Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB *1/2009*

Lederen	*Side 3*
Seniorfastholdelse	*Side 4*
Arbejdsmiljøsiden	*Side 5*
Cirkulærer og meddelelser	*Side 6*
Tønderuddannelsen, set med en elevs øjne	*Side 7*
DSBFirst - hvad skete der?	*Side 8*
Nyt fra lokalgrupperne	*Side 10*
Stemningsbilleder fra Århus	*Side 19*

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB

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

Ansvarshavende redaktør:
Preben S. Pedersen

Redaktør:
Torben Sonne

Layout:
Jenik Langsted

Grafisk produktion:
Rounborgs Grafiske Hus
7500 Holstebro

Oplag:
1650 eksemplarer

ISSN 1602-169X

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

Deadline:
Indlæg til næste nummer indsendes til redaktionen senest: **Fredag den 15. maj 2009**

Forsidefoto:
Lokomotivfører Adi Marina Jensen Århus, på det store E-maskine hjulsæt ved hovedindgangen til Århus Depot, en blæsende fredag i februar

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.:	Anders Bech Pedersen	2468 5668
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 Adi Marina Jensen, Århus

Lederen

Udbuddet i Midt og Vestjylland

Af: Preben S. Pedersen

Endnu et trafikudbud har fundet sin vinder. LPO-DSB ønsker vores kollegaer i Arriva tillykke med afgørelsen der betyder, at de kan forsætte arbejdet på de midt og vestjyske strækninger. Det er uden tvivl en lettet medarbejderstyrke i Arriva, der kan glæde sig over, at uvisheden om fremtiden for deres arbejdsplads er drevet over for denne gang. Vi håber, at udlånsaftaler for de udlånte tjenestemænd kan fornyes uden problemer.

Vi DSB medarbejdere har netop været igennem udbuddet på Kystbanen, Øresundstrafikken og de sydsvenske strækninger, så vi kender følelsen.
Medarbejderne betaler en høj pris i forbindelse med udliciteringer, i form af utryghed og dalene arbejdsglæde. Uvished om arbejdspladsens fremtid skaber nervøsitet. Glem alt om det fine ord "omstillingsparathed", det er kun noget man forventer at andre er i besiddelse af. Når det rammer ens egen arbejdsplads får piben en anden lyd, uanset hvor i virksomheden man befinder sig. Det værste ved udliciteringerne, er den lange periode der går fra udbuddet annonceres til at operatøren rent faktisk begynder at køre.

Efter en hård opstart med flere kampe, har lokomotivførerne i Arriva opnået fornuftige arbejdsforhold og de har i samarbejde med virksomheden fået trafikken til at fungere til kundernes tilfredshed. Arriva vandt i konkurrence med DB-Regio og First Jylland (med DSB som mindretalsaktionær). Hvad der præcist ligger til grund for afgørelsen af dette udbud, kan man som udenforstående kun gætte på, men mon ikke Trafikstyrelsen har skævet bekymret til den kaotiske opstart DSB First fik på driften af Kystbanen og Øresundstrafikken? Lysten til at kaste sig ud endnu et eksperiment med en ny operatør har nok været til at overse.

I lille Danmark har vi nu DSB, DSBFirst, Arriva, SJ, Privatbanerne, Railion, små godsselskaber, og Metro til at køre det forholdsvis begrænsede antal jernbanekilometer. LPO-DSB anbefaler derfor landets trafikpolitikere, at stoppe for flere udbud de næste mange år. Der er behov for en pause, så operatørerne får mulighed for at koncentrere kræfterne på at drive deres forretning professionelt, til glæde for passagerne og et sammenhængende transportsystem, i stedet for konstant at være beskæftiget med tilbudsgivning på alle mulige og umulige udbud.

De togrejsende fortjener at vi bruger energien på at få flere rettidige tog. Trafikpolitikerne må efterhånden erkende at flere udbud ikke er vejen frem, i en tid hvor jernbaneinfrastrukturen halter uhjælpeligt bagud i forhold til vores nabolande.

Politikerne bør i stedet skrue op for vedligeholdelsen af skinnenettet, en fornyelse af det nedslidte signalsystem og hvorfor ikke tage den nødvendige beslutning om en elektrificering af landets hovedstrækninger netop i år, hvor Danmark er vært for den internationale klimakonference?

Der er brug for visioner og investeringer, så hele den danske jernbanesektor bliver gearet til nutidens krav til et velfungerende transportsystem, frem for udsigtsløs konkurrence i at udpine arbejdsforholdene for de jernbaneansatte i Danmark!

Preben S. Pedersen

Seniorfastholdelse – fastholdelse af medarbejdere over 62 år…

Af: Peter Kanstrup, lokalgruppeformand LPO Odense

Gennem de senere år har aldersfordelingen på arbejdsmarkedet ændret sig, så der generelt er blevet flere ældre og færre yngre ansatte. Den høje andel af ældre og de kommende små ungdomsårgange gør det nødvendigt for statens arbejdspladser (herunder DSB) at have fokus på fastholdelse af seniorer.

I forbindelse med overenskomstforhandlingerne i 2008 er den hidtidige senioraftale blevet suppleret med en række mindre justeringer, og samtidig er fastholdelsesindsatsen styrket, idet det – som led i udmøntningen af seniorinitiativerne i trepartsaftalerne mellem regeringen, de offentlige arbejdsgivere, AC, LO og FTF – er aftalt:

- At ansatte har ret til en seniorbonus, når de når en bestemt alder.
- At ældre ansatte i forbindelse med medarbejderudviklingssamtalen skal have tilbud om en seniorsamtale.
- At arbejdspladsens indsats for at fastholde seniorer skal fremgå af personalepolitikken.

Ordningen indebærer, at ansatte får ret til en seniorbonus, når de opnår en bestemt alder. Den ansatte har ret til helt eller delvist at veksle sin seniorbonus til et ekstraordinært pensionsbidrag eller til at veksle en del af sin seniorbonus til et antal seniordage. Ordningen gælder for ansatte, der opfylder kriterierne i perioden 01. januar 2009 til 31. december 2011.

Peter Kanstrup

Hvem er omfattet?

Seniorbonusordningen dækker principielt samtlige LPO's medlemmer i DSB, idet alt lokomotivpersonale i DSB er dækket af den hidtidige aftale om senior- og fratrædelsesordninger. Der kan dog i enkeltstående tilfælde være hindringer (f.eks. omkring orlov og tjenstlige forhold).
Lokomotivførere i DSB opnår ret til seniorbonus første gang, når vedkommende fylder 62 år. Retten til seniorbonus indtræder, når de ansatte opfylder det aftalte alderskriterium (altså 62 år) i perioden 2009 – 2011 (aftalens gyldighedsperiode, jf. overenskomsten). Ansatte, der ved ordningens ikrafttræden allerede opfylder alderskriteriet, opnår først ret til en seniorbonus ved førstkommende fødselsdag efter ordningens ikrafttræden. Efter den første seniorbonus har den ansatte ret til en seniorbonus, for hvert ekstra år, den ansatte fortsætter på en arbejdsplads inden for aftalens dækningsområde. En ansat vil således kunne få seniorbonus op til 3 gange i perioden 1. januar 2009 til 31. december 2011.

Bonussens størrelse

Seniorbonussen udgør for lokomotivførere i DSB 3,2 % af den samlede faste årsløn, dvs. grundløn (basisløn) inklussive faste tillæg (kvalifikationstillæg, anciennitetstillæg, funktionstillæg o. lign.). Overarbejdsbetaling, ulempetillæg og særlig feriegodtgørelse indgår derimod ikke. For tjenestemænd og andre ansatte med tjenestemandspensionsordning medregnes et beløb svarende til 15 pct. af den tjenestemandspensionsgivende løn. Endvidere medregnes pensionsbidrag til supplerende pensionsordninger. Sidstnævnte gælder også for overenskomstansatte m.fl. Seniorbonussen beregnes på grundlag af den samlede faste løn i den måned, hvori den ansatte fylder år.

Udbetaling

Når en ansat har opnået ret til en seniorbonus, skal bonussen udbetales ved den først mulige lønudbetaling efter, at den ansatte har fremsat ønske herom. En seniorbonus skal altså *ikke* udbetales automatisk, når en ansat opnår den alder, der giver ret hertil.

Veksling af seniorbonus

Den ansatte har ret til:
a) at veksle op til den fulde seniorbonus til et ekstraordinært pensionsbidrag.
b) at veksle en del af seniorbonus til et antal seniordage.

Hvis den ansatte fremsætter ønske om at veksle hele eller en del af sin seniorbonus til et ekstraordinært pensionsbidrag, skal beløbet indbetales på den bidragsdefinerede pensionsordning (arbejdsmarked– kapital- eller ratepension) der er oprettet for den ansatte. Beløbet indbetales ved førstkommende lønkørsel, efter at retten er indtrådt for den ansatte, og den ansatte har fremsat ønske om veksling til et ekstraordinært pensionsbidrag.

Seniorbonussen kan ikke anvendes til køb af ekstraordinær pensionsalder i en tjenestemandspensionsordning, men udelukkende til en supplerende pensionsordning.

Seniordage skal som udgangspunkt afvikles som hele fridage. Afviklingstidspunktet og afviklingsbetingelserne aftales mellem parterne. Seniordage medregnes med det antal timer, den ansatte skulle have arbejdet den pågældende dag. Hvis der ikke er fastsat noget timetal for den pågældende dag, medregnes for fuldtidsansatte 7,4 timer og for ansatte på deltid et forholdsmæssigt timetal. Hvis den ansatte bliver syg, før seniordagen er påbegyndt, betragtes dagen ikke som afholdt. Ikke afholdte seniordage overføres til det efterfølgende år. Seniordage kan således overføres til det følgende år, hvor de skal afvikles. Ikke afholdte seniordage udbetales ved ansættelsesforholdets ophør.

Opmærksomheden henledes på

- At seniorbonusordningen er et supplement til de muligheder, arbejdsgiveren i øvrigt har for at fastholde seniorer, herunder individuelt aftalte seniorordninger i henhold til aftalen om senior- og fratrædelsesordninger. Eksisterende individuelle seniorordninger om eksempelvis betalte fridage aftalt i henhold til aftalen om senior- og fratrædelsesordninger videreføres uændret.
- Ældre ansatte skal i forbindelse med medarbejderudviklingssamtalen (MUS) have tilbud om en seniorsamtale. Samtalen kan holdes som en integreret del af MUS, eller der kan holdes en selvstændig seniorsamtale. Seniorsamtalen vil danne udgangspunkt for indgåelse af en individuel seniorfastholdelsesaftale.
- *Da der endnu ikke findes retningslinjer for, hvornår samtalen skal afholdes, skal LPO hermed opfordre medarbejdere over 61 år til at henvende sig til vedkommendes nærmeste leder.*
- At der i DSB p.t. er en uensartet håndtering af seniorpolitikken mellem personalegrupperne, f.eks. mellem tog og lokomotivpersonalet.
- At der forestår en evaluering af pilotprojektet med seniorfastholdelse af lokomotivpersonale i København.
- At seniorpolitikken endnu ikke er indarbejdet i DSB's personalepolitik, og at HR derfor som følge heraf endnu ikke har udsendt en vejledning i nærværende til enhederne i bl.a. Fremføring.

Nærværende artikel er et uddrag af pjecen "Seniorbonus og seniorsamtaler", og er derfor en generel orientering om emnet. For yderligere uddybning henvises til www.perst.dk. Husk i øvrigt at en seniorordning, herunder en seniorfastholdelsesordning altid er en individuel aftale mellem medarbejderen og virksomheden, og derfor skal afspejle eventuelle individuelle forhold.

Arbejdsmiljøsiden

Af: Hans S. Merstrand

Dansk Jernbaneforbund har et udvalg, som hedder SMU (samarbejde – miljø – og undersøgelse), som løbende arbejder med arbejdsmiljø i de virksomheder, som har overenskomst med Dansk Jernbaneforbund. SMU følger selvfølgelig også med i den almene viden og forskning, inden for arbejdsmiljø. Det er undertegnede der repræsenterer LPO DSB i SMU. SMU arbejder for/på at forbedre arbejdsmiljøet, på jernbaneområdet, og i samtlige virksomheder, hvor dansk Jernbaneforbund har medlemmer.

På det seneste SMU møde, diskuterede man SMU hvorvidt tjenester der starter tidlig morgen (det vi kalder morgen-nat), er ligeså skadelige som "ren nat", eller mere. SMU vil i fremtiden forsøge, at indsamle nogle data/informationer om dette – så finder du noget, kan du sende det til undertegnede.

Med hensyn til, hvordan man planlægger et sund arbejds- og familieliv, når man møder på alle umulige tidspunkter af døgnet, som vi gør, så har SMU gennemset et par foldere som vil blive tilgængelig, samt et "PC baseret" informations system, som er målrettet mod ansatte i Jernbanesektoren, og deres familier. Materialet går på alt lige fra søvnbehov til kost, og berører selvfølgeligt også det sociale liv, som kan være ualmindeligt svært som lokomotivfører, at få til at hænge sammen, med de tidspunkter vore tjenester ligger på, samt, den manglende weekendfrihed (optimale frihed).

Nyt vedrørende helbredsbekendtgørelsen

Der forelægger en ny helbredsbekendtgørelse, som er gældende fra februar i år, og nogle af de væsentlige ændringer er, at Trafikstyrelsen ved en helbredsundersøgelse, kan bede om enten blod, sved eller urin prøve, hvis der forelægger en mistanke om misbrug af alkohol, lægemidler eller euforiserende stoffer.

Den almindelige periodiske termin for helbredsundersøgelse er: hvert 5. år i alderen til og med 45 år - hvert 3. år i alderen fra 46 til og med 59 år og hvert år i alderen fra 60 år. Har du generelle spørgsmål vedr. din helbredsundersøgelse, kan du med fordel rette henvendelse til din tillidsmand.

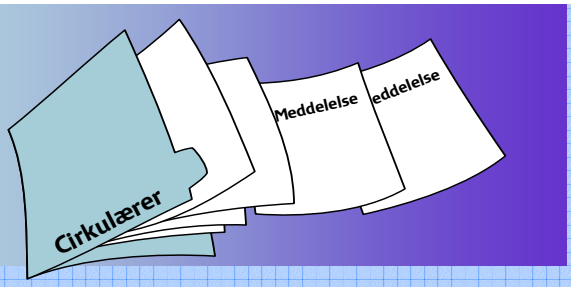
Vold eller trusler

Vi har skrevet det før på arbejdsmiljøsiden, men vil godt lige igen minde alle om, at hvis du bliver udsat for vold eller trusler mens du er på arbejde, så skal det politianmeldes inden for 24 timer – og det skal du sikre dig (eventuelt med støtte fra din tillidsmand), så du ikke automatisk fraskriver dig en erstatning jf. voldsofferloven.

I SMU har der gennem længere tid været fokus på vold mod front personalet, og specielt mod den gruppe af medarbejdere/kolleger der befinder sig blandt passagerne – men et stigende antal lokomotivførere bliver udsat for vold eller trusler. Sker det for dig, så henvend dig til din gruppeleder, tillidsmand eller sikkerhedsrepræsentant, som vil være dig behjælpelig.

Er det stadig galt med vores cirkulærer, og meddelelser?

Af: Lokomotivfører Jørgen Ohmeyer, Aalborg



Ja hvad gemmer sig egentlig under denne overskrift? Jo såmænd bare en fortsættelse af en artikel i Jernbane Tidende nr. 8 fra 2005, hvor der både i lederen men også i en artikel blev beskrevet det rod, der var med sikkerhedscirkulærer. Dengang handlede det bl.a. om hvordan der skulle indkodes i ATC anlægget i forbindelse med varme skinner. Banedanmark beskrev en måde, det skulle gøres på, mens vores ATC instruks beskrev en anden måde. Hvad der mere stod i lederen og artiklen kan man finde på Dansk Jernbaneforbunds hjemmeside.

Hastighedsnedsættelser

Men er det så blevet bedre siden 2005? Min fornemmelse siger mig, at noget forsat er galt. Det halter gevaldigt omkring publiceringen af hastighedsnedsættelser på stationer og i P-riste, i hvert fald her i Nordjylland. Mon det så ikke også halter andre steder?

Ifølge SR § 36 om rangering står der i afsnit 1.1 at der i SIN eller lokal rangerinstruks kan være fastsat supplerende eller skærpende bestemmelser. Samt i afsnit 1.2 Hastigheden skal afpasses efter forholdende, og hastigheden er maks. 40 km/t, og der kan i SIN eller lokalrangerinstruks være angivet en lavere hastighed. Men hvordan bliver lokomotivførerne gjort bekendt med, at der lokalt er en fravigelse i forhold til SR § 36 afsnit 1.1 og 1.2?

Jeg vil tage udgangspunkt i 3 trafikmeddelelser, som blev sendt ud i starten af 2009 (hvornår de blev publiceret kommer jeg ind på senere). Der kom som sagt 3 trafikmeddelelser alle omhandlende nedsat hastighed i forhold til SR § 36. De to omhandlede nedsat hastighed i Frederikshavn på P-risten, og den sidste om nedsat hastighed i Kilden (P-risten i Aalborg) og i spor 0.

Den ene i Frederikshavn betød, at der kun måtte rangeres med 10 km/t i P-risten pga. sporenes tilstand, og i den anden stod der, når Lkf havde læst 10 afsnit omkring aflåste sporskifter, at der kun måtte køres med en hastighed på 6-8 km/t ved håndbetjente sporskifter. Nu er det sådan, at der også på P-risten er håndbetjente sporskifter. Nu skal Lokomotivføreren altså huske, at den meddelelse med de 10 km/t kun gælder på P-risten når han ikke skal befare de håndbetjente sporskifter. Hvorfor kunne der ikke være lavet én meddelelse hvor begge forhold på P-risten stod beskrevet?

I Aalborg har vi en SIN instruks 24.7 afsnit 1.4 der omhandler, at der kun må rangeres med 25 km/t på hele Aalborg station og i Kilden. Der er så sendt en trafikmeddelelse ud der beskriver, at pga. sporets tilstand i Kilden og Spor 0 må der kun rangeres med 10 km/t. Men i forhold til Frederikshavn var det dog kun beskrevet et sted.

Hvordan orienteres lokomotivførerne?

Nu vil jeg komme ind på publiceringsformen. De tre trafikmeddelelser har alle noget at gøre med en lavere rangerhastighed, end den der er beskrevet i SR § 36 og de hører vel til under afsnit 1.1 som en skærpende bestemmelse. Hvorfor er det så udsendt som en trafikmeddelelse og ikke som et sikkerhedscirkulære?

Det næste er, hvordan vi lokomotivførere får det præsenteret i Den Digitale Rygsæk?
De to fra Frederikshavn er begge publiceret med lav prioritet! Det betyder at dem kan lokomotivføreren læse ved lejlighed. Den fra Aalborg er udsendt med høj prioritet! Den skal lokomotivføreren læse med det samme, hvis han skal befare Kilden og spor 0. Nu er det jo hastighedsnedsættelser alle tre og derfor burde de vel alle have høj prioritet.

Meddelelser om hastighedsnedsættelser udsendes for sent!

Men det bliver værre endnu! Hvis man ser på publiceringsdatoerne for de tre meddelelser i Den Digitale Rygsæk. Den med høj prioritet i Aalborg blev publiceret den 7. januar 2009 men havde en gyldigheds dato fra den 1. januar 2009! Det vil sige, at fra den 1.1.2009 og indtil lokomotivførerne kunne læse meddelelsen den 7.1.2009 har de kørt med en hastighed på 25 km/t som er beskrevet i SIN 24.7 afsnit 1.4, og ikke som de rettelig skulle ifølge meddelelsen med gyldighed fra den 1. januar 2009 med 10 km/t. Dette er jo en betragtelig overskridelse af hastigheden, og jeg håber da ikke at der har været nogen risiko forbundet med det!

I Frederikshavn blev begge meddelelser publiceret i DDR den 8. januar 2009, men også de havde en gyldighed fra den 1. januar 2009. Nu var de med lav prioritet, så dem kunne lkf jo læse ved lejlighed, og med den publicerings dato i DDR må det vel kunne accepteres at der går ca. 8 dage inden Lkf læser noget med lav prioritet, eller hvad?

Nu er der så lige kommet et sikkerhedscirkulære omhandlende § 45 4.2 om hvordan kørslen skal genoptages når stationsbestyreren har taget signal tilbage. Dette cirkulære har gyldighed fra den 2. februar 2009, men er først blevet publiceret i DDR den 9. februar 2009, dette var også sendt ud med høj prioritet, med stadig ikke prioritet så højt at lokomotivførerne skulle have det fra gyldighedsstarten.

Jeg har lavet en lille undersøgelse omhandlende ting der er sendt ud med høj prioritet i DDR. Deraf kunne jeg se, at ud af 6 meddelelser med høj prioritet fra Banedanmark var de 3 sendt ud for sent, 1 på datoen og 2 før dato for ikrafttrædelse. Min lille undersøgelse viser at 50 % er sendt ud for sent.

Som I kan se er der forsat masser af problemer omkring cirkulærer og meddelelser, og jeg håber at denne artikel kan få de relevante personer, der har med disse ting at gøre, kan få tingene til at blive mere overskuelige for Lokomotivførerne, og at de fremover bliver publiceret på de rette tidspunkter.

Tønder-uddannelsen

Af: Lokomotivfører Ole Hjerresen, Århus

Nu er der endelig kommet offentligt debat omkring lokomotivføreruddannelsen. Det var også på tide vil jeg sige, det trænger virkelig til at komme frem i lyset.
Jeg var på Tønder hold 2 og sikke da noget bras. Med højt humør mødte jeg frem og lige så slukøret tog jeg derfra i weekenderne.
Min kritik går på uddannelsen og ikke på de undervisere, som har forstand på, hvad de underviser i, og her tænker jeg på SR og Teknik.
Skolens personale, jeg ved ikke hvad de regnede med at møde, jeg tror de forventede en flok unge mennesker på 16-17 år, for skolens lærere var i den grad ikke vant til at undervise voksne mennesker, det fremgik tydeligt allerede inden for de første dage i Tønder.

Vores første møde på skolen var med en kontaktperson på uddannelsen, Benny W. Nissen, allerede han var negativ, det virkede som om han var blevet placeret der for at blive gemt væk et sted. Han var i hvert fald ikke "vores mand" og mente flere gange at vi var en flok utaknemlige bæster. Derefter skulle vi gennemgå skolens regler - hallo vi er sku da voksne mennesker, der er ansat i et firma med en stram alkoholpolitik.

12 mand på holdet går hånd i hånd på en skole, for at få at vide hvordan de skal opføre sig, velkommen i børnehaveklassen, "I tilhører blå stue".

Et undervisningslokale, som kunne have været et hvilket som helst sted, ikke noget med at der var noget materiale omkring jernbanen, et gammelt PU-signal var blevet opstøvet, og en gammel bremseklods til et MZ-lokomotiv var blevet fundet frem, hurra.

Skolens undervisningslokale var også så præget at genhør, at det til tider var svært at høre, når underviseren stod og fortalte. Flere gange måtte klassen bede om at få genfortalt hvad der var blevet sagt, simpelthen fordi lyden forsvandt.

Klassen blev indlogeret på et kollegium, og ja det var nok moderne i tresserne, men okay der var en seng og der var et fællesrum, et fjernsyn med sne på kanalerne og igen blev vi pænt bedt om at opføre os pænt, og at der jo skulle være ro klokken 22.00
Ingen internetforbindelse, men man kunne da låne en computer på skolen som for øvrigt lukkede kl. 16.
Jeg er glad for at vores klasse eller hold om man vil, havde et godt fællesskab, for havde man skulle sidde det og kukkelure på sit værelse fra kl. 16 til næste morgenen, var aftenerne da blevet virkelig lange.

Jeg ved ikke hvor uddannelsesudvalget har været i den tid, uddannelsen i Tønder har foregået, og jeg ved heller ikke, hvor DJ har været. Frem med de røde faner venner meld jer ind i DJ, og vi støtter jer hele vejen igennem.
Aldrig har DJ været så stille på henvendelser, aldrig har jeg/vi mødt en mur af folk i det hengivne udvalg som har været så ligeglade. Flere gange kontaktede vi DJ uden held, ikke så meget som "vi ringer tilbage til jer".
Vi skrev evalueringer til udvalget, fagforeningen, DSB/HHJ og det eneste jeg har fået svar på, var fra min personaleleder, med svaret – jeg sender den videre til uddannelsesudvalget.

Nu råber DJ VAGT I GEVÆR omkring uddannelse, okay mange tak fordi I vågnede op, det var også på tide. I dagspressen kan man igen og igen læse, at det er svært at hverve folk som vil være lokomotivfører, ja hvorfor mon? Man skal virkelig have en tålmodig familie, når man bliver sendt til Tønder, og man tager ikke bare lige hjem, når ens barn er syg. Det tager kun 4,5 time at komme til Tønder fra Århus med det offentlige og mine stakkels kollegaer fra Frederikshavn kunne bruge det meste af 9 timer på at komme hjem.

Vi har i den grad savnet noget feedback fra udvalget, DJ og i vores tilfælde DSB.

Det har virkelig været nedslidende at være i Tønder, og ikke mindst har man følt sig total udelukket fra alt i den tid, fordi man skal bo i Tønder. Det er det mest tåbelige sted at placere en uddannelse som lokomotivfører, der er intet depot hvor man lige kan holde undervisning i og efterfølgende evaluere hvad der om formiddagen er blevet snakket om, ligesom man gør på de fleste litramoduler. Niks, lokomotivføreruddannelsen er i dag kun baseret på DIASSHOW.

Det kan kun siges på én måde, luk den skole i Tønder, helst i går og flyt den til et sted i Jylland, hvor folk i det jyske hurtigt kan komme til og fra.

Det eneste positive jeg har at sige om uddannelsen, er de kørelærere som jeg har mødt og er blevet undervist af, de har gjort et kæmpe stykke arbejde, og jeg tror også det er holdningen blandt mine holdkammerater. De undervisere i Tønder som ikke er skolens personale, men hentet fra jernbanen gør også et godt stykke arbejde, det er bare en skam de har så dårlige arbejdsforhold som de har i Tønder.

Det eneste der til sidst holdt mig oppe i at gennemføre uddannelsen var mine holdkammerater, uden deres sammenhold havde det været et helvede at være i Tønder. Jeg tror ikke det helt kan beskrives at være i Tønder, og at det skal prøves, men nej, det er det ikke værd før man tager sig sammen til at flytte uddannelsen væk fra Tønder.

Det håber jeg snart sker for mine kommende kollegaer der gerne vil være lokomotivførere.

Svar til indlæg: Se side 9

DSBFirst – Hvad skete der!

Af: Torben Sonne og Søren Max Kristensen

DSBFirst vandt

Den 27. juni 2007 blev det offentliggjort, at det var DSBFirst der skulle køre trafikken på Kystbanen og Sydsverige gældende fra den 11. januar 2009. Efter den første jubel havde lagt sig, og lagkagen var fortæret, meldte den grå og besværlige hverdag sig. LPO-DSB stod overfor en række udfordringer og problemer. Først og fremmest ville Helsingør ophøre med at eksistere som et 100 % DSB ejet tjenestested efter 111 år. Samtidig måtte det forventes, at DSB Fremføring ville få en del opgaver i forbindelse med opstarten af DSBFirst. Områdegruppens grundlag var en rapport, som vi havde udarbejdet ud fra erfaringerne med Arrivas overtagelse af de vestjyske strækninger.

Fremføringen

LPO-DSB foreslog derfor Fremføringen, at der blev nedsat en udliciteringsgruppe med repræsentanter fra ledelsen og LPO-DSB. Fremføringschefen satte sig for bordenden. Derudover deltog ledere fra Område Øst, og fra LPO-DSB deltog formand Preben S. Pedersen, lokalgruppeformand Torben S. Sonne og lokalgruppeformand Søren Max Kristensen. Vi mødtes første gang den 7. juni 2007, og i alt blev der afholdt 11 møder i gruppen afsluttende med sidste møde den 16. januar 2009.

Vi fik i starten beskrevet 18 opgaver/problemstillinger vi skulle arbejde med, og det stod hurtigt klart, at en af de første opgaver var, at DSBFirsts elever skulle uddannes i DSB Fremføring.
LPO-DSB var af den opfattelse, at inden disse elever skulle møde Fremføringens kørelærere, var det nødvendigt med en grundig information til Fremføringens medarbejdere. Ville der være en forskel? Hvad måtte der udleveres? Hvem har ledelsesretten, og hvor skulle kørelæreren henvende sig, såfremt der var problemer med en DSBFirst elev?
To ledere fra udliciteringsgruppen påtog sig denne opgave. Et forslag til et informationsbrev skulle så forelægges til mødet i gruppen i september 2007 inden First eleverne begyndte deres praktikuddannelse. Desværre var denne opgave tilsyneladende for stor for ledelsen. På mødet den 3. september 2007 var der intet sket. LPO DSB satte sig derfor for bordenden, og der blev udarbejdet og udsendt et informationsbrev, som nu desværre kom efter at DSBFirst elever fra S-togene var begyndt på deres praktikkørsel.

Desværre skulle denne mangel på lyst eller evne til at arbejde konstruktivt fra ledelsens side vise sig at være reglen frem for undtagelsen. Aftaler og procedurer fra udliciteringsgruppen kom sjældent rettidigt til den lokale ledelses kendskab, for slet ikke at tale om den enkelte medarbejder. Derfor måtte vi nedsætte en praktisk arbejdsgruppe, som kunne stå for planlægningen og informationen i forbindelse med de møder der blev afholdt i Helsingør og København i november 2008.

Af de opgaver som udliciteringsgruppen havde, løste Fremføringen kun deres del, i de fleste tilfælde, efter pres fra LPO-DSB, og nogle opgaver blev ikke løst eller blev løst for sent. Her tænkes bl.a. på de praktiske opgaver i forbindelse med ferievalg og turvalg K 09.

DSBFirst

LPO-DSB havde og har som udgangspunkt ikke noget at gøre med DSBFirst. Det er et selvstændigt firma og derfor var det DJ der stod som den daglige samarbejdspartner, indtil der blev oprettet en selvstændig områdegruppe i DSBFirst.
LPO DSB havde ingen interesse i, at DSBFirst ikke kom godt fra start. Vi tænker faktisk på passagererne, medarbejderne i First, som er vores kollegaer, og desuden står der DSB foran First.

I november 2007 blev der afholdt et uofficielt møde mellem DSBFirst, Fremføringen, DJ og LPO DSB. Her blev rekrutteringen til DSBFirst diskuteret. Hvad skulle der til for at medarbejdere fra Fremføringen kunne have lyst til at arbejde i DSBFirst? LPO-DSB gjorde opmærksom på, at erfaringerne fra Vestjylland var meget tydelige. Skulle DSBFirst have erfarne medarbejdere til at melde sig, skulle der være orden i tingene fra start. Aftaler om turvalg, ferievalg osv. skulle være på plads, og der skulle meget gerne være forslag til tjenester og ture parat. Disse forhold ville også gøre sig gældende i forhold til tjenestemændene, såfremt der senere ville blive tilladt udlån.

I august 2007 afholdt DSBFirst informationsmøder for de overenskomstansatte i Helsingør og København. En del kollegaer viste interesse, men desværre havde DSBFirst valgt ikke at følge vores anbefalinger. Af de forholdsvis få der havde vist interesse, faldt flere fra i de efterfølgende måneder. Der var ikke styr på noget, og DSBFirst havde under de personlige samtaler lovet mere end bukserne kunne holde til.
I juni 2008 blev der åbnet op for udlån af tjenestemænd. En beslutning, der i oktober blev bekræftet af DJs kongres. Desværre var DSBFirst ikke blevet klogere, så mønsteret gentog sig.

Alt i alt har halvdelen af lokomotivførerne i Helsingør meldt sig og i København drejer det sig om 10 lokomotivførere ud af 370. Her ligger en af årsagerne til at DSBFirst har fået en så dårlig start.

Med hensyn til nyrekruttering fik DSBFirst også en usædvanlig start. I oktober 2007 startede et LGU hold til First. DSBFirst kunne ikke udfærdige ansættelsespapirer, så DSB HR-Service mente, at de blot kunne ansættes midlertidigt i Fremføringen. Dette satte LPO-DSB en stopper for. Vi kan ikke acceptere midlertidige ansættelser af lokomotivførere. De berørte elever blev derfor ansat i Fremføringen på almindelige vilkår, og her er de fleste stadig ansat.

Ture og tjenester
I løbet af oktober – november 2008 begyndte DSBFirsts planer med ture og tjenester at blive tydelige. LPO DSB blev mildt sagt forundret. Materielplaner og lokomotivførertjenester var planlagt utroligt stramt, med meget korte vendetider i Helsingør og Malmø. Vendetider som vi, efter mange års erfaring, ved ikke kan lade sig gøre på Kysten. Samtidig var planerne for den grænseoverskridende trafik ikke i overensstemmelse med det antal lokomotivførere, som havde den fornødne uddannelse. Desværre valgte DSBFirst igen ikke at lytte til LPO-DSB. Resultatet har alle kunne se siden driftsstart den 11. januar 2009. De to Fremførings ture, som skulle køre for DSBFirst, tur 116 med 10 mand og tur 119 med 18 mand, var lidt bedre udformet, men da de er udarbejdet efter DSBFirsts materielplaner, har det været meget begrænset, hvad LPO-DSBs turplanlægger har kunnet forbedre.

I november 2008 blev tur 116 og 119 præsenteret for ca. 60 lokomotivførere i Helsingør og København. Ingen af disse meget erfarne kollegaer mente, at DSBFirst ville køre til tiden efter dette plangrundlag. Flere mente desuden, at DSBFirst ville komme til at ændre køreplanen efter få dage. Dette skete faktisk til stor gene for passagerne mellem Kokkedal og Helsingør. DSBFirst blev selvfølgelig informeret om dette inden driftsstart, men det havde ingen interesse.

Dansk Jernbaneforbund
DSB First valgte at indgå en tiltrædelsesoverenskomst, således at den overenskomst med alle aftaler, som vi kender fra Fremføringen, er gældende. DJ og DSBFirst kan efterfølgende indgå nye aftaler, eller ændre på eksisterende, som det skete med arbejdstidsaftalen.

I marts 2008 blev der oprettet en områdegruppe (LPO-Kystbanen) i DSBFirst. Dette undrede LPO-DSB, da en stor del af det fremtidige personale ikke havde adgang til at stemme. Samtidigt virkede det som om, at efter at DSBFirst havde fået en tillidsmand, tabte DJ en del af interessen. Det virker ikke som om, LPO-Kystbanen har fået meget hjælp og støtte. Det må DJ og områdegrupperne gøre bedre en anden gang.

LPO-DSB
Vil i den kommende tid evaluere vores egen rolle i processen. To ting ligger dog allerede nu fast. Vi har nok været naive ved at tro, at Fremføringen ville indgå i et aktivt og resultatorienteret samarbejde. Vel har Fremføringen samarbejdet, men drivkraften og engagementet er kommet fra LPO-DSB.

I forhold til DSBFirst er ordet naiv nok også på sin plads. Bl.a. fordi LPO-DSB altid har haft et godt forhold til en af cheferne i DSBFirst, regnede vi med, at DSBFirst var interesseret i vores saglige og faglige viden. DSBFirst har tilsyneladende haft den strategi, at intet må være som i "gamle DSB". Dette er der egentlig ikke noget i vejen med. Men det virker ikke som om, DSBFirst har haft noget andet at sætte i stedet. Strategien har altså været bagudrettet i stedet for fremadrettet.

Fremtid
Efter påske kommer der en større turrettelse i DSBFirst. Dette vil også berøre tur 116 og 119. Forhåbentlig har DSBFirst nu lært, at vores gode råd og anbefalinger ikke er givet for at genere, men for at hjælpe. Vi ønsker DSBFirst held og lykke med projektet. Vi håber oprigtigt, at DSBFirst kommer op i omdrejninger til glæde for de hårdt ramte passagerer, det pressede personale, DSB og for jernbanedriften i al almindelighed.

Svar til Ole Hjerresen

Fortsat fra side 7

Først vil vi gerne sige tak til Ole for hans indlæg. Vi vil i det efterfølgende prøve at svare på de kritikpunkter som LPO-DSB har indflydelse på. En indflydelse som desværre er meget begrænset. Det er DJ som varetager medlemmernes interesser i det offentlige uddannelsessystem.

Den generelle kritik af uddannelsen, lokalerne og placeringen af skolen i Tønder er LPO-DSB helt enig i. Det fremgår i øvrigt af artiklen i Det Blå Blad nummer 4-2008. Vi er også meget enige i, at det ikke er en ungdomsuddannelse, men voksne mennesker, der starter på en lokomotivføreruddannelse. Det er desværre ikke noget LPO-DSB har direkte indflydelse på, efter at uddannelsen er lagt i offentligt regi. Vi arbejder på at ændre tingenes tilstand gennem DJ's fagkategori.

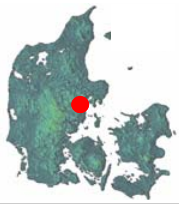
Ole henviser til uddannelsesudvalget. Vi går ud fra, at det er det lokale uddannelsesudvalg tilknyttet skolen i Tønder. Her er LPO-DSB desværre ikke repræsenteret. LPO-DSB er repræsenteret i Fremføringens uddannelsesudvalg og her er der ikke behandlet en konkret klage fra hold 2 i Tønder.

Kritikken af DJ vil vi sende videre, og håber at DJ vil prøve at svare i næste nummer af Det Blå Blad. Desværre er mange af de problemer som Ole beskriver stadig aktuelle.

Carsten M. Olesen
Peter Kanstrup
Søren Max Kristensen

Nyt fra lokalgrupperne

Århus den 05. februar 2009



Århus

Af: Hans Schøn Merstrand

IC4 eller ej – det er der mange der har en mening om, men alle ved jo at der er politik i den sag, så de der ved noget, siger måske ikke tingene lige ud. Men vi er mange der gætter. Men i Jyllandsposten den 23. februar kunne man ane, at både DSB's direktør og Transportminister Lars Barfod luftede deres bekymring om tog leverancen. Blandt lokomotivpersonalet i Århus, bliver der også "gættet og spået" om fremtiden for IC4-togene, og den store overvejende del af lokomotivførerne er i særdeleshed meget bekymret for IC4-projektet – Så alle venter spændt på en eventuel afgørelse til maj.

Vi er selvfølgelig bekymret for, om DSB overtager et tog, der er behæftet med mange fejl, som lokomotivpersonalet kommer til at "slås med" ude i driften, og ad den vej får et yderligere belastende arbejdsmiljø – oven i de senere års dårlige spor problematik. Noget helt andet er, hvad gør DSB, hvis Ansaldo Breda ikke kan levere et tog der opfylder DSB's krav til maj? Så skal lokomotivpersonalet i en meget lang periode trækkes med det nuværende ældre togmateriel, som f.eks. MR togene, der rent arbejdsmiljømæssigt også er en belastning.
Sidst men ikke mindst, tænk på de kunder som vi lever af, og som skal benytte ældre togmateriel i en årrække endnu. Det virker ikke særlig konkurrencedygtigt.

Adi Jensen Århus, på en blæsende februardag

En ting undrer lokomotivpersonalet over en bred kam, og det er at det endnu ikke er besluttet at fremskønne en investering i kørestrøm fra Fredericia til Århus, så DSB/staten får en bredere og en bedre mulighed for at indkøbe gennemprøvet og velfungerende togmateriel til driften, da man ikke nødvendigvis er afhængig af diesel togsæt.

Tænk på hvor meget prestige den nuværende regering gerne vil lægge i klimatopmødet til december, samt profilere sig på "det grønne", men uden at gøre noget reelt ved et ganske betydeligt problem – nemlig det faktum at Danmarks to største byer ikke er forbundet med kørestrøm. Vi har ganske simpelt en statsminister der efter adskillige år ved magten – uden en grøn profil -, pludseligt "springer ud" og siger han er mere grøn end bøgen om foråret, og vil gøre Danmark fri af afhængigheden, af fossile brændstoffer – uden at han beslutter noget om kørestrøm mellem Århus og København! Den er lige til Svikmøllen.

Generalforsamling 2009

På vegne af bestyrelsen vil jeg gerne takke for en god debat på vores ordinære generalforsamling 2009, hvor vi "traditionen tro", måtte udskyde spisningen lidt, da mange havde gode indlæg på hjertet – men vi fik da vores mad med efterfølgende pandekager og solbærrom.

Skal man nævne et par emner, som fyldte i debatten, skal forandringsplanen af DSB Fremføring nævnes, hvor mange var lidt forundret, og bekymret over strukturen, når vi nu skal konkurrere med andre tog operatører. Et andet emne som fyldte meget i Århus var ESA, hvor man havde oplevet at fyringerne af de godt 200 medarbejder i DSB, den 13. januar, direkte berørte et serviceområde for lokomotivpersonalet (reduktionen af servicebutikken i Region Nord).

Men det emne der fyldte mest i debatten var nok NY LØN, for den overordnede holdning på generalforsamlingen, var bekymringen over de store lønmæssige forskelle, mellem lokomotivpersonalet – og her ligger der en stor opgave for DSB, så den store gruppe af lokomotivpersonalet ikke oplever en stagnering af lønnen.

Tak til kollegerne

Selv om vi kolleger ofte hjælper hinanden, og uden at vi bliver påskønnet i Det Blå Blad – selv om man ofte fortjener det – så er der alligevel nogle der fortjener en ekstra lille påskønnelse.
Da vi desværre lige (i skrivende stund) har haft en kollega som faldt om på P-risten i Århus, med hjertestop. Heldigvis for os alle sammen, sprang nogle gode kolleger til, og udøvede den nødvendige førstehjælp til vores kollega, og udviste derved stor handlekraft, så denne situation endte forholdsvis godt, efter omstændighederne.

Bestyrelsen vil gerne udtrykke stor tak til Lkf. Knud Erik Kaspersen, Lkf. Jens Peter Schou og Lkf. Claus Hilding Thomsen – og andre som hjalp til.

København

Af: Søren Max Kristensen

Generalforsamlingen i København blev afholdt i god ro og orden. Bestyrelsen blev udvidet med én, og det var med stor tilfredshed, at forsamlingen støttede bestyrelsen i, at den tidligere lokalgruppeformand fra Helsingør, Torben S. Sonne, skulle have denne plads. Samtidig havde John Pagh meddelt, at han nu havde siddet længe nok i bestyrelsen. Forsamlingen støttede bestyrelsens forslag om, at den ledige plads skulle besættes med Brian Lars Møller. Vi "gamle" bestyrelsesmedlemmer glæder os til at arbejde sammen med Torben og Brian, og vil samtidig takke John for hans mangeårige arbejde for lokomotivførerne i København.

I november og december måned var lokalgruppen ikke tilfreds med det samarbejde, som vi havde med ledelsen. Det drejede sig hovedsageligt om praktiske forhold i forbindelse med ferievalg, turvalg, juleaften og opstarten af DSBFirst, og de opgaver der i den forbindelse var i Fremføringen. Den 21. januar var lokalgruppebestyrelsen til kontaktmøde med ledelsen i København. Efter en længere debat om, hvad et godt samarbejde indebærer, blev vi enige om, at alle havde en interesse i at samarbejdet blev normaliseret. Dette er lokalgruppen meget tilfreds med, og ledelsen i København har efterfølgende, til fulde, levet op til det håndslag, vi gav hinanden den 21. januar.

I skrivende stund er toiletterne i nr. 18 ved at være færdige. Det ser rigtigt godt ud. Desværre bliver der stadig kun tre toiletter, men andet var ikke muligt, da man ikke måtte fjerne en af de to døre. Planerne for briefingrummet er ved at være færdige, så ombygningen her forventes igangsat i løbet af den nærmeste fremtid.

En lille opfordring. De værelsesbenyttelser, der er udarbejdet over depotets hvileværelser, bedes overholdt af alle. Der har desværre været et par episoder, hvor dette ikke er sket. Det er en kollega man snyder ved at tage det værelse han/hun har ret til.

Struer

Af: Niels H. Christensen

Så er det atter tid for et indlæg til Det Blå Blad fra det Nordvestjyske. Køreplanskiftet forløb her uden de store ændringer, dog er der kommet lidt flere tog der fremføres med MF. Dette er vi ikke kede af, for vel kan de gamle slidere af litra MR ikke sammenlignes med Bn vognene på Sjælland, men det er tæt på. Det er meget vanskeligt at forklare publikum, at DSB har en grøn strategi, samtidig med, at MR togene lægger et tykt røgslør ud over stationsområdet. Nu er det jo ikke alt ved dem som er dårligt, for sikke meget lys der er kommet i nogle af førerrummene. Glem alt om nattesyn hvis det har været tændt.

Pludselig blev der opsat en edb skærm i briefing rummet, den skulle erstatte parkeringsvagten i Århus. Hvor dette halvfærdige projekt er gravet op henne vides ikke, men det kan ikke bruges til ret meget. Bevares det er muligt at se hvor togene holder nu men ikke hvor det skal parkeres senere, her må der telefoneres til Århus. Vi håber, at der snart findes en holdbar løsning på dette problem, om ikke andet så en tilbagevenden til de gamle papirskemaer. Det skulle være lige til.

Den årlige generalforsamling er vel overstået. Der var som altid i Struer mange deltagere.
Der var en livlig debat men ingen indkomne forslag, det kunne tyde på, at det ikke er så ringe endda at være lokomotivfører i Struer. Dog måtte vi konstatere at finanskrisen har vist sit grimme ansigt, værdien af vores aktie beholdning var sat på "skrump". Som sædvanlig blev vi godt beværtet på Marina Club, og der var ingen der gik sultne eller tørstige fra gildet.

Her ved vintertide døjer vi tit med at vandslangerne fryser til. Der er monteret varmekabler i slangerne og opsat holdere så der ikke står vand i studserne, så måske er problemet løst.

På stækning 32 og 34 er der blevet opsat en masse nye giv agt mærker men der er ikke fjernet nogle af de gamle. Det resulterer i, at der ved nogle overkørsler står to mærker med tyve meters afstand, en med streg og en uden streg, det kan da kaldes helgardering.

Vi venter også på, hvem der vinder kørslen på Arrivas strækninger. Her tænker vi især på de mange udlånte tjenestemænd. Kan deres udlånskontrakter forlænges eller hvad? Her på depotet er det svært at se, at der skulle kunne skaffes kørsel nok til 25 mand mere. Udfordringer til fremtiden mangler så afgjort ikke, nå men på den korte bane ser det ganske fornuftigt ud.

Og foråret venter lige om hjørnet. ☺

Århus den 05. februar 2009

Aalborg

Af: *Lars Rolving Jensen*

Forleden dag kørte jeg tog 165 fra Fredericia til Aalborg. Vi var ikke kommet langt nordpå, før den interne telefon ringede og en venlig stemme sagde: " Davs, det er onboard service, vil du have noget kaffe ". Det ville jeg da gerne, men jeg studsede over betegnelsen "onboard service" så da kaffen kom, var det meget naturligt at spørge om hvad det nu var for noget. Det lød til at være et selvopfundet udtryk, for at skabe en humoristisk stemning, men den var god nok.
Vores gode kolleger fra togpersonalet er blevet omdøbt til det pop smarte engelske udtryk "onboard service". Jeg ved, at tysk togpersonale på ICE togene også kaldes for "onboard service" og at dette udtryk i tysk jernbanelitteratur meget lakonisk omtales: Zugpersonal, neudeutch:"onboard service".

Herfra var der ikke langt til at sidde og fantasere over hvad vi, lokomotivførere, så kunne omdøbes til.
"ATC-Superviser" (Dog kun til Hobro for derefter er der jo ikke ATC), "Traction and brake manager", etc., etc., men jo længere jeg kom ud i mærkelige og kunstige betegnelser, jo mere blev jeg klar over at JEG ikke vil omdøbes. Jeg vil vedblive at bære den titel, som agtværdige og hæderkronede mennesker har udviklet fra jernbanens barndom til i dag, og kalde mig LOKOMOTIVFØRER. Denne udvanding af vores traditionelle værdier tror jeg ikke vil finde genklang her på gulvet i DSB.
I stedet for at bruge kræfter (og penge) på at "genopfinde" et begreb, skulle man hellere koncentrere sig om at løse de umiddelbare opgaver, der ligger og ulmer. Vores manglende udbetaling af mødetillæg, sneposerne og alt det andet "svære"……..

Nå, men nok om det. Vi har jo også holdt generalforsamling, meget passende i Håndværkernes Hus.
18 medlemmer og 4 fra bestyrelsen var mødt op, og derudover kom Preben S. Pedersen og Carsten Olsen fra LPO-DSB. De to sidstnævnte kom dog lidt senere, idet de havde valgt at begynde rejsen til Jylland med DSB-First, og det var ingen succes. 3 fra bestyrelsen var på valg og de blev alle genvalgt, så bestyrelsen ser ud som før. Formand: Jørgen Ohmeyer, næstformand: Morten Schroll Christensen, kasserer: Carsten Svendsen Mathiesen, sekretær: Lars Rolving Jensen og bestyrelsesmedlem: Lars Brade Rasmussen. Derudover var der genvalg til koordinerende turrepræsentant: Kim Nikolajsen, så turene er i gode hænder.
Og endelig skal der herfra lyde en tak til det fælles togpersona…. undskyld, onboard service…. nej dengang hed det sgu stadigvæk TOGPERSONALE, og lokomotivførerfestudvalg for en velarrangeret og veludført julefrokost, som blev afholdt i november 2008.

P.S. Sporskiftet til sidesporet i Skalborg, aflyst ultimo oktober 2008, nekrolog i sidste nr. af Det Blå Blad er, ved cirkulære udsendt 08.01.2009, pr. 01.01.2009 blevet aflåst til kørsel i venstre gren. Nøglen kan dog i påkommende tilfælde rekvireres hos stationsbestyreren i Aalborg!

Det fremgår dog ikke af cirkulæret, hvor man får det manglende hjertestykke udleveret...

LKI-Gruppen

Af: Jørn Weiss

Det forlyder i disse minutter at.... Sådan blev freden bekendtgjort i 1945. Det samme kan man næsten sige her og nu. Vores lille "krig" om løn ser ud til at have få en ende, der er indgået en aftale mellem DJ og DSB. Vi har ikke noget på tryk endnu, men når disse linjer læses ved vi meget mere.

Manglende pli i Odense
Fjendtlige handlinger inden for egne rækker, er ikke noget som vi er så meget bekendt med i LPO men, der er nogen i Odense der mener, at det er helt fint at sende forslag til generalforsamlingen om nedlæggelse af grupper i LPO. Instruktørgruppens generalforsamling den 22. januar 2009 udtalte, "at vi på det kraftigste vil tage afstand fra det på lokalgruppe Odense fremsatte og vedtagne forslag vedr. organisering af personale og gruppeledere".

Lki-gruppens generalforsamling ser det som utidig indblanding i Lki-gruppen indre anliggender samt medlemmernes organisering. Vi ser det også som en overtrædelse af DJ's, LPO's samt Lki-gruppens love. Lki-gruppen opfordrer DJ og LPO om at træde i karakter og tage afstand over for dette forslag som er fremsat og vedtaget på lokalgruppe Odenses generalforsamling. Vi håber, at der er nogen i både DJ og LPO som vil fortælle dem i Odense hvad pli er.

Referatet fra generalforsamlingen er blevet udsendt på mail, men ganske kort kan vi fortælle, at der er sket rokeringer i bestyrelsen. Vores "pengemand" Dennis B. Johansen har ikke ønsket at fortsætte. Så fra den gamle bestyrelse, skal lyde en tak for godt samarbejde og god vind i fremtiden.

Her i 2009 skal vi have det sidste på plads omkring vores løn, det er meget vigtigt for bestyrelsen. Vi håber også at vi kan lave en studietur sidst på året. Mere om det senere!
Der kommer med garanti nye udfordringer som vi skal forholde os til, så det bliver med sikkerhed et aktivt år.

Alvorlige uddannelsesproblemer
Vi har den sidste tid fulgt debatten omkring LGU uddannelsen i offentligt regi. Men at DJ's formand melder så hårdt ud på kongressen og efterfølgende fratræder som formand for det rådgivende udvalg. Det får os til at sige, "nu er det da

helt galt" Efter lidt brevveksling med nogle ansvarlige personer, blev vi lovet et møde med DJ og de, som er ansvarlige for uddannelsen.

På mødet med DJ og Trafikstyrelsen som blev afholdt i København den. 2. januar 2009 blev det beskrevet over for de fremmødte, at det er den enkelte underviser der har det juridiske ansvar, ikke kun for undervisningen men også for de materialer, som eleverne bruger på skolen.

Det var ikke noget som vi var bekendt med, vi tror heller ikke at vores arbejdsgiver som lejer os ud var klar over hvilket ansvar de hermed har påtaget sig. De enkelte instruktører som evt. vil komme i klemme skal ikke bare lukke øjnene. Det er også kommet frem, at de censorer som deltager i eksamener med mere, hermed også fører tilsyn med skolen. Så DSB, Arriva og Railion, I har et problem!

Der mangler ordentlige og opdaterede undervisningsmaterialer. Det der findes i dag er noget som vi selv fremstiller og vedligeholder.

Nu er juridisk ansvar jo en mærkelig størrelse, normalt vil det fremgå af en lov eller betænkning hvem der kan drages til ansvar. Det mener vi også det gør. Selvom vi ikke er jurister så læser vi, "at det er skolen som har ansvaret for uddannelsen". Vi undervisere skal nok påtage os det ansvar, som vi mener følger med stillingen. Men ikke når man forsøger at "snige ansvaret ind" uden at den enkelte får noget at vide om det. Man fristes næsten til at kalde det bondefangeri.

Hvis man skal bære et ansvar skal man også have indflydelse. Vi har nu undervist i ca. 3 år på skolerne, og hvad er der kommet ud af det? Nogle meget dygtige elever, man kan næsten sige på trods. Men i de 3 år er der ingen som har forsøgt at udvikle LGU udannelsen til noget bedre. Det er som om alle har brugt kræfter på, at forsvare deres synspunkt om uenighed. Ingen nævnt ingen glemt. Det hjælper ikke noget og gavner ikke uddannelsen og hermed eleverne, at man bekriges. Men med de seneste stejle holdninger fra begge sider af bordet, er vi nok kommet ind i en dødsspiral. En sådan spiral vil vi ikke være en del af. Hvad er så vores muligheder? Vi har flere gange fortalt vores ledelse i DSB hvordan vi ser på denne sag. Det har de også taget godt imod, men kun med ord.

Vi havde en aftale om at FRONTER (skolens hjemmeside) skulle være opdateret med de materialer som vi skal bruge i undervisningen. Det blev ikke til noget. Tværtimod blev vi af skolen hængt ud som nogen der ikke har orden i vores ting. Det gjorde man overfor undervisningsministeriet. En part som efter vores mening, ikke har været særlig villig til at lytte til nogen, udover skolerne.

Vi har også "truet" med at vi ikke vil undervise på skolerne mere! Igen var man næsten nede på knæ, vil i ikke godt, vi har brug for lokomotivførere var svaret. Ikke mindst til et nyt selskab som DSB har store aktier i.

Nå man endelig møder en ansvarlig fra skolen, så får vi altid stukket i skoene, "at vi kun er ude på at lukke skolen". Som om vi havde en interesse i det! Det eneste vi ønsker er, at undervisningen er så god og sikker som mulig. Nogen er bange for ikke at få tildelt muligheden for at byde på arbejdet. Andre kan ikke samarbejde i de forskellige ministerier. Andre mangler, eller har ikke, den faglige indsigt eller uddannelse til dette arbejde. Men de bliver det pålagt alligevel, og sådan kan vi blive ved. Vi oplever det hver dag!

Samarbejde - ja tak!
Kunne vi få et ønske opfyldt skulle det være, at alle parter satte sig ned og samarbejdede om at få uddannelsen sat på plads en gang for alle, inden det er for sent. Også selvom det vil betyde radikale ændringer for alle parter. Gør man ikke det, vil vi håbe, at der er nogle trafikforskere som vil tage denne sag under deres vinger. Der ligger meget godt undervisningsstof her. Det kan garanteret fylde et helt semester på RUC eller andre universiteter. Vi vil gerne komme som gæsteundervisere, for det er vi nemlig gode til.

Fredericia

Af: Palle Dahl

Jeg vil gerne indlede med at ønske alle medlemmerne et rigtigt godt nytår, og vi ser frem til et begivenhedsrigt år i Fredericia.

Efter mange års venten er det lykkedes Fremføringen at finde midler til en modernisering af vores lokaler i Vejlevejsbygningen. Nu må vi bare håbe, at det hele ikke går i stå inden vores briefingrum bliver gjort "up to date". Vi kan ikke være tjent med, at briefingsrummet, som skal være mødested for efterhånden 150 medlemmer, er i en størrelse som kun kan klare ca. halvdelen af styrken i Fredericia. Når vi kigger rundt i landet på de andres briefingrum, skulle man ikke tro, at Fredericia er blandt de største depoter i landet.

Vi skulle også fra årsskiftet have indgået aftale med Europark, fordi det efterhånden ikke er muligt at finde en parkeringsplads ved Vejlevejsbygningen. Årsagen menes at være at mange, som ikke er ansat ved DSB benytter parkeringspladsen, og dette skulle gerne stoppes nu, så derfor blev Europark kontaktet. Det blev desværre udskudt et par måneder, da man fra Banedanmarks side lige skulle sætte et hegn op ud mod skinnerne. Grunden til dette var, at der lige var en togfører, som tilsyneladende gerne ville lave sin Citroen C5 om til en C4, og det kunne man jo gøre ved at parkere for tæt på skinnerne, så ville det førstkommende tog/trolje ordne det.

I januar havde vi en stille og rolig generalforsamling. Efter mange års virke som kasserer i lokalgruppe Fredericia valgte Henry Lorenzen at stoppe. Vi vil gerne hermed sige Henry mange tak for dit virke, og vi er alle glade for at du har passet godt på vores penge i gennem de seneste 15 år. Samtidig var det dejligt at kunne konstatere, at de "gamle" lokomotivførere var still

going strong. Ved den efterfølgende fællesspisning var de godt repræsenteret, og det var dem som lukkede og slukkede sammenkomsten. De skulle jo heller ikke op og på arbejde dagen efter.

Vi har taget afsked med vores afholdte tjenestefordeler Annalise Klavsen, som efter mange års virke er blevet pålagt at gå hjem og nyde sit otium. Der var afskedsreception for hende den 18. februar i Fredericia, og jeg tror at mange har lagt vejen forbi og sagt ordentligt farvel til hende.
Der findes nok ikke en lokomotivfører i Fremføringen, som ikke kender Annalise. Hun har gjort tjeneste som tjenestefordeler i Fredericia i mange år, og derudover har hun hjulpet til i mødekontrollen i både nord og øst.

Vi vil gerne sige Annalise tak for hendes altid gode humør, og uanset om man ikke var enig med hende hver gang, så kunne man altid finde en fornuftig løsning på problemet.

Næstved

Af: Jan Sejr Lundstrøm

Vi har atter fået en ny frisk kollega til depotet, og har her fornøjelsen at byde Erik Clausen velkommen til Næstved. Erik har kørt cirka to et halvt år i København. Der søges i øjeblikket lokomotivførere til DSB Fremføring i Nykøbing F og Næstved, vi forventer at skulle modtage seks af de 16 lokomotivførere, der skal ansættes her i Næstved.

Ved køreplansskiftet kom der atter nye ture til Næstved. Vi har naturligvis mistet kørslen fredag formiddag med en tom blå stamme til Helsingør, men har til gengæld fået fast kørsel til Kac, en nat om ugen. Vores to turrepræsentanter har fået strikket fem nye ture sammen til os. Den hidtidige blandede tur med indlagt reserve, er nu delt i to, og er blevet til en blandet tur og en fire ugers ”ramme” tur med reserve.

I forbindelse med den store sporombygning på Sydbanen forsvinder en af de ”sorte pletter” på strækningen heldigvis. I Glumsø etableres der en ny perron øst for spor 2, og der kommer en gangbro over sporene samt elevatorer. Lundby stationen moderniseres tilsvarende.

Den 18. november deltog hele 28 mand – omkring 50 procent af depotets lokomotivførere – på et informationsmøde på Hotel Kirstine i Næstved. Her blev vi præsenteret for vores ny gruppeleder Ole Bøje Pedersen og informeret om den nye køreplan og de nye ture.
I år har det særlig interesse på grund af det store sporarbejde, der betyder vi skifter ture flere gange. Et festligt indslag var Benny Olsson, der meget levende fortalte om baggrunden og teknikken bag SMUTO-anlæg (omstillingsanlæg).

Mødet sluttede med information om Sporskifte 2010 efterfulgt af buffet.

Som bekendt er Næstved-depotet fælles for tog- og lokomotivpersonale, og for yderligere at styrke det kollegiale, er der oprettet en ”personaleklub”, der bl.a. tilbyder billetter til forskellige kulturelle arrangementer til fordelagtige priser og mulighed for at bowle med rabat. Personaleklubben arrangerer til foråret bowling med spisning på foreløbig tre aftener. Det er togfører Johnny Hansen og lokomotivfører Finn Løje Hansen der står for ”personaleklubben”.

Togpersonalet (det er nemlig dem der betaler huslejen der) har fået malet vores opholdslokaler og opsat nyt køkken. Det har pyntet gevaldigt, og togfører Marianne Hyltoft sørger for, at vi har skiftende kunst på væggene.

Det lyder jo som ren idyl med fælles opholdslokaler for tog- og lokomotivpersonale, og depotet er da også ofte blevet fremhævet som en ”rollemodel”, og der er da lokalt også megen tilfredshed med denne løsning.
Men desværre er der en ”bagside af medaljen”, en del fælles ting som f.eks. engangskrus til kaffeautomaten kan udvikle sig til store problemer, for selv om det er de samme tog og passagerer vi kører med, så deles indtægterne mange gange inden der skal betales for ting på depotet. Og må lokomotivpersonalets vicevært skifte en pære i togpersonalets lokaler?
Jo verden kan hurtigt blive meget kompliceret…

Torsdag den 18. januar afholdt vores lokalgruppe generalforsamling. Den nuværende bestyrelse blev genvalgt uden modkandidater, og som ny suppleant valgtes Torben H. Hansen. Der var bl.a. en del spørgsmål om tjenestemændenes fremtidige vilkår.

Efterfølgende var der stor buffet, og samtidigt glædeligt gensyn med flere af vores pensionister.

Værkstederne Århus, februar 2009

Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

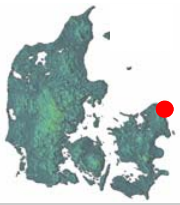
Så er vi klar til det nye år, hvor sommerferievalget og generalforsamlingen er overstået. Generalforsamlingen trak ca. 34 % af medlemmerne til. En lille fremgang siden sidst, men stadig væsentlig mindre end for nogle få år siden, - men det går den rigtige vej. Bestyrelsen består fortsat af: formand Ove F. Hansen, næstformand / sekretær Steen Rasmussen og kasserer Alan Evans.

De ting, som rørte sig på generalforsamlingen var i hovedtræk lokale forhold som manglende gangarealer ved de nye opstillingsspor og praktiske indretninger på depotet. Specielt opstillingssporene er et problem. Der mangler gangarealer ved maskinerne og de nye spor er blevet hævet, så der er "langt op" til førerrummene. Der har været en kommission ude og se på den fremtidige løsning med gangriste, som vi kender det fra andre steder, hvor det er etableret. Nu venter vi bare på at arbejdet kommer i gang. Det er planlagt til at starte primo 2010. Opstillingssporene 5 & 6 ved stationen, skal efter planen have etableret gangriste i dette forår.

Kalundborg Kommune har store planer om at lave en vej midt gennem vores opholdsstue. Fremføring vil gerne flytte vores lokaler, hvis kommunen vil bygge nye til os. Det ser ikke ud til at være en realistisk løsning, i nærmeste fremtid. Kommunen fattes penge som alle andre.

Personalesituationen på depotet er god. Efter beslutningen om en lidt reduceret produktion, i indeværende køreplan, har depotet haft uventet tilgang af personale. For at få flest muligt i tur, har vi fået lov til at lægge en ekstra rådigheds uge, ud i turene. Efter køreplanskiftet har vi fået flere gamle vogne i løb. Vi håber snart at få et par løb udskiftet med dobbeltdækker materiel. Vi har nu også fået ture til Københavns lufthavn i Kastrup. Det er nogle år siden vi sidst kørte derud.

Personaleleder har vi også, - sådan da. Flemming V. Hansen er på vej tilbage til København. Det er aldrig det samme med en "midlertidig", hvor forretningen bare skal gå rundt. Det er meget frustrerende, at vi nu igen skal gå i uvished på ubestemt tid. Studieturen til Prag kommer til at ligge i uge 39 fra den 21. til 24. september. Sidste tilmeldingsfrist bliver torsdag d. 26 marts.



Helsingør

Af: Torben Sonne

Den 7. januar 2009 afholdt LPO-DSB lokalgruppe Helsingør ekstraordinær generalforsamling, med det formål at nedlægge lokalgruppen. Den 11. januar overtog DSBFirst trafikken på Kystbanen og de tilbageblevne kolleger organiseres herefter i LPO-Kystbanen. Der var en underlig blandet stemning af vemod ved at skulle sige farvel til gode kollegaer, men også en utålmodighed og nysgerrighed efter at komme i gang med den nye hverdag, som vi alle har ventet på i et par år, uanset om turen går til Fremføring København eller til DSBFirst i Helsingør.

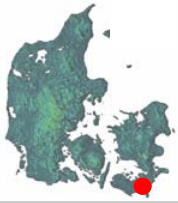
Generalforsamlingen vedtog følgende:
Lokalgruppe Helsingør indstiller til Områdegruppebestyrelsen, at lokalgruppe Helsingørs midler, efter at alle udgifter er gjort op, fordeles i 2 parter i forhold til antallet af medlemmer. Den ene part overføres til LPO-DSB lokalgruppe København. Hvis LPO-Kystbanen opretter en lokalgruppe i Helsingør, overføres den anden part til LPO-Kystbanen, lokalgruppe Helsingør.

Lokalgruppens fane overdrages til LPO-DSB.
Såfremt der senere oprettes en lokalgruppe i Helsingør under LPO-Kystbanen i DSBFirst, kan lokalgruppen søge om at få fanen tilbage til depotet. Fanen vil herefter blive overdraget og forsynet med en sølvplade der markere datoen for overdragelsen.

Lokalgruppens automater og driften af automaterne overdrages til MSF (Maskindepotets Selskabelige Forening). MSF gøres tilgængelig for alle personalegrupper, der er, eller har været i Helsingør. MSF afholder generalforsamling til marts 2009, hvorefter automaterne overdrages.

På dette grundlag håber vi at lokomotivpersonalet i Helsingør får reel medindflydelse på udviklingen i LPO-Kystbanen, og at personalegrupperne der er, eller har været, i Helsingør forsat kan mødes til fælles glæde ved festlige lejligheder. MSF indkalder til møde med efterfølgende spisning den 20. marts. Vi håber på stort fremmøde.

På generalforsamlingen var der afsluttende indlæg fra DJ formand Ulrik Salmonsen, Områdegruppeformand Preben Pedersen og lokalgruppeformand Søren M. Kristensen fra København inden lokalgruppeformand Torben Sonne afslutningsvis officielt erklærede LPO-DSB Lokalgruppe Helsingør for nedlagt efter 111 år som 100 % DSB ejet tjenestested. Den gode tid vi har haft sammen kan ingen tage fra os. Lad os sammen lukke lokalgruppen ned på værdig vis, og lad os fremover bevare vores venskaber på tværs af virksomhedsgrænserne. Herefter rundede vi generalforsamlingen af med god mad og drikke og nogle hyggelige timer i fælles lag i Helsingør Musikteater.



Nykøbing F.

Af: Anders B. Pedersen

Halleluja for en afslutning af 2008, for slet ikke at tale om starten af året. I sidste nummer skrev jeg, at jeg ville give en nærmere beretning om det arrangement vi havde med Frank Olesen, og Jesper Skytte og selvfølgelig skal I ikke snydes for det.

Man må jo sige, at der var virkelig lagt i kakkelovnen overfor Frank, specielt når man tænker på hvad han skrev i Personalelederbladet. Frank startede da også med en kort indledning som han afsluttede med at sige "Jeg har nok omkring 200 billeder med i min Powerpoint præsentation, men jeg tror vi starter med dette, og så ser hvor vi ender" Billedet der blev vist, var forsiden af Personalelederbladet.

Og jeg skal da også lige love for at der gik en lidt kølig stemning igennem lokalet, men Frank fik dog mulighed for at forsvarer sig, inden vi andre gik til kødet. Nu vil jeg ikke tale ondt om Frank, for han er uden nogen tvivl en meget dygtig person. Måske lidt for dygtig i forhold til lokomotivpersonalet, for noget af det var godt nok højt flyvende, og meget politikeragtigt, men på trods af alt, så var der dog nogle gode ting.

Bl.a. fik vi at vide hvad de havde tænkt sig angående renovering og nyanskaffelse af lokomotiver - effektivisering af vores arbejdstid - mere lokalt ansvar hos gruppelederne og til at slutte af med, en lille status på IC4 projektet. Så uanset hvad man mener omkring Frank og hans indslag, så fik vi dog et lille indblik i hvad han går og tumler med til hverdag, og hvad det er som optager hans tid.

Efter Frank havde underholdt, var der så Jesper Skyttes tur. Jesper, som bl.a. er stress coach og motivator, havde valgt at fokuserer på stress, dagligdags opgaver og hvordan man kunne blive bedre til at løfte dem, og til sidst en samarbejdsopgave. Til at starte med vil jeg gerne tillade mig at sige, at hvis man en dag ønsker at se, hvordan ældre kollegaer, sådan omkring de grå sider, ruller med øjnene, korser sig og nærmest stønner opgivende, så skal I bare sige til dem, "nu når I sidder her, sammen med en coach, skal I tale om jeres følelser og forholdsvis personlige oplevelser omkring stress" Der var op til flere som lige pludselig begyndte se sig om efter en flugtvej.

Men heldigvis var det dog ikke så slemt. Jesper havde nogle personlige erfaringer som han trak frem og havde valgt at køre nogle øvelser omkring. Til slut havde vi så den samarbejdsøvelse, hvor der skulle samles en lille Legofigur, og det var noget som kunne få folk til at reagere. Nogen fik hurtig løst opgaven, og andre nåede næsten ikke at få begyndt. En lille sjov og nem opgave, som de fleste af os, havde det vældig morsomt med. Personligt mener jeg at de 2 foredrag både havde et godt fagligt og sagligt indhold.

Der skal også lyde en stor ros til vores restauratør, for på intet tidspunkt manglede vi noget som helst. Der var små lækkerier til kaffen under foredragene, der var masser af "vand" til pauserne og den efterfølgende spisning var også som udmærket. Der var nemlig bestilt mad til MÆND, og det var så også det der var. Masser af kød, masser af sovs, kartofler og så lige en lille smule grønt (for samvittighedens skyld)

Vi var dog et par stykker som lige blev og drak det sidste kaffe. Og gud ske tak og lov for det, for pludselig kom Jonas (restauratøren) ind med lidt lækkert, som han havde til overs fra et andet arrangement. Og lækkert var det. Fransk håndlavet petitfour, med hvad der må betegnes som nok de allerfineste råvarer.

Lokalgruppen afholdt endnu et medlemsmøde den 25. november 2008, for at give et overblik over vores kommende ture, LTD2 og DDR. John Dyhr kom ned for at fortælle omkring LTD2 & DDR, desværre havde John fået en meget stor mundkurv på, så alle de lækre guldkorn som vi alle havde håbet på, kunne han desværre ikke fortælle om. Der var dog en smule små detaljer, som måske gav en lille hjælp for den enkelte.
MEN det som virkelig fik denne aften til at være noget som, ikke kun gav genlyd lokalt, men specielt også på andre depoter. Ikke at de ville få en direkte effekt af det, men de fik det i hvert fald at høre.

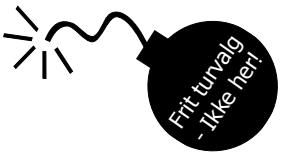
Rene Rasmussen fortalte hvad der er planlagt om vores kommende ture, og var egentlig kommet godt i gang, indtil han kom til at sige ”at der ikke er de store problemer i år, med vores ture, da der er frit tur valg”.

Nærmest i det samme, hiver Områdegruppeformand Preben S. Pedersen så et referat op af tasken, som er dateret den 11. september 2008. Referatet kommer fra Centralt turudvalg, og det siger at der IKKE er frit turvalg i Nykøbing Falster. Da den bombe blev smidt, blev der i et kort øjeblik en øredøvende larmende stilhed, for alt hvad vores turudvalg havde kæmpet for, blev med et smidt på gulvet. Til trods for denne bombe, fortsatte Rene med sin orientering om turene.
Nu vil jeg ikke indlade mig på en genfortælling eller en smædekampagne overfor hvem der har sagt hvad, og hvem der har gjort hvad, ud over at fortælle at "The never ending story" forhåbentlig snart slutter.

Den 23. december havde vi julesjov. Palle Kranker & undertegnede stod for at lave lidt "brunch" til kollegaerne. Der er dog nogen som mente at det var plat og feset, mens andre syntes at det var ok. Men sådan vil det jo altid være. Det er umuligt at tilfredsstille alle på vores depoter.

Lørdag d. 24. januar havde vi generalforsamling. Sædvanen tro, var der kaffe og wienerbrød imens formanden fremlagde sin årsberetning. Preben & Carsten fra den daglige ledelse var inviteret, og lyttede interesseret. For ikke at denne artikel skal blive for lang, vil jeg ikke gengive vores forsamling, men henvise til vores referat, som ligger fremme på depotet. Dog skal det lige nævnes at formand Svend Erik Rasmussen har trukket sig fra formands posten, og er indgået i bestyrelsen som bestyrelsesmedlem for 1 år.
Derfor skulle der jo vælges en ny formand, og da der ikke var nogen modkandidater, blev det så næstformanden (undertegnede) der blev valgt til formand for 1 år.

Igen i år blev vores generalforsamling en spændende dag, med masser af indlæg og livlige diskussioner. En enkelt pensionist havde valgt at troppe op, og se hvad der sker nu om dage. Den 3. marts har vi så igen et medlemsmøde, men mere om dette i næste nr.



Odense

Af: Jenik Langsted

Turvalget blev overstået, jul og nytår ligeså, hverdagen har gjort sit indtog og vi kører igen derudad med 180 km/t. Nogle af vore nye kolleger fik et godt personligt turvalgresultat og det er jo herligt, når det kan lade sig gøre. Nu skal vi vænne os til, at turene gælder fra december til december – altså med en masse uafklarede familiespørgsmål op til jul og nytår.

Generalforsamlingen 2009
Lokalgruppen Odense har også afholdt generalforsamling. Det foregik i Hjallese Forsamlingshus, hvor en meget stor del af vore kolleger mødte op. Faktisk så mange, at man kunne spørge sig selv, om togene overhovedet kørte. Men da bommene i Hjallese, lige udenfor vinduet, gik ned 6 gange i timen, var den side af sagen nok i orden.

Det store fremmøde skyldtes først og fremmest et forslag fra vore nye folk om ændring af vort anciennitetsprincip i forbindelse med turvalg. Forslaget fik sindene i kog hos mange af vore ældre førere i samme nu, det blev fremlagt på stuen, idet vort anciennitetsprincip skulle bortfalde og erstattes med 7 grupper a 18 førere. Grupperne skulle indbyrdes rotere således at gruppe 1 det første år var de 18 første til at søge. De efterfølgende seks år, ville gruppe 1 årligt falde en gruppe tilbage for til sidst at være nederst - altså blandt de 18 sidste til at søge.

Det blev en god og konstruktiv debat og forslaget fik en fair behandling. De to forslagsstillere havde nok at gøre med at forsvare deres synspunkter for en spørgelysten skare, og som tiden skred frem, viste det sig da også, at forslaget ikke var helt så let at gennemføre, hvorfor det til sidst blev trukket. Lokalgruppen lovede i den forbindelse at arbejde med ideen om, at reserveugerne lægges ind i de faste ture således at antallet i tur øges, hvilket vil gøre det lettere for de yngste kolleger at komme i tur.

Personligt forstår jeg godt, at man som ny mand ønsker systemet ændret. For sandt at sige; Et system der tryner folk i 12-15 år, kan vel ikke betragtes som værende et godt system. Man skal nok have et tilsvarende antal år på bagen (måske lidt mere), før man begynder at se systemets stærke side. Som ung har man ofte mere overskud og kommer nemmere igennem strabadserne og når alderen sætter ind hvor nattjenester er svære at komme igennem og skavankerne popper op, er det en god fornemmelse, at man kan søge lige netop den tur der passer bedst, med stor sandsynlighed for, også at komme i den - og i sidste ende, kommer systemet jo alle til gode.

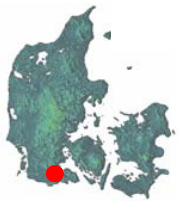
Det er ikke første gang, der rettes et frontalangreb mod anciennitetssystemet der endnu engang overlevede, og tak for det ;o)

Gamle stolte traditioner
Når jeg møder en kollega på strækningerne efter mørkets frembrud, bliver lyset i mit førerrum altid tændt. Der er blot sjældent, at den specielle form for hilsen bliver gengældt. Jeg kan til nød forstå det, når vi passerer hinanden med 2 gange 180 km/t - men på Svendborgbanen bør vi nok kunne hilse på hinanden, så fat lyskontakten næste gang vi mødes i det fynske - det er jo kun så hyggeligt ;o)

Socialt arrangement
Med 130 mennesker på vort depot heraf mange nye, kunne vi godt trænge til et socialt arrangement for at lære hinanden bedre at kende. Tidligere år har budt på gokart, bowling og Amin Jensen Show, så er der et par stykker, der vil tage initiativ, skal de være så hjertelig velkommen. Der er tilskud at hente og dermed også nogle få krav, som at arrangementet skal være åbent for alle, det skal fremme sammenholdet på depotet og det skal (helst) være jernbanerelateret. Så kom ud af busken en eller anden ;o)

Amin Jensen havde en enkelt jernbanevittighed så det var - med lidt god vilje - jernbanerelateret; o)

Fra generalforsamlingen 2009



Tinglev

Af: *Jesper Rodkjær Pedersen*

I Tinglev blev årets generalforsamling gennemført i god ro og orden på trods af, at dirigenten og referenten måtte melde afbud i sidste øjeblik på grund af sygdom. Der var i år ikke de store emner eller revolutionerende forslag oppe at vende. Bent E. Hansen tager to år mere på posten som næstformand, så der kan blive holdt hånd i hanke med de unge løver. Det var første gang vi skulle uddele den nyindstiftede ATØVS pris, og den gik til de stolte modtagere Frede H. Dahl og Jan Eichner. Der skal lyde et stort tillykke fra hele depotet.

Den genvalgte næstformand Bent E. Hansen (th) ses her bygge ture op sammen med Claus Knox.

Til de lokomotivførere, som befarer strækningen mellem Vamdrup og Vojens, så kan det med stor begejstring meddeles, at der ifølge trafikforliget kommer dobbeltspor på strækningen allerede i 2019. Det bliver selvfølgelig vemodigt ikke at skulle afvente en krydsning i Farris eller Sommersted, men heldigvis har vi da et stykke tid til at vænne os til tanken. Hvis det går, som det plejer med de danske jernbaneplaner, så er dobbeltsporet mellem Vamdrup og Vojens måske først en realitet, når tunnelen Hirtshals - Nuuk åbner. Vi håber selvfølgelig på det bedste.

En anden ting, der har fanget lokalredaktørens opmærksomhed, er den fantastiske og helt igennem realistiske plan politikerne har fremført om, at rejsetiden mellem de større byer skal ned på én time - den såkaldte Timeplan. Hvorfor er der ikke nogen af os, der har tænkt på det før?
Det kan selvfølgelig skyldes, at vi færdes ude i den virkelige verden, hvor der både findes regionaltog, godstog, signalproblemer og langsom passagerudveksling. Med lige knap 170 km mellem Odense og Aarhus, så bliver det spændende at se den køreplan, hvori der kommer til at indgå tog, som tilbagelægger strækningen på blot en time - selv med et nyt signalsystem og hurtigere tog virker det ret utopisk. Ja ja kald mig bare en gammel gnavpot, for det er jo først om ti år, og der er verden jo en helt anden. Tænk bare på den revolution vi har haft de forgangne ti år - eller....

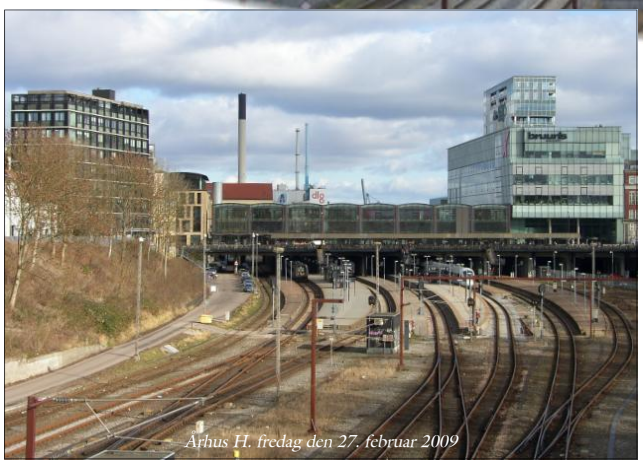
Det eneste fordelagtige ved Timeplanen er, at idéen bag den kan forklares på den korte tid, som politikerne har til rådighed i TV-Avisen inden, at der stilles om til vejrudsigten. Derimod vil det tage for lang tid at forklare, hvorfor det nok bliver svært at realisere Timeplanen, så igen vinder varmluftballonen over sagligheden. Skulle Timeplanen blive en realitet, så kan lokomotivførerne jo bare glæde sig over, at det bliver muligt at køre Aarhus-København to gange på en tjeneste

- glæd jer nu ikke for tidligt.

Krydsning i Farris vil blive savnet

Jesper Hansen, Leif Christensen, Erik Jakobsen og John Armstrong hyggesnakker på opholdsstuen i Arhus

Stemningsbilleder fra Århus


Århus H. fredag den 27. februar 2009

Rangerterrænet Århus

Peter S. Steffen ved internetcaféen

P-risten Århus

Bjarne Monberg

Bent Heide møder ind

P-risten Århus

Allan Brock er ansvarshavende i P-risten

Værkstederne i baggrunden

Jens Kristensen

Kristian Andersen

Hans Erik Sloth

Frits Warthou

Næste nummer:
Stemningsbilleder fra Tinglev

Søren Ulrich Arevad på MF 5218

Direktionens værdibaserede hymne (til sig selv)

(Mel.: I skoven skulle være gilde)

Blandt banens direktører
vi savned' råd fordi,
vi ville noget sløre
og opfandt så "værdi".
Nu skal I på værdidag
hurra et "super" tiltag.
Med handlekraft og service - ja
og også LEVE A'.
Med handlekraft og service - ja
og også LEVE A'.

Ved hjælp af hokuspokus
er alting "Lige til",
med kommerciel i fokus
en vækkelse, vi vil.
I kejsern's nye klæder
får direktionen hæder.
Seancen leder tanken til
et pyramidespil.
Seancen leder tanken til
et pyramidespil.

I tvinges til værdispil
med djævlens vold og magt,
ensrettes så I vil
marchere frem i takt.
Et spillekort som priser
at du skal saml' aviser.
Gi'r klar besked, vi er selvfed
vort motto er "kom med".
Gi'r klar besked, vi er selvfed
vort motto er "kom med".

Vi kør' i samme rille
igen, igen, igen,
og med lidt snedig snilde
vi fremstår som din ven.
For varm luft er vor vare
hvis du vil la' dig narre.
Er flasken ny med gammel vin
får vi et billigt grin.
Er teksten grov og ikke sjov?
Måske der var behov?

DSB