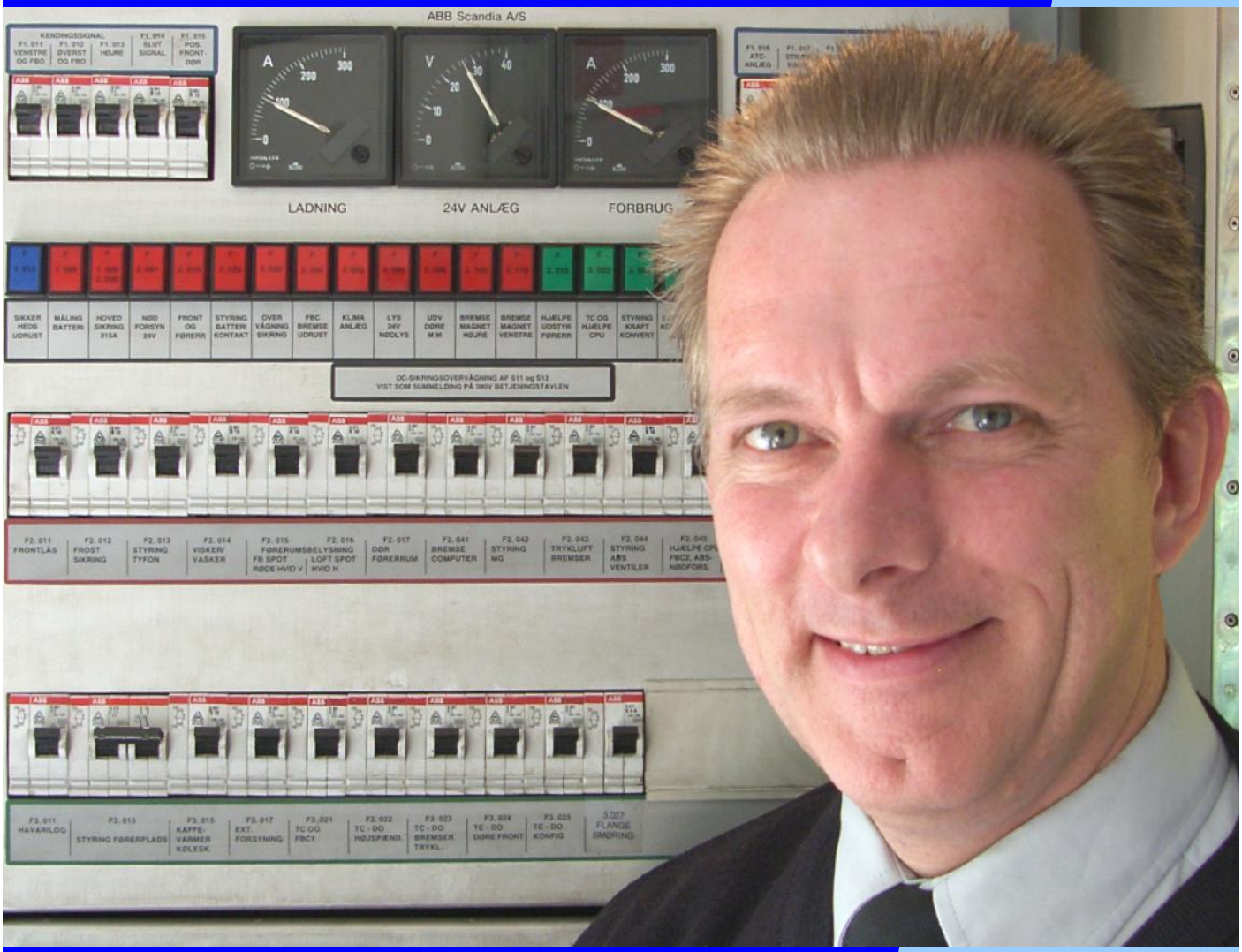
Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB *2/2008*



Lederen *Side 3*
Ny løn *Side 4*
Områdegruppens generalforsamling 2008 *Side 6*
Læserbreve *Side 8*
Status på LTD2 og Lkf-web *Side 9*
Ny struktur i Fremføring *Side 10*
10 år med kolleganetværket *Side 11*
Nyt fra lokalgrupperne *Side 12*
Stemningsbilleder fra København *Side 19*

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB

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

Ansvarshavende redaktør:
Preben S. Pedersen

Redaktør:
Torben Sonne

Layout:
Jenik Langsted

Grafisk produktion:
Rounborgs Grafiske Hus
7500 Holstebro

Oplag:
1650 eksemplarer

ISSN 1602-169X

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

Deadline:
Indlæg til næste nummer indsendes til redaktionen senest: **Mandag den 01. september 2008**

Forsidefoto:
Lokomotivfører Jesper Kjærulff, København.
Tog 1360, onsdag den 21. maj 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

Lokomotivfører Jesper Kjærulff, København

Lederen

Sådan Søren!

Af: Preben S. Pedersen

LPO hilser det med stor tilfredshed, at DSB's administrerende direktør Søren Eriksen omsider har sat hårdt imod hårdt overfor den skandaleramte virksomhed AnsaldoBreda i tovtrækkeriet om leveringen af IC4-togene. DSB's bestyrelse og direktør har gjort det helt rigtige i den nuværende situation og vi bakker dem fuldstændig op.

Vi er, sammen med vores medlemmer, efterhånden dødtrætte af den italienske farce. De faglige organisationer blev ikke inddraget i IC4-projektbeskrivelsen inden ordreafgivelsen. Vi er dog ikke så højrøvede at tro, at det er den eneste grund til at det indtil nu er gået så grueligt galt, men skal dog, i al beskedenhed, gøre virksomheden opmærksom på, at det ved fremtidige ordreafgivelser selvfølgelig aldrig vil skade hvis man lader de daglige brugere blive inddraget i projekterne, inden pennen rammer papiret på kontrakterne.

Tiden er inde til at se fremad. Får vi, indenfor den af Søren Eriksen opsatte frist, leveret det anførte antal velfungerende IC4-togsæt vil det bestemt glæde os, derved vil virksomheden genvinde en del af den tillid, den har mistet i befolkningen og vi kan begynde at få styr på den kaotiske køreplanssituation.

Men der er ikke længere tid til blåøjet naivitet. Allerede nu skal virksomheden gøre sig klar til at iværksætte en fuldstændig vandtæt "Plan B" fra samme dag det måtte vise sig at IC4-togene skal forblive i Pistoia for tid og evighed. Kikser også "Plan B" vil DSB's troværdighed være fortabt for evigt.

Der skal lejes nyt materiel som kan stå på danske skinner i samme øjeblik IC4 måtte blive returneret. Gammelt, ellers udtjent materiel, skal levetidsforlænges og i den forbindelse skal DSB vide, at LPO ikke vil acceptere lappeløsninger og klatmaling. Skal ME-lokomotiverne trækkes af stalden til et par runder mere inden pensioneringen, vil LPO kun acceptere dette, såfremt førerrummene bliver renoveret til nutidig standard, og lokomotivet i øvrigt bliver gjort 100 procent driftsikkert. Vælger man i stedet at indkøbe/-leje lokomotiver andetsteds fra, vil vi kræve at blive inddraget fuldt ud i processen fra dag 1, så vi ikke risikerer at vores medlemmer skal køre rundt i et udrangeret østeuropæisk hønsehus – hvilket vi allerede nu kan love ikke vil gavne DSB's regularitet!

Til slut skal vi gentage, at vi bakker DSB's ledelse 100 procent op i den nu trufne beslutning – også i forhold til eventuelle politiske angreb med krav om ansvarsplacering. Ansvaret for skandalen er nemlig alene politikernes. Havde de udvist samme konsekvente mod som DSB's ledelse nu udviser, ville det danske jernbanenet for længst have været elektrificeret, hvorved man kunne have bestilt velfungerende og gennemtestede elektriske togsæt i stedet. Politikerne har fået nøjagtigt det de har betalt for, og det er vel kun rimeligt at de kommer til at søbe den kål de selv har svinet til. Ønsker de at knibe sig udenom ansvar i sagen kan det kun gøres ved, at de øjeblikkeligt samler politisk flertal til at rejse køreledningsmaster i resten af landet. En beslutning der nok skulle være taget for flere år siden. Men bedre sent end aldrig.

Til slut vil vi ønske alle en rigtig god sommer, med håbet om at trafikpolitikerne bruger sommerpausen på at tænke visionære fremtidsplaner for landets jernbaner, til glæde for hele det danske samfund i årene fremover.

Preben S. Pedersen

Ny løn

Af: Preben S. Pedersen

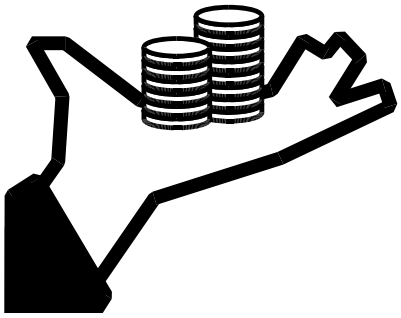
Ny Løn er ved at nærme sig sin foreløbige afslutning, hvor den omsider skal udmønte sig på lokomotivpersonalets lønsedler og i klingende mønt. Områdegruppen har sammen med DSB Fremføring gennemgået beregningsskemaerne for tjenestemænd og overenskomstansatte lokomotivførere og kørelærere. Der viste sig desværre en række fejl, som vi har indmeldt til HR-Service.

Oplysningerne for Lokomotivinstruktører, rangerførere og udlånte tjenestemænd har vi endnu ikke gennemgået, fordi beregningsskemaerne manglede. Dette vil ske så snart vi modtager dem.
HR-Service oplyser at de har gennemgået skemaerne, og at alle overgår til ny løn pr. 1. juli 2008

Vi har aftalt med HR-Service, at alle medarbejdere vil få tilsendt et beregningsskema og et personligt brev, som skulle gøre det muligt at læse lønsedlen for 1. juli 2008. Som nævnt fandt vi en del fejl i beregningsskemaerne, og selv om vi har været grundige, må det forventes at fejl forsat kan opstå på enkelte lønsedler. Hvis I mener der er sket fejl på Jeres lønseddel, så kontakt Jeres lokalgruppe, som vil hjælpe Jer med at indmelde de konkrete fejl.

LPO vil her i artiklen genopfriske hvad vi i sin tid aftalte vedrørende Ny Løn

DJ havde indledningsvis formuleret en række betingelser for at ville deltage i en forhandling om ny løn, som alle blev opfyldt (med uddybende kommentarer / information)



Ens løn og (løn)karriereforløb for tjenestemænd og overenskomstansatte.
OK ansatte er principielt allerede på ny løn (løngruppe inddeling). Tjenestemændene flyttes derfor over i dette lønsystem. Bemærk at lønsystemet bygger på indplacering ift. ansættelsestidspunkt i DSB.

Enhver tjenestemand skal som minimum sikres den slutløn, som tjenestemanden ville have opnået i det eksisterende skalatrins system.

Alle medlemmers lønforhold skal gennemgås individuelt.
Alle får lønnen reguleret med tilbagevirkende kraft fra den 1. juli 2007.

Overenskomstens bilag M vedr. pension skulle være gældende med hensyn til tillæg af 2 skalatrin (2 lønrammer).
(Se afsnit vedr. pension)

Etablering af 18 % kapital (eller rate) pension.
(Se afsnit vedr. pension)

Tjenestemændenes status ændres ikke.
Alle rettigheder i forhold til tjenestemandsloven og tjenestemandspensionsloven fortsætter uændret.

Stedtillægget bortfalder, og der tages fremadrettet udgangspunkt i stedtillæg sats 6.
Alle ændres til stedtillæg 6

Der skal være en gulerod.
(Se vedlagte lønsatser i ny løn)

Uddybning af ovenstående
- Ny løn har ingen forbindelse til overenskomstforhandlingerne i 2008.
- Yderligere kvalifikations, funktions, rekrutterings og fastholdelsestillæg kan forhandles, og skal danne udgangspunkt for den decentrale løndannelse forhandlet mellem LPO/DJ og Fremføring. Der aftales indenfor virksomhedens økonomiske rammer (altså uafhængigt af Finansministeriet). Kriterier fastsættes inden sommeren 2008.
- Der vil en gang om året, i 3. kvartal, være lokal lønforhandling i DSB

Vedr. pension
- Vedr. pension (ikke løn) aftales følgende. Alle sikres minimum 2 skalatrin ekstra, når de har været 2 år på slutløn (dvs. lønramme 24, skalatrin 36, hæves til 26, 38 med tilbagevirkende kraft til 1. juli 2007). Fremtidig pensionsindbetaling (ved yderligere stigning) ud over det beløb som er anført i lønramme 26, trin 38 (dags dato grundbeløb: 309.555), indbetales på en 18 % kapital eller ratepension. Bemærk det er kun forskelsbeløbet, ikke hele beløbet!

- Man modtager i løbet af kort tid et brev, hvor det angives, at man skal tage stilling til om man ønsker en kapital eller en ratepension. Bemærk! Man kan max. indbetale 43.000 pr. kalenderår på kapitalpensioner, uanset øvrige private bidrag. Medlemmer over 60 år kan ikke indbetale til ovennævnte (jf. lovgivningen). Beløbet indsættes i stedet på en livslang pension i StK pension. Det samlede indbetalte beløb for disse medlemmer bliver meget lille (få år i arbejde over 60 år, inden pensionering), og små beløb udbetales efter samme principper som kapitalpensioner.

- Husk! Tal med din bankrådgiver inden du tager stilling til kapital- eller rate-pension. Skulle man fortryde sit valg, vil det dog efterfølgende være muligt at ændre det valgte.

- Din kommende kapital / ratepension indbetales til Skandia Bank, som dog nu er overtaget af den Færøske Eik bank. Det kan dog oplyses, at pensionerne fortsat er underlagt danske regler og lovgivning (også på Færøerne).

Bemærk at tallene for Ny løn i skemaet er inkl. OK 2008. Kørelæretillægget på 2000,02 kr. pr. mdr. er ikke medregnet for nuværende. Tillægget vil figurere på august lønnen.

Lønsatser gammel og ny løn for tjenestemænd

Tids forløb	Lkf 01.04.07	Lkf 01.04.08	Lkf-k 01.04.07	Lkf-k 01.04.08	Tids forløb	Lki 01.04.07	Lki 01.04.08	P-leder 01.04.07	P-Leder 01.04.08
	Gl. løn	Ny løn	Gl. løn	Ny løn		Gl. løn	Ny løn	Gl. løn	Ny løn
10 år	272.632	317.426	290.270-319.802	342.952	Beg. løn	322.758	346.237	343.528	367.466
12 år	281.276				Efter 2 år	331.578		359.070	
13 år		322.734	290.270-319.802	346.111	Efter 3 år		356.852		378.081
14 år	290.270				Efter 4 år	343.528			
15 år		333.348	290.270-319.802	351.418	Efter 5 år		367.467		388.696
16 år	299.632								
Slutløn	304.449	333.348		351.418			367.467		388.696

Lønsatser gammel og ny løn for overenskomstansatte

Tids forløb	M-Lkf 01.04.07	M-Lkf 01.04.08	M-Lkf-k 01.04.07	M-Lkf-k 01.04.08	Tids forløb	M-Lki 01.04.07	M-Lki 01.04.08	M-P-Leder 01.04.07	M-P-leder 01.04.08
	Gl. løn	Ny løn	Gl. løn	Ny løn		Gl. Løn	Ny Løn	Gl. løn	Ny Løn
Beg. løn	254.691	285.483			Beg. løn	325.182	346.237	Ingen ansat	367.466
9 md	285.085	300.717			Efter 2 år				
3 år	285.085	302.992	323.843	336.886	Efter 3 år	325.182	356.852		378.081
5 år	285.085	305.898	323.843	338.782	Efter 4 år				
8 år	288.335	309.271	323.843	340.804	Efter 5 år	325.182	367.182		388.696
10 år	288.335	317.426	323.843	342.952					
12 år									
13 år	288.335	322.734	323.843	346.111					
14 år									
15 år	288.335	333.348	323.843	351.418					

Lønsatser for gammel og ny løn for Stbtj / Rf i DSB Klargøring Belvedere

Tids forløb	Stbtj/rf	Stbtj/rf	Stbtj/rf Teknisk ansv.	Stbtj/rf Teknisk ansv.
	Gl. Løn 01.04.07	Ny løn 01.04.08	Gl. Løn 01.04.07	Ny Løn 01.04.08
15 år	274.968	293.164	289.922	*

**** Manglende indplacering i Ny Løn, afventer forhandling.***

NB! Der tages forbehold for evt. trykfejl...

Områdegruppens Generalforsamling 2008

Af: Torben Sonne

Områdegruppeformand Preben S. Pedersen bød de delegerede, gæster og tilhørere velkommen til områdegruppens ordinære generalforsamling, der blev afholdt den 16. april i DAN kantines lokaler på Ramsingsvej i Valby. Preben beklagede den ufrivillige vægttræning til de delegerede, der havde medbragt fanerne. Den lave lofthøjde i lokalerne umuliggjorde desværre at opsætte fanerne, så det var skønne spildte kræfter.

Generalforsamlingen blev indledt med et minuts stilhed til minde om de aktive kollegaer, vi desværre har mistet i den seneste periode.

Preben indledte beretningen med at beskrive de sidste 2 år som værende usædvanligt begivenhedsrige og travle, men også med gode resultater for medlemmerne. Beretningen kom godt omkring de mange opgaver og udfordringer, som områdegruppen har beskæftiget sig med. Beretningen varede hele to timer, og må vist betegnes som en "Fidel Castro Light" selv om Preben efter eget udsagn kun havde det vigtigste med. Her i bladet gengives enkelte hovedpunkter, hvis I vil vide mere, så kan hele beretningen og referatet læses på de lokale tjenestesteder.

Formanden beretter

DJ

LPO-DSB har et glimrende samarbejde med DJ, men der er stadig plads til forbedringer, her tænkes ikke mindst på arbejdet i fag kategoriregi. Vi står overfor store udfordringer. Den nye lokomotivføreruddannelse fungerer langt fra optimalt både med hensyn til skoleplacering, lærekræfter og lign. Spor og signaler har også stadig meget tilbage at ønske. Udefra barsles med fælles europæiske arbejdstidsregler og signalsystemer, så vi har en fælles opgave med at få fagkategoriarbejdet til at fungere optimalt, da det bliver et vigtigt redskab i fremtiden for en god lokomotivførerenhed, der kan tage udfordringerne op.

Udlån

Kongressen kommer til at tage stilling til udlånsaftaler af tjenestemænd. Som bekendt besluttede vi på kongressen i 2004, at udlånsaftaler var et onde. Det skulle ses i lyset af, at myndigheder og virksomheder havde meget svært ved at respektere både tekst og ånd i de hidtidigt indgåede aftaler.
Nu er der gået 4 år, og spørgsmålet trænger sig på som aldrig før. Jeg er ikke i tvivl om, at den beslutning vi foretog, var den absolut rigtige på det tidspunkt den blev taget. Siden er der dog løbet meget vand i åen, og vi må nok erkende, at tiden i dag er en helt anden. Lad mig nævne følgende:
Et kommende udbud i Jylland - Bliver Railions ejerstruktur lavet om - DSB First og ikke mindst hele Baneområdet.

LPO-DSB

Samarbejdet mellem områdegruppe og lokalgrupperne har, set fra daglig ledelses side, kørt over alt forventning, og vi bryster os da også tit af, at have en yderst velfungerende Områdegruppe, der står sammen som ærtehalm, og jeg lover jer, det giver respekt i ledelseslaget. Det er ikke alle vores ligestillede, der kan prale af dette. At stå sammen kommer jo ikke af sig selv, det kræver til tider mange heftige diskussioner, men vi er jo ikke smede for sjovt skyld. Vi har i perioden indgået ca. 50 aftaler og protokollater. Aftalen om Produktionstillæg, Fleksibilitetsaftalen og Kørelæreraftalen er gode eksempler på det grundige arbejde vi har lagt for dagen. Men arbejdspresset har været stort og vi skal være bedre til at udnytte alle tillidsmandsressourcer, hvis vi også skal lykkedes fremover.

IC4

Så er der gået endnu 2 år med at vente på IC4 togene. Det er faktisk ikke særlig sjovt at står her, på endnu en generalforsamling og fortælle den samme triste historie. Hvornår toget kommer ud på det danske skinnenet i noget der kan minde om normal drift, må tiden vise. Der må dog være grænser for hvor længe DSB kan blive ved med at forsvare deres indkøb, og den Italienske leverandør. Tænk sig, at der stadig mangler afprøvninger på sammenkoblinger, og ikke mindst kørsel med 5 sæt, kommer konfigurationen overhovedet til at virke?

Asbestsagen

Vi nåede til sidst et tilfredsstillende resultat for de af vores kollegaer, der måtte være uheldige og være ramt af sygdom pga. arbejde med asbest. Ganske vist var der andre organisationer som prøvede på at lukrere på det forarbejde der var lavet fra Dansk Jernbaneforbunds side, men det gik nu ikke ubemærket hen, og mon ikke der er enkelte med lidt røde ører?

Ny Teknologi

I løbet af det forgangne år blev den Bærbare PC og Den Digitale Rygsæk sat i værk over hele landet.
Opstarten var og er endnu præget af en del problemer. Det skal heller ikke være nogen hemmelighed, at LPO DSB nok ikke havde forventet andet, da det er et utroligt stort projekt hvor man må forvente indkøringsproblemer. Problemerne drejer sig hovedsageligt om tre forhold, opstartstiden er for lang, meddelel-

Birger Naver, Johnny Petersen og Søren Max Kristensen lytter ivrigt

ser af høj prioritet kommer samme dag, de er gyldige og rettelser er svære at finde, når der først er kvitteret. Disse problemer har medført, at det kniber med at klare forberedelsen til tjenesten på de 15 minutter, der er afsat. LPO DSB tager dette problem meget alvorligt, og Fremføring arbejder på højtryk med at løse problemerne.

LTD2, det nye disponeringsprogram er det næste store edb projekt, der skal rulles i gang til juni. Der vil sikkert være mange indkøringsproblemer med så stort et projekt, men tag godt imod LTD2, vær tålmodige og forstående, vi er sikre på at LTD2 bliver en gevinst for alle.

Nyt Driftscenter
Driftscentret fungerer stadig utilfredsstillende, men efter at der er kommet ny Trafikchef, så føler vi, at der er kommet en bedre opfølgning på problemerne. Chefen har også ideer og versioner til, hvordan centeret skal fungere fremadrettet, så det bliver et gode for alle personalegrupperne, og dermed til glæde for dem vi lever af, passagerne.
En positiv konsekvens af denne organisationsændring i centeret er, at LPO så har opnået en af vores målsætninger, at få samlet instruktørerne fra vagten i Fremføring.

OK 2008
Samlet set, betegnede Preben resultatet af OK 2008 og Ny løn som bedre end forventet, og jeg mener, LPO's medlemmer godt kan være tilfredse med resultatet set i forhold til, hvad vi for blot 2 år siden havde af krav. Nu afventer vi så 3. kvartal, hvor vi skal se på kvalifikations- og funktionstillæg for det næste år.
Efter en god og livlig debat blev beretningen enstemmigt vedtaget.

Regnskab
Torben gennemgik herefter områdegruppens årsregnskab for 2007. Resultatet viser et overskud på 233.906 kr. Budgettet er fulgt og økonomien er stabil i områdegruppen. Egenkapitalen er på 861.179 kr. Torben Sonne opfordrede de lokale tillidsmænd til forsat at have fokus på, at de nyansatte bliver meldt ind i forbundet.
Der var ingen anmærkninger fra revisoren og regnskabet blev taget til efterretning af de delegerede.

Nye vedtægter for Områdegruppen
Forslaget fra lovudvalget havde tidligere været behandlet på et bestyrelsesmøde. Vedtægtsændringerne er bl.a. en tilpasning omkring administrationen af områdegruppens midler, hvor den daglige ledelse, hver for sig kan disponere over gruppens midler, under hensyntagen til det af bestyrelsen vedtagne budget.

Refusionen til lokalgrupperne hæves med 1 kr. pr. medlem pr. måned. De øvrige vedtægtsændringer er hovedsagligt af redaktionelle grunde. De nye vedtægter blev enstemmigt vedtaget, og udsendes snart til medlemmerne.

Øvrige forslag
Forslag fra Aalborg om at LPO skal arbejde for at fri hver anden weekend, skal indskrives i overenskomsten. Med weekend fri menes fri lørdag og søndag. Forslaget blev trukket og henvist til det videre arbejde i områdegruppen.

Forslag fra Odense om opsigelse/genforhandling af fleksibilitetsaftalen vedr. tjeneste under 80 km. fra eget hjemdepot blev ligeledes trukket og henvist til det videre arbejde i områdegruppen.

Valg af formand (4 år)
Preben S. Pedersen blev enstemmigt genvalgt som formand for LPO-DSB.

Regionaltogsdirektør Frank Olesen

Valg af 2 hovedbestyrelsessuppleanter (2 år)
Torben S. Sonne og Søren Max Kristensen blev enstemmigt genvalgt. Herefter var der indlæg fra DJ ved næstformand Henrik Horup. Indlæg fra TPO ved områdegruppeformand Niels Henrik Nielsen og indlæg fra SPO ved områdegruppeformand Jørn Nicolaisen. Fjern & Regionaltogsdirektør Frank Olesen var inviteret til at give et indlæg fra DSB som afslutning på generalforsamlingen. Indlæggene fra ovennævnte gæster kan læses i referatet fra generalforsamlingen. Dirigent Peter Kanstrup takkede for god ro og orden, og generalforsamlingen sluttede af med at udbringe et trefoldigt leve for LPO og Dansk Jernbaneforbund. Under den efterfølgende middag tog Preben ordet og takkede Peter Kanstrup for hans store arbejdsindsats i det centrale turudvalg gennem mange år som LPO's turansvarlige. Peter er påbegyndt en universitetsuddannelse, så der er ikke længere tid til turarbejdet. Peter modtog et gavekort og en hilsen fra Områdegruppen.

Preben S. Pedersen takker Peter Kanstrup for hans store arbejdsindsats

Læserbreve

RIS/ROS

DJ og sommerhusene

(Fortsat fra forrige nummer)

I den redegørelse, som Dansk Jernbaneforbund gav, som svar på mit indlæg om sommerhusene i Det Blå Blad nr. 1- 2008, var der to ting der faldt mig for brystet.
Det første drejer sig om salget af sommerhusene, som skulle begrænse kontingentstigninger, er det noget medlemmerne har været med til at bestemme, eller er det en beslutning forbundet har taget, uden at spørge medlemmerne?
Både de DJ medlemmer jeg har snakket med, og jeg selv, kan ikke huske, at salget af sommerhusene, på noget tidspunkt har været forelagt medlemmerne, det kan jo skyldes, at vi har sovet i timen, derfor ville det være godt, hvis vi kan få afklaret ovenstående, vedrørende salget af sommerhusene.
Det andet der faldt mig for brystet er den undertone der er i svaret, for mig lyder det fuldstændigt som om, at man ikke er inde i varmen, hvis man ikke har sine forsikringer i Tjenestemændenes Forsikring, man er en snylter. Hvordan kan mange være utilfredse med, at de som ikke har forsikring i Tjenestemændenes Forsikring, kan nyde godt af noget, som andre har betalt for, der er jo ingen der har hørt om salget af sommerhusene, alle har troet at husene tilhørte Dansk Jernbaneforbund.
Jeg har haft forsikringer i Tjenestemændenes Forsikring i mange år.
I 1999 havde jeg en Opel Kadett E model, den var kaskoforsikret i Tjenestemændenes Forsikring i Klub Sammenkobling, den kostede ca. 3000 kr. om året. I april 1999, købte jeg en Toyota Hi-ace kassevogn, som jeg tilmeldte Tjenestemændenes Forsikring i den tro, at jeg kunne fortsætte med min kaskoforsikring i Klub Sammenkobling. Det kunne jeg ikke. Når bilen vejede mere end 1400kg. kunne man ikke være med i Klub Sammenkobling, hvis jeg ville have en kaskoforsikring på Toyotaen, kostede det ca. 6000 kr. om året.
Jeg indhentede tilbud fra fire andre forsikringsselskaber. Jeg fik Toyotaen kaskoforsikret i Fair Forsikring på samme betingelser, som Kadetten var forsikret på i Klub Sammenkobling. Forsikringen i Fair kostede 3000 kr. om året.
Når DJ skriver, at Tjenestemændenes Forsikring skal være den bedste og billigste på markedet, så kan jeg kun sige, det er ikke lige det indtryk jeg har fået af Tjenestemændenes Forsikring.
Hvis DJ mener, at jeg ikke er værdig til at leje sommerhuse, når jeg har skiftet til et forsikringsselskab, der kun koster det halve af det, det koster i Tjenestemændenes Forsikring, så må jeg leve med det, solidaritet kan koste dyrt.

Med venlig hilsen
Lokomotivfører
Skjold V. Blach
Fremføring Odense

Redaktionen har modtaget følgende svar fra Dansk Jernbaneforbunds formand Ulrik Salmonsen

Selvfølgelig er du ligeværdig med de øvrige medlemmer, men det er bestyrelsen i Forsikringsagenturforeningen, som har strammet op, fordi der var områder, hvor tingene var kommet ud af trit med de afstukne retningslinier og rammer. Der er ikke tale om, at nogle er snyltere, fordi de ikke har forsikring i Tjenestemændenes Forsikring.

Salget af sommerhusene til Forsikringsagenturforeningen var, af hensyn til det praktiske og økonomiske, en fordel, således at der kun var ét feriekontor og ét feriekatalog, og sidst men ikke mindst én lodtrækning. Men når det er sagt, var det utrolig svært for mig at acceptere dette, set i lyset af at det er mig som LPA's formand, der startede alt dette med sommerhuse og ferielejligheder både i LPA, DJ osv.
Dengang vi købte sommerhusene i LPA, blev medlemmerne ikke spurgt, ej heller da DJ købte sommerhusene i Lønstrup. I LPA var det tillidsmandsmødet i 1988, som gav bestyrelsen bemyndigelse til at foretage investering i sommerhuse og ferielejligheder.
På den ekstraordinære kongres i DJ i forbindelse med nedlæggelse af LPA og de øvrige afdelinger i 2001 blev al økonomi fra afdelingerne overført til DJ, herunder også LPA's feriehuse. På den ekstraordinære kongres blev den samlede formue gjort til genstand for kontingent og vedtægter.
Jeg tror fortsat på, at Tjenestemændene Forsikring har et rigtig godt produkt, og bestyrelsen har besluttet en masse tiltag, som gør, at vi forventer at være konkurrencedygtige på alle områder – også på bilforsikring med den samme dækningsgrad og evt. selvrisiko.

Du er velkommen til at sende din police og sidste kvittering til mig, så vi kan se, om vi ikke nu kan matche den forsikring du har.

Belvedere onsdag den 21. maj 2008

Status på LTD2 og LKF-web

Af: Jan Danielsen, Struer

1. juni 2008 blev LTD2 idriftsat og afløste dermed LTD som dispone-ringssystem for lokomotivførerne. Dagen var imødeset med stor spænding og en smule nervøsitet.

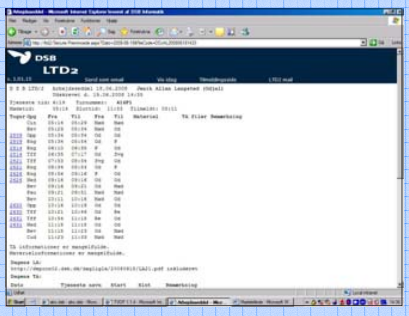
Kunne LTD2 klare opgaven?

Idriftsættelsen havde dog allerede været i gang siden den 22. maj, hvor tjenestefordelere og korrige-ringsmed-arbejdere havde fået ad-gang til systemet for at tjeneste-fordele og korrigere tjenester fra 1. juni og fremefter. Dette er i det store hele gået fint.

MADS2 var også allerede startet den 25. maj og derfor skete udskriv-ningen af arbejdssedler fra den 25.-31. maj fra LTD men på baggrund af MADS2 data. Det gav desværre en del ventetid ved mødetidsprinter-ne og litra oplysningerne på ar-bejdssedlen var tit ufuldstændige.

Fra den 1.juni var alle brugergrup-per koblet på LTD2 og møde-PC'erne blev stillet om til at trække arbejdssedler fra LTD2 via den så-kaldte LKF Web, som får sine litra oplysninger fra MADS2.
Fremføring havde bemandet møde-stederne med personaleledere, LKI'er og DDR-vagten så omfatten-de som muligt for at hjælpe lokomo-tivførerne, når de skulle trække ar-bejdssedlen de første par gange. Tilbagemeldingerne var blandede, fra skepsis og kritik af den længere login-tid, til ros for at nu kunne man kun se sine egne tjenester samt at arbejdsseddel plus TA og LA nu altid udskrives på én gang.

Driften af LTD2 og LKF Web den 1. juni gik tilfredsstillende.



Mandag den 2. juni begyndte pro-blemer med svartider at vise sig – både i LTD2 og på LKF Web'en ifm. udskrivning af arbejdssedlen. Den større belastning fra mange flere brugere kunne tydeligt mærkes, og der opstod kø ved møde-PC'erne og nogen fik aldrig udskrevet sin arbejdsseddel. Fremførings LTD2-gruppe og Informatik knoklede for at afhjælpe problemerne, men de fort-satte i samme omfang indtil onsdag den 4. juni om eftermiddagen, hvor Informatik frigav en ny version af LTD2, der løste en hel del af proble-merne.

Siden da har LTD2 og LKF Web'en fungeret betydeligt bedre, selv om der stadig er et stykke vej tilbage, før svartiderne konstant er tilfreds-stillende og stabiliteten af systemet er forbedret markant. De LTD2-ansvarlige i såvel Informatik som Fremføring arbejder stenhårdt på at dette opnås så hurtigt som muligt.

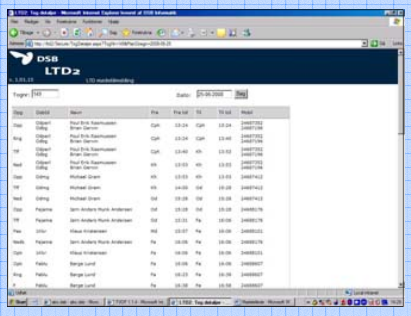
Der er også store lyspunkter ifm. idriftsættelsen af LTD2. Brugerne er generelt meget tilfredse med syste-met, når svartiderne vel at mærke er OK, og LTD2 er på mange måder nemmere og hurtigere at arbejde med.

Samtidig er det værd at bemærke, at den nuværende LTD2-version kun er første skridt på vejen mod et bedre system, der vil gavne både tjenestefordelere, disponenter, korri-geringsmedarbejdere og ikke mindst, lokomotivførerne, der vil kunne se frem til flere forbedringer og muligheder på LKF Web'en.

Lige nu koncentreres indsatsen dog om svartiderne og stabiliteten.

Med indførsel af LTD2 har brugerne fået bedre overblik, man kan se om tjenestetidsaftale (570,1) overhol-des. I den gamle LTD var det man-ge gange svært at se om reglerne var overholdt, da brud på tjeneste-tidsaftalen kunne undertrykkes med F12 - **"brugerne glemte derefter, ofte handlingen"** - derved blev reg-lerne ikke overholdt.

I LTD2 kan valideringerne af regler-ne ikke undertrykkes, hvis reglerne ikke er overholdt, vil der være fejl i valideringspanelet, men det vil for-mentligt aldrig forekomme - i de tjenester der er på arbejdssedlen, da tjenestefordelere, disponenter og korrigeringsmedarbejdere ved, der ikke må være fejl i valideringspane-let, når tjenesterne bliver meddelt. Tjenesterne skal være meddelt mindst 5 døgn frem. (dag 0 + 120 timer)



Validering af max 15 timers overar-bejde per måned - samt 50 % aften-fri per måned, for reservepersona-let, vil blive implementeret i løbet af efteråret. LPO vil løbende følge ud-viklingen af LTD2, samt konstatere at Fremføringen har fået et system, der overholder alle arbejdstidsreg-ler.

Thomas Bech København, på Lyntog 10 en solbeskinnet dag

Ny struktur i Fremføring – kejserens nye klæder?

Af: Peter Kanstrup, lokalgruppeformand LPO Odense

Mandag d. 5. maj var det endelig – efter 1½ års ventetid – kommet så vidt, at fremføringschefen kunne præsentere den nye struktur i Fremføring for enhedens samarbejdsudvalg og lederkredsen.
Forslaget er efterfølgende blevet præsenteret indirekte for os i Odense (og Esbjerg, Aalborg, etc.) af først næstformanden i LSU vest, og senere af områdechefen i Vest. Fremføringschefen har desværre endnu ikke fundet anledning til at vende ansigtet til musikken og fremlægge sin plan for repræsentanter for de depoter, som rammes direkte af indtil flere af de tiltag, som den nye struktur lægger op til.

For nu at sige det mildt, så er "reformen" en massiv skuffelse. Hvordan i al verden kan man være 1½ år om at fremlægge en plan, som af uransagelige årsager kaldes en "forandringsplan", men som reelt i al væsentlighed bare fører Fremføring øverste ledelseslag tilbage til det gamle område koncept fra før 2005. Vel at mærke 1½ år, hvor indtil flere processer i Fremføring har været sat på stand by, og hvor man i flere tilfælde overfor tillidsrepræsentanterne har holdt kortene vel rigeligt tæt til kroppen, netop under henvisning til den nye kommende struktur.

Peter Kanstrup

Helt konkret er der 3 ændringer i forhold til den tidligere struktur, som virkelig støder lokalt i Odense: Manglende ansvarsplacering i den lokale ledelse, total nedprioritering af den lokale tjenestefordeling og en utidssvarende regionalisering. Det sidste først.

Nu er Fremføring jo ikke hverken et politisk, offentligt eller administrativt system. Alligevel er den efterfølgende sammenligning tankevækkende. Ude i virkeligheden er det regionale mellemled, som en del af en modernisering og effektivisering, for nylig afskaffet, idet opfattelsen har været, at de nu hedengangne regionale led, amterne, var fordyrende, besværlige og derfor overflødige. Selv om sygehusregionerne er oprettet i amternes skygge, er det værd at bemærke, at der ikke er tale om nye indskudte administrative led med beslutningskompetencer (ud over det de er sat i verden for - sygehusdrift). Ønsket har indlysende været at komme tættest muligt på borgeren. Her kunne Fremføring godt lære noget, for "borgeren" er i vores system medarbejderen.
Men ak! I Fremførings nye struktur er regionen blevet prioriteret, selv om der da også er faldet små lunser af til det lokale. Og bevares, det er da sympatisk med flere personaleledere, hvis altså bare de har den fornødne kompetence (jf. en af de væsentligste delkonklusioner i MTA 2005 og 2006).

Tiden må vise, om personalelederne kan tilkæmpe sig disse kompetencer. Man har jo lov at håbe. Set i forhold til den nye organisationsplan, er håbet ikke bare lysegrønt, det er desværre også lidt naivt. Personalelederne skal hovedsageligt kigge indad. De skal være nærværende og meget tæt på deres medarbejdere, som i øvrigt - i parentes bemærket - er en personalegruppe, som i forbindelse med rekruttering især udvælges ud fra deres selvstændighed og evne til at være selvhjulpen. At den type medarbejdere skulle være voldsomt interesseret i at få lederen endnu tættere på er tvivlsomt. Udsagn fra mine kollegaer lokalt i Odense indikerer faktisk det modsatte. Mange opfatter ligefrem udsigten til flere personaleledere som et varsel om mere kontrol.
Selv om det i sig selv er bekymrende, mener jeg faktisk, at der er et endnu større problem med tendensen til stadig flere personaleledere, nemlig den manglende interne ansvarsplacering på de depoter, hvor der er mere end én. Ansvar som ikke placeres, tages som udgangspunkt ikke. Det er ikke en problemstilling, der er specielt gældende for DSB Fremføring, konstateringen er universal. Jeg ved ikke om man forestiller sig, at servicebutikkerne, eller andre regionale led, kan fjernstyre op til 5 tjenestesteder med flere hundrede medarbejdere uden, at der ude lokalt foregår en eller anden form for medspil. Er det opfattelsen, vil jeg da gerne ønske held og lykke med forehavendet.
Man kunne i øvrigt også godt frygte lidt for det interne samarbejde personalelederne imellem. Dels i regionen, hvor en personaleleder på tværs af tjenestestederne f.eks. tager sig af det koordinerende arbejdsmiljøarbejde på hele regionens vegne, og dermed i sagens natur "går ind på de andre personalelederes enemærker". Men også internt på de enkelte tjenestesteder kan jeg øjne problemstillinger, som relaterer sig til personaleledernes interne samarbejde, f.eks. i forhold til den faglige organisation. Har man den fornødne respekt for aftaler, man ikke har været med til at udarbejde, men som man er en del af, fordi den gælder for hele depotet?

Ovennævnte udfordringer er dog intet at regne imod de negative konsekvenser en nedprioritering af den lokale tjenestefordeling vil afstedkomme. En kommende centralisering på det her område vil ramme depoterne i Aalborg, Odense, Struer, Esbjerg, og Nykøbing, som hidtil har haft egen lokal tjenestefordeling, meget hårdt. Jeg forholder mig ikke her til den enkelte tjenestefordelers styrker og svagheder. Jeg

ved af erfaring, at der altid vil være delte meninger om, hvorvidt den enkelte tjenestefordeler gør det godt (nok). Jeg forholder mig i stedet til nærhedsprincippet. Det handler om at høre til, ikke bare være et nummer i rækken. I den lokale tjenestefordeling handler det om den personlige kontakt, og det med at tage ansvaret på sig, af den simple grund, at der ikke er nogen at dele det med. Jeg tror grundlæggende på, at der kommer noget godt ud af det samspil, som nærhedsprincippet afstedkommer.

Ledelse er også at prioritere arbejdets tilrettelæggelse. Ingen er mere involveret heri end tjenestefordelerne. Ca. 35 % af samtlige lokomotivførere, de som kører i reserven, har ingen vigtigere relation i virksomheden end tjenestefordeleren. Måske skulle der have været færre medarbejdere pr. tjenestefordeler, end pr. personaleleder?
I heldigste fald er en nedprioritering af den lokale tjenestefordeling en misforståelse. I værste fald er det en katastrofe, i hvert fald målt på medarbejdertilfredsheden

Hvad er så godt i planen? Givetvis et eller andet, idet jeg tror på, at den er skabt i bedste mening. Set fra mit synspunkt er det da en fordel, at det ikke bliver sværere at være lokalgruppeformand, med alle de interne kommunikationslinjer vores modpart må afsætte ressourcer til. En mere driftsvendt ledelse, hvor lederen selv har kontakten til medarbejderen ud i driften i kraft af førerrumsbesøg, er bestemt heller ikke at foragte, da slet ikke hvis det også indebærer, at ledelsen vil være synlig uden for normal arbejdstid... bare en gang imellem.

Det er mit håb, at dette indspark kan være medvirkende til, at ledelsen i Fremføring vil overveje både de her nævnte og eventuelt andre problemstillinger relateret til den ny struktur, en gang til. Ikke at jeg tror, der vil være lydhørhed, men hvis nu alligevel, har både jeg - og ved jeg - flere andre, konstruktive forslag til, hvorledes vi styrker Fremføring til vores alles bedste.

Nærværende artikel er skrevet med håbet om, at jeg har misforstået forandringsplanen. At det bare er mit formørkede blik, der ikke kan få øje på den ægte forandring. At vores lokale ledere - som det naturligste i verden - udstyres med den nødvendige kompetence. Og at man tager sin egen MTA seriøst, og fastholder tjenestefordelingen ud lokalt.

I modsat fald, må jeg desværre konstatere, at det er lykkedes ledelsen at efterlade mig med en underlig fornemmelse. Fornemmelsen af at være ansat i en virksomhed, som nedprioriterer min arbejdsplads, og klasseinddeler serviceringen af medarbejderne i forhold til, hvor disse er ansat. Er det tilfældet, skal afslutningsreplikken være på tuborgsk: ”Det er en ommer”.

Kolleganetværkets 10 års jubilæum 2008

Af: Lkf. Alice Dyhr Nørgaard, København

For 10 år siden blev det kolleganetværk vi i dag kender i fremføring skabt. Det blev på behørig vis fejret i Fredericia om lørdagen den 26. januar 2008 hvor alle kolleganetværkerne fra øst og vest samt deres partnere, var inviteret til et mindeværdigt arrangement.

Vi ankom til Hotel Kronprins Frederik ved middagstid, alle meget forventningsfulde og nysgerrige på hvad dagen skulle bringe. Vi vidste at der skulle holdes taler, spises middag og spilles musik om aftenen, men derudover var der ikke mange der vidste hvad der skulle ske og hvordan vi sammen skulle fejre vores jubilæum.

Vi blev budt velkommen af formanden for styregruppen Preben Knudsen (lokomotivfører og kørelærer i Aalborg), som også fortalte lidt om dagens forløb.
Så kom Michael Andersen på scenen. Michael er konsulent for vores kolleganetværk, og var med til at stifte det tilbage i 1996 i øst og fra 1998 hele fremføring øst/vest. Han fortalte om hvordan netværket var startet fra en lille spirende idé blandt nogle mennesker, som faktisk sad med en helt anden opgave, nemlig vores alkoholpolitik. De manglede inspiration til hvordan den skulle formuleres og inden de blev færdige med den, var grundstenen til vores kolleganetværk også lagt.

Michael har lige fra første færd været kolleganetværkets konsulent og på sin måde også mentor for hvordan vores netværk og kolleganetværkerne er og tænker i dag. Vores underdirektør i Fremføring Benny Pedersen var også inviteret og fulgte med stor glæde Michaels tale op med et stort tillykke. Han fortalte hvordan han som chef og person står fuldt bag vores kolleganetværk og hvordan det ikke kun er godt for den enkelte medarbejder men faktisk også for DSB.

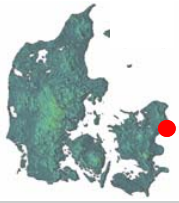
Styregruppen havde sørget for en ”lille” jubilæumsgave til os alle, og mens Tommy Damstedt Jørgensen (personaleleder i Nykøbing Falster og med i styregruppen) fortalte om gavens tilblivelse ved hjælp af nogle billeder, der var blevet taget undervejs, delte Preben Knudsen og Benny Pedersen en lille gave ud til alle.

Selve gaven var en helt unik fyrfadslysestage lavet til os af en glas-

Fortsættes på side 15

Nyt fra lokalgrupperne

København H. den 21. maj 2008

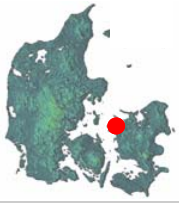


København

Af: Søren Max Kristensen

I det sidste nummer af Det Blå Blad kunne vi oplyse, at der var søgt penge til at renovere toiletterne i nr. 18, nye møbler til opholdsstuerne og en ombygning af Briefingrummet. Disse nødvendige tiltag er Lokalgruppe København og ledelsen i København meget enige om. Vi er også enige om, at det haster. Derfor er det med meget stor beklagelse og forundring, at der intet er sket. Pengene er i skrivende stund ikke bevilget. Grunden til forundringen er, at det i Medarbejder Tilfredsheds Analysen (MTA) fremgår, at det er det fysiske arbejdsmiljø der scores lavt på, og at det netop er her, at der virkelig kan rykkes noget. Ledelsen i DSB har ved alle festlige lejligheder slået på tromme for MTA og gjort opmærksom på, at medarbejdernes besvarelser tages meget alvorligt. Det kan man jo så have sin tvivl om, og lokalgruppe København frygter, at endnu færre vil udfylde Deres MTA næste gang. Vi sidder i dag i defekte og møgbeskidte møbler på vores opholdsstuer, briefingrummet er ikke egnet til mødested og toiletterne løber over i tide og utide med den virkning, at vand med urin og fækalier spredes rundt i bygningen. Velbekomme og velkommen til Depot København anno 2008.

På trods at dette ulækre indlæg ønskes alle en god sommer…



Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

Så er også vores vinterferievalg overstået. Der var desværre mange, som ikke benyttede sig af muligheden for at søge, hvis de ikke lige havde et godt ferienummer. Der var ellers mulighed for at få attraktive perioder selv med et dårligt ferienummer. Det betyder, at flere er indplaceret af ferieudvalget. Det giver ekstra arbejde i hele systemet, når disse "tvangsperioder" er tildelt, med annulleringer til følge.

Vi har fået nye 3 nye stationsbetjente, som var til "rangerattest" primo maj. Vi håber på sigt, at de kan overtage vores F0 eftersyn og bremseprøver på dobbeltdækker materiellet. Så kan vi koncentrere os om de egentlige lokomotivfører opgaver.
Tankanlægget ved spor 2 & 3 er nu definitivt lukket. Det er bare ikke meldt ud til personalet endnu! Det kan blive dagens overraskelse. Al tankning skal nu foretages ude på pladsen i spor 114, - vaskesporet. Der er p.t. ikke ændret i turene så der er ikke taget højde for den nye situation.
Personalesituationen er uændret, vi mangler stadig lokomotivførere og netop nu er der tre kollegaer fast udstationeret til depotet. Vi har stadig 2 langtidssygemeldte. Ved udgangen af maj går yderligere en på pension og en er blevet afskediget pga. sygdom. De 5 nye lokomotivføreraspiranter er næsten færdige. De startede på litra uddannelsen i maj. MF modulet kommer senere på året. Det betyder de snart kan køre ME og dobbeltdækker, hvor hovedvægten af arbejdsopgaverne på depotet ligger.
Ledelsessituationen i KB er endnu ikke afklaret. Det giver en stigende utilfredshed på depotet, da funktionen stadig varetages af en personaleleder fra København.

TV Øst i Tølløse og studietur
Sikkerhedsrepræsentant Bent Rasmussen har været ude med TV Øst i Tølløse. De ville lave en reportage om folk, som ikke respekterer advarselsanlægget ved overgangene mellem perronerne. Et godt emne at få sat fokus på. Studieturen går til Tyskland fra den 29. september til den 2. oktober 2008, men der resterer stadig nogle aftaler inden det endelige program kan offentliggøres.

Der har været strækningssyn på strækning 5 fra Kalundborg til Holbæk hvor de små "piske", på buske af ca. ½ til 1 meters højde, blev kortlagt. De skal fjernes, - uforståeligt. Der er langt større problemer på andre dele af strækningerne. At man skal ud på de samme opgaver flere gange. Det er rasende dyrt. Ikke alle steder er der adgangsveje for køretøjer, så værktøj m.v. skal bæres ud til arbejdsstedet. Hvad sker der?
Sporskifte 2010, skal det anvendes på strækning 5? Det er uforståeligt, at vegetation der hindrer udsyn til signaler m.v., som står uden for Banedansmarks skel, ikke bare kan fjernes. Der burde være en lov, som tillod disse tiltag uden videre. Sikkerhed, regularitet, forurenings-støj- & arbejdsmiljø er i høj grad bundet op på en god sigtbarhed til signalerne. Det er bare ikke godt nok at bruge mindste fællesnævner.

Vi på depotet ønsker alle en god sommer.

Odense

Af: Jenik Langsted

Her på depotet er det så småt ved at være hverdag efter et halvt år med store omvæltninger med flytning og de mange nye mennesker, der er kommet til. Vi har fortsat små hængepartier, før vi er på plads men fungerer dog godt som depot i hverdagen. Det var også et ordentligt "rykind" af folk fra andre depoter, samt to nye hold, hvorfor alle endnu ikke kender hinanden. Det rådes der snart bod på, for et dugfrisk fotoatelier vil om kort tid pryde væggene, så Odensefolkene kan lære hinanden bedre at kende og udefrakommende kan nyde vore sympatiske ansigter.

Et dugfriskt fotoatelier vil snart pryde væggene i Odense

Svendborgbanen

I pinsen (som så mange gange før) måtte en enkelt MQ med tekniske problemer tages ud af løb på Svendborgbanen med det resultat, at togene måtte vende skarpt ved endestationerne resten af dagen. Det koster jo altid tid og således blev tog 2842 da også 25 minutter forsinket ved ankomsten til Stenstrup. Toget skulle fortsætte det sidste stykke vej mod Svendborg med stop på mellemstationerne men blev pludselig aflyst og omdøbt til tog 2844 der jo som bekendt er gennemkørende. Lokomotivføreren blev kaldt op af FC med besked om, ikke at stoppe undervejs. "Det er noget vi gør for at indhente forsinkelser" lød beskeden! Hallo tænker man så, hvor er hensynet til passagererne? Og lettere fortørnet fortsatte han turen, naturligvis med stop undervejs.

Før Stenstrup blev lokomotivføreren kontaktet af både Driften og FC, der havde modstridende oplysninger med hensyn til bus/ikke bus fra Stenstrup hvilket blot vidner om, at nødberedskabet absolut ikke fungerer. Der er ingen sammenhæng og koordinering og de mennesker, der skal lede og fordele er simpelthen bare ikke dygtige nok. At man tillige bruger alle midler for at pynte på driftstallene mener jeg, er katastrofalt. F.eks. blev undertegnede for et stykke tid siden en time og enogtyve minutter forsinket hvorfor toget blev aflyst og omdøbt i Stenstrup. Pludselig var toget kun 25 minutter forsinket og det ser åbenbart pænere ud i statistikken med togforsinkelser på 20-25 minutter, eller helt aflyste tog frem for forsinkelser på 81 minutter. Problemet er blot, at vi har mange passagerer der er med fra start til slut og som følgelig også bliver 81 minutter forsinket. Lokomotivføreren gør virkelig sit yderste for at afhjælpe situationen og hvis de der leder og fordeler fokuserede mere på vore kunder frem for driftstallene, gik alting meget nemmere. Husk også, at vores store konkurrent - motorvejen - blot ligger få hundrede meter fra jernbanen, så det gælder om, at give den bedste service, også når alt ramler!

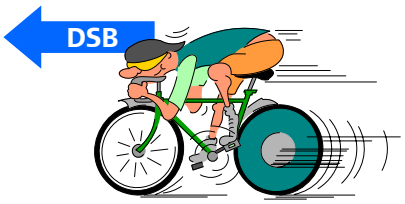
Det er i øvrigt ofte sket, at tog er blevet 20-25 minutter forsinket og aflyst i Stenstrup og minutter efter, at busserne er afgået kommer næste tog mod Svendborg. Her kunne passagererne til Svendborg med fordel have taget dette tog.

Det er nu ikke alt sammen dårligt. Pinsen bød også på lidt nostalgi i Odense, da veterantoget, bestående af et triangel-motorvognstog, kørte i pendulfart til Fruens Bøge. I Store Bededagsferien havde vi besøg af Thomas Tog, så er man blot en smule jernbaneentusiast er Odense et godt sted at være.

Nostalgi i Odense

Apropos Fruens Bøge, forudså jeg i et tidligere blad ulykker i overkørslerne i Hjallese eller Fruens Bøge. I den bydel er man nemlig et specielt utålmodigt folkefærd og krydser ofte overkørslerne selv om der kommer tog. I april blev alle elementære trafikregler tilsidesat af en 16 årig pige og hun blev påkørt og dræbt! Vi ser ofte unge mennesker koncentrere sig om deres ipod, MP3 og mobiltelefon og glemme alt omkring sig, så jeg bliver ikke overrasket over, hvis der sker nye ulykker i området.

I Odense deltager vi naturligvis også i kampagnen "Vi cykler til arbejdet". Vi har altid stillet hold til rådighed og undertegnede har altid været med uden den store interesse har været til stede, men Herregud – jeg cykler jo vejen alligevel. Nu er jeg nået dertil, at det efterhånden må være vores tur til at vinde et eller andet….



Ib Nielsen

Måske kan vi vinde den obligatoriske Hjem-is pakke af DSB. Personalesituationen er vel sjældent set ringere, så en lille forfriskning vil være tiltrængt.

Fortsat god sommer til alle med eller uden is ☺

Aalborg

Af: *Lars Rolving Jensen*

Så nærmer sommeren sig med hvad dertil hører, grill, sol, hygge ved stranden, og varme skinner! Nå nej, jeg har lige læst at Banedanmark lover at varme skinner ikke bliver noget problem denne sommer.
Så blev vi i Fremføring præsenteret for forandringsplanen. Hvad består forandringen så i? Jo vi vender tilbage en opbygning i mindre regioner som det var for ca. 4 år siden. Der skal være flere personaleledere (Det kom de til at hedde i stedet for stationsmanagere) så med den tilbagevendelse til deres oprindelige titel blev det vist en hurtig forandring. Diskussionen her i Aalborg og Frederikshavn går på hvor mange personaleledere vi nu skal være? Den første udmelding går på 2 i Aalborg og 1 i Frederikshavn, men mon ikke vi er blevet klogere efter vores medarbejdermøde? Bestyrelsen ser frem til det nye Region Nord, hvor vi skal være sammen med Århus og Struer, det skal nok blive godt.

Socialt arrangement i Aalborg

Sociale arrangementer
Der har været afholdt et par arrangementer hvor vores personaleleder gav tilskud så vores kasserer ikke fik helt grå hår af det han har tilbage, det siger vi Lotte tak for. Så går vi også ud fra at næste gang vi skal være sponsor for et dyr må det gerne være en kongeørn.
Nogle meget morgenduelige tog en tur ud at fiske og der blevet hevet nogle ordentlige torsk i land. Det gik så godt, at alle blev ombord på kutteren. Så det er sikkert en succes der skal gentages.

Danske fodboldmestre
Vi har været en tur til fodbold i Viborg. Der var god tilslutning og deltagerne blev fragtet derned i VIP bus, ja mindre kan ikke gøre det når der skal ses fodbold. Resultatet blev at Aab vandt, og alle ved jo hvad der siden er sket. Aab er **Danske Mestre.** Jeg skal hilse fra formanden og takke for den tillid der blev ham vist, da en enkelt deltager (Oche) ønskede ham tilbage på linien. Nu kunne formanden ikke deltage så han måtte se kampen på TV, og han blev lidt nervøs da der havde været uro i pausen blandt Aab tilhængerne. Han blev dog hurtig helt rolig da han så, at der bl.a. blev kastet med de våde varer, det ville en lokomotivfører aldrig gøre.

Socialt arrangement i Aalborg

Vi har to arrangementer tilbage i år, det er bowling og julefrokosten, der håber vi på stor tilslutning. Vi ved godt at vi havde været sent ude med datoer til nogle af vores arrangementer, men vi vil her i efteråret sætte os ned og se hvilke arrangementer vi skal lave i 2009 og komme ud med datoer i god tid. I må meget gerne komme med forslag til hvilke arrangementer vi kunne lave.

Til slut vil vi fra bestyrelsen ønske alle en rigtig god sommerferie.

LKI-Gruppen

Af: Bjarne R. F. Lassen

Lki vagten i Århus er med udgangen af maj 2008 lukket. Årsagen til dette er at ledelsen i DSB har ønsket at samle alle driftsvendte funktioner i DCD (Driftscenter Danmark) i København. Man ønskede IKKE fra ledelsen i Trafik at udnytte den kapacitet som de sidste 5 medarbejdere i Århus besad, man var IKKE villig til at "købe" den viden og kapacitet frem til den dag hvor der var kommet og uddannet nok nye Lokomotivinstruktører i København.

Det er derfor med en vis vemod at vi lukker Lki-vagten med udgangen af maj måned og overgår til Fremføring Vest i Århus hvor vi fortrinsvis skal fremføre tog, dette glæder vi os naturlig vis til, vi kommer jo fra Lokomotivførerrækkerne og er stolte af dette faktum.

Jeg vil samtidig takke Personaleleder Carsten Hansen for den modtagelse vi har fået i Fremføring Vest i Århus.

LKI-pakken
Der er igen kommet gang i forhandlingerne om Lki-pakken, bestyrelsen ser positivt på dette og går ind i disse forhandlinger med godt mod og ser frem til at der kommer et godt resultat ud af disse forhandlinger til gavn for alle vores medlemmer. Bestyrelsen har i den forbindelse et godt og konstruktiv samarbejde med LPO's daglige ledelse samt bestyrelsen i LPO.

Kontor for LKI-gruppen
Lki-gruppen har efter aftale med Fremføring fået stillet et kontor til rådighed for Lokalgruppeformanden og der vil blive en ugentlig kontordag, denne dag vil blive offentliggjort senere.

Struer

Af: Michael Hove Jensen

Tjaaa, endnu et kapitel i IC4. Alle troede den kunne køre. Men som en omvendt humlebi, kunne den ikke. Nu må vi så se om de sendes tilbage. Gør de det, kommer der nok godt gang i folien til MR. Så kan de nok holde 5-10 år endnu. Gad vide om der er bestilt centralkoblinger?
Ingen paralleller til højt flyvning, men vi har haft besøg på depotet af Ulrik Salomonsen til vores medlemsmøde. Et godt og informativt møde, hvor vi blandt andet så hvordan opbygningen omkring forsikringen er skruet sammen. Og det gav altså en mængde streger på tavlen. Jeg kan nu stadig ikke lige huske hvordan sommerhusene endte. Jeg tror vist, jeg faldt af på en af stregerne.
Nå, han løb ikke fra noget, men det gør vi her fra Struer 20. august. Der vil vi troppe op i Odense til årets DHL-stafet/vandretur. Det skal nok blive stort som sædvanligt.

Historieskrivning
Der jo blevet skrevet historie i maj. Lokomotivførerne hos Arriva gik i strejke, og sikrede DSB en flot statistik på rettidigheden hen over pinsen. Som en sidegevinst, lykkedes det dem så også at komme igennem med deres krav. Og godt det samme. For den ledelsesform de kørte under, må være den man nulstiller alt måleudstyr efter.
En anden historie er pauselokalerne i Vejle. Jeg vil ikke tærske langhalm på det, men jeg turde ikke skrive indlægget her dernede. For jeg havde svært ved at definere om pausetillægget skulle opgives som B-indkomst når jeg "arbejdede" på indlægget.
Det bringer mig så hen til Generalforsamling i LPO-DSB. En herlig dag i Valby. Med gode indlæg fra forskellige sider. Dog mest og længst fra Preben. Sjældent set, at få Henrik Mortensen ned på så kort tid på talerstolen. Men maden blev nu ikke kold. Så vi holdt fanen højt. Nå nej. De kunne ikke slås op i lokalet på grund af lav loftshøjde. Men de var pænt pakket ind var de.
Nå, vejret har været fantastisk. Så alt er godt undtagen min hukommelse. Dette indlæg er tappet lidt hurtigt på tastaturet, hvis noget er glemt, er det utilsigtet. Ligeså glemt som den solkurve der ikke kunne lade sig gøre i år, sagde Banedanmark. Men ikke desto mindre skete det i Tvis ved Holstebro. Alle de skærver de flottede sig med i pressen, må være blevet samlet op lige der !?

God sommer til alle fra os i Struer.

Kolleganetværkets jubilæum
Fortsat fra side 11

kunstner fra Næstved. Lysestagen er lavet efter meget gamle fremgangsmåder og hver af dem er unik. De forestiller en form for et æg, med en mat skal og en klar kerne, hvor lyset sidder beskyttet nede i kernen. Den kunne måske symbolisere kolleganetværket, hvor vi ligesom dette lys kan hjælpe folk videre, vise dem vej og bakke dem op i "mørke" situationer eller en svær tid.

Efter rækken af taler og lykønskninger fik vi lækker frokost fulgt op af et foredrag af en "hemmelig" gæst, hemmelig i den forstand at vi vidste hvad han hed, men ikke mange vidste hvem han var.

Efter frokost kørte Rene Nielsen ind i lokalet. Han hverken præsenterede sig eller fortalte hvem han var eller hvad han var kommet for. Nej tværtimod startede han med at stille os et spørgsmål... "Hvad er det første i tænker når I ser mig...?" Der kom nogle forskellige ord rundt i lokalet mens Rene kørte rundt imellem os i sin kørestol. Èn sagde: "Hvorfor sidder han mon i kørestol". En anden: "Han har morgenhår..." Pludselig lød det fra én: "Han mangler sine ben...". Og idet standsede Rene op, kaldte personen til scenen og lod ham stå og "svede" lidt foran alle os andre, for så at forære ham en af sine bøger signeret med en personlig hilsen.

Så startede selve foredraget. Rene brugte omkring 1½ time på at fortælle om sig selv, sine erfaringer og besvare selve spørgsmålet "Hvem er Rene Nielsen", og det ikke bare navn, alder familie og job som de fleste af os hurtigt kan fortælle om os selv. Nej, han gjorde det på sådan en måde, at alle blev fanget, lyttede interesseret og med humor løftede han en pegefinger for os alle om vores liv, ændringer i livet og mangel på samme. Hans eget liv havde han selv måtte tage op til revidering da han i en togulykke i 1991 fik kørt begge ben af. Han måtte derefter finde ud af med sig selv, om hvordan og hvor hans liv så skulle hen.

Efter 1½ time og med en kort kaffepause, fik vi alle mulighed for at erhverve os en af Renes bøger, og så skyndte han sig i retning mod sjælland i uvejret for at nå semifinalen i herrehåndbold.

Vi holdt så en pause inden vi skulle mødtes i "kælderbaren" Prince Corner til en velkomstdrink inden selve middagen. Vi gik til bords og nød en lækker menu, siddende i hver vores koordinatorgrupper.

Efter middagen og jubilæumskage blev der spillet op til dans af et godt 4-mandsorkester som kunne spille alt lige fra god 60'er rock til Gary Moore og Dire Straits hits, så selv de oprindelige kunstnere måtte blive misundelige. Alle hyggede, snakkede og dansede til natmaden blev serveret. Herefter begyndte selskabet at bryde op.

Et rigtig godt arrangement som vi sent vil glemme, og som på sin helt egen måde er med til at vise os, at vores kolleganetværk betyder meget, er værd at fejre og ikke mindst skal værnes om og plejes også ud i fremtiden.

Vi var faktisk en del nye kolleganetværkere med i Fredericia, og ingen tvivl om, at sådan en dag ligesom vores kurser, er med til at ryste gruppen sammen og styrke sammenholdet og lysten til fortsat at stå klar til at være der for vores mange kollegaer.

Næstved

Af: Jan Sejr Lundstrøm

Første marts havde vi fornøjelsen at byde fire kollegaer velkommen på depotet; Dennis Larsen, Flemming Johannessen og Rene S. Jensen, der alle er relativt nyuddannede, og kommer fra København H. Desuden er Peter Rasmussen flyttet hertil fra Korsør. Vi håber de vil falde godt til i Næstved, og glæder os til at arbejde sammen med vore nye kollegaer.

Efter ti år som sikkerhedsrepræsentant har Kaj valgt at overlade hvervet til nye kræfter. Som ny sikkerhedsrepræsentant er valgt Jan Lundstrøm.

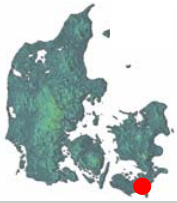
Desværre er et par af vore kollegaer blevet indberettet for ikke at stoppe ved standsningsmærkerne på Lille Syd. Standsningsmærkerne på Lille Syd er uændrede, siden dengang de lokomotivtrukne tog var enerådende på Lille Syd. Flere steder står der kun mærker for 4 eller 6 vogne, andre steder kun et S for enden af perronen.
Det er naturligvis kutyme at stoppe sådan nogenlunde med midten af toget ud for overgangen, således at de rejsende – der helt naturligt står der – skal gå så kort som muligt. Hvis vi kørte ud til standsningsmærkerne ville de skulle ud på en længere tur, og et enkelt sted ville toget holde uden for perronen.
Det er trist, at jernbanen er ved at udvikle sig således, at intet længere er overladt til sund fornuft og omtanke!
Det havde været nummer et, at få opsat standsningsmærkerne så det passer til de aktuelle togstørrelser, men omvendt har det vel næppe topprioritet, når man tager den generelle tilstand på det danske jernbanenet i betragtning. Og der er forhåbentlig en grund til optagelseskriterierne for lokomotivførere er som de er, og at uddannelsen har det aktuelle indhold.

Nu står sommeren for døren, vi venter med spænding på hvor varm den bliver. I vores område har vi dårligt spor primært mellem Næstved og Ringsted, men også flere steder på Lille Syd. Varmekøreplaner med hastighedsnedsættelser kan let blive resultatet.

Til næste år sporombygger Banedanmark strækningen mellem Næstved og Ringsted. I samme omgang opgraderes banen til højere hastigheder, bl.a. udskiftes sporskifterne i Glumsø. Også en del broer på strækningen renoveres, ligesom der skal udskiftes en del blød bund.
For at Banedanmark kan få udført alt dette, bliver der kun et spor til rådighed på banen i op til 20 uger.
På Lille Syd overvejer Banedanmark om alle led kan lukkes og måske også et par overkørsler.

Hårdhændet beskæring på Lille Syd

Opholdsstuen København onsdag den 21. maj 2008. Fra venstre ses Niels Sørensen fra Helsingør, dernæst Søren Nielsen, Flemming Hindsberg og Ole Erik Pedersen, alle København



Nykøbing F.

Af: Anders B. Pedersen

Den 15. maj var 16 gode kollegaer af sted på en rigtig herretur. På vej ind imod staden blev der dækket op med morgenmad. Til de flestes fornøjelse var der hvad der skulle være. Humøret var højt og i Valby stod den yderst festlige gruppe af, for at begive sig på gåben til Carlsbergs besøgscenter. Tempoet på vej op til centeret var meget vekslende, da der både var den helt yngre generation, og den noget ældre tjenestemands generation repræsenteret. Velankommet, nogle mere forpustet end andre, og efter at alle havde fået en kort beskrivelse og deres entre kort, blev gruppen ellers sluppet fri. Jeg skal da ellers lige love jer for at det er en oplevelse.

Turen starter med at man ser verdens største øl samling. Der er over 17.000 flasker, og det er et imponerende syn man møder og kan nærmest beskrives som en tidsrejse. Turen starter helt tilbage ved menneskets tidlige bosteder, hvor man har fundet en væske, som minder meget om nutidens øl.

Derfra går man så ellers op igennem tiden. Man ser noget af det første udstyr fra Jacobsens egen produktion, over til det blev mere industrielt, helt frem til nutiden. Igennem de meget flotte hestestalde, over til souvenirshoppen, og til sidst baren.

Da flokken igen var samlet, blev der bestilt 2 storvogne, hvorefter de i al hast begav sig over til Dieselhouse, som er et lille sidestykke af MAN B&W.
Dieselhouse er et arbejdende museum i 4 etager, hvor man bl.a. kan se den allerførste motor, som MAN B&W byggede, og ikke mindst verdens største dieselmotor. Begge maskiner bliver stadig nogle forskellige gange om måneden startet op.
På den pågældende dag var vi så heldige, at den daglige leder af museet, havde tid & lyst til at vise os rundt. Et overraskende tilbud som man bestemt ikke siger nej til. Men hold da op han havde meget at fortælle. Ikke noget ondt ment, men når han først gik i gang, så var han ligesom den lille Duracell kanin. Han blev bare ved og ved og ved. Så tidsplanen skred lidt, pludselig måtte vi i al hast skynde os videre til næste punkt. Ikke mindst det allervigtigste, maden.

Hu hej, og af sted over sletterne gik det. Lige ind til Rio Bravo, hvor der var stegt flæsk med persillesovs, ad libitum! Er der noget andet som kan bringe glæde i en mands hjerte, end mad som vores mor lavede. Nå ja, det skulle da jo lige være væske til at skylle det ned med og da den hyggelige lille pub, langsomt, men sikkert blev fyldt med en svag stønnen af velvære og mæthed, gik turen hjemad. En hyggelig dag i historiens og videnskabens navn. Men må jo gerne gentage en god ting, så den 29. maj tager yderligere 20 gode kollegaer af sted til endnu en Københavner tur.

Depotnyt
Vi gælder os til at de sidste, der er påbegyndt BR 605 uddannelse, snart er færdiguddannede. Det er et fint tog at køre, men det er til tider lidt trættende at skule køre det 3, 4 eller 5 tjenester om ugen. Men samtidig kan vi så igen, til trods for at det har lange udsigter, se en smule lys i tunnelen, da det nu er bestemt at vi skal til at køre med dobbeltdækker materiale. Desværre ikke MF, men når det nu ikke kan blive bedre, må man jo nøjes.

John "Futti" Fodor har langt om længe fået tilkendt sin pension, og er gået hjem for at nyde sit otium. Desværre har vi stadig nogle kollegaer som er langtidssygemeldte, og vi håber da selvfølgelig at de snart vender tilbage. Ikke mindste for at tjenestefordelingen kan få et lille pusterum. Reservestyrken i Nykøbing er hårdt presset. Faktisk så meget, at der er flere af Næstved førerne som snart skal hen og ændre deres skatte kort, fordi de har fået så mange 1000 kr. tillæg.

Jeg håber at i nydt denne lille skrivelse. Jeg kunne skam skrive meget mere, men man skal jo begrænse sig. Jeg og resten af MDT NF ønsker jer alle en god, varm og hurtig sommer.

Efter endt arbejde er det jo dejligt at blive afhentet af familien.
Lokomotivfører Jesper Kjærulff, med Fru Vivian og lille Cathrine.

Det er næsten uhyggeligt, hvor hyggeligt Danmark kan være!
(Christopher Follett)

Helsingør

Af: Torben Sonne

Lokalgruppen hilser med tilfredshed, at alle tjenestemænd i Helsingør får mulighed for selv at vælge, om de vil udlånes til DSB First og blive i Helsingør, eller om de vil forsætte i DSB Fremføring mod at tage til København. Aftalen om et midlertidigt udlån af tjenestemænd til DSB First er netop indgået mellem DJ og DSB First. De nærmere vilkår og betingelser bliver bekendtgjort på medlemsinformation fra DJ og på informationsmøder i juni. Dermed er en lang ventetid, hvor informationsniveauet har været utilfredsstillende for alle involverede endelig overstået. Nu skal vi have afklaret hvor mange lokomotivførere, der ønsker at lade sig udlåne, så vi kan sikre at både DSB Fremføring og DSB First kommer godt fra start i det nye år.
De overenskomstansatte vil få tilbud om ansættelse i DSBFirst i Helsingør. Hvis de ønsker at forblive i DSB Fremføring, vil de blive tilbudt ansættelse i København. Det er nu op til den enkelte ansatte i Helsingør, at træffe sit valg ud fra de oplysninger der gives på informationsmøderne.

Vi skal nok være forberedt på en række forandringer i forhold til det DSB vi kender i dag, men et frit valg er, efter lokalgruppens mening, et utroligt vigtigt fundament for den enkeltes arbejdsglæde og motivation i fremtiden.

Sporarbejde på kystbanen
Banedanmark skal i gang med et stort sporarbejde på Kystbanen for andet år i træk. Sporarbejdet strækker sig over 7 uger fra den 5. juli til den 17. august. De største ændringer sker i weekenden hvor togdriften er indstillet mellem Hellerup og Østerport. Der indsættes erstatningsbusser på strækningen. Det betyder at stort set alle tjenester i weekenden indeholder 3 omgange bumletog mellem Helsingør og Hellerup. På nattjenesterne skal togene forsynes, så weekenderne hen over sommeren bliver lidt arbejdstunge og ensformige. Til gengæld skal vi ikke transporteres i busser med de rejsende og lægge øre til folks vrede og frustrationer, det var bestemt ingen fornøjelse sidste år. Pauserne holdes i Helsingør, men der er også adgang til et opholdsrum på Hellerup Station, hvis der bliver behov for det. På hverdage køres efter 20 minutters plan med stop ved alle stationer, og kørslen rundt på de øvrige strækninger ligner stort set sig selv.

Rigtig god sommer!

Det går ad helvede til i Danmark, men på første klasse!
(Aftenposten, Oslo)

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

Vedrørende tjenestetidsregler

Vedrørende særlige regler for reserven (opfølgning på artikel i Det Blå Blad 1-2008/ side 10-11):
Artiklen afsluttes med følgende, citat: "Beskrivelse af regler i forbindelse med beregning af overtid - både på den enkelte dag og månedsnormen - følger i næste nummer af Det Blå Blad, herunder regler for manglende underretning", citat slut.

Grundet prioritering af artikler vedr. bl.a. ny løn og LTD2, er den opfølgende artikel vedr. særlige regler for reserven udsat til efteråret.

Redaktionen beklager.

LPO DSB
Ønsker alle sine medlemmer en god sommerferie! ☺

Stemningsbilleder fra København

Jørgen Andersen, Erik Clausen og Flemming Borresen hyggesnakker på opholdsstuen...

Drejeskiven GB

Claus Dvinge

Henrik Christoffersen og Jesper Bundgaard fanget på Belvedere

Poul Lindbjerg på tog 1630

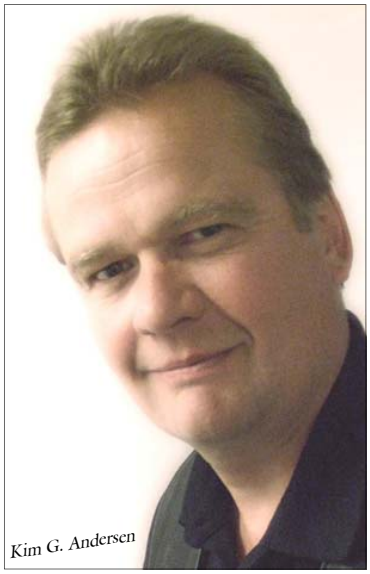
Jan Kreutzfeldt

Torben Nielsen

Jesper Kristiansen

Jan Rytter

Næste nummer:
Stemningsbilleder fra Næstved



Kim G. Andersen

Hans S. Merstrand