af ferie fradrages ligeledes 7 t i ferieregnskabet.
Personale i reserven kører ofte tjenester som opstår via korrigering/ekstraproduktion. Disse tjenester skal, i lighed med tjenester i den faste produktion, altid overholde reglerne for opbygning af tjenester, dvs.:

- Varigheden af den enkelte tjeneste beregnes med mindst 6 timer (uanset om den er kortere).
- Varighed af den enkelte tjeneste er max. 9 timer om dagen, henholdsvis 8 timer om natten (med mindre der udføres tjeneste på fremmed depot i henhold til den nyligt indgåede "flexaftale").
- Der må ikke anvendes delte tjenester.

Underretning om tjenester
I henhold til fortolkningsbilag af 15. september 2007 skal: "Tjenester for reserven være tilkendegivet 5 dage forud" (Såfremt den enkelte lokomotivfører har specielle ønsker kan ovenstående dog fraviges). Som udgangspunkt sker underretningen via arbejdssedlen. Er der ikke tildelt en tjeneste - "tjeneste ikke endelig fastlagt" når arbejdssedlen trækkes, kan man altså kræve at det sker straks.
Da hverken arbejdstidsaftalen eller omtalte fortolkningsbilag ændrer på hvem der leder og fordeler arbejdet, er det fortsat ledelsen som formelt har underretningspligten. I virkelighedens verden er det dog ofte mere komplekst, idet lokomotivføreren - af hensyn til planlægning af fritiden - som hovedregel selv kontakter tjenestefordelingen for at modtage tjenesteunderretning tidligst muligt.
I fortsættelse af ovennævnte omkring tjenesteunderretning er der i organisationsaftalen gældende for overenskomstansatte en bestemmelse om, at første tjeneste efter en given ferie (dag / periode), skal bekendtgøres for den overenskomstansatte inden ferien påbegyndes. Hvor det er fastsat ved lokal aftale gælder denne bestemmelse også for tjenestemænd.

Nattjenester
Vedr. tildeling af nattjenester til lokomotivførere i reserven er der en - ofte overset - afvigelse i forhold til de regler som gælder samtlige lokomotivførere, citat: "Der må højst planlægges med 7 nattjenester per kalendermåned. Tal-let 7 nedsættes med 1 for hver 6 sygedage eller feriedage" (der er i pågældende kalendermåned, red). Eks.: L K Førersen har ferie i 12 dage i en given måned. I den del af måneden, hvor han skal arbejde, må han max. tildeles 5 (7 minus 2) nattjenester.

Aftenfrihed
Der skal mindst være 50 % aftenfri, det vil sige 12 timers fri i tidsrum-met mellem kl. 17.00 og kl. 07.00 (f.eks. 18.00 til 06.05 = 12 t 5 min). Bemærk! I henhold til ovennævnte definition kan tjenester som slutter 19.01 (eller senere) og starter 4.59 (eller tidligere) aldrig udløse en aftenfrihed. Aftenfri er inklusiv fridage og anden fritagelse for tjeneste for hver medarbejder. Aftenfriheden beregnes pr. kalendermåned for personale i reserven.

Hviletid
I lighed med hvad der er gældende overalt på det danske arbejdsmarked, skal hviletiden mellem 2 døgns tjenester være mindst 11 timer (på eget depot). I henhold til arbejdstidsaftalen kan "Disse minimums hviletider ikke fraviges, hvorfor tjenester / ture til-rettelægges med en rimelig margen i forhold til hviletidsbestemmelserne". For faste ture sikres dette ved at overgangen mellem 2 tjenester som hovedregel skal være minimum 12 t (kutyme aftale).

Fridage

- Der skal tildeles 104 årlige fridage. De 52 gives som 26 dobbeltfridage (hvilket i praksis vil sige hver anden lørdag / søndag). De resterende 52 gives som enkeltstående fridage. Husk opgørelse over evt. manglende fridage pr. år kalenderår skal opgøres og indsendes til tjenestefordelingen senest d. 15. januar.
- Der må maksimalt være 7 arbejdsdage mellem 2 fridage. Bemærk i den forbindelse at sove- og hviledage ikke er fridage. Reglen siger til gengæld ikke noget om antallet af tjenester mellem fridagene (Der kan faktisk godt inden for aftalens rammer være 8 tjenester på 7 dage!)
- Lokomotivpersonale i reserven kan kræve, at der senest d. 25. i måneden forud gives underretning om efterfølgende kalendermåneds fridagstildeling (antal og dato for disse). Ønsker i den anledning skal afleveres senest den 20. i måneden forud.

Beskrivelse af regler mv. ifm. beregning af overtid - både på den enkelte dag og månedsnormen - følger i næste nummer af Det Blå Blad, herunder regler for manglende underretning

Graffitimalere fanget i Odense

En lille solstrålehistorie

Natten mellem lørdag og søndag den 02. marts ankom lokomotivfører Frank B. Dall til Odense pass. i tog 190. Det var det sidste i turen og Frank var så småt begyndt at tænke på den varme dyne der ventede derhjemme, da synet af graffitimalere i omstillingsanlægget, fik ham på andre tanker. Skurkene havde gemt sig for det indkørende tog og da dette havde passeret genoptog de deres lyssky virke uden at vide, at Frank havde taget ophold i det bageste førerrum.

Resolut kontaktede han Odense Kommandopost, som lynhurtigt kontaktede politiet der tilfældigvis havde en hundepatrulje kørende rundt lige i nærheden.

Mens Frank iførte sig sikkerhedsvest for at nærme sig omstillingsanlægget, kørte politipatruljen uden lys og i fuldstændig mørke op ad svinestien der var fyldt med murbrokker fra den nedrevne godsterminal.

Da hunden blev sluppet løs, havde Frank stået et stykke tid ved sporene 21-22 og opserveret graffitimalernes arbejdsmetoder, hvor blitzlys afslørede, at man var færdige og nu skulle have et varigt minde af kunstværkerne.

Pludselig hørtes tumult, råben og hundegøen og det hele var overstået på få sekunder. Den ene af de to graffitimalere slap væk, men den anden blev taget med på stationen. Politiet fandt også en rygsæk med videooptager og mobiltelefoner samt andre personlige ejendele i hvilket formentlig gør det nemt for dem efterfølgende at finde frem til den sidste.

Fem MQ og en ER blev graffitimalet den aften og en klækkelig bøde venter nu de formastelige.

Togene i Odense har længe været plaget af graffiti og måske hører dette uvæsen op for en tid - takket være en snarrådig Frank B. Dall.

Graffitibemalet MQ (Arkivfoto)

Regularitet Regularitet Regularitet Regularitet Regularitet Regularitet Regularitet

Lokomotivfører N.C.H. Poulsen Helsingør

Det er udmærket med fokus på regularitet, men jeg syntes at man skulle løfte blikket fra de mange tal og statistikker og tage ud i togene og selv opleve hvordan trafikken bliver styret og hvordan passagerer og personale bliver informeret. Det er ikke for godt.

De hændelser vi oplever er er ofte "tog til tiden" for statistikkens skyld, det sker alt for ofte at Øresundstog aflyses på Københavns Hovedbanegård selv om de kun er 2-3 minutter forsinket. Man får stop på det sidste signal før perronen, så reservestammen kan indsættes i drift. Herefter kommer man til perron og når lige at se slutlygterne på reservestammen. Det virker meningsløst at skulle aflyse et tog fyldt med rejsende pga. nogle få minutters forsinkelse. De rejsende der skal videre, må foretage tog skifte og tage et efterfølgende tog. De oplever ikke DSBs "fremragende statistikker" for rettidighed.

For at forbedre regulariteten skal der nok være en større buffer tid, inden man beslutter at aflyse et tog. Der er jo 3-4 minutter på Kh. og man kan ofte hente lidt tid fra målepunkterne på Peberholmen og Klampenborg ind til byen. Kommunikationen mellem FC, Driftscenter og personalet i togene bør forbedres. Send evt. FC personalet på efteruddannelse i brug af radioens funktioner, her tænker jeg på muligheden for omstilling af samtaler til og fra tog til Driftscenter og Lki vagt.

Mobiltelefonen må jo ikke benyttes.

Med Struergruppen til London

Af: Svend Søndergaard Kristensen

12 mand stærk kørte fra Struer med tog 740 søndag den 30/9 2007.
Nogle var med for første gang. I Vejle videre med tog 387 (IC3) mod Hamborg, stemningen var munter. Gennem Nordtyskland og til Hamborg, her havde vi et 3 timers middagsophold og 22.47 steg alle ombord på liggevognen mod Bruxelles.

Omfattende sikkerhedstjek
Tidlig næste morgen ankom vi til Bruxelles og skulle videre med Euro Star toget til London. Aldrig har jeg været vidne til et mere omfattende sikkerhedscheck for at få lov til at gå ombord i et futtog. Det var lige før det overgik sikkerhedscheck i lufthavnene. Ved nærmere eftertanke var det nok ikke så skidt endda, jeg mener, 15 kilometer inde i det enorme rør under kanalen, var vist et af de sidste steder jeg ville møde en terrorist med et alternativt bælte omkring livet.

Af sted fra Bruxelles kom vi og det med manér, gennem Frankrig gik det med 300 km/t og fuldstændig stille i sporet lå toget. Waterloo station nærmede sig og kl. 08.26 satte vi fødderne på engelsk grund.

Ankomst til London
Det mærkes straks at London er en storby. Alene det antal mennesker som farer rundt på stationen, mellem landsdelstog, regionaltog, underground og det i flere etager.
Vi fik købt Underground tickets og fundet det rette tog, og efter en kort gåtur fandt vi også hotellet.

Det var et udmærket hotel, til vores formål, altså kun for at holde øjnene lukket. Nej man kan sige at det var typisk engelsk, og medarbejderne var utrolig flinke og altid klar til at hjælpe. Vi kunne spise morgenmad på hotellet, resten af forplejningen skulle indtages andetsteds.

På tur i undergrundsbanen

På opdagelse i London
Efter et bad var det tid til en tur ud i den pulserende by. Vi havde snakket lidt om på turen over hvad der var mest interessant at se. Da vi slet ikke kunne nå det hele på den relativ korte tid vi havde til rådighed, var det nødvendigt at vælge.
Et af de steder som alle var stemte for at opleve var RAF - museet (Royal Air Force museum). Så vi fandt et undergrundstog i den rigtige retning. Museet var en kæmpe oplevelse, og fortalte en på samme tid fantastisk men også tragisk historie om det engelske flyvevåben. Man kunne opleve mange forskellige maskiner, helt tilbage fra træmodeller, over en Lancaster til en kæmpe bombemaskine, der kunne rumme et helt hus i det enorme lastrum. De udstillede maskiner gav et rædselsvækkende billede af hvordan det havde været at sidde i en flyvende metalkasse på vinger. Og hvor hovedopgaven var at skyde fjenden ned inden man selv blev pillet af himlen. Det er klart et museum som kan anbefales hvis man skal til London.

Efter RAF museet kørte vi tilbage i nærheden af den indre by. Nogle var en tur i London Eye, vist nok en kæmpe oplevelse, os med højdeskræk nøjedes med at kikke på fra neden. Også War Museum fik besøg, efter sigende en lige så stor oplevelse som RAF.

Engelsk øl - ja tak!
En ting som skal prøves når vejen går forbi London, er naturligvis de mange Pub'er. De er helt noget for sig. Der kan både spises og drikkes, de serverer noget ok mad, men deres øl derimod er i særklasse. om det er Lager, Ale eller blot pilsner er kvaliteten lige høj. Forskellen på en velskænket øl serveret på en engelsk pub og så på et dansk værtshus er, at i England pumpes der øl op til der ikke kan være mere i glasset, dvs. til det render over.

Fra London til Reading
Tirsdag gik turen til Reading, her havde vores professionelle rejseleder (hr. Heilskov) lavet en aftale med First Great Western togselskab. Også den engelske fagforening Aslef var repræsenteret.

Vi fik en 1. klasses rundvisning i deres undervisningslokaler, fik lov at prøve deres tog - simulator. Den var en kopi af et rigtigt førerrum og meget virkelighedstro. De bruger simulatoren som en fast rutine til at teste deres lokomotivførere i forskellige situationer. Man kan træne særlig vanskelige situationer og ikke mindst, så starter alle nye aspiranter i en simulator inden de slippes løs med en kørerlærer i den virkelige verden. Her kan man nemlig få lov til "at dumme sig" på sikker vis.

Fra reading til London
Så kørte vi med deres IC tog tilbage til Paddington station, her ventede en tiltrængt frokost og derefter blev vi vist rundt på den enorme station og fik fortalt historien om den.

Så var der tid til at se byen på egen hånd, flere gik en tur i den enorme Hyde Park, forbi Royal Albert Hall og en tur gennem China Town, London Tower Bridge, Buckingham Palace og meget mere.

Onsdag havde vi en aftale med Aslef fagforeningen. Det var en meget imponerende bygning som deres hovedkontor har til huse i. Mange håndskårne døre og trapper og med en atmosfære som fortalte sin egen historie om den kamp som fagforeningen havde været igennem. Det var tydeligt at de ikke var kommet sovende til de resultater og relativt gode forhold som deres medlemmer har i dag.

Efter en betagende guidet tur rundt i huset og efter den officielle gave udveksling, bød Aslef på en lidt alternativ frokost. Og ja selvfølgelig på en pub, det var jo London.

Vi brugte undergrunden en del, men selv om byen er ret godt dækket ind af undergrunds stationer så er det ikke ens betydende med at man slipper for at gå. De enorme afstande gør at der selvsagt ikke kan være stationer på hvert et gadehjørne.

Hjemturen

Torsdag den 4/10 pakkede vi atter vore kufferter og satte dem i hotellets opbevaringsrum.

Toget kørte først fra London 15.47, så dagen blev brugt på lidt indkøb og lidt mere sight seeing. Nogle var ude og køre i dobbeltdækker bus - i den forkerte side af vejen. Det virker helt underligt for os at køre i venstre side af vejen.

Først på eftermiddagen begav vi os atter mod Waterloo Station. Gennem check in kom vi alle, nogle med lidt mere besvær end andre. Og så var det næsten the same procedure as last time James, blot i modsat retning og ad en lidt anden rute. Men hjemad gik det. Der var knap så høj en stemning på vejen hjem som på vejen ud. Alle var fyldte med dejlige indtryk efter nogle begivenhedsrige dage i en af Europas mest spændende hovedstæder.

Fredag morgen ankom vi til Fredericia og vanen tro var vi en tur ovre hos tur-planlæggerne til kaffe og rundstykker. Det er altså de bedste rundstykker man kan tænke sig. Når man har kørt hele natten, og måske kun sovet et par timer, og resten af tiden bare ligget og prøvet på at

Simulatoren hos First Great Western

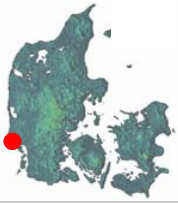
falde i søvn, så er danske rundstykker med lidt friskbrygget mokka ikke at foragte.

Kl. 11.19 rullede tog 721 ind i Struer med 12 trætte lokomotivførere, som var blevet en dejlig tur rigere.

Tak til alle for en hyggelig tur!

Stående fra venstre: John Heilskov (turarrangør), Ivan Højlund, Niels Ove Stougaard, Gary Fabian, repræsentant fra ASHLEF, Jan Nygård, Jan B. Danielsen og Bent Erik Jensen. Siddende fra venstre: Ulrik D. Christensen, Niels Haunstrup Christensen, Jens Jørgen Munk Pedersen, Torben Johansson, Søren Stærk og Svend Søndergaard Kristensen.

Det er let at skelne mellem sommer og vinter i England.
Om sommeren er regnen noget varmere!
Colin Wilson, engelsk forfatter (1931 -)



Esbjerg

Af: Pernille Larsen

Vi holdt vores årlige generalforsamling onsdag den 30 januar på Esbjerg Højskole. Af gæster havde vi inviteret Preben Stenholdt og Carsten Olesen fra LPO og Søren Eggers fra Århus. Søren blev valgt til dirigent. Tak til Søren for hjælpen. Vores formand Jens Rasmussen var på valg og der blev forslået endnu en kandidat, Johnny Lyngsø. Når der er flere på valg til formandsposten foregår det jo ved urafstemning. Det var nogle nervepirrende uger og den 25. februar forelå resultatet. Der var 58 stemmeberettigede medlemmer. 28 stemte på Johnny Lyngsø og 18 stemte på Jens Rasmussen. Det betød formandsskifte i Esbjerg. Jeg vil gerne her på den øvrige bestyrelses vegne takke Jens for det gode samarbejde vi har haft. Vi har lært mange ting af dig og ønsker dig god vind fremover. Vi vil også ønske Johnny tillykke med valget og vi ser frem til et godt samarbejde med dig i bestyrelsen.
Men ellers havde vi en god generalforsamling hvor vi for en gang skyld var færdige før spisetid.

Jubilæum
Vi ønsker Finn Jokumsen tillykke med 25 års jubilæet den. 1. januar og ligeledes ønskes Johnny Smedegård tillykke med sit jubilæum d. 1. marts.

Studietur
I år går studieturen til Amsterdam. Den kommer til at foregå i uge 39. Jeg har fået Allan Sønderballe til at hjælpe med planlægningen og vi vil også begge være guider dernede. Allan er fuld af gode ideer, så det skal nok blive en succes. Turen bliver med sove/liggevogn og et par overnatninger dernede. Mere om turen kommer senere.

Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

Så tager vi fat på det nye år. Alle generalforsamlinger er forhåbentlig vel overstået. I Kalundborg er der ikke sket ændringer i bestyrelsens sammensætning. Vi kunne godt bruge lidt bedre fremmøde fra de nye kolleger. Det kommer forhåbentligt med tiden, når de ser "skriften på væggen".

Bestyrelsen består fortsat af formand, Ove F. Hansen, næstformand/sekretær, Steen E. Rasmussen & kasserer, Alan J. Evans. Der er ikke de store ting at berette, fra generalforsamlingen, men ombygning af pladsen til omstillingsanlæg og det faktum at vi ingen "fast" personaleleder har, vakte nogen opmærksomhed. Personalelederjobbet varetages midlertidigt af Flemming V. Hansen fra København.
Stillingen har været opslået, men der har ikke været nogen kvalificerede ansøgere, som passede ind i profilen.

Efter generalforsamlingen var Flemming V. Hansen inviteret til en briefing om situationen i Kalundborg.
Flemming oplyste, bl.a. at personalelederstillingen var sat lidt i bero, indtil omstruktureringen i Fremføring var færdig omkring maj. Før havde man ikke overblik om behovet for nyrekruttering.

Ferievalget er afviklet, til de flestes tilfredshed. Som de foregående år, igen atypisk, man skulle måske hellere sige typisk. Kunne man spå om ferievalget var man sikker vinder i tips.

Spor 1 er lige blevet færdigombygget og frigivet den 20. februar. Det har fået nyt underlag, spor, skifter & ny sporstopper med rødt lys, så det er blevet helt moderne. Pladsen skal også ombygges med det nye omstillingsanlæg og gangriste ved opstillingssporene. Arbejdet er lige sendt i licitation, og forventes at starte til august.

På strækningen og på flere stationer, har der været gang i saven. Flere steder er stort set alt vegetation ryddet. Det er dejligt, nu kan sporarealerne ved perroner overskues. Der er ligeledes sat hegn op flere steder. Især i Holbæk er et større stykke blevet indhegnet. Der har været mange sporløbere fra den nærliggende handelsskole, men det er slut nu. Et stort løft for arbejdsmiljøet.

Vores studietur ligger fortsat fast i uge 41. Der er lige udsendt et spørgeskema til alle medlemmer, for at undersøge om der skal ændringer til de kommende år. Der arbejdes i øjeblikket på at lave en tur til Siemens testbane i Tyskland.

Struer

Af: Michael Hove Jensen

Vanen tro afholdt på Marina Club. Vanen tro stor tilslutning. Over 50 % gennem eftermiddagen, og med besøg af tre styk fra skolen i Tønder. Velkommen. Og vanen tro, gode indlæg, og god ro og orden. Mere ro end normalt. Preben var syg, så kun Carsten kom forbi. Al respekt for Carsten, men Preben er "længere" på podiet.
Eneste større forskydning i år, blev at Torben Pedersen ikke ønskede at fortsætte som kasserer. Så efter at have været væk fra det et stykke tid, prøver undertegnede nu igen kræfter med kassererjobbet. Ellers er alt ved det gamle på Struer depot.

Jeg vil lige nævne, at vi var nogle stykker, der under den efterfølgende spisning og "nær-evaluering" af generalforsamlingen holdt os pænt tilbage. Vi skulle med toget næste dag klokken 8.51 til Fredericia. Der var alle netværkskolleger sat i stævne, til fejringen af netværkets 10 års jubilæum. Det var et flot arrangement, hvor vore samlevere var inviteret med, så de kunne se og høre lidt om hvad det er vi går og laver. Vi fik så megen ros fra Benny Pedersen, at min kone kiggede anerkendende til min side. Stort. Men ellers en dag/aften med stor herlighedsværdi og hygge/samvær på tværs af landsdelene. Klart et oplæg til et 11 års brag eller…..

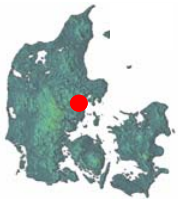
Den kulturelle
Man er jo blevet formand for kulturforeningen. Så lad mig lige ytre ønske om stor/større opbakning om de arrangementer der sættes i søen. Godt nok er fodboldturen til landskampen på SAS-Arena mod Tjekkiet fuld. Men senere i år, kommer en tur til Thisted Bryghus. Studieturen til Wien. Der arbejdes på billetter til en fodboldkamp i Viborg. Så hvis det er muligt, så tag med og vær med til at skabe nogle gode ture. Lur mig om der ikke kunne dukke en ting eller to mere op. Og hvem ved, det kan jo være, at fortolkningen af aftalen om mødetillægget kan give et tillæg for at tage på tur. Så deeet.

Her i slutningen af februar er vinteren ligesom blevet væk. Lidt ligesom ejerskabet af vores fælles sommerhuse. Men en forsikring kan nok ikke garantere dens tilbagevenden. Og det er en skam. For jeg er altså ikke tilfreds med at min græsplæne vokser i januar og februar….

Info vakuum
Sporskifte 2010. Tja, vi havde jo nok hellere set nogle nye skifter på strækning 33. altså nogle der kunne arbejde sammen med de skinner de lagde.

Men lad os alle håbe, at der er tænkt på det i projektet mellem Århus og Fredericia. Altså det projekt der er så ligegyldigt for os i Struer. Det må det jo nødvendigvis være, da vi må tage en drosche til enten Fredericia eller Århus for at få at vide hvorfor alle tjenester hos os er ændret….

Ydermere må alle provinsielt ansatte så endnu engang tage toget i et par timer. Denne gang for at se og høre vores chef fortælle om store forandringer og tiltag. Det er muligt det er mig, men da jeg var i det private, kendte chefen alle rum på fabrikken. Han drejede ikke af lige før montagedelen fordi de var færre end i produktionen. Så tag endelig toget forbi her, og/eller Kalundborg, Esbjerg, Odense, Næstved med flere. Så er jeg da sikker på at der også vil blive budt på en forfriskning fra vores side. Og et skinkesøm eller en måge i olie skal der også nok falde af. Se, *det* vil være et sporskifte.



Århus

Af: Hans Schøn Merstrand

På generalforsamlingen i Århus var der en god debat, omkring forholdende i DSB, og herunder specielt de forhold der berørte lokomotivførerne. På generalforsamlingen var der en engageret debat, og en god stemning – som også både formanden for Dansk Jernbaneforbund og LPO DSB nød godt af, da de modtog en lille gave, med klar besked, til eftertænksomhed – hvad de fik som gave, de kan de jo selv berette, når du møder dem. Lkf-K Flemming Thybo Pedersen blev valgt ind i bestyrelsen, da nu tidligere medlem af bestyrelsen, Niels-Kristian Pedersen havde valgt ikke at modtage genvalg. På bestyrelsens vegne, vil jeg takke Niels Kristian for hans store engagement for LPO Århus, samt loyalitet over for både kollegerne og bestyrelsen – og så håber bestyrelsen, fortsat at kunne trække lidt på Niels-Kristian "i ny og næ", til gavn for LPO Århus.
Jeg vil godt takke alle for støtten til lokalgruppebestyrelsen, og den linie vi har lagt – men husk, at LPO Århus ikke bare er bestyrelsen, men os alle sammen. "Vi skal fremad. Sammen. Alle sammen".

Østlige plads
Der er i Århus mange arbejdsskader, som følge af "tæt-på påkørsler", og dette skyldes nok, at ikke mange lokalgrupper i DSB har en bane som os, nemlig Grenaa-banen. Østlige plads er et godt eksempel på, hvad der kan gå galt når der byplanlægges og bl.a. bygges et center op af et baneterræn. Når man bygger et center som Bruuns galleri burde der være indregnet omkostninger til etablering af fast monteret hegn mellem center og jernbane. Lokomotivpersonalet har oplevet en eksplosiv stigning af ulovlig færdsel i sporene ved Østlige plads, af personer der af den ene eller anden årsag, udsætte sig selv for fare, ved at færdes ulovligt i sporene. Om personerne udsætter sig selv for fare, er ikke bare deres egen sag – for de kan også ødelægge livet for en lokomotivfører. Færdslen i sporene kunne minimeres eller stoppes, hvis der blev opsat et fastmonteret hegn, langs banen – og helst på begge sider af sporene.

Næstved

Af: Jan Sejr Lundstrøm

Anders Larsen har besluttet at søge nye udfordringer uden for DSB, og forlader os derfor ved udgangen af februar måned. Anders har fået ansættelse hos Contec Rail ApS, en operatør der bl.a. kører skærvetog for Banedanmark. Contec Rail har for nylig købt Lollandsbanens MY, og råder også over et antal MX'ere. Vi ønsker Anders held og lykke fremover.

Efter køreplansskiftet har vi stadig fire ture i Næstved, en morgentur med otte mand, en aftentur ligeledes med otte mand og en blandet tur med ti mand. Endelig har vi beholdt vores blandede tolv mands tur med perioder med rådighed. Takket være denne tur kunne vi i 2007 have alle mand i tur, der ønskede det. Naturligvis ikke nødvendigvis den tur de helst ville i, men de kunne komme i tur.
At køre i en tur med perioder med rådighed har den fordel af ens fridagsmønster ligger fast.

I K 07 kørte vi et tog til Gedser hver søndag, dette tog har vi mistet igen, men til gengæld kører vi nu en tom stamme fra Østerport til Helsingør fredag formiddag.
Ellers består den overvejende del af vores tjenester af kørsel på Lille Syd – ca. 50 % – og kørsel med 22xx og 12xx-tog på Sydbanen. Mandag til fredag har vi en tur til Holbæk, og to gange om ugen køres der MR - udveksling til Fredericia. Vi har med den nye køreplan fået noget mere kørsel med MF-togsæt.
En tjeneste der desværre ikke er ændret er vores "Københavner nat", ind med det sidste tog til København, klargøring af lok på Gb og hjem med det første morgentog. Der er godt nok enkelte kollegaer, der siger at det er en god nattjeneste, men omvendt søges der påfaldende ofte fri på netop denne tjeneste, så flere af dem der kører i reserven mener deres navn står på hvileværelset på Gb…
"Næstved natten" er til sammenligning relativt sjælden i reserven.

Efter 737 dage blev det først i det nye år atter muligt at køre til og fra spor 1 i Næstved nordfra. Der har været gjort meget for at råbe trafikpolitikerne op i håb om at få fremskyndet arbejdet, men det kom alligevel til at vare mere end to år!

Graffiti - ikke det store problem
Graffiti er heldigvis normalt ikke det store problem på togene i Næstved, men her kort før deadline har vi desværre fået malet på et tog, mens det stod i Næstved. Det undrer mig meget at DSB ikke omgående får fjernet svineriet. Jo længere det sidder jo bedre sidder det fast, og "kunstneren" får præsenteret sit værk. Tog overmalet med graffiti sender også et dårligt signal til vores kunder, og er med til at skabe utryghed.
Jeg mener man skulle have en aftale med et lokalt firma om afrensning, det bør ikke tage lang tid, og skulle der være miljøkrav for afrensning, er der olieudskiller i vores vaskehal, og de to steder vi kan tanke.
Som det er nu, kører toget desværre rundt med graffitien i en eller måske to uger inden det sendes til Fredericia.

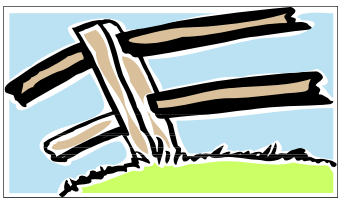
Besøg fra fagforeningen
23. november havde vi besøg af Carsten og Preben fra LPO Områdegruppen. Spørgelysten var stor blandt de 23 fremmødte. Emnerne der blev berørt var bl.a. ny løn, seniorordning og naturligvis vores bærbare computer. Der var også flere der mente, at det ville være mere på sin plads med tillæg for at køre med de gamle blå tog, end for at køre de nye togtyper.

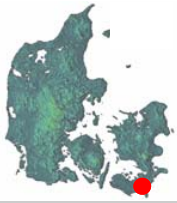
Lille Syd
I flere uger kunne vi ikke krydse i Lille Skensved fordi der var salt i overkørslen. Dette medførte at mange pendlere ikke kunne være i Køge inden klokken 8, men det var faktisk ikke Banedanmarks skyld.
Køge kommune modsatte sig, at man spærrede en halv vejbane i overkørslen natten mellem lørdag og søndag! Jo – Banedanmark har det heller ikke altid let.
Banedanmark rydder i øjeblikket arealerne langs jernbanerne for bevoksning. De fleste steder laves der et flot arbejde, grene skæres af med skrå snit så vandet kan løbe af, og det afskårne fjernes.

Den entreprenør Banedanmark benytter på Lille Syd går anderledes hårdhændet til værks. Med grenknusere fjerner man vegetationen langs banen, men efterlader træer og buske der er så ødelagte at man lige så godt kunne have fjernet dem helt. Alt andet lige må disse træer også være mere udsat for råd og svamp, og måske derfor på sigt udgøre en fare for trafikken hvis de ikke holdes nede. De afskårne grene er heller ikke fjernet, flere steder ligger de faretruende tæt på sporet.

Trafikstyrelsen har fået en sum penge i forbindelse med kampagnen mod ulovlig passage af spor. På Lille Syd er der flere steder opsat lange hegn, også steder hvor der mig bekendt aldrig har været problemer med passage af sporet.
Set med mine øjne er det nok mere holdninger end hegn der skal til. De største problemer har vi nok i Haslev, hvor der desværre ikke er den store respekt for "pas på der kommer tog".
Med fire krydsninger i timen på hverdage kan der også let opstå farlige situationer hvis passagerer kommer lidt sent og løber over til toget i spor 2 uden at respektere "pas på der kommer tog".

Med den nye køreplan forekommer der en tilsvarende situation i Glumsø, hvor to stoppende tog kommer stort set samtidig.
Ingen tvivl om at det er lettere at dokumentere, at der er opsat xx meter hegn, men på længere sigt kommer man ikke uden om en holdningsændring for at få større respekt for varslingsanlæggene – eller en ombygning med niveau fri adgang til spor 2, men det er desværre urealistisk i øjeblikket.





Nykøbing F.

Af: Anders B. Pedersen

Nekrolog

Det er med sorg i sindet at jeg skriver dette. Den 8. januar 2008 gik Rødby Færge depot desværre bort.
Depotet havde igennem en meget lang periode på 10 år, kæmpet for at overleve, men desværre tabte den kampen til den frygtelige sygdom, rationalisering.
Rødby depot blev oprettet i 1963 samtidig med oprettelsen af Fugleflugtslinien, og blev hurtig en meget stor station, med masser af gods, men bestemt også mange internationale rejsende.
I depotets storhedstid var der ca. 300 medarbejdere, som spændte lige fra rangerpersonale, over kontorpersonale til lokomotivførere. Alle medarbejdergrupper var repræsenteret.
Jo Rødby færge var et stort sted i mange år, men i slutningen af 90érne begyndte det at gå ned af bakke. Nærmest med ét forsvandt al gods trafikken, da Storebæltsforbindelsen blev etableret. Opdelingen af store DSB til DSB, Railion, Banedanmark og Scandlines betød at personalemængden hurtigt blev mindre i de enkelte selskaber. Mange gik på pension, andre blev forflyttet til andre tjenestesteder og stillinger pga. den mindre arbejdsmængde. Depotet kæmpede bravt og holdt fanen højt lige indtil det sidste.
Depotet efterlader sig 10 sørgende lokomotivførere, som nu er flyttet til Nykøbing Falster depot.

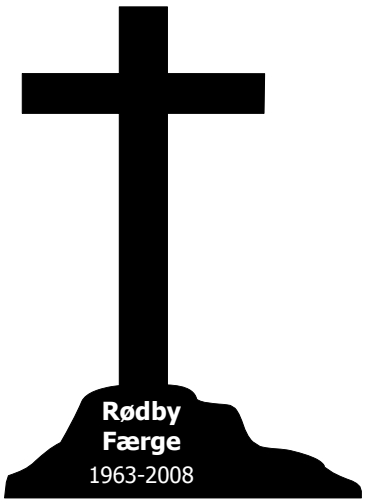
Æret være Maskindepot Rødby Færges minde.

Men nu er alt jo ikke kun dårlige nyheder

Som så mange andre steder i landet, har vi selvfølgelig også afholdt generalforsamling.
Historisk set, var det den længste generalforsamling, der har været afholdt i LPO Nykøbing F/ Rødby Færges tid. Mødet varede fra kl. 10.30 til 17.30. Selvfølgelig afbrudt af en lille let lækker frokost, med tilhørende drikkevarer.
Formandens, Sikkerheds repræsentantens og turformandens beretning udgjorde alene de første 2 ½ time.
Efter frokost var der en livlig spørgelyst til både kassererens beretning, og til de indkommende forslag.

I år skulle der også vælges nye medlemmer i bestyrelsen, og den nye bestyrelse ser nu således ud:
Formand blev Sven Erik Rasmussen, næstformand Anders B. Pedersen, Sekretær Per M. Heinesen, Kassere Henrik B. Eriksen, medlem Jesper Rød og suppleant blev Carsten Larsen
Bestyrelsen har desværre også sagt farvel til den tidligere sekretær Flemming Hansen, og bestyrelsesmedlem Rene H. Rasmussen. Disse har valgt at træde ud af bestyrelsen af personlige grunde.

Som traditionen byder sig var der selvfølgelig spisning efter generalforsamlingen, og man skal som bekendt ikke pille ved noget som virker, derfor var der igen i år gammeldaws oksesteg med flødekartofler og tilbehør til. Dette blev selvfølgelig ledsaget af liflige dråber af gæret druesaft. Og selvom I nu sidder og leder, ja måske nærmest desperat efter det, så er der for en gangs skyld ikke noget omkring vores dejlige nye tog BR 605. Det må i have til gode til en anden gang.



Regularitet Regularitet Regularitet Regularitet Regularitet Regularitet Regularitet

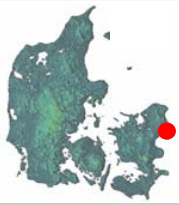
Lokomotivfører Claus Brinch, Odense

Den seneste tids fokus på regulariteten er nærmeste usynlig, der tales lidt om det i perioder, men der gøres ikke noget alvorligt ved det. Det der ofte forsinker er for sen afgang i forhold til køreplanen, på grund af ingen signal og/eller langsommelig afgangsprocedure, især det sidste har man ikke afsat tid nok af til i køreplanen.

De hændelser jeg er vidne til sker ofte i København, Fredericia og Århus hvor der køres på tværs af togveje lige før togafgang og togankomst, så man starter med at være forsinket fra udgangspunktet. Det er også som om, at lokomotivtrukket tog bruger lidt mere tid på at komme i gang igen, især på vej mod København.

For slet ikke at tale om "ATC-Togstop" på Svendborgbanen. Det system overtrumfer hvad der står i TIB omkring hastigheder ud af stationer. F.eks. siger TIB 60 km/t ud af Årslev, men hvad gør ATC-Togstop - knalder dig hvis du kører mere end 25 km/t. Det er bestemt ikke særlig regularitetsfremmende!!!

For at bedre regulariteten kan man bl.a. sætte signal i god tid, at togpersonalet indleder afgangsproceduren straks det gule blink er tændt, at der på de stationer hvor der er mange rejsende også afsættes den fornødne tid i køreplanen, og at man skifter vores afgangsprocedure ud med den tyske model, hvor man har en perronvagt der kalder ud "toget afgår - dørene lukkes", hvorefter lokomotivføreren lukker dørene og sætter i gang, dette er en langt hurtigere måde at gøre det på end den vi bruger, samtidig bliver rejsende der prøver at springe på i sidste øjeblik afkrævet en bøde af perronvagten på stedet.



København

Af: Søren Max Kristensen

Så er det nye år godt i gang. Som beskrevet i sidste blad, er personalesituationen, specielt i København, meget anstrengt. Vi er efterhånden nede på en reserveprocent under de 30, hvor vi gerne skulle være på en reserveprocent på 44-46 procent. Vi er nu i så stor mangel på lokomotivførere, at de kompetencekurser der er tildelt i 2008, nu er udskudt til 2009. På trods af dette må det forventes, at der aflyses tog i løbet af 2008. Derfor er det også med en del undren, at Fremføring, i deres såkaldte personaleblad, lader en personaleleder skrive en artikel om DSBFirst, der er så tæt på en jobannonce, uden at være det, som man kan komme. Det er åbenbart vigtigere for Fremføring, at DSBFirst har det personale som de skal bruge i 2009, end at Fremføring har personale til sin egen produktion.
Den oprindelige meddelelse om at der er vandtætte skodder mellem DSB og First, er lige så sand som meddelelsen om at Titanic ikke kunne synke. Det havde vist også noget med vandtætte skodder at gøre.

Vi kan i øvrigt oplyse, at DSB S-tog mangler folk og det gør de fleste privatbaner også. Men det kan vi sikkert læse om i de kommende numre af Personalebladet.

Gennem længere tid har lokalgruppe København arbejdet for, at lokalerne på KH skal sættes i stand og forbedres. Derfor er det også med meget stor tilfredshed, at der nu er søgt penge til renovering af toiletterne i stuen nr. 18, penge til udskiftning af nogle af møblerne på opholdsstuerne og ikke mindst penge til ombygning af briefingrummet.

At pengene er søgt, gør selvfølgelig ikke at træerne gror ind i himmelen. Først skal vi have pengene, og det er ikke sikkert, at vi får dem. Når og hvis vi så har pengene, skal der for toiletternes vedkommende søges om tilladelse til renoveringen. For opholdslokalernes og briefingrummets vedkommende er det lidt lettere.
Såfremt pengene bevilges, så er det os og ledelsen i fællesskab, der finder løsningerne. Der har desuden været nedsat en fokusgruppe med deltagelse af flere kolleger, der er kommet med gode idéer. Vi er dog meget fortrøstningsfulde og håber, at vi i løbet af 2008 kan få vores faciliteter op på et rimeligt niveau.

Fredericia

Af: Johnny Petersen

Da vi desværre ikke har fundet en ny lokalredaktør fra Fredericia har formanden udnævnt mig til lokalredaktør denne gang.

Generalforsamling
Jeg har valgt at skrive lidt om vores generalforsamling som blev afholdt den 15 januar. Formanden fremlagde på gruppebestyrelsens vegne beretningen og den gav ikke anledning til mange bemærkninger, der var kun få spørgsmål vedr. ny løn, da der har været afholdt både informationsmøde med DJ og flere lokale informationsmøder.

Birger C. Naver blev genvalgt som formand. Freddy B. Pedersen havde meddelt at han ikke ønskede genvalg som bestyrelsesmedlem, og vi vil hermed takke Freddy for hans tid i bestyrelsen til gavn for lokomotivpersonalet. Palle Dahl Christensen blev efter skriftlig afstemning nyvalgt til bestyrelsen.
Vi ønsker Palle velkommen i bestyrelsen og ser frem til et godt samarbejde.

Under bevillinger var der flere ansøgninger om bl.a. tilskud til skiture og tøj til vores lokale cykelhold. Generalforsamlingen vedtog efter debat, at bestyrelsen efter ansøgning har mulighed for at bevilge tilskud til arrangementer, hvor alle medlemmer har mulighed for at deltage.

Da Peter Kanstrup fra Odense var inviteret med som gæst fik Peter ordet under evt. og han takkede for det gode samarbejde grupperne imellem Efter generalforsamlingen var der traditionen tro, fælles spisning, og det var som sædvanlig hyggeligt at snakke med kolleger over en kop øl eller to.
Til sidst vil vi ønske de kolleger tillykke, som ved køreplanskiftet blev forflyttet til Odense, det er godt det endelig lykkedes.

LKI-Gruppen

Af: Bjarne R. F. Lassen

Lki-vagten i Århus er igen blevet bemandet for en periode.

Den 01. marts 2008 er de 5 lokomotivinstruktører, der i en periode har været udstationeret til Lki-vagten i København igen at træffe i de "gamle" lokaler i Århus, her vil de være placeret frem til den dato, hvor der er blevet ansat og uddannet 14 lokomotivinstruktører, der skal betjene Lki-vagten i Driftscenteret i København.

Så hvis du kommer til Århus så kik forbi, det kunne være at der er en lokomotivinstruktør tilstede.

Dog vil de fleste vagter blive udført af Lki-vagten i København.

Tinglev

Af: ***Jesper Rodkjær Pedersen***

Den tidligere lokalredaktør Helle S. Madsen forlader DSB, så derfor er der et nyt ansigt (grimt fjæs ifølge kollegerne) på posten. Helle skal have en stor tak med på vejen for arbejdet som kasserer i foreningen, og vi ønsker hende alt held fremover. Depotet har også fået tilgang af Dion A. S. Bjurner, Gunnar S. Erichsen og Svend Christiansen. I ønskes rigtig hjerteligt velkommen, og vi håber selvfølgelig, at I vil falde godt til her i Tinglev.

Ture
Depotet er nu blevet så "stort", at det ikke længere er hensigtsmæssigt kun at have en stor tur, så nu har vi eksperimenteret med tre ture. Ture er jo noget, som man kan diskutere i en uendelighed, og er der ti lokomotivførere, så er der femten forskellige meninger om, hvordan en tur bør se ud. Ikke desto mindre må vi konstatere, at turene blev fyldt op. Om de blev fyldt op fordi de er gode, eller om det skyldes manglende lyst til at køre i reserven, skal være usagt.

Fætter BR-toget
Det største samtaleemne på depotet i den forgangne tid er helt sikkert det tyske BR-605 (i folkemunde kendt som Fætter BR), som DSB har leaset til kørsel med de internationale tog. Ikke overraskende har indkøringen af disse tog givet lidt mere bøvl end forventet og planlagt. Godkendelser og uddannelse har taget længere tid end først antaget, så depotet har været spændt hårdt for. Af den grund har der også været en del førere fra andre depoter hernede og hjælpe os. Pt. har lige knap halvdelen af førerne i Tinglev fået attest til det nye tog. Enkelte afsluttede teoridelen af uddannelsen midt i november, men de har endnu ikke kørt attestkørsel. Det er selvfølgelig en uacceptabel situation.

Driftsstabiliteten kender vi selvfølgelig ikke endnu, men vi kan jo citere en tysk lokomotivfører, som sagde: "Det kører godt, når det kører". Det udsagn kan man jo selv tolke på. Tilbagemeldingerne indtil videre er dog, at toget ligger fantastisk i sporet, og at førerrummet er en god arbejdsplads.
Det bliver spændende at følge Fætter BR i fremtiden.

Generalforsamlingen
Foreningens generalforsamling blev holdt i god ro og orden. Errol V. Vestergaard blev genvalgt som formand. Helle S. Madsen afgik som kasserer og blev erstattet af Allan Højbro Jensen, så nu må vi se, om han kan holde hus med pengene. Hvis han er lige så stor i slaget med pengene, som han er i munden, så stiger vi nok snart i kontingent ☺
Vi blev enige om, at indstifte en pris for **A**nerkendelse for **T**illidsvækkende **Ø**nsk **V**ærdig **S**uperfleksibilitet – nu kendt som **ATØVS** - prisen. Meningen er, at vi skal blive bedre til at rose hinanden, så det har vi så fået et værktøj til.

Bodega nyt
Vores personaleleder har venligst doneret en dartskive med tilbehør til opsætning ude i pakrummet. Eneste krav var at formanden og sikkerhedsrepræsentanten godkendte opsætningen. Sikkerhedsrepræsentantens eneste krav var, at han fik lov til at være med til indvielsen. Skiven er ikke dukket op endnu, men vil blive sat op hurtigst muligt. Vi vil i fremtiden se, om der kan blive plads til billard, bordfodbold og bob. Fadølsanlæg bliver vi nok nødt til at drømme os til, men lidt har jo også ret.

Husk pilene i fremtiden, når I har pause i Tinglev.

Regularitet Regularitet Regularitet Regularitet Regularitet Regularitet Regularitet

Lokomotivfører
Filip Poulsgaard
Helsingør

Jeg mener at artiklen i Personalebladet var over stregen. Jeg tror ikke det er ret mange lokomotivførere, der har problemer med at møde til tiden, set i forhold til de mange tog vi kører. Det undre mig også, at vi ikke længere kan benytte de faste radiomeldinger, når vi mangler signal. Det virker fjollet at skulle kalde op, når man kan se at der holder tog i blokafsnittet foran.
Jeg oplever at det ofte de samme tog, der forsinkes på de samme stationer. Det kan være en uhensigtsmæssig togrækkefølge eller sporbenyttelse, men fejlene rettes bare aldrig. Et eksempel er tog 1033, der ofte bliver forsinket ved afgang fra Malmø. Toget kommer med to sæt nordfra. På Malmø central tilkobles det med et togsæt der holder og venter. Herefter afkobles bagenden. Den procedure er for bøvlet, i forhold til de mange rejsende og den korte tid der er til at udføre opgaven.
For at forbedre regulariteten bør man inddrage frontpersonalet ude i togene, i stedet for at hyre konsulenter udefra til at løse vores problemer. Vi har så megen erfaring og jernbane viden, som helt sikkert kunne bidrage positivt til en bedre regularitet.

Odense

Af: Jenik Langsted

Så kom vi på plads i vore nye faciliteter og flytningen gik vist forholdsvis gnidningsfrit. De nye lokaler er blot 11 år gamle men på de få måneder vi har boet der, har der desværre vist sig en del byggesjusk. Værst var måske nok, at når man gik i bad, dryppede det i etagen under – i billetkontoret. For at komme de mange gener til livs og for at komme fuldstændig på plads satte personalelederen to stykker A3 papir op, hvor fejl og mangler kunne noteres. Her udviste personalet stort engagement med mange forslag til forbedringer, der i skrivende stund fortsat udbedres, specielt med stor hjælp fra Henning og Jens – vore to servicemedarbejdere. Det virker også som om, at økonomien ikke spiller den store rolle, vi skal blot hurtigt på plads!

Rullende fortov - ja tak!

Mellem briefingrummet og opholdsstuen er der næsten en halv kilometer og det er et meget markant syn, at Odense-folkene hygger ved tjek-ind tiden i førstnævnte rum mens vore gæster holder en times pause i de bløde møbler. Må jeg i den forbindelse foreslå et rullende fortov mellem de to rum og eventuelt også en elevator ved trappen til vores hovedindgang. Vi skal jo nødig overanstrenge os!

Hvem mon gemmer sig bag masken?

Hvem stjæler hugget sukker?

Torsdag den 20. december sidste år var i øvrigt dagen hvor flytningen blev indledt. Her blev vores gamle depot invaderet af flyttefolk som mødte friske op og klar til at flytte de 200 meter - men desværre flyttede nissen med!!! På vort gamle depot var vi nemlig vant til småraperserier fra arbejdspladsen og blot få dage efter indflytningen i det nye fortsatte dette uvæsen. Håndbrusere, servietter, kaffe og rengøringsartikler m.m. forsvandt i en lind strøm ud af huset.

Det mest forfærdelige er, at vi alle er under mistanke, for én af os må det nødvendigvis være – eller hvad??? Til vort forsvar må jeg blot konstatere, at der er "et rend" af mennesker i bygningen på alle tider af døgnet. Det være sig togenes rengøringspersonale, stationspersonale samt ukendte ansigter fra nær og fjern som alle valfarter til Odense for at låne vore mødelokaler – ja, ofte føler man sig helt fremmed i egne omgivelser. Dette "ryk ind" var der også på vort gamle depot, men absolut ikke nær i samme omfang som vi ser det nu.

Om at være fremmedgjort

Hvis nogle føler sig fremmed i vore lokalomgivelser, er der måske ikke noget at sige til det, for meget har forandret sig de seneste år. Sporene, der for år tilbage var fyldt til bristepunktet med godsvogne og togmaskiner, er enten revet op, eller indgår nu i vort nye omstillingsanlæg. Svineslagteriet som fyldte (og lugtede) betragteligt er revet ned og nu rives også vores gode gamle godsterminal ned. Alt rives ned til fordel for en helt ny bydel.

Odense Kommunes fremtidsvisioner rummer bl.a. tre højhuse og store indkøbscentre – alt i glas og beton! I disse planer indgår også en gangbro over hele sporarealet. Her kan vi, når vi bliver pensionister, stå og kigge ud over området og mindes en kær tid.

Det vi oplever i disse år kaldes udvikling – hver enkelt af os må så blot følge med så godt vi kan.

Generalforsamling

Vi har naturligvis også afholdt generalforsamling i Odense. Her vil jeg blot henvise til LPO januar lokalinfo og referatet, der er fremlagt på stuen. Måske skulle jeg lige nævne, at dagen efter generalforsamlingen blev lokalgruppens næstformand Morten T. Nielsen udnævnt til ny personaleleder i Odense – **Hvabehar!!!**

Hvil i fred kære Godsterminal

Svendborgbanen - igen

Efter en ellers forholdsvis stabil driftsperiode *er v*ores primære strækning – Svendborgbanen – ***igen begyndt at drille,*** hvilket har givet en del aflyste tog specielt mellem Stenstrup og Svendborg. Togene vender ofte i Stenstrup, uden at Driften har sørget for viderebefordring med busser så vore passagerer efterlades i al slags vejr uden mulighed for læ, varme og toiletbesøg. Dette giver meget frustrerede og ofte aggressive passagerer, og en enkelt af vore kolleger har været nødsaget til at låse sig inde i førerrummet på grund af trusler om vold. Det er også utilstedeligt, at Driften gang på gang beordrer togene vendt uden at sørge for viderebefordring. Dette har udmøntet sig i et åbent brev til ledelsen i DSB Fremføring der lover at se på sagen. Næste episode vil det vise, om det blot er tomme floskler.

Smukt er der på Svendborgbanen specielt når alt går glat, hvad det desværre ikke altid gør.
Her overkørslen ved Rudme

Tre billeder fra det nye Odense-depot

Briefingrummet

Et af vore mødelokaler

Opholdsstuen

Aalborg

Af: *Maria M. Adelgaard*

Efter generalforsamlingen den 16 januar 2008 er der nu konstitueret ny bestyrelse. Posterne er nu som følger: Formand: Jørgen P. Ohmeyer, Næstformand: Morten S. Kristensen, Kasserer: Carsten S. Mathiessen Sekretær: Lars R. Jensen og Bestyrelsesmedlem: Lars B. Rasmussen
Velkommen til Lars R. Jensen og god vind til den nye bestyrelse.

Regnvejr og julemad
December måned blev indledt med et brag af en julefrokost, for Ålborg og Frederikshavn depots vedkommende. Arrangementet gjorde det virkelig værd for alle som måtte stride sig gennem regn og blæst for at nå bestemmelsesstedet i Lindholm.
God mad og hyggelige lokaler, fin musik og et opmærksomt festudvalg dannede rammerne om en rigtig fin fest. Stor ros til festudvalget for det.
Det kan tilføjes at der allerede nu er sat en dato for den næste julefrokost der bliver d. 22 november 2008. Nærmere information vil følge. Af andre arrangementer i år kan nævnes en fælles bowlingaften med LKF og TGFère den 2. oktober.

Ekstraordinær december
December blev også tiden for en ekstraordinær generalforsamling. Emnet der skulle behandles, var et forslag til vedtægtsændring. Forslaget som blev vedtaget, dog som ændringsforslag, lød på, at der ved to kandidater eller derover, til formandsposten skulle afholdes urafstemning. Forslaget er allerede afprøvet i januar ved urafstemning om formandsposten.

Natmad i januar
Den årlige ordinære generalforsamling blev traditionen tro afholdt i januar. Udover bestyrelse og ca. 40 fremmødte medlemmer, var også formand Preben S. Steenholdt og næstformand Carsten M. Olesen, fra områdegruppen til stede. Spisningen lod vente på sig, idet generalforsamlingen varede fra kl. 13:30 til kl. 20:00. Man bør nok overveje enten at flytte tidspunktet for start til tidligere på dagen eller også servere natmad i fremtiden.

Produktive sovedage
Der er pt. store problemer med det nye produktionstillæg på 200 kr. der trådte i kraft den 1. januar 2008. Allerede nu er der opstået fortolkningsspørgsmål om hvorvidt man er berettiget til dette på sove og hviledage. Det forlyder, at medarbejderne fortolker det helt anderledes end arbejdsgiveren. Hvis vi skal have tillægget ved udførelse af en tjeneste, hvorfor skal vi så ikke have det under sove og hvile dage, da det er dage, der tæller med i normtiden?
Vi venter spændt på at se om fortolkningen kommer på plads mellem de parter der hver især har underskrevet den samme aftale.

Eksotiske padder
Endnu engang får vi i Ålborg og Frederikshavn mulighed for at se på dyr i hele 2008. Den ordning, vi fik skænket sidste år med at komme i Zoo på frikort, er nu blevet til frikort til Randers regnskov i stedet. Endnu engang tak til ledelsen for det gode initiativ, det kommer mange til at få glæde af.

I år lod man så Randers regnskov vælge det dyr, der skulle sponsoreres. Enten kører de meget i tog på de kanter, eller også har de indgående kendskab til en lokomotivfører, for valget faldt tilfældigvis på en skildpadde. Men vi kan da trøste os med den går under betegnelsen eksotisk.

Til sidst er der tilbage at ønske alle pøj pøj med nye korrigeringer til turene og kørsel i forbindelse med sporarbejder. Vi får sikkert brug for det.

Esbjerg den 17. februar 2008

Helsingør

Af: Torben Sonne

LPO-DSB lokalgruppe Helsingør afholdt den sidste ordinære generalforsamling den 29. januar 2008.

Der var 48 deltagere til den noget specielle og vemodige begivenhed. Hovedtemaet var naturligvis DSBFirst overtagelse af kørslen på Kystbanen, Øresundstrafikken og i Sydsverige. Blandt tjenestemændene i Helsingør er der opstået et ønske om også at få mulighed for at kunne vælge ansættelse i DSBFirst i Helsingør, eller at flytte tjenestested til DSB Fremføring i København, ligesom de overenskomstansatte kolleger. Ingen tjenestemænd er interesseret i at opsige deres tjenestemandsstillinger, men der efterspørges en fornuftig udlånsaftale, hvis den kunne udformes så alle tidligere udlåns dårligdomme var fjernet.

Specielt efter at et DSB dattersel-skab har vundet udbuddet, er udsigten ikke så skræmmende som tidligere. Det virker kort sagt underligt, at vi knokler en hvis legemsdel ud af bukserne, for at uddanne lokomotivførere til DSBFirst, for herefter at flytte Helsingørs nuværende lokomotivførere til København.

De 45 km. ned ad kysten lyder måske ikke af meget, men for mange lokomotivførere er det ensbetydende med 2 timers ekstra rejsetid hver dag. Det påvirker den enkeltes muligheder for valg af ture. Skal man købe bil nr. 2? Kan man deltage i de fritidsaktiviteter man før har haft tid til?

Lokalgruppen i Helsingør er også meget bekymret for trafiksikkerheden på de udbudte strækninger.

Tanken om at helt nyuddannede lokomotivførere også sendes på uddannelse i det svenske sikkerhedssystem, inden de har opnået kørselserfaring i det danske system, kan betyde en øget risiko for jernbaneulykker. De 2 signalsystemer er så forskellige, at det kræver stor kørselserfaring på de danske skinner, inden man kastes ud i at lære et helt nyt sikkerheds og signalsystem. En erfaringsperiode med SR på 2 til 3 år vil minimere risikoen ganske betragteligt. Skiftet fra S-tog til fjerntog er også forbundet med så store forskelligheder, at der også her burde være en karensperiode. Man kan undre sig over, at Trafikstyrelsen åbenbart har valgt at lege struds og har stukket hovederne i jorden, for her burde de tage et medansvar. Det er for ansvarsløst at spille intetanende, når ulykken er indtruffet.

Lokalgruppen bakker forsat op om DJ's kongresbeslutning om et Nej til udlån og afkøb af tjenestemænd.
Den har været helt rigtig set i lyset af de problemer der har været med de tidligere udlånsaftaler.

Skal der ændres på den, kræver det bedre udlånsaftaler, der sikrer tjenestemændenes rettigheder fuldt ud. Så et eventuelt ja til udlånsaftaler forudsætter at der både i DJ og DSBFirst er en vilje til at nå et resultat, som parterne kan acceptere. Muligheden for udlånsaftaler er også blevet et tema i Arriva, der i forvejen har tjenestemænd ansat. Her står man også foran et kommende udbud af kørslen.

Per Skou Hansen blev officielt valgt ind i bestyrelsen. Per har deltaget i bestyrelsesarbejdet indkaldt som suppleant i 2007 efter Lars M. Johansen. Lokalgruppen udtrykte en stor tak til Lars for en flot arbejdsindsats i bestyrelsen. Herefter var der, som altid, dejlig mad og godt humør ved den afsluttende middag.

Husk at tage en kopi af din fejlmeldeseddel og send den til din lokale tillidsmand

Carsten M. Olesen opfordrede jer indtrængende i sidste nummer af Det Blå Blad i sit indlæg "Arbejdet i førerrumsgrupperne", til at tage en kopi af jeres fejlsedler.
Carsten skrev:

Dokumentation er nødvendigt
Kære kolleger ude i det ganske land, jeg mangler dokumentation i form af fejlsedler fra jeres side. Dette gælder for alt det materiel vi benytter. Det er 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!

På forhånd tak!

Rettelse

Vi skal beklage at sætternissen i sidste nummer af Det Blå Blad, havde udstyret Lkf. Hanne Eddau Friis Kjær med et andet efternavn. Hanne har, som den første kvindelige lokomotivfører i Danmark, 25 års jubilæum den 1. september 2008.

Det Blå Blad
Dit blad
Din mening

Tænk over...

Fremskridt i politik er ofte kun den følelse man har i et holdende tog, når det ved siden af kører. (Georg Brown)

Stemningsbilleder fra Esbjerg

P-risten, Esbjerg

Resterne af remissen der brændte for år tilbage

Peter Nielsen, Henrik Henriksen og J. Lyngsø

Mogens Hauge

John Hjort Petersen

Johnny Lyngsø

Erling Jepsen

Martin Steffansen

Jes-Peder Løkke

Næste nummer:
Stemningsbilleder fra København

Flemming Hadberg

Et folkeeventyr

Af: Søren Max Kristensen

I mands minde havde den hæderkronede kongelige virksomhed været præget af loyale undersåtter og foregangsmænd, som anså det som en pligt og ære at tale sammen for at finde løsninger på de problemer, som tilværelsen giver, når man skal løse opgaver til almenvellets bedste. Virksomheden var vidt omkring kendt og beundret for sin evne til at skabe resultater til gavn for samfundet og til gavn for de undersåtter som tjente til det daglige brød under vingehjulets lysende symbol.
Denne tilstand af lykke skulle dog ikke vare ved. En stormfuld nat kom en ensom ridder forbi. En ensom ridder som havde en pålagt mission. Overtag ledelsen, indfør moderne ledelsesprincipper. Den ensomme ridder havde prøvet det før. Han kom fra en lignende opgave. En opgave han havde løst så godt at han stadig havde ringen for ørene. For at løse opgaven ansatte han håndgangne mænd og riddere fra sit tidligere domæne.

Han og hans riddere af omstillingsbordet isolerede sig i deres sølvtårn. De lukkede af for alle som kendte til virksomheden. De lukkede af for al faglighed og kedelig forholden sig til virkeligheden. Efter en rum tid havde de, i deres store visdom, fundet en måde at løse deres opgave på. At det kunne lade sig gøre havde én altafgørende forudsætning. De kendte absolut intet til den kongelige virksomhed og alle der gjorde var forment adgang, ja nogle var sågar smidt på porten. Hurtigt blev praktiske løsninger der bundede i dygtige og faglige folks beslutninger, afløst af balance scorecard, benchmarking, Lean, MTAer og andre smarte tiltag som kloge mennesker havde udtænkt på alverdens handelsskoler. Nu skulle alt måles, og var måling af en opgave ikke mulig, var opgaven ikke vigtig. Ord som loyalitet, faglighed og rettidig omhu blev erstattet af lønsomhed, effektivisering og centralisering. Alt gik godt. Sølvtårnet skinnede i morgengryet, og alle riddere var mætte og varme. Men mørke skyer truede i horisonten.

En dag mødte vores ridder med tinnitus en af sine damer fra "Human ressources foreningen til opbyggelse af folkets moralske habitus" Denne gamle og utiltalende havgasse havde siden den tidlige morgen været på rundtur blandt undersåtterne. Hun havde delt pamfletter ud til alle. Pamfletter som skulle opbygge moral og lægge et slør over øjnene på alle. På sin rundtur havde hun plaget alle med sit vås om moderne ledelse, sund mad og evig frelse, men på trods af dette havde mange smidt pamfletterne i spytbakker og affaldsspande. Kunne undersåtterne virkelig ikke se lyset. I stedet for at være ædle krigere vejledt af ædle riddere og skønjomfruer var de rene dyr. I stedet for respekt havde hun mødt udtryk som himmelhund og fugleskræmsel. Hun udbrød nu overfor vores ridder med en hørelidelse:

"Det er skrækkeligt hr. ridder. Hele folket er fordærvet"

Hun blev ellers så varm indeni, når hun tænkte på, hvordan undersåtterne skulle ofre deres faglige viden og sunde fornuft i den hellige sags tjeneste. Her skulle de små lam vejledes og retledes, og så mødes man af utaknemmelighed og krav om indflydelse på virksomhedens drift og egne arbejdsforhold. Hvad ligner det at drage virkeligheden ind i den lykketilstand som managementskonsulenter havde brugt millioner på at skabe. Hvad nu, hvis der kom en plet på det strålende sølvtårn. Pludselig hørte denne gyselige mæfikke og vores høreskadede ridder en sælsom lyd i det fjerne. En lyd som fik dem til at gyse og som varslede deres snarlige endeligt.

Desværre har dette eventyr ikke en lykkelig slutning. Undersåtterne gjorde oprør, og kønt var det ikke. Og dog, måske var det en lykkelig slutning. Det må tiden vise…

SLUT

Det skal understreges, at enhver sammenligning med en eksisterende virksomhed eller virkelige personer selvfølgelig er helt tilfældig.