Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB *4/2008*

Lederen	*Side 3*
Arbejdsmiljøsiden	*Side 4*
DSB First - er de klar?	*Side 8*
Etablering af reserveture	*Side 9*
Lokomotivførerudd. - Er den god nok?	*Side 10*
Med Struergruppen til Wien	*Side 12*
Nyt fra lokalgrupperne	*Side 14*
Indkaldelser til Generalforsamlinger	*Side 20*
Stemningsbilleder fra Aalborg	*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: **Mandag den 16. februar 2009**

Forsidefoto:
Lokomotivfører Jeanne Degn Jensen, Aalborg
P-risten Aalborg, tirsdag den 14. oktober 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 Jeanne Degn Jensen, Aalborg

Lederen

Gode tog til Kystbanen!

Af: Preben S. Pedersen

De udbudsbetingelser som landets trafikpolitikere selv har været med til at godkende, betyder at DSB's vision om Gode Tog til Alle, efterhånden ligger i ruiner. Uanset hvem der havde vundet udbuddet på Kystbanen, havde DSB været nødt til at overdrage 20 ER4 togsæt til den vindende operatør, i dette tilfælde DSB First. Så nytter det ikke, at de selvsamme politikere efterfølgende jamrer sig, når de barske realiteter indfinder sig.

Så mens kunderne på Kystbanen forkæles med nyt materiel rammer udliciteringen af Kystbanen altså mange af DSB's kernekunder, pendlerne, rundt i det øvrige land. De kan se frem til daglig transport i nedslidte og udtjente blå togvogne, trukket af lokomotiver, der trænger alvorligt til en renovering, eller endnu bedre, en udskiftning!

LPO-DSB appellerer til politikerne om at stoppe planerne for flere udliciteringer, indtil man er sikre på at man fremover kan levere det nødvendige materiel til en vindende operatør, uden samtidig at forringe vilkårene for DSB's forretningsgrundlag.

Vi appeller til forståelse blandt DSB's pendlere for den vanskelige opgave det er for lokomotivførerne, at drive effektiv og rettidig togdrift med nedslidte togvogne fra "ruder konges tid", trukket af DSB's nyeste diesellokomotiver af typen ME, der efterhånden er mere end 25 år gamle! Enhver der har en gammel bil ved hvor upålidelig den bliver med årene, og sådan er det desværre også med lokomotiver og vogne.

Førerrummene i de gamle maskiner trænger til et arbejdsmiljømæssigt skub fremad, så det matcher kravene i det nye århundrede. Motor og øvrige komponenter er så nedslidte, at vi daglig oplever nedbrud. Støjniveauet overstiger hvad man i disse tider må forvente, og derudover er klimaanlæggene i førerrummene så defekte, at de trænger til en udskiftning.

LPO-DSB accepterer ikke længere, at vores medlemmer skal køre rundt i disse nedslidte og fejlbehæftede lokomotiver, ellers frygter vi at gå en hed sommer i møde. Vi kan simpelthen ikke byde vores kernekunder, et produkt i så elendig en forfatning.

LPO-DSB anbefaler på det kraftigste, at politikerne bevilger indkøb eller leasing af nye lokomotiver og dobbeltdækkere, så politikernes flotte visioner om miljørigtige og hurtige tog ikke blot bliver tomme ord. DSB's pendlere fortjener støjsvage og bekvemme tog, der hurtigt og effektivt kan bringe dem til og fra arbejde.

Arbejdsmiljøsiden

Af: Hans Schøn Mærstrand

Snerydning og vinterberedskab
Nu hvor vinteren står for døren – hvis den ikke allerede er ankommet - så er det igen tid for glatte adgangsveje, perroner, parkeringspladser m.v. – og desværre nok også et par faldulykker, forhåbentlig ikke med alvorlige konsekvenser. Her dukker diskussionerne omkring snerydning, saltning og grusning nok også op igen.

Der er afsagt en Landsretsdom, hvor nogle advokater tolker dommen sådan, at en arbejdsgivers ansvar er mere vidtgående og omfattende, end det ansvar der påhviler almindelige grundejere, i forbindelse med rydning af sne og bekæmpelse af glatte arealer, hvor der færdes mennesker.

Dommen fastslår, at arbejdsgiveren skal sørge for, at der er foretaget relevante foranstaltninger af vintervedligeholdelse på de udendørsområder, som medarbejderen faktisk anvender. Dette indebærer, at arbejdsgiveren skal sørge for renholdelse af parkeringsarealer, fortove, sti arealer mv. som arbejdsgiveren er bekendt med, at arbejdstagerne anvender, når de ankommer til virksomheden, samt færdes på under udførsel af deres arbejde – uanset tidspunktet af døgnet. Desuden påhviler det også arbejdsgiveren (DSB), at koordinere planer for vintervedligeholdelse for arealer, hvor der er mere end en arbejdsgiver – i vores tilfælde så er det bl.a. arealer som er ejet af Banedanmark, eller andre.

Men uanset om vores arbejdsgiver har ansvaret for et ordentligt vinterberedskab, så starter et godt arbejdsmiljø også ved os selv – så oplever du manglende saltning, grusning eller snerydning, så skal du kontakte din ansvarlige leder/forsatte, så manglerne bliver udbedret. Husk også at underrette din sikkerhedsrepræsentant.

Hvis du kommer ud for en arbejdsulykke, skal du selvfølgelig som minimum sikre dig, at der bliver skrevet en arbejdsskadesindberetning, og dette gælder selvfølgelig også, hvis du falder eller på anden måde kommer galt af sted i forbindelse med din færden på gangarealer mv. Udover at få indmeldt arbejdsskaden, er det også vigtigt, at du tager kontakt til din lokale sikkerhedsrepræsentant, eller tillidsmand, så de kan være dig behjælpelig med at få indberettet arbejdsskaden korrekt – og eventuelt hjælpe dig med at rette henvendelse til arbejdsskadessagsbehandlerne i Dansk Jernbaneforbund.

Nyt vedrørende samarbejdsaftalen i statens virksomheder - også for lokomotivpersonalet
Traditionelt har vi i DSB og DSB Fremføring haft rimelige opdelte "fag opgaver" i henholdsvis samarbejdsudvalgene og sikkerhedsudvalgene, da vi (DSB og tillidsvalgte for lokomotivpersonalet) normalt har opdelt det sådan, at tillidsmandssystemet og de ledelsesrepræsentanter der er tilknyttet samarbejdsudvalgene, tager sig af det faglige aftale stof m.v., mens valgte sikkerhedsrepræsentanter og ledelsesrepræsentanter i sikkerhedsudvalgssystemet arbejder målrettet med emnet "arbejdsmiljø og arbejdsmiljøloven" – sådan groft fortalt.

Men fra 8. maj 2008 er der yderligere sammenfaldende emner og arbejdsområder, hvor både samarbejdssystemet og sikkerhedsudvalgssystemet har sammenfaldende virkeområder/opgaver, for at varetage medlemmernes og virksomhedens interesse. Nogle af de områder der skal behandles både i samarbejdssystemet og sikkerhedsudvalgssystemet, skal nævnes:

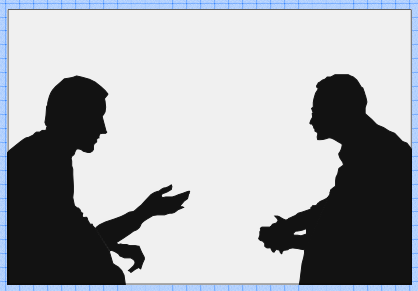
1 Systematisk opfølgning på APV (arbejdspladsvurdering).
2 Det psykiske arbejdsmiljø, herunder arbejdsrelateret stress.
3 Chikane og vold.
4 Opfølgning på sygefravær.

Hidtil har man f.eks. ikke i samarbejdsudvalgene brugt meget tid på bl.a. APV, da det hidtil har været et af kerneområderne for sikkerhedsrepræsentanterne, hvad det selvfølgelig fortsat vil være – men i fremtiden er det noget der også skal behandles i samarbejdsudvalgene.

For lokomotivpersonalet i DSB fremføring, vil sammenfaldet af emner der skal behandle både i samarbejdsudvalgene og sikkerhedsudvalgene, nok på sigt betyde, at lokomotivførerne vil drage "store fordele" af de sammenfaldende punkter på dagsorden, i henholdsvis samarbejdssystemet og sikkerhedsudvalgssystemet – specielt når vi koordiner vore "dagsordner/ideer" sikkerhedsrepræsentanterne og tillidsmændene imellem, hvilket vi har vores SI-koordineringsudvalg (forum hvor tillidsmænd og sikkerhedsrepræsentanter mødes) til.

Psykolog - eller anden hjælp
Hvis du f.eks. får brug for psykologbesøg, så kan det være en fordel at bruge Falck krisepsykolog, som du også har adgang til som medarbejder i DSB, før du benytter "Sundhedsforsikringen" Mølholm forsikring, da du på den måde med overvejende sandsynlighed har den bedste mulighed for, at sikre dig den samme psykolog ved en eventuel længerevarende behandling. Særligt aktuelt hvis du efter afbrudt behandling får et eventuelt "tilbagefald". Dette skyldes, at "Sundhedsforsikringen" er opbygget på den måde, at du kan komme ud for en karensperiode, inden du kan påbegynde en lignende behandling.

Der er også mulighed for forlængelse af behandling, ved henvendelse til din nærmeste leder, netværksperson eller tillidsmand som også kan være behjælpelig.



LPO DSB jubilæumsliste 2009

40 års jubilarer

02. februar 2009
Bjørn Harding Semberg, København

01. april 2009
Søren Koch, Struer

05. maj 2009
Leif Karl Larsen, København

01. juni 2009
Jens Torben Nielsen, København

04. august 2009
Arne Randstorf Phillip, Odense

15. august 2009
Birger Flemming Jensen, København

25 års jubilarer

01. januar 2009
Poul Villy Bonvang Larsen, København
Steen Skov Larsen, København
Søren Enevoldsen Stærk, Struer
Thomas F. S. Christensen, København

01. marts 2009
Lars Petersen, Lki-gruppen
Ole Vestergaard, Århus

01. april 2009
Jørgen Emil Schilling, Århus
Stig Skovbro, København
Jens Eilertsen, København
Per Anton Christensen, Fredericia

08. maj 2009
Lars Frydendal, København

13. maj 2009
Jan Klostermark Nielsen, Kalundborg

01. august 2009
Johnny Bjørk, København

16. august 2009
Jørgen Jensen (Bøv) København

03. september 2009
Torben Hauekrog Andersen, Nykøbing F.

19. november 2009
Henrik Wøldike, Struer

01. december 2009
Lars Bjerregaard Christiansen, Odense
Ole Møller Nielsen, Århus

Det Blå Blad er også på internettet på adressen:
http://www.lpo-dsb.dk/

Nekrolog

Det var med sorg at Lokalgruppe København modtog meddelelsen om, at Lokomotivfører Preben S. Sparvath var afgået ved døden den 24. september 2008. Preben døde af en massiv blodprop i hjertet.

Preben var en meget vellidt kollega på depotet. Han var med til at starte weekendturen op i København. Weekendturen passede godt til Preben, da det gav bedre mulighed for at han kunne bruge sin tid udenfor DSB på sine Interesser som omhandlede "gør det selv" naturen og sin hund.

Preben blev 59 år og efterlader sig to voksne børn.

LPO DSB Lokalgruppe København udtaler et *"Æret været Prebens minde".*

Preben Sparvath

Nyt medlem i Signalkommissionen

Af: Torben Sonne

Lars Malmbak Hansen har efter 6 års arbejde i Signalkommissionen valgt at trække sig fra dette arbejde. LPO-DSB takker Lars for en stor og helhjertet arbejdsindsats.
Ny mand i signalkommissionen er Theis Depenau Møller, der præsenterer sig herunder.

"Jeg hedder Theis Depenau Møller er 27 år og kommer fra Fremføring Nord, Aalborg maskindepot. Her har jeg hørt til i snart 4 år, og forventer da, det bliver til mange år endnu. Jeg startede som lokomotivfører ved Arriva, men valgte efter 1½ år at sige tak for samarbejdet og søge nye udfordringer, det blev så ved DSB i Aalborg. Her føler jeg selv, at jeg er faldet godt til blandt alle de gode kollegaer jeg har.

Jeg glæder mig meget til at komme i gang med de mange arbejdsopgaver som ligger og venter forude, samt at få et godt og tæt samarbejde med den øvrige signalkommission og Banedanmark.

Grunden til at jeg sagde ja til opgaven, er dels for at få et større indblik i tingene, hvordan de fungerer osv. Det gamle og noget udslidte signalsystem skal udskiftes, og jeg ser frem til indførelsen af et nyt og moderne signalanlæg, som er på samme høje niveau som vores nabolande. Med det Regeringen og Folketinget så småt er begyndt at melde ud, er der ingen tvivl om at jernbaneområdet bliver et utrolig spændende område at arbejde indenfor de næste mange år.

Tak for velkomsten til DJ, Signalkommissionen og Banedanmark".

Theis Depenau Møller

Tjenestetidsregel

Af: Peter Kanstrup

Hovedregler:

- Der må maksimalt udføres 4 timer og 45 minutters arbejde uden pause.
- Tiden regnes fra tjek ind tidens start til første delpause / fuldpausen påbegyndes i et godkendt pauselokale, eller
- Fra første delpause er slut i et godkendt pauselokale til anden delpause påbegyndes i et godkendt pauselokale, eller
- Fra fuldpausen/sidste delpause er slut i et godkendt pauselokale til tjek ud slut.
- Ved pause forstås en stor (fuldpause) af mindst 30 minutters varighed, eller 2 små (delpauser) af mindst 20 minutters varighed. Anvendes små pauser skal disse tilsammen udgøre mindst 45 minutter (20 minutter + 25 minutter).

Jævnfør arbejdstidsaftalens bestemmelser vedr. forsinkelser er hovedreglen, at:
Lokomotivføreren skal føre lokomotivet / toget hjem til eget depot med hensyntagen til sikkerhedsmæssige forhold.

Husk! Fokus her er ikke bare på den maximale tjenestetid, men i lige så høj grad på overholdelse af pausereglerne.

Bemærk i øvrigt at:

- På steder, hvor der holdes pause, skal sikres adgang til spisefaciliteter, toilet og håndvask.
- Færgeophold (Rødby–Puttgarden) kan betragtes som pause.
- Under pause har lokomotivføreren fortsat ansvaret for trækkraftenheden, hvis denne forlades, og der ikke har fundet personafløsning sted. (reglen anvendes som udgangspunkt ikke i planlægningsfasen)

Alle pauser skal være markeret i tjenesterne.

Godsterminalen Aalborg anno 2008

Ris og ros

Sygdom og tirsdagslisten

Så blev det igen tirsdag, dagen hvor personalelederen modtager den ugentlige tirsdagsliste hvor personellets sygdom er registreret. Et nyt tiltag der har fokus på det høje fravær og som skal bringe sygedagene yderligere ned.

DSB har påtaget sig en svær opgave, for samtidig med at firmaet synes, det er en ærlig sag at være ramt af influenza og migræne - sygdomme med en god forklaring på flere kortvarige sygdomsperioder, ønsker man også at afsløre den enkelte medarbejder i at udeblive uden grund.

Jeg har stor forståelse for, at man går nye veje i forsøget på at nedbringe fraværsdagene hvor tirsdagslisten passende kunne være et af tiltagene, - når den blot bruges som hjælpemiddel og ikke som et middel til mistænkeliggørelse i forbindelse med sygdom.

De seneste år har jeg haft et antal fraværsdage som ligger i den gode ende og dermed på et acceptabelt niveau. For et stykke tid siden måtte jeg melde mig syg og modtog kort efter et brev med en meget uheldig formulering. Det var en indkaldelse til fraværssamtale hvor ugedage og datoer på mine sygedage var noteret, og at man fra DSBs side, var bekymret for mit helbred. Ligeledes var der en opgørelse over, hvad de pågældende sygeperioder har kostet virksomheden.

Mit indtryk da jeg læste dette var da også, at det i virkeligheden ikke er medarbejderens ve og vel det drejer sig om, men - som alt andet her i livet - et spørgsmål om penge! Det er lidt ærgerligt at stå model til, især når jeg tænker på, at jeg gennem 23 år har passet mit job til punkt og prikke.

Den dårlige oplevelse og skuffelse forstærkes yderligere af, at man i dagligdagen udfører en ekstraordinær indsats for at få DSBs mange løse ender, til at hænge sammen.

DSBs personaleledere har hver godt 40 mand at tage vare på, hvorfor det burde være muligt at lære den enkelte medarbejder bedre at kende og handle individuelt ud fra det, i stedet for som nu, blot at sende standardbreve ud, der kan virke krænkende og imod hensigten.

Med venlig hilsen

Poul Henning Rasmussen
Lokomotivfører, Odense

Glædelig jul og godt nytår!

LPO DSB ønsker alle medlemmer og deres familie en rigtig glædelig jul samt et godt og lykkebringende nytår.
Ligeledes ønskes en glædelig jul og et godt nytår til Det Blå Blads læsere samt alle samarbejdspartere

Lokomotivfører Jeanne Degn Jensen, Aalborg

Er DSB First klar til at overtage trafikken?

Af: Torben Sonne

Det kan næppe komme bag på nogen, at DSBFirst overtager trafikken på Kystbanen, Øresundstrafikken og de Sydsvenske strækninger den 11. januar 2009.

Er der så styr på tingende her kort tid før jul?

Det er et godt spørgsmål, som nok vurderes forskelligt alt efter hvilken jobfunktion man varetager i DSB og DSB First. Men set ud fra et medarbejdersynspunkt, har den manglende kommunikation mellem de to selskaber, når det handler om driftsvendte og personalemæssige opgaver været et stort problem.

Glæden ved at have vundet udliciteringen, er efterhånden afløst af en sund portion skepsis, ved udsigten til at skulle arbejde i et selskab, der har vundet på et "skarpt tilbud" som det så fint hedder sig. Det her er udlicitering i en nøddeskal. Udbyderne på begge sider af sundet er de store vindere, de får kørt togene til en billigere pris, mens operatøren står tilbage med den begrænsede økonomiske ramme til at opfylde trafikkontrakten. Det betyder at materiellet skal anvendes til smertegrænsen, hvilket bl.a. afspejles i meget korte vendetider på endestationerne. Når der opstår forsinkelser bliver det sværere at rette trafikken op.

Personalet skal, populært sagt, løbe stærkere når tjenestetidsreglerne presses til det yderste. Robustheden i turkomplekset forsvinder. Der skæres i reserveprocenten, og vi frygter, at trafikken ikke kan hænge sammen uden systematisk anvendelse af overarbejde. Sygefraværet i DSB First forventes i øvrigt væsentligt lavere end i DSB! For at opnå en bonus ud over hvad trafikkontrakten i øvrigt indbringer, kræver det en utrolig høj rettidig toggang og en generel høj kundetilfredshed med DSB First.

I DSB Fremføring har arbejdsgruppen omkring udliciteringen, bestående af gruppeledere og lokale tillidsmænd i København og Helsingør, forsøgt at løse de praktiske problemer i opløbet, men vi må konstatere, at DSB First ikke har været specielt villige til at bidrage med oplysninger i processen. Resultatet er at informationsniveauet til de berørte medarbejdere har været utilstrækkeligt. Det har givet anledning til utryghed og rygtedannelser som, efter vores mening kunne have været undgået.

Fremførings kørelærere har udført et kæmpe arbejde med at uddanne de nye lokomotivførere til DSB First. Opgaven er løst under stort tidspres og alle medarbejdere har udvist forståelse for den vanskelige situation.

LPO-DSB har forståelse for, at der har været mange udfordringer i at opbygge et nyt jernbaneselskab der skal fungere på begge sider af Øresund, men konstaterer også at DSB First har undervurderet omfanget af de helt elementære menneskelige hensyn og personalets forventninger til en veldrevet virksomhed.
Havde DSB First fra start af, vedstået sig ordlyden i den overenskomst de har underskrevet og fuldt de beskrevne retningslinjer med hensyn til anciennitet, tur- og ferievalg havde verden nok set anderledes ud i dag. Det ville have været lettere at rekruttere det erfarne personale, de nu står og mangler.

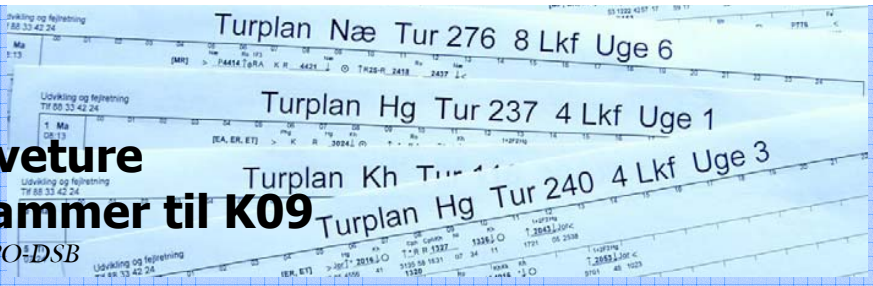
Stationsbetjentene i Helsingør ved stadig ikke om de er købt eller solgt. DSB First har endnu ikke taget kontakt til dem og afholdt de nødvendige jobsamtaler. Det Lokomotiv- og togpersonale der skal overgå til DSB First ved stadig ikke hvordan deres vagtplaner bliver skruet sammen, og efter hvilken procedure man søger ture og sommerferie i 2009. Det er bestemt ikke noget der fremmer arbejdsglæden!

De taler jo sammen med de øvrige kollegaer på tjenestestederne. De kan jo godt se at ferie- og turvalg står for døren i DSB Fremføring, og undrer sig naturligvis over den larmende tavshed fra DSB First.

På medarbejderside skal vi i DJ blive bedre i fremtiden til at håndtere en udlicitering og de kommunikationsopgaver der følger med. Oprettelsen af en områdegruppe i DSB First inden alt personale var ansat har efter LPO-DSB's mening været en klar fejl. Forbundet burde have varetaget alle personaleforhold i DSB First i opstartsfasen, indtil områdegruppen kunne vælges af alle ansatte.

Udfordringer er der altså forsat rigeligt af. Det bliver en spændende opgave for både medarbejdere og ledere at skulle forene svensk og dansk virksomhedskultur til alles tilfredshed. Ingen tvivl om at normer og kutymer bliver sat på en prøve. Der ligger en stor opgave for tillidsrepræsentanterne, at samle det sammenbragte personale i DJ regi på den danske side, og der ligger også en kæmpe opgave i at opbygge et konstruktivt samarbejde med de svenske organisationer.

LPO-DSB ønsker alle vores kollegaer, der har valgt at prøve kræfter i DSB First held og lykke i fremtiden, og vi ser frem til et godt samarbejde i Dansk Jernbaneforbund.



Etablering af reserveture med indlagte tidsrammer til K09

Af: Jan Bech Danielsen, Tur ansvarlig LPO-DSB

I forbindelse med K08 blev der indført reserveture, hvori der var angivet tidsrammer for hvornår, man skulle være på arbejde. Opbygningen af R-reserveturene gjorde, at nogle måneder var der undernorm og andre måneder var der overnorm, turene indeholder Rdx. med den gennemsnitlige normtid for pågældende tjenestetype, (dag, aften, nat osv.) samt Hvl, Sov og Fri. Hvorved ugerne tjenestetidsmæssigt bliver meget forskellige, hvilket ikke er tilfredsstillende, da normen helst skal være ens i alle måneder hen over året.

Samtidig blev Reservetjenester også indført i faste ture, typisk tilknyttes et par uger med Reserve i faste blokke, så flere kollegaer kan tilknyttes et hold, men det gav desværre flere uforudsete problemer.

Der gives ikke særlige ydelser under ferie og sygdom i F-ture, når man har en Reserve, da der ikke er møde og sluttid på tjenesten. Desuden kunne normen ikke styres.

Et enkelt tjenestested havde placeret Reserve - blandt de øvrige tjenester, hvilket gjorde det næsten umuligt, at placere en tjeneste på dagen.

I forbindelse med K09 ensrettes retningslinjerne for oprettelse og administration af reserveture med fastlagte tidsrammer.

Der skelnes mellem hele reserveture, hvor der f.eks. i 12 uger foruden fridage, er fastlagt tidsrammer for tjenester. Disse ture benævnes "F-Reserveture med tidsrammer" samt ordinære faste ture, hvor der f.eks. tilknyttes 2 hele uger med reserve, hvori der er angivet tidsrammer for tjenester. Disse ture benævnes "F-Ture med indlagte reservedage".

Maksimalt kan 25 % af reserven på et depot tilbydes denne form for reserveture.

Reserveturene til K09 sker således efter følgende opskrift.

F-Reserveture med tidsrammer:

- Ture oprettes som faste ture - F ture.
- Normperioden er turens længde
- For hvert depot inddeles tjenesterne i en række tidsperioder benævnt: morgennat, morgen, dag, eftermiddag, aften og nat.
- For hver tidsperiode udregnes pr. depot den gennemsnitlige tjenestelængde. Denne tjenestelængde anvendes som udgangspunk ved indlæggelse af RDX og anvendes ved normberegning i turene.
- Det er ligeledes denne tjenestelængde der danner baggrund for afregning af ferie mv.
- Turens opbygning skal sikre at arbejdstidsaftalens begrænsninger omkring 1,35 nat pr uge samt maksimalt to nattjenester i træk overholdes.
- Ved ferie og sygdom nedsættes antallet af nattjenester ikke
- Der kan ikke tjenestefordeles udover tidsrammerne uden den enkeltes samtykke
- Eventuel normovertid kan af den enkelte lokomotivfører opgøres i forhold til hele turens længde. Overtid der skyldes korrigering og forsinkelser må ikke medtælles.

Tidsperioderne defineres pr. depot således at de afspejler tjenesternes struktur. Nedenfor er vist et eksempel på perioderne.

Morgennat:	kl. 03.00 - 12.29
Morgen:	kl. 04.30 - 14.30
Dag:	kl. 08.00 - 18.30
Eftermiddag:	kl. 11.00 - 23.30
Aften:	kl. 15.00 - 01.30
Nat:	kl. 17.31 - 08.00

Turene oprettes af turplanlægning, efter ønske fra lokalgruppen og den stedlige tjenestefordeling.

F-Ture med indlagte res. dage:

- Der kan i ordinære faste ture tilknyttes et antal hele reserve uger, typisk to.
- Reserve uger skal placeres som hele uger.
- For hvert depot inddeles tjenesterne i en række tidsperioder som vist ovenfor.
- For hver tidsperiode udregnes pr. depot den gennemsnitlige tjenestelængde. Denne tjenestelængde anvendes som udgangspunkt ved indlæggelse som RDX og anvendes ved normberegning i turene.
- Det er ligeledes denne tjenestelængde der danner baggrund for afregning af ferie mv.
- Turens opbygning skal sikre at arbejdstidsaftalens begrænsninger omkring 1,35 nat pr uge samt maksimalt to nattjenester i træk overholdes.
- Ved ferie og sygdom nedsættes antallet af nattjenester ikke
- Der kan ikke tjenestefordeles udover tidsrammerne uden den enkeltes samtykke
- Eventuel normovertid kan af den enkelte lokomotivfører opgøres i forhold til hele turens længde. Overtid der skyldes korrigering og forsinkelser må ikke medtælles.

Tidligere har der været en del lokal aftaler vedrørende ture, alle aftalerne skal nu laves centralt, derved sikrer man sig, at aftalerne kan håndteres i Fremføringens edb systemer, der bliver trukket det rigtige antal ferietimer, at der bliver tilskrevet særlige ydelser ved fravær.

Desuden vil vi forsøge at samle alle lokalaftalerne på aftaledrevet, så lokalgruppeformændene kan se hvad der rører sig ude i landet.

Klub 790. Pensionistklub for lokomotivførere i Aalborg der mødes én gang om måneden til hyggelig samvær. Skiltet er fra en H-mask.

Kvaliteten af lokomotivførergrunduddannelsen. Er den god nok?

Af: Carsten M. Olesen, Peter Kanstrup og Søren Max Kristensen, LPO DSBs uddannelsesudvalg

På Dansk Jernbaneforbunds kongres i oktober meddelte forbundsformanden, at tålmodigheden med det rådgivende udvalg, som er nedsat i forbindelse med at uddannelsen af lokomotivførere blev lagt ud i offentligt regi, nu er opbrugt. Ulrik vil ikke kun trække sig som formand for dette udvalg, men helt forlade det. Det rådgivende udvalg består af repræsentanter fra arbejdsgiverne og DJ. Grunden til denne alvorlige beslutning er, at arbejdet i udvalget ikke fungerer. Problemerne løses ikke, da alle har travlt med at vaske hænder. Ingen vil tage et ansvar, da ingen vil betale.

LPO DSB er normalt ikke tilhænger af at man skal true med at gå. Vi mener, at man skal true med at blive. Vi støtter dog Ulriks beslutning, selvom støtten gives med beklagelse. LPO DSB har, siden starten af den nye uddannelse i oktober 2005, bedt DJ om at melde offentligt ud, at der er problemer med uddannelsen. Det har DJ ikke kunnet så længe de sad i det rådgivende udvalg. Ulrik har nu meldt ud i pressen, og det har allerede givet en reaktion hos Trafikstyrelsen, Transportministeriet og Undervisningsministeriet. Ulrik har blandt andet meldt ud, at problemerne med uddannelsen er en sikkerhedsrisiko.

Er sikkerheden så i fare nr. 1?
Inden dette spørgsmål besvares, så er det vigtigt at se på, hvad problemerne omfatter. Hvad er det der ikke virker, og hvad mangler der i den offentlige uddannelse? For at kunne besvare dette, er det nødvendigt at dele uddannelsen op i en teoretisk og en praktisk del.

Den teoretiske uddannelse
Der findes i uddannelsen fire teorimoduler samt et afsluttende litra modul.

I første modul er langt den største part af undervisningen såkaldt bløde fag. Her undervises blandt andet i førstehjælp, brandbekæmpelse, krisestyring, helbred og lovstof (politi). Der er en entydig kritik af underviserne på dette modul. Undervisningen er ikke tilrettelagt til at det er en jernbanevirksomhed som disse elever skal forrette deres tjeneste i fremover. Krisepsykologen kender ikke specifikt til forholdene ved påkørsler, brandbekæmpelse er et intetsigende grundkursus som ikke tager hensyn til de specielle forhold ved brand i togmateriel, og undervisningen i helbred tager ikke hensyn til kontinuerligt holddrift. Årsagen til denne tilstand kan, efter al sandsynlighed, findes i det faktum, at skolerne udbyder denne undervisning på det frie marked, og der derfor ikke tages hensyn til underviserens baggrund og jernbaneerfaring, men udelukkende til prisen.

I de øvrige teorimoduler, som er mere jernbanerelaterede, får underviserne generelt en flot vurdering. Undervisningsmaterialet får en meget dårlig vurdering. Grundbogen i teknik er forældet og utidssvarende. Det betyder, at underviserne for en dels vedkommende, bruger materiale som de selv har udarbejdet. Underviserne er i denne forbindelse godt klar over, at det ikke er tilladt, men ser ikke anden mulighed, da teoriuddannelsen ellers ikke hænger sammen med den virkelighed eleverne møder på praktikmodulerne, hvor virksomhedens kørerlærere er opdateret med den sidste viden. Man kan med god vilje kalde det nødværge.

Problematikken findes også i SR undervisningen, hvor DSB har valgt, at det er virksomheden der udleverer SR, TIB og SIN, da der så er sikkerhed for at alt er rettet op. Det er selvfølgelig meget sympatisk, men giver i sig selv en dårlig undervisning, da eleverne nu ikke er i besiddelse at det samme undervisningsmateriale. Der bruges i denne forbindelse en del tid på at rette misforståelser. Tid som kunne bruges til undervisning indenfor pensum. Der er desuden tilfælde, hvor pensum ikke er gennemført, hvilket blot har medført, at SR prøven tilrettes dette forhold. Den utilstrækkelige SR undervisning har medført, at DSB, efter opfordring fra LPO DSB, har indført yderligere SR undervisning. LPO DSB vil gerne i denne forbindelse understrege, at de af DJ's medlemmer der underviser, udfører et meget flot stykke arbejde under meget dårlige forhold.

Arkivfoto

Praktikmoduler
I grunduddannelsen er der fire praktikmoduler. Ud over disse fire moduler er der et litra praktikmodul.

I de fire praktikmoduler skal der væ-

re 65 antal tjenester (uden litra). I teorien er det 9 antal tjenester (uden litra) mere end den uddannelse, der fandtes i DSB Fremføringen før 1. oktober 2005.
Praktikmodul to bruges til at besøge kommandoposter, kørsel hos anden operatør m.v. Det betyder, at der reelt er mindre praktikkørsel i den virksomhed, som den enkelte elev er ansat i. Da rekrutteringsgrundlaget er afgørende ændret, og spredningen i elevernes baggrund er meget stor, er det meget uhensigtsmæssigt, at muligheden for at opnå den nødvendige rutine, inden eleven slippes løs på egen hånd, er utilstrækkelig.

I beskrivelse af praktikkørslen er der et krav om en logbog. Denne logbog skal sikre, at eleven kommer gennem pensum på de enkelte praktikmoduler. Der er ikke stillet krav om, at en elev i de enkelte praktikmoduler skal følge den samme kørerlærer. Da det at være lokomotivfører ikke kun stiller krav vedrørende teknisk og jernbanesikkerhedsmæssigt viden, men også i høj grad er et spørgsmål om adfærd og holdninger, er det altafgørende, at en kørerlærer har en sammenhængende periode med eleven.

I DSB Fremføringen findes eksempler på, at en elev har haft syv kørerlærere til og med praktikmodul fire. Dette er et svigt overfor eleven, men også et svigt overfor jernbanesikkerheden.

Der findes flere tilfælde, hvor en ny lokomotivfører er fundet uegnet efter vedkommende er begyndt at køre alene. Den altovervejende grund til dette er, at der ikke har fundet en adfærds- og holdningsbedømmelse sted pga. manglende sammenhæng i praktikmodulerne. Virksomheden er nok opmærksom på dette, men på trods af, at LPO DSB i tre år har gjort opmærksom på dette problem, har virksomheden ikke evnet at komme med en løsning. LPO DSB vil også her understrege, at de af DJ's medlemmer der underviser vores nye kollegaer i praktikperioderne, udfører et meget flot stykke arbejde.

Er sikkerheden så i fare nr. 2?
I enhver sikkerhedshændelse findes risikoen for en jernbaneulykke. Det er uhyre sjældent, at der er en enkeltstående årsag til en ulykke. Der er ofte flere årsager, som under uheldige forhold, og i de rette (uheldige) sammenhænge, gør at det går galt. Man kan kalde det for en begivenhedskæde. Ethvert sikkerhedskoncept har til formål at bryde denne begivenhedskæde før det går galt. Jo flere steder kæden kan brydes, jo flere værktøjer der findes i værktøjskassen, des bedre er sikkerhedssystemet, og des mindre er risikoen for en ulykke. Det vigtigste værktøj i sikkerhedssystemet er lokomotivføreren.

Er uddannelsen af de kommende lokomotivførere ikke god nok, så er dette vigtige værktøj, om ikke glemt og forlagt, så i hvert fald forringet. Dette er et ansvar som myndighederne, sammen med operatørerne, må påtage sig. Da operatørerne ikke formår at løse disse problemer, det koster jo penge, så må myndighederne træde i karakter med krav og kontrol. Godt nok koster uddannelse mange penge, men så se hvad en ulykke koster!

Hvad så nu!
LPO DSB og DJ kan ikke alene ændre noget. Men vi kan prøve at vække virksomhederne, myndighederne og politikerne af deres tornerosesøvn. Nogle vil kalde det rævesøvn. På kongressen i oktober blev det vedtaget, at der kunne nedsættes underudvalg under fagkategorien i DJ. Det er derfor LPO DSBs ønske, at der hurtigst muligt nedsættes et uddannelsesudvalg under lokomotivførernes fagkategori. Udvalgets arbejde skal være at støtte og hjælpe forbundsledelsen i alt der vedrører uddannelse inden for vores område. Dette for at sikre, at forbundsledelsen er i besiddelse af korrekt og aktuel viden, og samtidig sikre kvaliteten af de beslutninger der tages og de aftaler der indgås.

Den første opgave skal dog, efter LPO DSBs mening, være, at der igangsættes en intern DJ evaluering af den nye grunduddannelse. En evaluering der skal omfatte elever, kørelærere og instruktører der underviser på skolerne. Viden ændrer ikke i sig selv noget, men er første betingelse for at forandre noget.

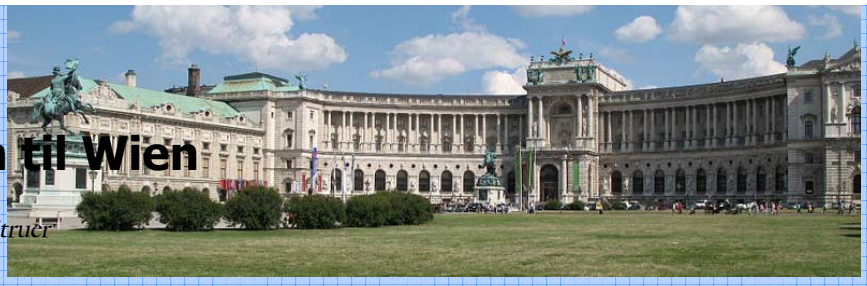
Arkivfoto

Tænk over…
Den eneste virkelige uddannelse får du fra de ting, der går dig imod. *André Gide (1869-1951)*

- dit blad, mit blad, vores blad

Det Blå Blad

Med Struergruppen til Wien



Af: Lkf. Svend Søndergaard Kristensen, Struer

Søndag den 28. september 2008 startede årets brag af en studietur. Denne gang gik turen til Østrigs hovedstad - Wien. 14 friske og veloplagte lokomotivførere steg, med et veltilrettelagt program i hånden, på IC 740 i henholdsvis Struer og Holstebro med retning mod Fredericia.

Videre fra Fredericia med ICE 387 til Hamborg, en BR 605. Hamborg Haubtbahnhof var igen i år rammen om et par carry-wurst eller bratwurst. Godt nok ikke så sundt et måltid, men huha.... hvor det smager godt.

Så i liggevogn med Euronight EN 491 kl. 20:33 fra Hamborg og med ankomst Wien dagen efter kl. 09:02. Efter en lille RUNDTUR i byen for at finde Hotel Austria, blev vi indlogeret to og to i nogle meget pæne værelser. Efter et hurtigt bad og noget rent tøj var det ud af døren igen. For allerede kl. halv et havde vi nemlig en aftale med den Danske Ambassadør på Hotel Mercure, kun fem minutters gang fra vores eget hotel. Den Danske Ambassadør var vært ved en nærmest 5 stjernet frokost. Han havde bestilt 3 typisk østrigske egnsretter som vi skulle smage. Samtidig med at vi indtog den veltillavede frokost fortalte Ambassadøren med stor iver og entusiasme om det land som vi var gæster i. Han havde boet i landet i to omgange og kunne med lethed svare på alle vore spørgsmål.

Fra midt på eftermiddagen var der fri resten af dagen. De fleste af os benyttede tiden til en tur rundt i den smukke by. En af måderne at komme rundt på er med metro. En let og næsten ubesværet (mange trapper) måde at komme rundt i den store by på. I løbet af eftermiddagen delte vi os op i mindre grupper. Hver gruppe spiste for sig på forskellige restauranter, de fleste ville gerne prøve en ægte pandestegt Wienerschnitzel. Men enten var vi på de forkerte restauranter eller også forstod vi ikke nok tysk til at kunne bestille det rigtige, for vi fandt den aldrig.
Den. 30. september startede vi ud fra Wien Westbahnhof allerede kl. 09:00. Vi havde en aftale med en repræsentant fra ÖBB (de østrigske statsbaner) og skulle mødes her.

I førerrummet på vej til Linz, med en østrigsk instruktør i sædet.

Præcis 09:00 blev vi afhentet af en Lokomotivinstruktør fra ØBB. Vi kørte med ham ud til depotet i en elektrificeret udgave af en Lint. Næste punkt var en lille film omkring jobbet som lokomotivfører i Østrig. Vi snakkede først en times tid med ham, omkring arbejdstidsregler, ferie, løn, uddannelse osv., og det viste sig at de faktisk arbejder en del flere timer i Østrig end vi gør hjemme i Danmark.

Nu stod den på rundvisning i noget som mest af alt mindede om Centralværkstedet, vi så maskiner lige fra den gamle "Krokodille" (det ældste el-drevne lokomotiv) over ældre Siemens maskiner og frem til et top moderne og computerstyret el-lokomotiv på 9500 hk. Vi fik forklaringer på alle tænkelige og utænkelige spørgsmål, og fik et meget positivt indtryk af de Østrigske Statsbaners generelle unge maskinpark, i hvert fald efter dansk målestok.

Atter var det tid til lidt sightseeing. Vi delte os igen i mindre grupper og vandrede ud i byen. Wien er generelt en meget ren by. Selv om der kører utallige hestetrukne vogne rundt i gadebilledet i den indre by med turister, bliver der flere gange om dagen spulet hestepærer og andet godt fra dyrene væk, så gaderne hele tiden fremtræder rene og pæne. Heste er en af de Østrigske stoltheder. I Wien ligger den verdensberømte dressurskole og den tiltrækker heste interesserede fra hele verden.

Om aftenen efter endnu en wienerschnitzel var det tid til social hygge, vi besøgte et af byens små listige steder for at få et indtryk af den lokale atmosfære. Aftenen sluttede af på et af værelserne hvor vi drøftede dagens begivenheder og lagde en plan for turen den efterfølgende dag.
For den første oktober skulle vi nemlig på førerrumsbesøg på en tur fra Wien til Linz. Det var en tur på knap 2 timer hver vej. Aftalen var at mødes endnu engang på Wien Westbahnhof, dele os i 2 grupper og derefter i hvert sit førerrum kører med på turen til Linz. Toget bestod af et el-drevet lokomotiv fra Siemens og 8 vogne, det svarer til en tog vægt på ca. 500 ton.

Det første stykke ud fra Wien var der en del sporarbejde, men efter ca. 35 km, og et par stop på mellemstationer blev det tilladt at køre 200 km/t og da vi var nogle minutter bagud allerede fra Wien så blev der lukket op for strømmen. Lad mig sige det med det samme, det var vildt imponerende at se et så tungt tog acceleration fra stilstand og op til 200 km/t som den letteste ting i denne verden. ingen hoppende gearskifter, ingen blå/sort røg fra udstødningen, ingen brølende motorer, kun rå trækkraft. Dog vil jeg sige at det er en mærkelig fornemmelse at passere forbi en perron på en mindre station med 200 km/t og noget som jeg aldrig vil vende mig til.

Da vi ankom til Linz, var det et øsende regnvejr og kun nogle få stykker havde mod på en tur rundt i byen, vi andre tog tilbage til Wien. Vel tilbage i Wien og i tørvejr brugte vi eftermiddagen på lidt shopping, et af hittene var Mozart chokoladekugler til at tage med hjem. I små grupper bevægede vi os rundt i byen, nogle var langt omkring med sporvognene eller Metro andre brugte

tiden på at slentre rundt i byen og slappe af.
Nogle var også en tur i Tivoli, et kæmpe stort område med alt hvad hjertet kunne begære af tivolimaskiner. I parken var også et omkring 100 år gammelt pariserhjul. Det var nærmest skurvogne som var sat op omkring en aksel yderst i hjulet. Der var en formidabel udsigt, hvis man altså turde kikke ud!
Vel nede igen og tilbage på hotellet var det atter tid til aftensmad og hyggeligt samvær.
2. oktober 2008 var også den sidste dag i Wien. Vi havde alle besluttet at starte dagen med tur på Teknisk Museum. Det var en kæmpestor oplevelse, der var både motorcykler, biler, dampmaskiner, maskiner til støbning og bearbejdning af metal, husholdningsmaskiner, elektriske apparater, en vandturbine fra et kraftværk, modelsamlinger, flymotorer og meget mere.

Kl. 19:57 sad vi alle i Euronight EN 490 klar til at køre nordpå. Efter en lang nat ankom vi til Hamborg kl. 07:50, og efter et skift til ICE 386 atter på vej mod Danmark. Kl. 15:19 kunne 14 trætte men stadig opstemte lokomotivførere stige af toget. Vi kunne tænke tilbage på en veltilrettelagt tur til det smukke bjergland Østrig, hvor de venlige mennesker havde opfyldt vores behov for at opleve deres kultur.

Hestevogn fra den indre by.

Holdet fra venstre: Ambassadør Hugo Østergaard Andersen, Svend S. Kristensen, John Heilskov, Dan K. Mortensen, Torben Johansson, Søren Kock, Jan Danielsen, Ole Mikkelsen, Eivind F. Jensen, Niels H. Christensen, Ivan Højlund, Ole M.R. Nielsen, Jens J. M. Pedersen, Søren Stærk, Per H. Larsen.

Faktaboks

Wien er hovedstaden i Østrig og samtidig én af landets 9 delstater. Den ligger i den nordøstlige del af landet ved floden Donau og har 1,7 millioner indbyggere, hvilket gør det til den 10. største by i EU.

I dag er befolkningssammensætningen efterhånden indgroet "wiensk": med basis i mange forskellige folkeslag fra det multietniske Østrig-ungarske rige.

Byen er meget kendt for sin kultur, I særdeleshed har musikken en stor betydning i Wien, der kaldes musikkens verdenshovedstad, idet den har huset mange berømte musikere og komponister, herunder Mozart og Beethoven.

Denne status som kulturelt og politisk centrum har byen fået i kraft af, at den i århundreder var residensby for den habsburgske kejserfamilie. Desuden huser byen kendte bygninger som kirken Stephansdom, slottet Belvedere og kejserpalæet Hofburg samt parkområdet Prater.

Kilde:
Wikipedia, den frie encyklopædi.

Nyt fra lokalgrupperne

Aalborg den 14. oktober 2008

Helsingør

Af: Torben Sonne

Budapest er Ungarns hovedstad. Navnet er sammensat af navnene på to byer, Buda og Pest, der ligger på hver sin side af floden Donau. Byen spreder sig over et areal på godt 500 kvadratkilometer og har godt 1,7 millioner indbyggere

Turen derned i slutningen af september var en stor succes hvor 20 lokomotivførere deltog. Vi fløj med Sterling og nåede heldigvis også hjem inden deres triste endeligt. Vi boede godt centralt i byen og var på sightseeing med dansktalende guide rundt i den smukke by. I de gamle markedshaller var vi på kokke kursus, hvor vi lærte at lave ungarsk gullasch og pandekager. Vinsmagningen i kældrene under ruinerne af det gamle kongeslot, var også muntert, vi kom sidst på eftermiddagen og vinkyperen var vældig snaksalig efter en lang dags arbejde.

Vi besøgte jernbanemuseet i Budapest og så den sidste tilbageværende vogn fra Orientekspressen, samt en lang række lokomotiver bl.a. et gensyn med gamle MY maskiner. Vi kørte dræsineræs om kap med ungarske skolebørn og et lokomotiv blev startet op, så vi kunne rulle lidt frem og tilbage på terrænet.

Vi kørte en del rundt i Budapests Metro, som er Europas ældste. Materiellet er langt fra topmoderne, men det kører utroligt effektivt og billetsystemet er superenkelt, og duer også til busser og sporvogne. Her kunne vi lære noget i forhold til vores bøvlede zone system.

Onsdagen var til fri afbenyttelse, Halvdelen valgte at besøge børnenes jernbane, hvor børn står for al driften af banen, undtagen at fremføre togene. Det havde været en stor oplevelse. Vi andre var på wellness tur til det fornemme Hotel Gellert langs Donau. Her blev der svømmet i paladslignende omgivelser med søjler og marmor. Herefter kolde og varme bade efterfulgt af massage. Det kan klart anbefales, men husk badebukser, det var ikke sidste skrig i bademode man kunne leje. Ellers god tid til at hygge os sammen i byen om aftenen. Flyveturen hjem med Sterling afsluttede den sidste studietur med gode kollegaer i Helsingør.

Året nærmer sig sin afslutning, og det samme gør DSB Fremføring i Helsingør.

Status her midt i november er, at lidt under halvdelen af lokomotivførerne i Helsingør har valgt at søge ansættelse eller udlån i DSBFirst. Den anden halvdel tager til DSB Fremføring i København. Hver enkelt kollega har vendt og drejet mulighederne før den endelige beslutning er truffet. Lokalgruppen ønsker alle kollegaer held og lykke i fremtiden, og håber at I bliver tilfredse med jeres valg.

DSBFirst har, nu hvor det er gået op for dem, at de mangler personale, forbedret tilbuddet til førerne i Helsingør, nu kan man godt få sine opsparede afspadseringstimer overført, noget der var helt umuligt for et par måneder siden.

Anciennitetsbegrebet gælder også i DSBFirst, da de har underskrevet den samme organisationsaftale som DSB Fremføring, men det har taget tid at nå den erkendelse.
DSBFirst har lagt alle tjenester frem, men der er ikke opbygget ture, så det helt nøjagtige billede af bl.a. nat og weekend belastning kender vi ikke endnu. Det virker bekymrende, at man så kort tid før opstart tilsyneladende ikke er klar til hverken tur og ferievalg.

Lokalgruppen forbereder os til den sidste ekstraordinære generalforsamling den 7. januar 2009, hvor lokalgruppen nedlægges. Hvorvidt der skal etableres en ny lokalgruppe i Helsingør under LPO-Kystbanen ved vi faktisk ikke endnu.

Den 1. november afholdt DSB en flot afskedsfest for alt driftspersonale i Helsingør.

Festudvalget havde arrangeret festen i Nordsjællands Kongrescenter i Allerød. Vi kom dertil i busser og startede om eftermiddagen med danseundervisning i jitterbug og vals. Der blev grinet og danset, så man i den grad fik varmen. Senere var det tid til en lækker tre-retters menu. Stemningen var festlig, men selvfølgelig også præget af omstændighederne. Det havde jo været sjovere hvis udliciteringen aldrig havde fundet sted! Men der blev holdt taler og der blev underholdt, og efter middagen blev der spillet op til mere dans af Daddys Second Hand Band. Efter en lang festlig aften, blev natmaden indtaget og turen gik med bus retur til Helsingør i løftet stemning. Stor tak til DSB og alle glade deltagere!

Den 17. november afholdt DSB Fremføring medarbejdermøde i Helsingør for de 33 kollegaer der skal til København. Der blev informeret om alt det praktiske ved flytningen, og procedure for tur og ferievalg i København blev gennemgået. Vi håber at flytningen vil foregå gnidningsløst og ser frem til at indgå i fællesskabet med lokomotivførerne i København. Rammerne er i hvert fald på plads.

København

Af: Søren Max Kristensen

Nu hvor julen står for døren, kan vi alle glæde os til at freden sænker sig over landet. Det gælder nok ikke DSB. Om få uger skal DSBFirst i gang på Kystbanen og i skrivende stund ser det ud til at der ikke er tjek på ret meget. Aftaler med DJ er ikke på plads, blandt andet turvalgsaftalen, og på trods af at DSBFirst bramfrit har meldt ud, at de kan køre deres produktion selv, er der udarbejdet Säo ture i Fremføring København.

DSBFirsts manglende evne til at have styr på deres stumper har medført, at der er færre kollegaer i Helsingør der har meldt sig til udlån. Derfor kommer der ca. 35 mand fra Helsingør til København. De skal være hjertelig velkomne, og lokalgruppe København håber at alle vil tage godt imod dem.

DSBFirst har tilsyneladende også et behov for at låne tjenestemænd i København. Derfor er de begyndt at prøve at lokke folk over. Dette er sket uden et samarbejde med Lokalgruppe København. Lokalgruppe København kan derfor ikke anbefale, at man i København lader sig udlåne. Lader man sig udlåne er det helt på eget ansvar og egen regning. Lokalgruppe København ønsker alle en god jul og et godt nytår.

Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

Vi er nu i den heldige situation, at kunne sige velkommen til vores nye personaleleder; Flemming V. Hansen. Vi byder Flemming velkommen til depotet, og glæder os til samarbejdet.
Sporarbejdet på Nordvest banen, hvor alle stationer har fået nye spor og sporskifter, er nu færdigt. Sporene ligger godt og vi er blevet en LA kvit.

På pladsen i Kalundborg er ballast og opstillingsspor også skiftet. Når de sidste justeringer er færdige, skal adgangsveje asfalteres og senere opstilles der gangriste. Det bliver nu mest stationsbetjentene, der får glæde af det. Til K09 overtager stationspersonalet vores F0 eftersyn på Dobbeltdækkervognene.

I denne måned starter møderne angående el-omstillingsanlæg til opstillingssporene i Kalundborg.

Der har været afholdt medlemsmøde med hovedvægt på ture K09. Turene reduceres med 4 mand. Der har efterfølgende været en positiv tilgang til depotet, så nu skal vi til at kæmpe for at kunne opfylde folks ønske om at køre i tur. Der bliver arbejdet på at udvide turene med reservetjenester.

Samtlige depotets personalegrupper afholder fælles julefrokost som sidste år hos Jan Schriber. Det bliver lørdag den 6. december. Allerede nu er tilmeldingen stor.
Vi afholder turvalg fra den 3. – 12. december. Ferievalget afholdes onsdag den. 14. januar kl. 09.00

Kalundborg depot ønsker alle en Glædelig Jul & et Godt Nytår.

Nykøbing Falster

Af: Anders B. Pedersen

Som flere af Jer læsere sikkert ved, har vi holdt et fornuftigt aktivitetsniveau i Nykøbing, mere specifikt med hensyn til personaleaktiviteter. Efteråret er ikke en begrænsning, tværtimod.

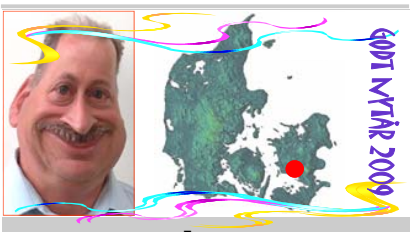
Efter deadline for indlæg til dette nr. har vores gruppeledere indkaldt til et fyraftensmøde den 19. november, hvor Frank Olesen kommer og underholder omkring fremtiden for DSB, sporskifte 2010, og hvordan Fremføring kommer til at se ud i fremtiden. Senere går Jesper Skytte så på scenen for at holde et lille foredrag omkring stress, kommunikation og samarbejde. Jesper er coach i mange ting, men en af tingene som han kan skrive på sit visitkort er, at han tilknyttet Lolland-Falster Alliancen, som coach og inspirator.
Til at slutte aftenen af med, er der selvfølgelig fast og flydende føde.
Men et nærmere referat vil følge i næste nr.

Jonas Hapsøe er jo, som de fleste sikkert ved, blevet vores nye gruppeleder hernede.
Vi ser da i hvert fald frem til, hvad Jonas kan "levere", for i sit virke som sikkerhedsrepræsentant, var Jonas yderst produktiv. Så lokalgruppen ønsker Jonas tillykke med jobbet og vi ser frem til det kommende samarbejde.

I det sidste indlæg fra Nykøbing, gjorde jeg opmærksom på at vi er et lille dejligt depot. Og det ser også ud til at have virket. Siden sidst har vi fået en mand ekstra, og hvis profetierne ser ud til at holde stik, så skulle der komme flere inden alt for længe. Martin Kruse Winding er i gang med at erhverve sig de nødvendige litra, velkommen til.

Men det er nu ikke kun tilgang. For i samme åndedrag skal det nævnes, at samtidig med at vi måske får flere folk ned til depotet, så mister vi jo også nogle. Og de kloge hoveder i København siger, at vi inden for et år kan miste op til 6 mand.

Lokalgruppe Nykøbing F. ønsker alle en glædelig jul & godt nytår.



Næstved

Af: Jan Sejr Lundstrøm

Vores gode kollega Tommy Brun Christensen er faldet for Trafikstyrelsens aldersgrænse, og har kørt sin sidste tur. Tommy begyndte ved DSB 01.11.74, og kom til Næstved i 1989. Vi takker Tommy for mange års godt samarbejde, og ønsker ham held og lykke i årene fremover!

Den 1. oktober tiltrådte Torben Lidsmoes som depotmester og vicevært i Næstved. Torben kommer fra DSB Salg og Stationer, hvor han var servicemedarbejder.
Den 1. november begyndte vores nye gruppeleder Ole Bøje Pedersen. Ole kommer fra et job ved DSB S-tog som kørelærer.
Vi byder dem begge velkommen til depotet, og håber på et godt samarbejde.

Da depotets hidtidige undervisningslokale skal rives ned i forbindelse med det store ombygningsprojekt på stationens forplads, har vi fået et nyt stort, flot undervisningslokale på 2. sal i selve stationsbygningen.

Togpersonalet har sponseret en grundig istandsættelse af vores opholdslokaler, bl.a. er der opsat nyt tekøkken. Der arbejdes også på at renovere en kloakledning under bygningen, så der skulle være håb om at den "mindre friske" lugt i nogle af lokalerne vil forsvinde!

Depotet i Næstved er udnævnt eller skal udnævnes til "grønt" depot med særlig fokus på det interne og eksterne miljø. Det bliver spændende at se, hvad det i praksis vil betyde, og om der følger mere end pæne ord med…

På Lille Syd har Banedanmark skiftet en del sveller på de afsnit, der stadig har træ sveller. De gamle sveller – der ofte er kommet ud i små stumper – er erstattet af nye egetræssveller, men det er nok ikke så let, at få banen plan igen, efter at der er skiftet sveller hist og pist, så det gynger en del når man kører på disse afsnit.
Den tyske entreprenør Leonhard Weiss udskifter spor 1 i både Herfølge og Lille Skensved. En del af dette arbejde udføres for at gøre Lille Syd klar til de mange tog, der skal benytte banen, når der skal foretages sporarbejde mellem Næstved og Ringsted.

Kollegatur til InnoTrans messe i Berlin
Torsdag den 25. september tog 14 mand fra depotet med EC 38 til Berlin, hvor vi skulle besøge den store jernbaneudstilling InnoTrans.
Efter ankomsten til Berlin tog vi S-tog og bus ud til Hotel Hoppegarten i Hoppegarten lidt øst for Berlin. Da vores bagage var sat på plads i vores værelser, tog vi tilbage til centrum i Berlin. Her tog vi buslinje 100. Denne bus følger stort set samme rute som sightseeing busserne, så man kommer rundt til de fleste seværdigheder. Vi havde dog ikke tid til at stå af undervejs, for bagefter skulle vi op i det 368 meter høje Fernsehturm Berlin. I 204 meters højde er der en indendørs platform, hvorfra vi kunne nyde synet af Berlin ved aftenstid.

Næste dag tog vi ud til InnoTrans. Messen afholdes hvert andet år i Berlin, og på udstillingen vises stort set alt, der har med jernbaner at gøre, både tog og infrastruktur. InnoTrans regnes for at være den største messe af sin art, og trækker udstillere og besøgende fra hele verden. I år viste mere end 1.900 udstillere fra 41 lande, hvad de kan tilbyde branchen på 150.000 m^2 og 3,5 km spor! Og der vises simpelthen ALT, fra billetsystemer over signaler og sikringsanlæg til sæder og rådgivning samt naturligvis "rigtige" tog, men også sporvogne og busser.
Vores messesponsor Siemens benyttede messen til at præsentere deres første ICE-tog til Rusland. Bombardier var nok den udstiller, der viste flest lokomotiver og motorvogne, bl.a. de meget populære TRAXX lokomotiver, der vidtgående benytter samme vognkasse og komponenter i både diesel- og eludgaven.

Alstom viste deres AGV prototype, der med 574,8 km/t er verdens hurtigste tog på traditionelt spor. AGV er en ny generation TGV, hvor traktionsudrustningen er placeret i alle togets vogne.

Det i Danmark ikke helt ukendte firma Ansaldo Breda var også repræsenteret på udstillingen, men det var nu ikke en IC4 de forsøgte at sælge…

Der blev også udstillet nye typer diesellokomotiver, bl.a. af Vossloh og Voith, der begge bygger lokomotiver i Kiel. Vossloh bygger dog deres dieselelektriske lokomotiver i Spanien, de er udstyrede med den nyeste motortype fra EMD. EMD viste også deres Class 66 diesellokomotiv, der er bygget til det engelske marked, men også har fundet vej til resten af Europa, idet det meget robuste lokomotiv har et gunstigt forhold mellem ydelse og pris. At den er bygget til det engelske marked betyder, at den er meget lav og smal, og det lider arbejdsmiljøet desværre under. Der arbejdes dog på en "kontinental" model.

Heldigvis viste flere udstillere også godsvogne, bl.a. viste Angel Trains en dobbeltlommevogn udlejet til TX Logistik. Det er den store vækst i godstrafikken på de europæiske jernbaner (altså lige bortset fra internt i Danmark), der har fået Angel Trains til at gå ind på det stærkt stigende marked for leasing af godsvogne.

Flere baneselskaber, bl.a. DB AG, PKP, ÖBB, RZD, SBB og SNCF benyttede også udstillingen til at vise hvad de kan.
Desuden er der et væld af udstillere, der viser spor og hvad dertil hører, vedligeholdelse af samme – og maskiner hertil. I forbindelse med udstillingen afholdes der også en del konferencer.

Fra messen i Berlin

Udstillingen er så stor, at en dag ikke er nok til bare hurtigt at nå rundt, hvis man bare vil fordybe sig lidt i det rullende materiel. Messen åbnede onsdag den 23. september, og var til og med fredagen en lukket fagmesse. I weekenden var der så adgang for andre interesserede.

På messens første tre dage blev den besøgt af 86.519 fagfolk, og i weekenden benyttede godt 25.000 andre interesserede sig af muligheden for at se, hvad der tilbydes af nyt "isenkram".

Fra 21. til 24. september i 2010 afholdes InnoTrans igen i Berlin!

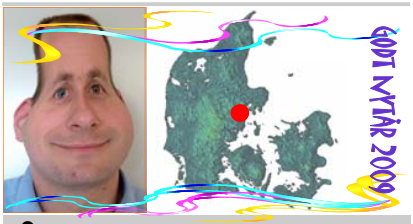
Vi havde aftalt at mødes ved middagstid for at spise sammen. Flertallet af gruppen valgte derefter at tage til centrum for bl.a. at se Checkpoint Charlie, men et par (herunder undertegnede) valgte at kigge lidt mere på herlighederne på messen.

Ved 17-tiden skulle vi så mødes ved Gedächtniskirche, hvorfra vi med S-tog og U-bahn skulle videre til en indisk restaurant. Da vi kom op til jordens overflade havnede vi næsten midt i en BZ-demonstration. Politiet ville rydde et besat hus. Det så noget foruroligende ud. Demonstrationen trak dog forbi, og vi kunne fortsatte til den indiske restaurant. Maden var fin, men restauratøren blev noget mopset over vores drikkepenge, han mente at så mange kunder kunne betale mere…
Om lørdagen forlod vi hotellet om morgenen, og tog med vores bagage til den nye Hauptbahnhof. Da vi havde fået parkeret bagagen der, tog vi på en timelang sejltur på floden Spree. Jeg havde aldrig før været i Berlin, og blev overrasket over hvor meget vand der er i byen.
Efter en schnitzel var det så småt tid til atter at finde Hauptbahnhof og EC 37 hjem til Næstved.

Vi var imponerede over så rent, der var på stationerne i Berlin, næsten ingen cigaretskod eller gratisaviser! Der var nogen trængsel, og det havde ikke været lige til at skaffe hotel, for InnoTrans faldt sammen med Berlin Maraton med 50.000 løbere.

En rigtig god og hyggelig tur, som planlæggerne fortjener stor ros for! Med vores arbejdstider er det altid rart at være sammen med kollegaer, der er jo nogen man ellers næsten aldrig ser.

Fra venstre ses: Peter Neerup, Jan Hanssen, Jørgen Jensen, Poul S. Nielsen, Torben R. Nielsen, Jan Lundstrøm, Gert Segato, Keld G. Sørensen, Kim S. Christensen, Svend Rasmussen, Carsten T. Knudsen, Torben Høst Andersen og John H. Sørensen



Århus

Af: Hans Schøn Merstrand

Vi har skrevet om det utallige gange på lokalredaktionen, og der har været talt meget om problemet med vold over for lokomotivpersonalet - og den17. november skete det igen, og denne gang var det på selve Århus H, hvor en angivelig forvirret mand truede en lokomotivfører med en køkkenkniv eller kødøkse lignende genstand. Efter de oplysninger som redaktionen er i besiddelse af, så måtte politiet trække deres "pepper spray", for at pacificere den meget truende person. Der bør sættes yderligere fokus på lokomotivførerne, som færdes i togene og på halvtomme banearealer, på alle tidspunkter af døgnet.

Her på redaktionen har vi nu kendskab til et stort antal meldinger om trusler og kast af forskellige genstande mod lokomotivpersonalet, og med den seneste episode, er DSB efter redaktionens opfattelse nødsaget til, at sætte yderligere fokus og resurser af til afhjælpning af den meget uheldige udvikling - inden det ender rigtig alvorligt galt.

Nye kollegaer (igen)
LPO Århus vil til køreplansskiftet modtage en række nye kollegaer, som vi selvfølgelig byder velkommen til Århus - og håber at de vil finde sig godt til rette.

Madpakker til Lkf
Da LPO Århus sidder i det lokale kantineudvalg, så er der lavet en aftale om en prøveordning omkring madpakker til lokomotivpersonalet. Dette betyder, at den enkelte lokomotivfører kan bestille en madpakke til en given dag, og så enten selv afhente den i kantinen eller få den leveret i køleskabet på opholdsstuen. I praksis kan man f.eks. møde ind til en nat tur, og ens madpakke står og venter på at lokomotivføreren bare pakker den ned i tasken - til den kommende pause. Det er meningen at madordningerne til driftspersonale som møder på forskellige tidspunkter, skal udvides - hvis det står til LPO Århus.

Fest og julefrokoster i Århus
Desværre så blev efterårsfesten i Århus aflyst - men der arbejdes i festudvalget på at stable en ny fest på benene, så vi kan få sagt rigtigt farvel til vore afgående kollegaer, og få nogle hyggelige timer sammen i et festligt fællesskab. Heldigvis er der nogle gode kollegaer og "ildsjæle" i Århus, som har stablet to julefrokoster på benene (traditionen tro), så der bliver alligevel lidt fest i Århus.

Glædelig jul og godt nytår!

Aalborg

Af: Lars Rolving Jensen

Nu ved jeg hvordan Kimi Raikkonen har det når han er kørt af banen og må gå hjem til pit'en. Og hvordan ved jeg så det….. Jo ser I, den 17. september havde Rene Geertsen og Henrik K. Jensen arrangeret go-kart kørsel på banen ved Mou. Vi mødtes ved depotet i Aalborg, hvorfra der var arrangeret buskørsel til omtalte Mou. Vel ankommet til banen blev vi mødt af en plakat, der bar en autograf skrevet af den mangedobbelte Le Mans vinder, Tom Kristensen. På plakaten havde han skrevet " Det var her jeg begyndte ". Det forpligtede jo og af resultatet kan ses, at der blev ydet en seriøs indsats for at vinde. Alle kom for at vinde håneretten og der blev ikke givet ved dørene. Og så var det altså at jeg, i min iver for at vinde, kom til at køre ud i gruset, og måtte gå hjem til pit'en. Heldigvis blev jeg modtaget af mine kære kollegers medfølende tilråb, der var ingen skadefryd at spore i deres stemmer. Og i den forbindelse vil jeg forbeholde mig retten til at blive mobbet, af dem altså…

Det endte med at 3 kørere sluttede med lige mange point, så vi måtte i gang med at se på placeringer i løbene, og måtte endda til at se på 3. pladser for at få en vinder.

Vinder blev Lars Malmbak Hansen, skarpt forfulgt på 2. pladsen af Theis" plæneklipper " D. Møller og på 3. pladsen af Rene Geertsen. Vi sluttede af med et lille stykke smørebrød, et "stjerneskud", og kørte hjem igen.

Et helt igennem vellykket og velarrangeret stykke "socialt samvær" som vi håber må blive til en fast tradition. Tak til Rene og Henrik fordi de ville tage sig tid til at arrangere, og tak til personaleleder Lotte Sandlykke for det tilskud hun gav.

Jamen laver vi da ikke andet….. Jo da, vi bowler også. Den 2. oktober havde det fælles festudvalg for Tgf. og Lkf. i Ab/Fh inviteret til bowling. Der var ca. 40 af os, der mente at have forstand på denne udmærkede sportsgren og mødte op. Der var en præmie til den bane med flest point, og en trøstepræmie til den med færrest point. Præmierne var et par flaske flydende lakrids, og da vi alle fik lov at smage, var der sådan set kun vindere……. Efterfølgende var der fælles spisning og socialt samvær af bedste slags. Og så et udmærket og velgennemført arrangement.

Nekrolog

Det er min triste opgave at bringe en nekrolog. Sidesporet Skalborg er ikke mere. Efter mange, mange års sej og urimelig kamp for livet, har sidesporet endelig fået fred. Selvom hjertestykket i sporskiftet for mange år siden blev amputeret, holdt sidesporet stædigt fast i TIB og ikke mindst i SIN, hvor der stædigt og vedvarende var en instruks, på trods af mandshøje træer i sporet af det faktum, at det var umuligt at befare sidesporet. Den nådige og yderst rimelige ende kom i slutningen af oktober, hvor myndighederne endelig opgav at holde sidesporet i live. Vi er alle blevet et farepunkt fattigere.

Glædelig jul og godt nytår til alle her fra Nordjylland

Jeanne Degn Jensen, Aalborg

Tinglev

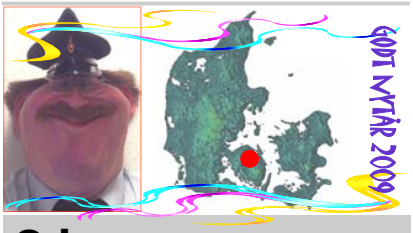
Af: Jesper Rodkjær Pedersen

De lokomotivførere, der kører på Sønderborgbanen, kender sikkert til den lille problemstilling, som jeg har tænkt mig at berøre her. Det drejer sig om den lille forstavelse "nød" - i betydningen uventet og vanskelig situation, der opstår pludseligt og kræver hurtig handling. F.eks. brugt i nødudgang, nødlanding eller nødhammer. Det korte og lange er, at vi ikke er specielt begejstrede for at komme i situationer eller bruge redskaber og installationer, hvor vi kan sætte "nød" foran. Når man laver en nødudgang i et fly, så er det faktisk meningen, at den helst aldrig skal bruges.

Hvad har flystyrt og ulykke så med Sønderborgbanen at gøre, vil den opmærksomme læser spørge. Jo, i Sønderborg har man opsat et Nødforsyningsanlæg, og så har man vel lov til at formode, at det er opsat for "aldrig" at blive brugt. Desværre ser virkeligheden helt anderledes ud. Efter 900-togene er begyndt at blive forsynet på Østerport og ikke Helgoland, så har vi alt for ofte problemer med fyldte toiletter og manglende vandpåfyldning. I de mest grelle tilfælde har vi haft to ER-sæt uden et eneste fungerende toilet. Det giver helt åbenlyse gener for passagererne og togpersonalet, for det er faktisk en lang rejse fra Østerport til Sønderborg - kort sagt: Det er noget lort. Vi mener, at problemet ligger på Østerport, da vi oplever problemer med toiletterne allerede på vej over Sjælland, når vi kører sydpå. Derfor vil jeg gerne opfordre alle lokomotivførere, der kører 900-tog til at indrapportere fejl på toiletter, så vi kan slippe for at bringe folk i nød fremover.

Siden sidst har Tinglev depotet fået vores helt egen personaleleder, så vi skal sige farvel og tak for denne gang til Jens Bülow og velkommen til Willy Hansen. Derudover har vi fået tilgang af fem lokomotivførere - Asbjørn Ægidius, Torben Rydahl Due, Alex Jacobsen, Jan H. Eichner og Per Egelund Nielsen.

Vi ønsker Jer alle velkommen og håber, at I vil falde godt til på depotet.



Odense

Af: Jenik Langsted

Vort nye depot har eet års fødselsdag og det har i sandhed været et år med store forandringer. De tider, hvor man kunne gå og småhygge som på vort gamle depot, og møde på arbejdet uden nødvendigvis at støde ind i en kollega, er afløst af en arbejdsdag i moderne faciliteter med mange mennesker omkring sig og med en produktivitet og effektivitet der nærmest kan virke skræmmende. Hvem husker ikke de gode gamle dage hvor tilmelding kunne gøres med et telefonopkald til kommandoposten hvor en slidt blyant efterfølgende satte fluebenet og med nærmeste chef og tjenestefordeler placeret i et ukendt postnummer. I dag er styrketallet tredoblet og ikke færre end tre personaleledere og andet kontorpersonale er blevet en del af hverdagsbilledet.

De ydre omgivelser er heller ikke til at kende. Bygninger og spor er fjernet og nyt er kommet til, og hvor der før var i hundredvis af godsvogne og togmaskiner, er der nu omstillingsanlæg og forsyningsanlæg - begge dele i øvrigt flot og velholdt og rart at arbejde med.

Spiseligt efterår

Den hektiske sommer er afløst af et mere spiseligt efterår. Det er mærkbart, at mange af vore nye folk har fået deres attester og nu indgår i driften. For fire år siden fik vi to nye hold og tre hold er kommet til inden for de sidste ti måneder. DSB skal have stor ros for udvælgelsen af folk, for det er vitterlig nogle rare typer mennesker, og da vi skal være på arbejdspladsen i mange år, er det jo ikke helt uvæsentligt. I forbindelse med flytte/bytteordningen kommer endnu et antal mennesker til Odense samt et par dugfriske kolleger, der fortsat befinder sig på skolen. I øvrigt har der gennem årene været en lind strøm af personeltilgang fra andet depot, hvorfor anciennitetsindplacering for en stor gruppe af kollegerne har været status quo - ja sågar tilbagegang, hvilket gør det svært ved turvalg. Når turene samtidig indskrænkes og der kommer færre lokomotivførere i tur, bliver det først rigtig svært.

Generalforsamling - på ny

Et enkelt bestyrelsesmedlem er efter eget ønske forflyttet til et andet depot og ligeledes har en bestyrelsessuppleant valgt at trække sig på grund af uddannelse, hvorfor vi har afholdt ekstraordinær generalforsamling i Odense, med det formål, at fjerne den midlertidige protokoltilførsel til vedtægterne fra januar 2008, efter hvilken lokalgruppebestyrelsen udvides fra 5 til 6 personer. Forslaget blev vedtaget og i dag er bestyrelsen tilbage ved de oprindelige 5 personer.

Problemer med MQ

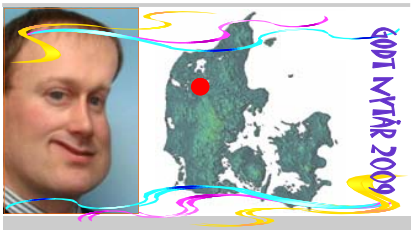
De seneste to måneder har undertegnede haft en del problemer med vore MQ. Faktisk flere problemer end på hele den samlede tid vi har haft togsættene. Så kan maskinerne ikke holde luft, så vil vendegearene ikke vende (selv om luft er til stede), så driller trinnene så togsættene må aflåses og endelig kører vi rundt med defekte toiletter. Er jeg bare meget uheldig, eller lurer der en lille tendens?

Venner for livet

I Odense er vi venner med hinanden og hele omverdenen. Som en steppebrand lærte mange af kollegerne personnetværket Facebook at kende hvorefter alle skulle oprette venskaber. Der er nærmest gået inflation i ordet venskab hvorfor det nok snarere burde hedde kontakter. Ligeledes er der oprettet en del DSB-relaterede grupper som også kan være spændende at bevæge sig rundt i. Foruden en masse pjat, er der virkelig god mulighed for, at lære kollegaen bedre at kende samt finde en gammel kæreste eller skolekammerat på Facebook, der indtil nu har været et spændende medie at bevæge sig rundt i. Flere avisartikler advarer mod at blive Facebookven med chefen, men det ser vi stort på her i byen hvor alle er venner med alle.

Kan det mon skyldes, at den søde juletid står for døren?

Glædelig jul til alle ;o)



Struer

Af: Niels Haunstrup Christensen

Så er efteråret gået på hæld, og de sidste blade blæst af træerne og af sporene. I Struer er det ikke kun bladene der er flyttet rundt med, men også vores lokale redaktør som har søgt nye udfordringer.
Mikael har nemlig fået titel af gruppeleder. Vi vil gerne ønske Mikael alt muligt held med jobbet.

I Struer har vi nu fordoblet antallet af gruppeledere og det ses allerede i mailboksen her er antallet af nye beskeder også mere end fordoblet.
For øjeblikket er der mange af vores nye kollegaer der får attest til litra. Det hjælper alt sammen gevaldigt på reserve procenten. Vi er mange der stadigt kan huske vores første attest, derfor skuffer det os alle dybt at se instruktørerne fra Århus komme dryssende fem ti minutter efter at tjenesten er på begyndt.

Vi har endelig fået etableret en rimelig personale parkeringsplads, overfor stationsbygningen. Nu må vi blot håbe at den vil blive godt brugt. Rygerne har langt om længe fået et skur, så smøgerne ikke bliver våde. Det er en nydelig sildekasse udført i trykimprægneret træ. De første klager er indløbet, der mangler efter nogles mening både bænk, varmelampe og hygge belysning.

Tur gruppen er i fuld gang med at kreere de nye ture. Håber de skynder sig så vi kan nyde de gule ærter på Marina Club, så glider turene nok også ned i år.

Alle ønskes en glædelig jul samt et lykkebringende nytår.

LPO DSB Lki gruppen

Afholder ordinær generalforsamling

Torsdag den 22. januar 2009 kl. 15.15

På Hotel Plaza, Øster Stationsvej 24, 5000 Odense.
Dagsorden ifølge vedtægterne.
Efter generalforsamlingen er der spisning
samme sted ca. kl. 18.00

Bjarne R. F. Lassen, Lokalgruppeformand

LPO DSB Lokalgruppe Tinglev

Afholder ordinær generalforsamling

Lørdag den 31. januar 2009 kl. 14.00

i lokalerne på Borgerhuset/biblioteket Tinglev midt.

På lokalgruppebestyrelsens vegne
Errol Vestergaard

LPO DSB Lokalgruppe Fredericia

Afholder ordinær generalforsamling

Tirsdag den 20. januar 2009 kl. 13.00

Sted for afholdelse af generalforsamling, samt tilmelding til spisning, bekendtgøres på tjenestedet.

MVH Bestyrelsen.

LPO DSB Lokalgruppe København

Afholder ordinær generalforsamling

Torsdag den 22. januar 2009.

Tid, sted og tilmelding til spisning vil fremgå af opslag på depotet. Forslag til vedtægter skal være lokalgruppen i hænde senest den 1. januar 2009.

LPO DSB Lokalgruppe Aalborg

Afholder ordinær generalforsamling.

Onsdag den 21. januar 2009 kl. 11.30

I Håndværkernes Hus Kattesundet 20 Aalborg
Dagsorden ifølge vedtægterne.
Der er spisning efter generalforsamlingen
og tilmelding foregår på de ophængte lister.
Pensionister er velkomne og kan tilmelde sig
på telefon 24687571

LPO DSB Nykøbing Falster

Afholder ordinær generalforsamling

Lørdag den 24. januar 2009 kl. 10.00

I Hjemmeværnets lokaler ved FC Nykøbing Falster
Dagsorden ifølge vedtægter se opslag på maskindepotet
Pensionister er meget velkomne og kan tilmelde sig ved henvendelse til
Henrik Eriksen 24687587 eller Jesper Rød 24687666

Lokalgruppen Nykøbing Falster

LPO DSB Lokalgruppe Helsingør

Afholder ekstraordinær generalforsamling

Onsdag den 07. januar 2009 kl. 14.00
i Helsingør Musikteater
Søstræde 4 - 3000 Helsingør

Dagsorden for lukning af LPO-DSB Lokalgruppe Helsingør bliver bekendtgjort på opslag på tjenestestedet, medio december 2008. Generalforsamlingen afsluttes med spisning, hvor vores pensionerede kollegaer er meget velkomne. Tilmeldingslisten til spisning ophænges på medlemstavlen.

På bestyrelsens vegne
Torben Sonne

LPO DSB Lokalgruppe Korsør

Afholder generalforsamling

Lørdag den 31. januar 2009 kl. 09.15

på Søbrinken 34, 4220 Korsør.
Dagsorden iflg. lovene.
Forslag skal være formanden i hænde senest 3 dage før generalforsamlingen. Der vil blive serveret et veldækket morgenbord som sædvanlig og tilmelding til formanden senest dagen før generalforsamlingen.

På bestyrelsens vegne
Mogens Kleis, Formand

LPO DSB Lokalgruppe Struer

Afholder ordinær generalforsamling

Fredag den 30. januar 2009 kl. 13.30

På Marina Club, Ved Fjorden 12, Struer.
Med efterfølgende spisning.
Dagsorden ifølge vedtægterne, tilmeldingslisten til spisning ophænges på tjenestestedet.
På bestyrelsens vegne
Jan Danielsen

LPO DSB Lokalgruppe Næstved

Afholder ordinær generalforsamling

Torsdag den 15. januar 2009 kl. 14.00

i Metalhuset på Åderupvej 12 i Næstved
Dagsorden ifølge vedtægterne.
Tilmeldingsliste til spisning ophænges på tavle ved siden af kontoret.

LPO DSB Lokalgruppe Kalundborg

Afholder generalforsamling

Onsdag den 28. januar kl. 14.30 på Fjorden.
Der er efterfølgende spisning sammen med vores pensionister.
Ove Frank Hansen, Lokalgruppeformand
LPO DSB Kalundborg
ofhansen@dsb.dk
24687888

LPO DSB Lokalgruppe Århus

Afholder ordinær generalforsamling

Torsdag den 15. januar 2009 kl. 13.00

i DSB kantinen Sonnesgade 21.
Dagsordnen ifølge vedtægterne.
Der vil efter generalforsamlingen, traditionen tro være fællesspisning
Vel mødt.
Lokalgruppebestyrelsen

LPO DSB Lokalgruppe Odense

Afholder ordinær generalforsamling

Torsdag den 15. januar 2009 kl. 12.45

i Hjallese Forsamlingshus, Hjallesegade 31, Odense S.
Dagsorden og tilmeldingsliste til spisning ophænges på tjenestestedet senest d. 22. december 2008.
På gruppens vegne

Peter Kanstrup
Lokalgruppeformand

LPO DSB Lokalgruppe Esbjerg

Afholder ordinær generalforsamling

Onsdag den 28. januar 2009 kl. 14.00

På Esbjerg Højskole, Stormegade 200, 6700 Esbjerg
Dagsorden ifølge gruppens vedtægter.

Forslag vedr. vedtægter skal være bestyrelsen i hænde senest mandag den 15. december 2008. Øvrige forslag skal være bestyrelsen i hænde senest onsdag den 14. januar 2009

Efter generalforsamlingen er der fælles spisning i højskolens kantine. Lokomotivfører-pensionister er vanen tro meget velkommen til at deltage, også i den efterfølgende spisning
Tilmeldinglister vedr. spisning, bliver fremlagt i briefingrummet, Sidste tilmelding til fællesspisningen er fredag den 24. januar 2009

På lokalgruppen vegne, Johnny Lyngsø

Lokomotivfører Jeanne Degn Jensen; Aalborg

Stemningsbilleder fra Aalborg

Aalborg Station

Udkørsel mod Frederikshavn

Preben Würtz Jensen

Kim Mikkelsen og Henrik Mathiasen

Niels Erik Hosbond på Lyntog 11

Aalborgs lille hyggelige depot ;o)

Finn Knudsen, Bo Halle og Palle Kristensen

"Kræmmeren" alias Steen R. Andersen ©

Bo Halle

Stefan Hristou

Poul Erik Jensen

Jeanne D. Jensen

Dan Brian Hovgaard

Næste nummer:
Stemningsbilleder fra Århus

Lokomotivføreren og direktøren
- et rigtigt eventyr.

En gang for ikke så længe siden på en dejlig lun og solbeskinnet dag i efteråret holder en lokofører for stop et sted på Midtsjælland. Han står med hovedet ud ad vinduet i sit førerrum og nyder den friske luft, fuglesangen og livet som helhed.

Pludselig lyder en stemme fra himlen over ham: "Halløj dernede".
Lokomotivføreren hopper forståeligt af overraskelse og banker hovedet op i vindueskarmen. Med nogle uskønne ord på tungen kigger lokoføreren op og ser, det ikke er ***ham***, men derimod en mand, der svæver i en varmluftballon cirka 25 meter oppe.

Lettet over ikke allerede at skulle møde sin skaber svarede lokoføreren: "Ohøj deroppe".
Ballonskipperen råber ned til lokoføreren: "Kan du hjælpe mig. Jeg er på vej til et landingssted på en mark i nærheden af Borup eller Viby, hvor jeg har en aftale, men det ser ud, som jeg har tabt orienteringen, så måske du kan fortælle mig, hvor jeg er".

Selvfølgelig svarede lokoføreren hjælpsomt: "Du befinder dig i kilometer 54,2 ved AM signal 1541, og omkring 25 meter oppe i luften".
"Du må være lokomotivfører", råber manden i varmluftballonen.
"Det er jeg", svarer lokomotivføreren: "Det var skarpsindigt, hvordan regnede du det ud?"
"Tja " sagde manden i varmluftballonen, "du står forrest i toget og laver ingenting og på trods af, at alt, hvad du har sagt, er teknisk korrekt, har jeg ikke nogen anelse om, hvad jeg skal bruge oplysningerne til. Og faktum er, at jeg stadig ikke ved, hvor jeg er. Det eneste jeg har fået ud af din hjælp er, at jeg er endnu mere forsinket".
Lokoføreren svarede manden: "Du må være leder i en mellemstor statslig virksomhed".
"Det er jeg," svarede manden, "men hvordan kunne du regne dette ud".

"Det er enkelt. Du ved ikke, hvor du er, eller hvor du er på vej hen. Du har indgået en aftale, som du ikke er i stand til at holde, og du forventer mennesker under dig skal løse dine problemer, Faktum er, du befinder dig i samme situation, som du gjorde, før du traf mig, men nu er det pludselig min fejl, og for øvrigt skulle det ikke undre mig, om du er min nye direktør".
"Hvordan vidste du, at jeg er din nye direktør", kom det lidt spidst fra ballonen.

"Fra billedet og artiklen i Personalebladet" svarede lokomotivføreren og fortsatte: "Nu har Banedanmark lige skænket mig et grønt signal, så hvis du kommer ned på jorden, skal jeg give dig et lift, og jeg kan garantere dig, at vi vil bevæge os i den rigtige retning, væsentlig hurtigere og mere sikkert end i din ballon. Hvem ved, måske kan vi starte på en frisk og begynde et samarbejde i respekt og forståelse".

Om direktøren kom ned på jorden og kørte i samme vogn vides ikke, det kan kun fremtiden vise!

PS. Plottet har jeg lånt, men den nænsomme tilpasning står jeg for.

Med venlig hilsen
Lokomotivfører Flemming Hindsberg.