Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB *1/2010*

Lederen	*Side 3*
Greenspeed - et GPS forbundet kørebillede	*Side 4*
4 hurtige	*Side 6*
Øresundstrafikken & Kystbanen under lup	*Side 8*
E-mail som meddelelsesværktøj	*Side 9*
Mens vi venter på IC4	*Side 10*
Nyt fra lokalgrupperne	*Side 12*
Stemningsbilleder fra Fredericia	*Side 19*

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB

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

Ansvarshavende redaktør:
Preben S. Pedersen

Redaktør:
Torben Sonne

Layout:
Jenik Langsted

Grafisk produktion:
Rounborgs Grafiske Hus
7500 Holstebro

Oplag:
1700 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: **Tirsdag den 25. maj 2010**

Forsidefoto:
Lokomotivfører Lena Kalbæk Lorenzen, Fredericia bag et MQ-hjul på værkstedet i Fredericia, fredag den 12. februar 2010

LPO DSB

Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB
Otto Busses vej 5, 2. sal
2450 København SV

Formand:
Preben S. Pedersen
Tlf.: 2468 7224

Næstformand:
Carsten M. Olesen
Tlf.: 2468 7805

Kasserer:
Torben Sonne
Tlf.: 2468 7258

Bestyrelsesmedlemmer:

Aalborg:	Morten S. Kristensen	2468 5083
Esbjerg:	Johnny Lyngsø	2468 7434
Fredericia:	Birger C. Naver	2468 8131
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 Lena Kalbæk Lorenzen, Fredericia

Lederen

Tog til tiden, eller regeringens førstehjælp til forsat udlicitering.

Af: Preben S. Pedersen

Ja, så har Danmark igen fået en ny transportminister. Hans Christian Schmidt fra Venstre er den nye mand i ministerstolen, LPO DSB byder velkommen til det nogen kalder øretævernes holdeplads. Alle har jo en mening om trafik i almindelighed og DSB i særdeleshed. Vi håber på, at fornuften omsider indfinder sig, og, at de politiske partier bag trafikforliget, seriøst vil genoverveje den fejlslagne politik med at udliciterer og opsplitte de danske jernbaner i små selskaber. Sammenhængskraften og dynamikken for de mennesker og virksomheder der har behov for et effektivt transportsystem forsvinder, og de rejsende vil opleve dårligere service, efterhånden som alle operatører kun tænker på egenhændig profit og virksomhedens bundlinjeresultat. En profit som de danske politikere burde bruge til, at forbedre det offentlige transportsystem, til glæde for alle danskere, og CO2 udledningen.

Det første initiativ fra den ny transportminister tyder ikke på, at regeringen har tænkt sig at reagere på de dårlige erfaringer med udlicitering af Kystbanen og de Sydsvenske strækninger. Man erkender nu at udbuddet er kompliceret. Det advarede alle jernbanesagkyndige ellers transportministeriet om, allerede dengang de første tanker om udlicitering af Kystbanen kom på tale.

Er der så en reel vilje til at ændre kurs? Det er der desværre ikke noget, der tyder på for nuværende!

Transportministeren vil nu sætte Kystbanens aktører under administration og indsætte en projektkoordinator, der skal referere direkte til ministeren. En der er ansvarlig for at 90 % af togene kommer til at køre til tiden.
I dag er tallet nede på 82 % rettidighed, så det kan da godt undre passagerne at DSBFirst i perioden har fået bonus, men den må vel være indtjent i Sverige. Det lyder jo ædelt og flot at ministeren bekymrer sig om Kystbanepassagernes hverdag, men bag de flotte ord om, at "nu skal der tog til tiden på Kystbanen" findes der helt andre motiver fra regeringen.

Sandheden er, at regeringen kæmper for at opretholde illusionen om, at udlicitering og opsplitning af DSB er den forsatte vej frem for jernbanen i Danmark, selv om de første resultater og al sund fornuft viser det modsatte.
Fiaskoen på Kystbanen er en udstilling i fejlslagen trafikpolitisk ideologi. Trafikken på Kystbanen har aldrig været dårligere end nu. Der er, efter vores mening, ikke sparet en bøjet femøre på det udbud, hvis alle reelle omkostninger blev gjort op. Alene det at transportministeren overvejer at tilføre DSBFirst en del af de penge, som DSB har fået fra forliget med AnsaldoBreda for de forsinkede IC4, viser, at man er ude på et skråplan.
Nu skal DSB åbenbart betale for transportministeriets manglende indsigt i at indgå trafikkontrakter, der holder til daglig drift og politisk styring.

Det må da give de politiske partier bag trafikforliget, og øvrige partier, stof til eftertanke, når en kommende køreplan på kystbanen, stort set er en kopi af DSB´s tidligere køreplan for 2007/2008.

LPO DSB ønsker og håber, at trafikministeren nu får styr på de juridiske aspekter omkring udbuddet, så passagererne på kystbanen igen kan få tog til tiden, uden tab af danske arbejdspladser.

Det er ikke let at starte et nyt og professionelt jernbaneselskab op i et land på Danmarks størrelse, det viser resultaterne på Kystbanen med al tydelighed. Den knowhow der skal til, er gennem mange år opbygget og findes i DSB og Banedanmark, og vi må konstatere, at DSBFirst grundet udbudsbetingelserne på vigtige positioner i organisationen er for tyndt besat til at levere varen i hverdagen. Der er ingen robusthed til at løse opgaverne, når trafikken bryder sammen. Der savnes ganske enkelt driftserfaring.

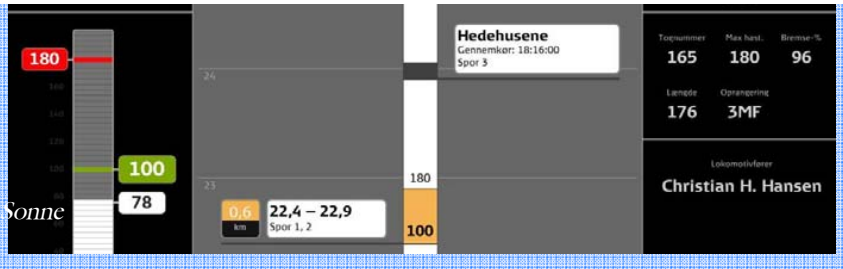
Personalets vilkår er bestemt ikke blevet bedre, det er ikke sjovt at skulle stå model til passagernes frustrationer, når togene er forsinkede, aflyst eller pludselig skal køre non stop for at undgå bonustab. Ingen reservedele på værkstederne bevirker, at togene kører fejlbehæftede rundt alt for længe. Så er det ikke let for personalet at yde god og effektiv togdrift. Hensynet til de rejsende er helt væk, når man taler om kontraktkørsel. Her tæller kun hensynet til bonus og selskabets aktionærer.

Næste skud på regeringens udliciteringsshow er strækningen på Lille Syd mellem Køge og Næstved, samt Svendborg banen og Vestfyn. Begge bittesmå udbud, som umuligt har potentiale til at være attraktive at byde på for en ny jernbaneoperatør, der ønsker en fornuftig forretning af projektet. Beslutningen om udbuddene er skudt lidt til hjørne, så lad os håbe at der indfinder sig en samfundsrealistisk tankegang i transportministeriet.

Der må da være andre muligheder for at udvikle jernbanen, end ved at afmontere DSB som et landsdækkende og velfungerende transportfirma, der tager hånd om de rejsende og anvender de menneskelige og materielle resurser bedst muligt til gavn for alle landets togrejsende.

Greenspeed

Af: Projektleder, Steen Ruby og Torben Sonne



Greenspeed er ikke navnet på et økologisk rusmiddel, men er den nye og mere mundrette betegnelse for det projekt der tidligere hed: Kørebillede med Energirigtig og Rettidig Kørsel (KERK).

Projektet skal udvikle og implementere et system, der kan betjenes af DSB's lokomotivførere og som installeres i DSB's tog. Formålet er at optimere kørselsmønstret således at energiforbrug og dermed CO2 udslip reduceres væsentligt, hvilket vil indebære en årlig besparelse på minimum 35 mio. kr. desuden skal adgangen til sikkerhedsinformation forenkles og arbejdsmiljø og sikkerhed forbedres. Det forventes, at indførelsen også kan forbedre rettidigheden.

Efter indførelsen af Den Digitale Rygsæk (DDR) i 2007 er der et ønske om at få fjernet de sidste papirbaserede dokumenter som lokomotivføreren benytter ved kørslen, nemlig Tjenestekøreplanen, TIB Ø/V og La, således at disse også kan præsenteres og benyttes som et interaktivt redskab.

Ud over dette projekt har man tidligere gennemført et pilotprojekt vedr. anvendelsen af GEKKO (et IT system i førerrummet) Til optimering af kørslen især med henblik på bedre brændstoføkonomi og reduceret CO2 udslip. GEKKO er en forkortelse af Guide til Effektiv Kørsel og Komfort Optimering.

Man valgte i 2008, at sammenlægge GEKKO og KERK og der forventes en besparelse på det samlede energiforbrug på 7 - 10 % hvilket udgør de minimum 35 mio. kr. regnet ud fra energiforbruget i 2009.

Den oprindelige løsning om at kunne benytte lokomotivførerens bærbare pc i førerrummet, er man gået bort fra, da det vil kræve en udskiftning af computerne til mere industrirobuste computere. Desuden var man bekymret for sikkerheden i førerrummet, hvis man placerer en 3 kg. tung pc i løs vægt i førerrummet. Sidst, men ikke mindst, vil tiden ved pilafløsning tage for lang tid, når man først skal rigge sin bærbare pc op og opdatere den.

I stedet skal lokomotivføreren anvende en fastmonteret skærm i toget, der er GPS forbundet og er i forbindelse med Banedanmarks generelle oplysninger om strækningens faste og midlertidige hastighedsnedsættelser.

Lokomotivføreren vil konstant kunne orientere sig om egen position samt modtage råd om hastighedsjustering. Samtidig vil sikkerhedsinstruktioner kunne opnås elektronisk, når der ikke fremføres tog. Skærmen placeres til højre eller venstre for lokomotivføreren i øjenhøjde, men uden at genere udsynet ud af frontruden. Systemet skal være let og enkelt at benytte og må ikke bortlede lokomotivførerens opmærksomhed fra at orientere sig om de ydre signaler, ATC, fejlmeldinger og alarmer på toget.

Den GPS-forbundne skærm er her fastmonteret på en MF

Funktionsfejl på Greenspeed skal være på et absolut minimum, og skal i disse tilfælde være enkelt at udkoble og nødproceduren skal i disse tilfælde være enkel og let anvendelig. Lokomotivførerne skal først anvende systemet efter at være uddannede i betjeningen af Greenspeed.

Det hele lyder jo meget enkelt og ligetil, men der er en lang række store udfordringer før Greenspeed bliver en del af en lokomotivførers hverdag. Tidsrammen for projektet er, at vi i juli måned 2011 har uddannet alle lokomotivførere til at benytte Greenspeed og at systemet er godkendt af myndighederne, monteret og fungerer på alle DSB's tog.

Greenspeed skal monteres på ER/MF, IC4, IC2, ME, Abs, MQ, og MR. Man har valgt at undlade EA, ET og ICE tog.

Uddannelse af alle lokomotivførere på kort tid kræver alternative løsninger, og der arbejdes på anvendelse af små simulatorer, der mobilt kan opstilles på de enkelte tjenestesteder. Uddannelsen forventes at tage 1 dag.

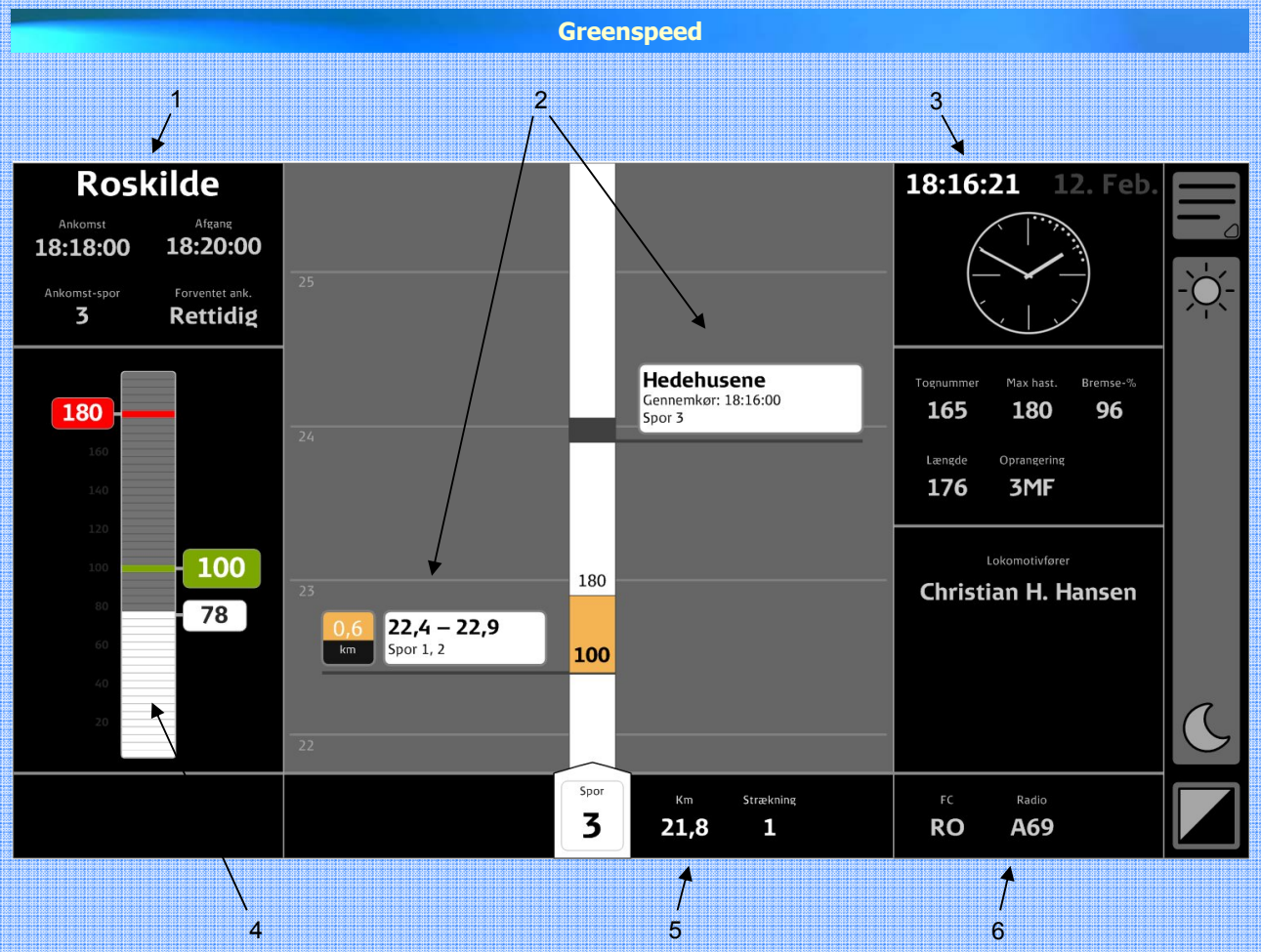
I øjeblik ket arbejdes der på at finde den rigtige leverandør af hardware til togene, i samarbejde med indkøbere, IT udviklere og værksteder. Der foretages hele tiden risikovurdering af projektet, så alle ændringer og eventuelle problemer belyses og imødegås, så Greenspeed kan godkendes af myndighederne.

Projektet er helt afhængigt af at man i drift, løbene får data inde fra

Banedanmark og DSB IT, uden dette virker systemet ikke. Netop nu er manglen på en færdig løsning på dette, projektets største udfordring. Der arbejdes hårdt på, at få samarbejdet mellem DSB og Banedanmark løftet op på et højere niveau, så der bliver adgang til datainformation og leverancer, når projektet er i gang.

LPO DSB er repræsenteret i det videre Greenspeed arbejde ved Preben S. Pedersen i styregruppen, Carsten M. Olesen deltager i projektet som repræsentant i 3.2 førerrumsgruppen og uddannelse. Birger C. Naver omkring sikkerhedsgodkendelser og Torben Sonne deltager i arbejdet med driftsimplementering.

Forklaring:
1. Næste Station
2. TIB/LA
3. Tid og togdata
4. Hastighedsinformationer
   Rød: Max Hastighed
   Grøn: Anbefalet hastighed
   Hvid: Aktuel hastighed
5. Togets position
6. Strækningsinformation



Det Blå Blad har også plads til dit indlæg.
Alle er velkommen til at skrive
Det Blå Blad

4 hurtige...

Hvordan fungerer S 50 systemet?

Af: Signalkommissionsmedlem Birger C. Naver

Da der igennem flere år har været gjort en samlet indsats fra både Banedanmark og DSB's side for at få lokomotivførerne til at udfylde og indmelde fejl og mangler på infrastruktur via S 50 systemet, er der over de seneste måneder sket en drastisk tilbagegang i indsendte S 50. Dette skyldes efter flere lokomotivføreres udtagelser, at der ikke sker noget, når vi indsender S 50. Enten går der utrolig lang tid inden der kommer et svar, eller der bliver slet ikke svaret. Derfor vil Signalkommissionen kort fortælle hvorledes S 50 systemet er opbygget.

S 50 databasen som den er opbygget nu, var oprindelig kun tænkt som en overgangsløsning, indtil databasen indgik som en del af et andet system. Men dette system er aldrig blevet udviklet, så derfor er der aldrig blevet foretaget en omlægning. Det er besluttet at søge at få rettet op på et par af systemets/databasens svagheder.

Den væsentligste del af disse svagheder er, at der kun kan svares en gang, derfor lægges der stor vægt på at give et brugbart svar til lokomotivføreren, Banedanmark svarer først, når der er en afklaring på sagen – og det kan desværre ofte tage lang tid. Der arbejdes i øjeblikket på en ændring af systemet, så der kan gives et foreløbigt svar, som så senere kan erstattes af det endelige svar.

Da S 50 funktionen i Banedanmark kun er betjent med en ansat bliver S 50 kun læst og behandlet på hverdage. Men da vedkommende ansatte også udfører andet arbejde, kan det ikke garanteres at S 50 bliver læst samme dag, men det tilstræbes. En af de andre væsentlige opgaver er at deltage i signalkommissionens mange årlige kørsler på samtlige strækninger, både på højre og venstre spor. Her mødes brugerne af systemet, hvor der så er mulighed for en direkte dialog om de aktuelle problemer.

Mange indmeldinger kræver besvarelse og besigtigelse af de ansvarlige specialister rundt om i landet og det vil helt naturligt tage et stykke tid. Andre gange er der flere virksomheder impliceret. Eksempelvis flytning af et standsningsmærke. Det er en Banedanmark opgave, men skal godkendes af signalkommissionen med hensyn til signalsynlighed og hensyntagen til sporisolationer. Samtidig skal det passe sammen med perronafsnit som er DSB's, og måske er der også en monitor - som også er DSB's. Og endelig kan der være hensyn at tage til andre operatører.

Banedanmark og Signalkommissionen er meget glade for indmeldingerne i S 50 systemet, som er en uvurderlig hjælp i det daglige arbejde. Det er umuligt at udføre kontrol med alt udført arbejde og her er lokomotivførernes indmeldinger om fejl og mangler guld værd. Krav om privatisering og udbud gør, at en stadig mindre del udføres af Banedanmark selv.

Så vi håber at lokomotivførerne forsat vil indmelde fejl og mangler på infrastruktur, det er den hurtigste vej til at fejlene bliver registreret og udbedret.

4 hurtige 4 hurtige 4 hurtige 4 hurtige 4 hurtige 4 hurtige 4 hurtige 4 hurtige 4 hurtige 4 hurtige

Hjælp, hvem kan læse SIN DSB?

Af: Signalkommissionsmedlem Birger C. Naver

LPO DSB har igennem længere tid fået en del henvendelser fra medlemmerne, om SIN DSB beskaffenhed, indhold samt mængede af rettelser. Nu er der ingen i LPO DSB der håber at der sker en større sikkerhedsmæssig hændelse, endsige ulykker. Men funktionaliteten i rettelsesbladene og læse "uvenligheden" i SIN DSB, er af en sådan beskaffenhed, at risikoen for at overse en rettelse er meget betydelig. Bogmærker, hyperlink og rettelsesmarkeringer fungerer ikke tilfredsstillende.
I forbindelse med den meget omfattende rettelse til SIN DSB, udsendt den 6. april 2009 lykkedes det ikke at finde en lokomotivfører, lokomotivfører kørelærer eller en LKI i hverken Fredericia, Odense eller Århus, som kunne redegøre fyldestgørende for den udsendte rettelse, selv om den var trådt i kraft, ca. 20 personer blev spurgt. Og så har vi slet ikke omtalt den manglende information om instruktionsstof, der bortfalder.
Hvis ikke lokomotivføreren når at læse "kommende rettelser" er information om bortfaldet instruktionsstof afløst af en rettelsesmarkering uden indhold, og dermed tabt for evigt. Hvis ikke det på sigt afstedkommer usikkerhed om, hvad der er gældende, er der ganske enkelt tale om et rent lykketræf. Og det værste i den forbindelse er, at det jo ikke bare gælder SIN DSB, men alt elektronisk sikkerhedsinstruktionsstof.

Derfor har LPO DSB Områdegruppebestyrelse besluttet, at henvende sig til DSB Trafikalsikkerhed med problemet, således at SIN DSB bliver mere læsevenlig, og mere forståelig. Når dette møde har fundet sted vil der komme en mere uddybende artikel om problemerne, samt på hvilke måde de kan løses på.

Vigtig information vedrørende henvendelser til Falck-Healthcare

Af: Lkf. Thomas Hultmann, København. Kolleganetværker

Hvis du får brug for hjælp via Togproduktions Falck Healthcare ordning til et privat problem, har Falck Healthcare pligt til at informere dig om, at du skal oplyse det til skatteæsenet.

Du kan dog slippe for det, ifald en læge har anbefalet hjælpen.

Du er velkommen til at kontakte din egen læge, hvis det passer dig bedst - du har måske en tid hos ham/hende alligevel - eller du kan vælge at blive kontaktet telefonisk af Falck Healthcares lægekonsulent. Så snart lægen har noteret, at denne anbefaler psykologhjælp, er det tilstrækkelig dokumentation til at slippe for at skulle svare skat af det.

Du skal vide, at Falck Healthcare IKKE oplyser, at du modtager psykologhjælp - din henvendelse behandles anonymt.

Tlf. til Falck-Helthcare er 7010 2012 Husk at oplyse at du kommer fra **DSB-Togproduktion**

Altså, hvis man er henvist af egen læge eller en læge fra Falck-Helthcare, er hjælpen IKKE skattepligtig.

Hvis du oplever problemer med kontakten til Falck Healtcare, er det vigtigt at du kontakter Preben Knudsen, tlf. 2468 7544, eller Thomas Hultmann på 2468 9739 hurtigst muligt! Du er i øvrigt altid velkommen til at ringe til Thomas eller Preben, hvis du har spørgsmål til hjælpens omfang, eller andet omkring

Thomas Hultmann, København
Kolleganetværket!

RETTELSE.

Artiklen i Det Blå Blad 2009/4 side 8 med overskriften "Uddannet lokomotivpersonale. Arbejdstid ved kursusdeltagelse", er ikke skrevet af Søren Max Kristensen, men af Jan Bech Danielsen - LPOs mand i LTD 2 projektet. Vi beklager fejlen.

4 hurtige 4 hurtige 4 hurtige 4 hurtige 4 hurtige 4 hurtige 4 hurtige 4 hurtige 4 hurtige 4 hurtige

Problemer med produktionstillægget i perioden 1. januar 2008 til 1. oktober 2008.

Af: Søren Max Kristensen

Den 18. december 2007 indgik Dansk Jernbaneforbund og DSB en aftale om en hævelse af det daværende produktionstillæg. Det betød at produktionstillægget blev hævet fra 164,22 kr. (niveau 1.10 1997) til 200,00 kr. (niveau 1.10 1997) for hver dags produktionstjeneste. I aftalen fremgår det at beløbet ikke udbetales under sygdom.

DSB har tolket dette således, at det kun er ved togfremførsel at dette tillæg skulle udbetales. Det er LPO DSB og Dansk Jernbaneforbund ikke enig i. Derfor har forbundet fremsat krav om en efterbetaling af produktionstillægget under uddannelse *(dog ikke grunduddannelse)*, barselsorlov, fædreorlov, omsorgsdage, pasningsorlov og uddannelsesorlov.
Samtidig er det LPO DSB's holdning, at normnedsættende dage som SOV, HVL og AN burde udløse et produktionstillæg.

Da DSB ikke ser sig i stand til at trække lister omhandlende disse forhold, skal eventuelle sager behandles individuelt. Har du en formodning om, at du har noget til gode fra perioden den 1. januar 2008 til den 10. oktober 2008 er det vigtigt, at du udarbejder en opgørelse.

Det du skal gøre er følgende. Lav en liste på dato over de dage, du mener du har et tillæg til gode i disse tilfælde:

1. Uddannelse (ej grunddud.)
2. Barselsorlov
3. Fædreorlov
4. Omsorgsdage
5. Pasningsorlov
6. Uddannelsesorlov
7. SOV
8. HVL
9. AN
10. Øvrig frihed

Vi sender en grundliste ud til alle på e-mail. Denne liste med navn og personnummer underskrives og afleveres til din lokale gruppeformand, som så sender den videre til forbundet. Har du ikke de oplysninger du skal bruge, må du bede din gruppeleder om at skaffe månedsopgørelserne. Såfremt vi ikke har modtaget en liste inden den 1. juli 2010, opfatter vi det som om du ikke har noget krav.

LPO DSB kan selvfølgelig ikke på nuværende tidspunkt sige noget om udfaldet af eventuelle sager. Det bliver Dansk jernbaneforbund der kommer til at behandle sagerne.

Husk at indsende grundlisten inden den 01. juli 2010

Trafikstyrelsens ekspertanalyse af Kystbanen og Øresundstrafikken

Af: Torben Sonne

Som nævnt i lederen, har Trafikministeren sat Kystbanen og Øresundstrafikken under administration. Trafikstyrelsen har indgået aftale med den schweiziske trafikekspert Hansjörg Hess fra ECG AG, som er tidligere infrastrukturdirektør ved de schweiziske statsbaner SBB. Rapporten kan læses på Transportministeriets hjemmeside, hvor også Trafikstyrelsens task force rapport om selvsamme strækninger findes. Den schweiziske rapport er bestilt som en ekstra vurdering af task force gruppens arbejde. Task force gruppen består af Direktør Carsten Falk Hansen, Trafikstyrelsen, formand Administrerende direktør Jesper Hansen, Banedanmark Administrerende direktør Karsten Røn Andersen, DSBFirst Chefkonsulent Benny Mølgaard Nielsen, Trafikstyrelsen, sekretær. Desuden som særlig sagkyndig underdirektør Ove Dahl Kristensen, DSB

Er der så kommet noget epokegørende nyt ud af de to rapporter, som vi ikke vidste i forvejen?

Ikke meget, efter LPO-DSB's mening. De fleste af årsagerne og løsningsforslagene i de to rapporter, kunne man have fået ved at spørge de medarbejdere der til dagligt udfører deres arbejde på Kystbanen og Øresundstrafikken. Efter LPO-DSB's mening kunne man have sparet en del konsulentkroner og kommet i gang med genopretningen af trafikken noget før.

Allerede inden udbuddet var en realitet, advarede LPO-DSB på baggrund af tidligere erfaringer, mod de korte vendetider i Helsingør i myldretiden. Er man forsinket fra Sverige, er man også forsinket den anden vej. Den begrænsede infrastruktur, hvor tog skal vende i ankomst og afgangsspor for at komme til og fra opstillingssporene, gør også trafikken meget sårbar ved forsinkelser. Men ingen lyttede, der skulle spares en togstamme.

Rapporten nævner den hårde vinter som en medvirkende årsag til at regulariteten er faldet fra målsætningen på 90 % til de nuværende 80 %. Skarp analyse! Den nævner også, at der må være andre årsager, bl.a. skal personalet trænes i at regne i sekunder og ikke minutter. Køreplanen er ikke robust nok, så man går i store træk tilbage til den gamle DSB køreplan fra 2008. Rungsted Kyst springes over af Øresundssystemet og man bruger den ekstra tid på Hovedbanegården og i lufthavnen. Myldretidstogene på Kystbanen foreslås koblet sammen med regional og fjerntrafikken vest for København. Der frigøres sporplads i Helsingør til disse tog, da Kastrup togene kun skal køre til Nivå. Reservestammer placeres i Nivå og Kastrup.

De mange fejl på togene skaber problemer, fejl på døre, traktion, ATC, informationssystemet og sammenkoblingsproblemer er årsager til alt for mange forsinkelser og aflysninger. Kørsel med kun 1 sæt i myldretiden skaber kaos ved ind og udstigning, så den i forvejen alt for stramme køreplan ikke kan holde.

Igen spørger man sig selv: Er det noget vi ikke vidste i forvejen? Næ, vi oplever det hver dag!

Rapporten nævner at 20 togsæt er ude af trafik pga. defekter, selvom der i kontrakten forudsættes, at kun 5 togsæt må være ude på almindelige arbejdsdage. Det ved vi, og de øvrige togsæt kører fejlbehæftede rundt og bliver ofte ikke repareret pga. manglende reservedele. Det må da kunne gøres bedre.

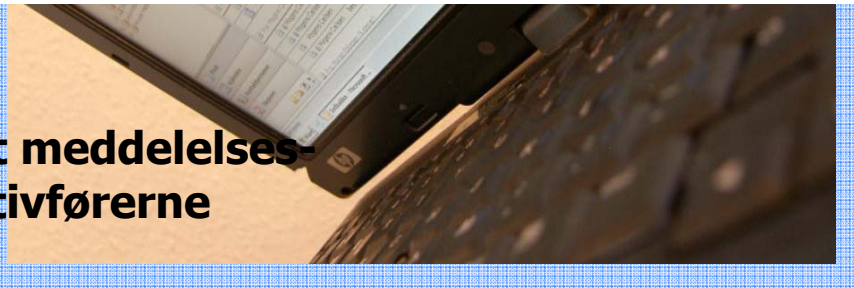
Man anbefaler at se på afgangsproceduren, der tager for lang tid. Afgangsproceduren skal tilbageføres til kun at have en meldingsudveksling fra trainmanager til lokomotivfører, som herefter starter på baggrund af eksisterende teknisk dør overvågning. Indtil da, skal personalet trænes og ikke holde og lukke passagerne ind af den sidste lokalbetjente dør. Det tager mellem 18 og 24 sekunder at gennemfører afgangsproceduren, læg hertil 3-5 sekunder fra toget stopper til dørene åbner og ca. 10 sekunders tekniktid undervejs. Så er de 30 sekunder der er afsat pr. station i køreplanen for længst gået. Det bliver spændende om køreplanen fremover bliver tilpasset virkeligheden. Personalet gør det altså ret godt i dag, må vi konstatere!

På infrastruktursiden er man nået frem til at, ombygningen af Malmø station skaber forsinkelser, når man går fra 12 til 6 perroner og kun reducerer trafikken med 10 %. Alle, der kører til Malmø, ved hvordan trafikken mod Danmark syltes, så helt fint, hvis man harmoniserer krav til rettidighed, bonus og får indført fælles normer for trafikstyring i Danmark og Sverige.

Ligeledes nævnes de mange signalfejl som et stort problem, specielt på Øresundsforbindelsens danske side, hvor respons tider og fejlretnings tider er alt for dårlige. Banverket har udskilt dette arbejde til Infranord. Rapporten anbefaler, at Banedanmark tildeles opgaven fremover, så tiderne kan nedbringes.

LPO-DSB bakker op om initiativet til at forbedre kvaliteten på Kystbanen og Øresundstrafikken. Vi håber at tiden fremover kan bruges på effektiv fejlretning af køreplan og togsæt, og at alle involverede parter vil gøre en indsats med at løse problemer, i stedet for at bokse og bytte Rdx. sedler med hinanden, i håb om at slippe af sted med bonus på andres bekostning. Der er et klart behov for at bringe hensynet til passagerne i centrum. Det er også langt sjovere at gå på arbejde, når togene kører til tiden.

Kort sagt, det behøver ikke altid være dyre rapporter og et hav af nedsatte referencegrupper der løser problemerne. Lyt til de personer der til daglig beskæftiger sig med drift afvikling, for de har erfaringerne til løsninger. Men faren lurer i, når man tror at man kan købe det hele for det halve, og her ligger nok en del af problematikken.



E-mail som officielt meddelelses-værktøj til lokomotivførerne

Af: Søren Max Kristensen

I forbindelse med det arbejde, der for nogle års siden blev lavet da lokomotivpersonalet skulle have udleveret den bærbare PC, var Fremføringen og LPO DSB enige i, at det skulle være muligt at bruge e-mail som officielt meddelelsesværktøj til Fremføringens medarbejdere. LPO DSB var dog af den opfattelse, at det krævede en aftale, der beskriver under hvilke forhold dette skal foregå. Hovedsagen til LPO DSB's krav var, at der var en reel risiko for, at lokomotivførerne ville blive oversvømmet med ligegyldige e-mails, som ville overskygge vigtige e-mails fra ledelsen, tjenestefordelingen m.m.

Den 1. januar 2010 trådte aftale 570.19 "***Aftale mellem DSB Fremføringen og Lokomotivpersonalets områdegruppe om brug af e-mail***", i kraft.

Princippet i aftalen er, at lokomotivførerne under deres tjek ind skal åbne deres Outlook og se, om der er vigtige mails. De mails, som skal læses, vil have en fast overskrift i Outlooks emneboks, f.eks. ***"Meddelelse fra Fremføringen."*** E-mails uden disse faste overskrifter skal ikke læses. Meddelelser som hører hjemme i den digitale rygsæk, må ikke udsendes som mails.

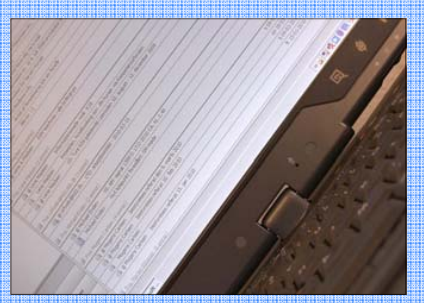
Da lokomotivpersonalets forberedelsestid i forvejen er meget presset flyttes der 5. minutter fra afslutningstiden til forberedelsestiden. Herefter vil CIN være på 20. minutter og CUD vil være på 5 minutter. Denne løsning er valgt, da vi ikke længere skal rette reglementer under afslutningstiden i samme omfang som før den digitale rygsæk. Det skal understreges, at CUD i mange år ikke har været til at skrive lkf. rapporter i.

Da længden af forberedelsestiden og afslutningstiden er overenskomststof, kan udvidelser og begrænsninger først træde i kraft efter næste overenskomst i 2011, altså tidligst til K 12. Det skaber et behov i forhold til en kompensation i tiden frem til at forberedelsestiden kan udvides.

DSB har i længere tid haft et ønske om at nyberegne vores UA tid. Dette i forhold til, at vi hvert år får 72 timer og 45 minutter pr. mand til ferieregnskabet og til nedsættelse af den daglige arbejdstid. Denne beregning er foretaget i en tid, hvor vi kørte gods, og må siges at være nogle år gammel. I aftale 570.19 er det nu aftalt, at DSB ikke stiller krav om en nyberegning i resten af OK 2008 og OK 2011. Det vil sige, at den gamle UA beregning nu er sikret frem til maj 2013 eller 2014 alt efter hvor lang OK 2011 løber.

DSB Fremføringen har forpligtet sig til at informere deres medarbejdere grundigt, og samtidig at tilbyde uddannelse til de lokomotivførere der har et behov.

LPO DSB ser det som en særdeles god aftale, da vores afslutningstid nu er beskyttet og vores UA beregning vil være uændret frem til udløbet af OK 2011.



Meddelelser fra Fremføringen skal fremover læses ved tjek ind

Kulhuset, værkstedet og vaskehallerne. Fredericia 14. februar 2010

Mens vi venter på IC4!

Af: Carsten M. Olesen

Mange af vores tjenester bliver i dag udført på det ældre materiel, hvor arbejdsmiljøet ikke lever op til nutidens forventninger til, hvordan arbejdsmiljøet i et førerrum skal være. Udskiftningen af ME lokomotiverne er blevet forsinket i takt med, at IC4 togene ikke er kommet i drift som forventet. Dette er vel næppe en nyhed for jer, men kun en indledning til at fortælle om 3.2 gruppens arbejde med, i det mindste, at prøve at vedligeholde eller forbedre de arbejdsforhold vi har.

Som tidligere omtalt her i bladet har man været på udkig efter et nyt lokomotiv til erstatning for vores efterhånden gamle ME lokomotiv. Det viser sig dog at være en næste umulig opgave inden for de økonomiske rammer, når vi snakker om diesel elektriske lokomotiver, og beslutningen ligger nu fast på en renovering af de ca. 30 stk. ME lokomotiver der er tilbage. Værkstedet på Otto Busses Vej er gået i gang med at tilrette tagkonstruktionen hvor de nye filtre skal indbygges og samtidig ændre man på luft forsyningen til dieselmotor og elektronikken, hvilket giver en væsentlig bedre driftsstabilitet. Dieselmotoren bliver renoveret med et emissions kit. (Nye stempler og forringer)

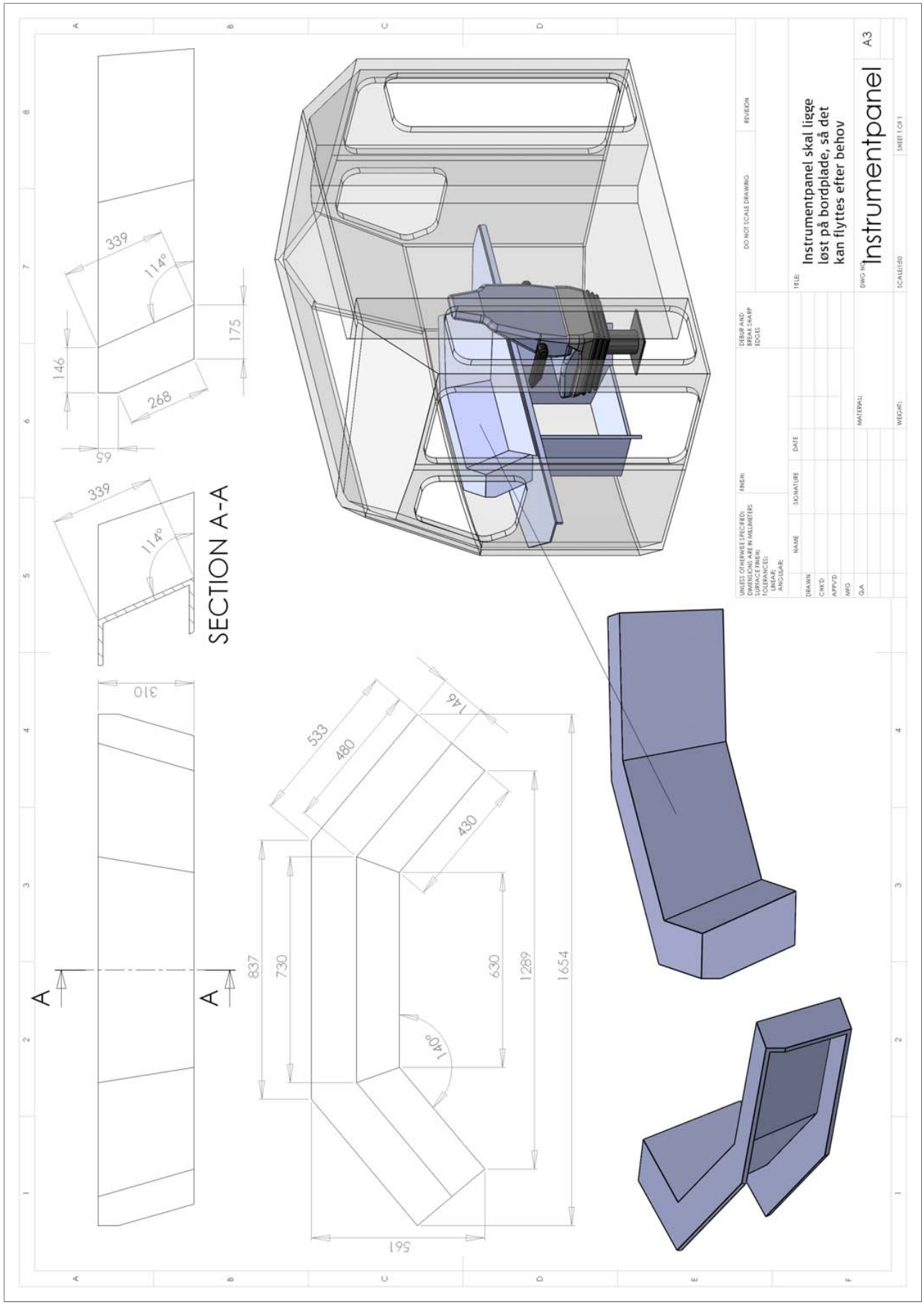
LPO har sat som et krav for denne levetidsforlængelse, at man samtidig forbedrer forholdene for lokomotivførerne og dermed bevilger penge til en renovering af vores førerrum (og NEJ ikke kun med en ny farve på bord og væg) men en klar forbedring i forhold til betjening og komfort! Der bliver dog kun tale om en renovering af førerrum 2.

3.2 gruppen var i uge 6 inviteret til Augustenborgsgade i Århus, hvor DSB har et snedkerværksted som har udført en Moch-up af et ME førerrum i træ i fuld størrelse.

Af billederne kan I se nogle af de ideer, førerrumsgruppen har foreslået og viser det nye førerrum, som det gerne skulle komme til at se ud. I forhold til i dag er førerrumsstolen rykket ca. 40 cm. længere ind i mod midten, hvilket bevirker at kørelærer stolen bliver et klapsæde (S-togs model) monteret på skabsvæggen lige til venstre for lokomotivførerens stol.

LPO-DSB forventer, at økonomien til de gode tiltag omkring førerrummene bevilges i forbindelse med renoveringen af ME lokomotiverne, så arbejdsmiljøet på de ældre lokomotiver får et tiltrængt løft. Vi forventer jo at lokomotiverne, efter en renovering, kommer til at køre en årrække endnu.

Carsten M. Olesen


SECTION A-A
339
114°
146
268
175
65
310
533
480
146
430
837
730
630
1289
1654
140°
561
Instrumentpanel skal ligge løst på bordplade, så det kan flyttes efter behov
Instrumentpanel
A3

Nyt fra lokalgrupperne

Fredericia

Af: Palle Dahl

Så er det nye år kommet godt i gang, ligesom vinteren har bidt sig fast i vores område, nogle får mere end andre, men i Fredericia er vi ikke gået udenom sneen. Det er første gang i flere år, at sneen er blevet liggende i så lang tid, og så i en mængde vi tilsyneladende slet ikke er gearet til. Dette har vi kunne konstatere ved sporskifter der ikke kunne bevæges, og at adgangsveje og stier blev lukket eller vanskelige at bevæge sig på. Der var uklarhed om hvem der skulle rydde sne her og der. Set i bakspejlet kan vi jo nok engang sige, at vinteren igen kom bag på DSB.

Vi håber at når ombygningen af sporene i risten og maskindepotet er færdige, at der er lagt varme i alle sporskifter.

Endelig er det blevet vedtaget og godkendt, at p-risten bliver flyttet til lokalerne på maskindepotet i Fredericia. Det har været længe undervejs, og mange løse ender skulle bindes sammen for at vi kunne få et acceptabelt resultat ud af flytningen. Det har vi med denne løsningsmodel fået, så nu det bare at vente på den endelige dato for flytningen i år.

I Fredericia er man begyndt det nye år med at uddanne en del lokomotivførere til IC4, så vi håber på snart at se mange flere IC4 togstammer i drift, da det ellers vil blive knebent med kørsel til alle mand inden årets udgang. En attest er ikke meget bevendt hvis ikke den bliver brugt, og rutine får man kun ved at køre med det pågældende køretøj.

Så er det også ved at være tid til at byde de sidste nye kolleger velkommen. De startede i maj sidste år, så det varer ikke længe inden vi får nye ansigter at se i hverdagen. Husk at tage godt imod dem, og tænk lige på, at vi har alle været nye engang.

Det er ikke sikkert at det hjælper noget at skrive om det igen, men det ville være rart hvis der kunne blive asfalteret på parkeringspladsen ved vandtårnet, og dermed også tegnet båse på asfalten. Der er ikke plads til alle bilerne, ej heller hvis vi tæller pladserne med ved Avis på Vesterbrogade. Hvis der kunne blive tegnet båse op, kunne der hver dag blive plads til mindst 4 biler mere, folk tror at deres biler er større end de reelt er, eller også er de bange for at holde tættere end 1 ½ meter.

Vis hensyn og parker tættere så der bliver plads til alle.

Lokomotivfører Lena Lorenzen Fredericia

Hen over vinteren hmm…

1. Så må vi igen køre igennem Roskilde efter en bomtrussel. Trafikken vil dog være meget uregelmæssig på Sjælland resten af eftermiddagen.
SMS fra DCDK søndag den 28. februar 2010 klokken 14:13
Hmm, bomtrussel…?

2. Der er i øjeblikket en fjernstyrringsfejl mellem Skanderborg og Herning hvor Arriva kører. I øjeblikket kan de slet ikke køre på strækningen. Arriva er ved at bestille busser til at køre på strækningen. Fejlen betyder ikke noget for DSB-tog.
SMS fra DCDK onsdag den 13. januar 2010 klokken 13:23
Hmm, først skriver de, at der ikke kan køres på strækningen, og så skulle busserne have bedre held til det … på skinner?

3. På perronen på Københavns Hovedbanegård er et skilt hvorpå der står: "Gå længere frem på perronen, så er der bedre plads til alle"!
Hmm, hvad nu hvis alle gør det, så er man jo lige vidt…

Lokomotivfører
Bruno Skjold Andersen, Odense ☺

Næstved

Af: Jan Sejr Lundstrøm

Den 18. november blev der afholdt kollegamøde på Hotel Kirstine i Næstved.
Første mand til orde var den nye chef for Fremføring - Per Baktoft - der fortalte lidt om sig selv, og om hvilke tanker og planer han har med Fremføring.
Derefter fik vi en kort gennemgang af nyheder ved K10. Der var ikke tilfredshed med alle ændringer. Vi mener bl.a. fortsat ikke, at skiftemulighederne mellem Sydbanen og Lille Syd er optimale.
Så fik Louise Christiansen ordet, og fortale om arbejdet med "Klar besked". Til sidst fik vi en ny vinkel på de forandringer vi står overfor med Michael Andersens indlæg om "En virksomhed i forandring"
Der var også mulighed for at stille spørgsmål, og naturligvis var den kommende udlicitering af Lille Syd, og den betydning det får på vores hverdag, det emne der interesserede de 31 tilhørere (mere end halvdelen af depotets lokomotivførere!) mest. Ganske som ventet var der – desværre – ingen konkrete oplysninger.

Julefrokost
Lørdag den 28. november deltog godt et halvt hundrede fra depotet i Næstved i den årlige julefrokost, der er fælles for tog- og lokomotivpersonale. En hyggelig tradition, og arrangørerne fortjener både ros og tak for et fint arrangement og rigtig god mad!

Læserbrev i avisen
Vi har haft et læserbrev i det lokale dagblad. I læserbrevet forsøgte vi, at gøre opmærksom på alle de – set med vore øjne – ulogiske forhold i udbuddet af Lille Syd set fra de rejsendes synsvinkel. Vi havde håbet, at vores læserbrev havde vakt pressens interesse, og sat gang i en debat, men desværre må vi konstatere, at det lokale dagblad bruger meget mere spalteplads på et IC4-tog, der gæstede Sydbanen for måling af perronafstande! IC4-toget fik trefjerdedele af forsiden og en hel side inde i avisen…
Men selv om slaget om Lille Syd nok er tabt, har vi ikke opgivet at få vores syn på sagen frem – set med vore øjne er der kun tabere i denne udlicitering; kunderne, samfundet og personalet!

Two more years
Torsdag den 18. januar blev der afholdt ordinær generalforsamling. Igen var det rart at se mange fremmødte! Det var planen at vores formand – Poul Stevns Nielsen – ville abdicere efter mange års god formandsgerning! Ved sidste generalforsamling udtalte Poul, at det eneste, der kunne få ham til at fortsætte, ville være en udlicitering af Lille Syd! Så Poul tager to år mere, og det var der stor tilfredshed med blandt de fremmødte. Hele foreningens bestyrelse fortsætter derfor uændret.

Sammen med regionschef Alex R. Nielsen og vore to gruppeledere, er der nedsat en følgegruppe, der skal arbejde på at forberede overgangen af en stor del af depotets opgaver (og sandsynligvis også personalet) til en ny operatør.

Grønt depot
Helt i tråd med tidens fokus på miljø og ressourceforbrug er der igangsat et projekt "grønt depot" i Næstved, der skal reducere vores ressourceforbrug og miljøpåvirkning. Der har været udskrevet en konkurrence om forslag til fokusområder. Et gennemgående tema i forslagene var stort papirforbrug til arbejdssedler og muligheder for at spare på el.

Politikere på besøg
Som svar på et læserbrev i det lokale dagblad, der beklagede sig over vores tomgangskørsel med tilhørende røg- og støjgener, blev formanden for kommunens tekniske udvalg og vore tre lokale folketingspolitikere inviteret på besøg. De fik en rundvisning på depotet, og blev orienteret om vores arbejdsplads, der med cirka 100 ansatte (inkl. togpersonale) er blandt de større i kommunen. Derefter viste lokomotivinstruktør Louis Antoft hvordan man starter et MR-tog, og forklarede, at vi ikke starter motorerne for at varme toget op, men for at lave trykluft til togets funktioner. Seancen sluttede af med en gang biksemad i depotets nye undervisningslokale, og har helt sikkert præsenteret DSB i Næstved godt overfor vore gæster!

Lidt at glæde sig over
Der er heldigvis også lidt at glæde sig over, i år kan tre lokomotivførere ved depotet i Næstved fejre 40 års jubilæum. Fremover vil så lange ansættelsesforhold blive endnu sjældnere, måske kan man køre mange år som lokomotivfører, men uniformen (læs arbejdsgiveren) er nok skiftet ud et par gange.
Trafikstyrelsen har udskudt tidspunktet hvor den nye operatør overtager driften på Lille Syd et halvt år, og det kan vi kun glæde os over. Det giver dog - når tiden nærmer sig - store udfordringer når turene for K12 skal laves og ved ferieplanlægningen.

Efter de nye dobbeltdækkere er taget i brug, kommer der ingen blå tog på Sydbanen, men det vidste ADns-e 553 og ME 1502 nok ikke, da de den 17. februar blev fotograferet med tog 2254 i Næstved. (Foto: Jan Lundstrøm, Næstved)

Odense

Af: Jenik Langsted

I Odense har vi tre dejlige kvindelige kolleger. Anny er en af dem og i december måned nød vi godt af hendes kreative evner. Hendes rådighedsvagter gik simpelthen med at indsamle brugte røde TIB rettelsesblade og lave dem om til julehjerter, og således fik vi pyntet op til en dejlig jul 2009. Nu er rettelsesbladene imidlertid grønne, så måske kommer der små juletræer op at hænge til næste jul.
Samme Anny er i øvrigt sød til at stille med hjemmebag året rundt, så ofte når vi holder pause, nyder vi godt af hendes klejner, chokoladesand, og drømmekager samt andre lækkerier fra hendes nænsomme hånd. Tusind tak Anny.

Sne og Svendborgbanen
Sneen har naturligvis også drillet her på Fyn. De landsdækkende tog kører med de velkendte forsinkelser og når sneen vælter ned kører Svendborgbanen efter en "principkøreplan", hvilket betyder eet tog i timen. Men sne eller ej, så kører lokalbanen ikke specielt godt. Der er simpelthen for mange aflyste og forsinkede tog, specielt set i lyset af, at banen fik et løft sidste år. På Banedanmarks hjemmeside er årsagen ofte angivet som en "teknisk fejl på et signal", og det er noget skidt. Banen er ustabil og skal man benytte den i forbindelse med en vigtig aftale, er mit råd: Tag af sted en time tidligere!

Kvik lokomotivfører
Nytårsaften blev en af overkørslerne i Svendborg udsat for hærværk og togene måtte ind- og udrangere. Fra Svendborg til Stenstrup er der 14 km og med en hastighed på 40 km/t gav det mange store forsinkelser og udsigten til, at dette uvæsen ville stå på i tre uger kunne ødelægge humøret hos enhver. Heldigvis fandt man ud af - på foranledning af en lokomotivfører - at indhegne overkørslen og få den annulleret så trafikken kunne køre normalt efter blot en dag. Flot gået Hans!

Måneden efter havde vi et uheld i overkørslen i Højby, hvor en MQ pløjede ind i en trailer, hvorpå der stod en havetraktor. Gudskelov skete der kun materiel skade, men igen måtte banen lukke og erstattes af busser.

Ovenstående er blot to eksempler på, at forsinkelser ikke altid kan tilegnes DSB. Hvis ikke det er det ene der generer togdriften, så er der det andet - hændelser vi ofte ikke har indflydelse på. Det ville være rart, om kunden ville tænke på det blot engang imellem.

Det var i øvrigt MQ 22 der påkørte traileren i Højby og blev "pænt beskadiget". Brændoliebeholderen fik et læk, og i modsatte ende af toget gik det ud over gearkassen. Samme MQ var for fire år siden impliceret i en alvorlig ulykke ved Pederstrup, så der hviler næsten en forbandelse over det togsæt. De to uheld tilsammen betyder, at maskinen har været på værksted i langt over et år.

Generalforsamlingen 2010
44 mennesker, heraf gæster fra bl.a. LPOs top, deltog i årets usædvanligt korte generalforsamling. Jeg vil ikke referere fra mødet i spalterne her, men henvise til lokale LPOs nyhedsbreve fra januar og februar samt referatet der er sendt ud til alle. Markant var det dog, at mødet ikke havde samme bevågenhed som året før, hvor anciennitetsbegrebet ved turvalg var under angreb og fik folk op af stolene.

Fra generalforsamlingen

Studietur til Berlin
Til slut kan jeg fortælle, at en del af vore kolleger i skrivende stund er på studietur til Berlin. Hvad mon de kommer hjem med af røverhistorier?

Århus

Af: Hans Schøn Merstrand

Gennem de sidste mange år, ja, faktisk næsten altid, har ledne langs jernbanestrækninger været et stort arbejdsmiljømæssigt problem for lokomotivpersonalet, da de i sagens natur udgør en risikofaktor, som lokomotivføreren hele tiden skal have fokus på. For lokomotivførerne i Århus udgør Grenåbanen, som har ganske mange ubevogtede mark led og overgange, den største arbejdsmiljømæssige fare for jernbaneulykker.

Derfor har en gruppe lokomotivførere taget sagen i egen hånd og politianmeldt ejerne af de markled, der er åbenstående, i håb om at sætte fokus på problemet hos myndighederne - men sådan er det ikke gået!
Nu har lokomotivpersonalet nok forståelse for politiets prioritering af opgaver, i en tid hvor de offentlige finanser er presset, men efterlyser en politisk løsning på problemet, så både beboer og jernbanetrafikken kan være tilfreds med en permanent løsning.
Lokalgruppen vil følge udviklingen, og følge op på samtlige politianmeldelser, når der forelægger et endeligt svar fra myndighederne. Men hvis politikkerne virkelig ville prioritere den århusianske infrastruktur, så lagde de lokalforankrede partier pres på landspolitikkerne, så Grenåbanen reelt kunne få en sikkerhedsmæssig opgradering.

Djurs Sommerland
For at styrke sammenholdet, vil der blive arrangeret en familieudflugt til Djurs Sommerland den 5. juni. Arrangementet vil fremgå af opslag på depotet.

Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

Generalforsamlingen indledtes med 1 minuts stilhed til minde om de 2 kolleger, som vi mistede i september 2009. Det var Jørn Hansen Tystrup, som døde af kræft og Ronnie Zakrisen, der omkom ved ulykken i overskæringen ved Soderup.

Æret være deres minde.

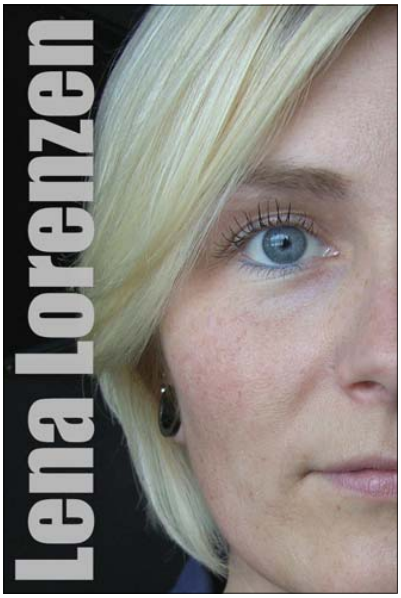
Generalforsamlingen bød ikke på de store overraskelser, ud over at vi kunne byde velkommen til LPO DSB's formand og næstformand, Preben og Carsten. Formandsposten, altså i Kalundborg, var på valg, og Ove blev genvalgt. Bestyrelsen består af; formand Ove F. Hansen, næstformand/sekretær, Steen E. Rasmussen og kasserer Alan Evans.

Man må sige Kalundborg er et depot i fremgang. Som Ove H. Pedersen, der snart er pensionist udtrykte det: i min tid har der aldrig været så mange lokomotivførere på depotet, i dag. 38 stk. medregnet dem som er på skole og heraf er 4 kvinder.
Generalforsamlingen sluttede med en orientering fra Preben og Carsten om bl.a. overenskomstkrav, løn, det nye kørebillede, som efter sigende skulle starte med at blive monteret på MF senere i år. Carsten opfordrede alle til, når de kom på GB, at gå ind på værkstedet og se den model af ME førerrum 2, som er ombygget, så førerpladsen ligner den på DD materiellet, altså førerstolen midt i førerrummet.

Studietur til England
Alan Evans orienterede om depotets studietur til England senere på året. Det bliver med fly frem og tilbage. Det er for dyrt og tidskrævende med tog eller færge. Derfor fremrykkes tilmeldingstidspunktet og egenbetalingen skal falde tidligere og vil stige en del. Alan der har en fortid som lokomotivfører i England, har trukket på nogle kontakter der, som har vendt positivt tilbage. Nu venter vi spændt på turens mere detaljerede indhold.

Fint besøg og masser af sne
Depotet har haft besøg af Per Baktoft. Det blev til en orientering fra Pers side og en fremvisning af hele depotet og sporarealerne. Der var enighed om, at ramper mellem opstillingssporene skulle prioriteres. Som det er nu fungerer det ikke særlig godt. Snerydning eller mangel på samme har vi også døjet med. Banedanmark mente kun det var på perronerne de skulle rydde.

Personaleleder, Bjarne Flintholm har kæmpet med Banedanmark, så pludselig løb der 4-5 mand rundt mellem opstillingssporene og gangarealer. De fejede det bedste de havde lært. Sjovt at det skal være en kamp hvert år!



Overkørsler
Områdegruppens landsdækkende kortlægning af overkørsler har vi i Kalundborg selvfølgelig også deltaget i, selv om vi startede lidt langsomt op. Undertegnede har selv stået for depotets bidrag. Det er overraskende, hvor mange markoverkørsler der egentlig er. Det er dog kun en lille del, som stadig kan eller bliver anvendt i dag. Det er alligevel skræmmende der ikke er mere fokus på det. Selv i overkørslen ved Soderup, hvor ulykken sidste år kostede en kollega livet, er overkørslen genetableret, - stadig kun med en halvbomme. Det på trods af, at naboer efter ulykken kunne berette, at der er mange som ikke respektere bommene, når de er nede. Svært at forstå, at man ikke bare kunne forlænge bommene med et par meter yderligere, så de dækkede hele vejen.

Jeg ved ikke om andre har oplevet det, men tyfonen på dobbeltdækker materiellet har et svagt punkt i snevejr. Den sidder bag skørtet under og mellem pufferne. De gælder der er i skørtet, leder sne direkte ind i tyfonens tragt, hvis ellers ikke bare det er hele fronten der er pakket ind i sne. Så er tyfonen bare "lydløs". På de første dobbeltdækker styrevogne blev der monteret en hætte på tyfonen, men de nye har en anderledes udformning.

Aalborg

Af: ***Lars Rolving Jensen***

Snestormen er i trygge hænder i Driftscentret. Eller hvordan?
På abc.dsb.dk kunne vi læse at Driftscentret havde styr på snestormen. Jeg personlig ville hellere have at de havde styr på toggangen, snestormen kunne jeg selv følge på DMI's hjemmeside. Og toggangen haltede, som sædvanligt fælt i disse situationer. Bortset fra om formiddagen i Nordjylland. Der sad nemlig to lokomotivførere på stuen i Aalborg og de styrede faktisk toggangen i hele Nordjylland. Der kørte togene rettidigt ind og ud af Aalborg. De tog selvstændige beslutninger til gavn for vores reelle arbejdsgivere, passagerne, til alles tilfredshed, bortset fra Driftscentret altså. Da deres tjeneste var forbi standsede de gode tider for passagerne, for så overtog Driftscentret igen, hvis man altså bare kunne komme i forbindelse med dem.

Jeg havde selv den oplevelse, at skulle med et IC-tog fra Aalborg (lyntogene var jo aflyst pga. "snestormen"). Føreren var mødt op til afløsningstid, og vi var en del passagerer, men toget manglede ligesom. Efter en tid kom føreren igennem til Driftscentret, og jo, han måtte da godt selv gå over på risten og klargøre 1 (ET) togsæt og rangere det til perron. Jeg var dæleme glad for at jeg var i civilt tøj. Så meget postyr ved snestormen.

Tro nu ikke, at jeg ikke har stor respekt for de mennesker som tilbringer dagen i driftscentret, for det har jeg. Men de sidder på en Uriaspost. Det er ikke menneskeligt muligt at bevare overblikket, når man ikke er mange nok, og så er det ligegyldigt om man sidder i København, Fredericia eller Århus.
Når lokummet vælter, breder det sig som bekendt, og lige pludselig er der 25 lokomotivførere og lige så mange togførere (min egen forkortelse for Onboard Service Manager, eller hvad det nu lige hedder) som ringer og vil have ordrer. Og så mister de overblikket i driftscentret. Når moder natur truer med alskens ulykker, er der ikke andet at gøre end at oprette "Nøddriftscentre" ved alle knudepunkter. Så kan vores gruppeledere endelig få lidt kompetence, optræde som ledere og have en lokomotivfører og togfører til at holde styr på tropperne, så skal I bare se.

Det er ufatteligt at ledelsen ikke gør brug af den kolossale videnbank, som er på togene til dagligt.

Vi har haft generalforsamling, hvor der var et rigtig pænt fremmøde. Den nye bestyrelse har konstitueret sig således: Formand Morten Schroll Christensen, næstformand Lars Brade Rasmussen, kasserer Carsten Svendsen Mathiesen, sekretær Lars Rolving Jensen og bestyrelsesmedlem Stefan Hristou. Når dette læses har formand, næstformand og sekretær alle gennemført DJ grundkursus G1-G4, så vi er på bedste måde udrustet til at varetage medlemmernes interesser.

Struer

Af: Niels H. Christensen

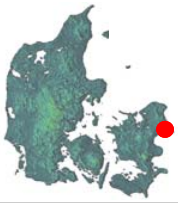
Her i Struer har vi også mærket vinterens jerngreb. Sne er der en hel del af med de genvordigheder det nu engang giver med fejning af sporskifter og andre vinterdiscipliner. Et par af vores erfarne kolleger har måttet sande, at Thy banen og sne er en rigtig dårlig kombination, det ene øjeblik kører man med 75 km i timen og sneen hvirvlende langs togets sider, det næste øjeblik er fremdriften forsvundet og hastigheden er lig nul med sneen klistret til togets sider og stoppet godt op under bunden.

Vi er selvfølgelig ikke de eneste, der har siddet fast i snedriverne på Thy, det går lidt på skift mellem ARRIVA og DSB om, hvem der skal i tv og radioen med et fastkørt tog. Håber personligt, at vi snart får højere temperaturer så foråret kan gå sin sejrsgang.

Generalforsamlingen
Generalforsamlingen gik stille og roligt, med deltagelse af rigtig mange af kollegerne. Der var genvalg på hele linjen, hvilket er mere end hvad vi kan sige om strukturen i Fremføring. Her blev posen rystet kraftigt, hvad der kostede region Nord og Syd livet. Vi glæder os i Struer til samarbejdet med den nye storregion det skal nok blive interessant, for der er nok at tage fat på. Det lader til, at der er ved at være enighed om udformningen af vores opholdslokaler. Det ligger fast at de kommer til at ligge i vestenden af stationsbygningen med briefing rum, stue og diverse kontorer i stueplan og omklædning på første sal. Det har været en hård fødsel men i fællesskab med gruppelederne i Struer er det lykkes at skabe nogle fornuftige rammer for vores fremtidige mødested. De sidste små rettelser kan stadig finde sted, men jeg tror at arkitekten er glad for at afslutningen nærmer sig, for lokomotivførere kan være nogle "stride" kunder at have i butikken.

Sporombygning og studietur
I takt med at foråret nærmer sig kommer den store sporombygning af strækningen Holstebro - Herning også nærmere, der er allerede sket synlige tegn. I Vildbjerg er et større svellelager under opbygning, trist at de skal transporteres på lastvogn. Der er stadig ikke klarhed om hvorledes vores ture kommer til at se ud i ombygningsperioden, nå men det nås jo nok.

I uge 23 drager 20 M/K på studietur til Prag. John har lagt sig i selen igen for at skabe en unik rejseoplevelse for lokoførerne i Struer, det bliver spændende at se hvad han trækker ud af ærmet i år.
Med håbet om et lunt forår vil jeg slutte sangen fra Struer.



København

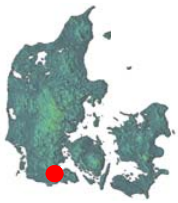
Af: Søren Max Kristensen

Den 28. januar afholdt lokalgruppen generalforsamling. Der var mødt ca. 80 medlemmer og gæster op. Mødet foregik i god ro og orden med en god debat. Der er ingen ændring i bestyrelsen. Selve indholdet af generalforsamlingen kan læses i referatet, der bliver fremlagt på stuerne ca. i slutningen af marts.

Vi har desværre haft en meget uheldig oplevelse på Mdt. GB. En af vores kolleger overraskede en hjemløs, som havde opdaget, at der var fri adgang til vores værelser. Det har medført, at låsene er blevet set efter. Samtidig er tæpper og puder blevet udskiftet. Vi skal opfordre til, at man sikrer sig, at dørene altid er låst forsvarligt.

Som beskrevet i sidste nummer af Det Blå Blad var vi meget utilfredse med rengøringen. Ledelsen på KH og Lokalgruppen har brugt meget tid på dette problem. Det er i skrivende stund ikke perfekt, men er dog blevet meget bedre.

Der er blevet ansat en ny gruppeleder på KH. Det drejer sig om Lki Espen Stig Sørensen. De fleste af os kender Espen fra Lki vagten.
Vi ønsker Espen velkommen på depotet og håber at vi får et godt samarbejde.



Tinglev

Af: ***Jesper Rodkjær Pedersen***

Vi har afholdt vores generalforsamling. Den forløb i god ro og orden, selvom der var stillet et kontroversielt forslag om at ændre ved tur sætning efter anciennitet. Debatten var livlig, men sober og forslaget endte med at falde.

Ude på skinnerne lider vi - som alle I andre - af, at vores tog er i en sørgelig forfatning. Aflåste toiletter, manglende varme og trækkraft er en fast del af hverdagen. Vi er fuldt ud ved at implementere den nye strategi med Gode MR Tog Til Alle. Tog 386 og 387, som egentlig skulle køres med BR 605, er allerede hyppigt blevet kørt med MR mellem Padborg og Århus. Det er selvfølgelig lidt uhensigtsmæssigt at køre MR i en køreplan, der er lavet til 180 km/t, men førerne kæmper bravt for at få afviklet toggangen alligevel. Vi er ikke rigtig klar over, hvor de BR 605 tog er, som vi skulle køre med, men nogle af dem kører vist rundt på Sjælland.

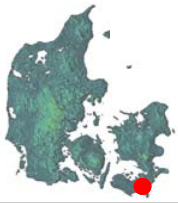
Da vi ikke fik indsat BR185 i tog 482 og 483, så måtte vi i Tinglev igennem et ekstra turvalg. Der er selvfølgelig altid vindere og tabere, når der må laves et nyt turvalg, men det er turgruppens opfattelse, at der er noget større tilfredshed med de nye ture.

At lokomotivførerne i Tinglev er skarpsynede og målbevidste blev bevist ved, at et hold fra depotet blev vindere af Grænseegnens Skytteforenings firmaskydning - selv politiet blev besejret. Flot klaret.

Vi skal også tage afsked med en god kollega - Kurt J. Walus - der har valg at starte pensionisttilværelsen, og det ønsker vi ham selvfølgelig held og lykke med. Fremover vil det kun være Jenny, der er hans arbejdsgiver.

Lkf-k Knud Aage M. Poulsen bliver pr. 1. april udlånt til IC4 projektet, så ham regner vi først med at få tilbage engang i 2012. Han vil selvfølgelig blive savnet på depotet, men heldigvis får vi ham da tilbage igen, og han ønskes også al mulig held og lykke med de nye arbejdsopgaver.

Vi ser frem til bedre vejr og forhåbentlig en generel forbedring af forholdene ude på skinnerne.



Nykøbing F.

Af: Jesper Rød

Siden sidst er den nye køreplan trådt i kraft, og det betød jo en lukning af Gedserbanen. 123 års jernbanehistorie er dermed slut, men helt død er den dog ikke endnu!
Der planlægges prøvekørsler med IC4 på banen, og det er der fint fred og ro til derude.

BR 605 - et uheldigt tog
K10 betyder flere Eurocity afgange og dermed også mere kørsel med BR 605. Blandt andet skal det køre som bumletog fra KH til NF om aftenen, og det var vi mange der var lidt skeptiske overfor. "Det rasler da fra hinanden" var der flere der gav udtryk for. Vi må desværre konstatere, at vi fik ret i vores bange anelser, for der har da ikke været andet end problemer med det tog. Et sæt brændte i Høje Tåstrup, et andet gik fuldstændig dødt ude på Helgoland, da det nærmest frøs fast til sporet. Klimaanlæg der ikke virker, så der er hamrende koldt hos passagerne, motorer der ikke kan starte og sådan kan jeg blive ved.

Vi har kæmpet en brav kamp for at få togene til at køre, stor ros til jer alle, men vi er desværre blevet mødt med en udbredt handlingslammelse længere oppe i systemet for at få de tog til at køre mere stabilt. Det er som om det blinde øje og det døve øre bliver vendt til, når der snakkes BR-605, og det betyder desværre at vi har fået aben. Vi kan kun håbe, at der nogen der får øjnene op for hvad det er vi kører rundt med og hvad vi byder vores kunder i hverdagen.

Generalforsamlingen
Vi afholdt vores generalforsamling den 23. januar, og igen i år med deltagelse af Preben og Carsten fra LPO. I år kunne vi samle omkring 25 medlemmer til generalforsamlingen, og det synes vi er et lidt skuffende antal, det kan sagtens blive bedre! Så en opfordring herfra skal være, at man allerede nu rydder sin kalender til næste års generalforsamling, som fremover bliver afholdt den 4. lørdag i januar. Mød op og deltag i debatten og få en hyggelig dag ud af det sammen med kollegaerne.

Det helt store højdepunkt på vores generalforsamling er jo kassererens fremlæggelse af regnskabet, og i år var jo ingen undtagelse, og netop kassereren kunne i år på generalforsamlingen holde 25 års jubilæum som bestyrelsesmedlem. Det blev fejret med et stort bifald, gaveoverrækkelse af formanden, og rigtig god mad. Endnu en gang tillykke Eriksen skal der da lyde herfra, og vi i bestyrelsen glæder os og ser frem til de næste 25..

I den nærmeste fremtid skal Nykøbing Falster station gennem den helt store renovering, hvilket er meget tiltrængt må vi vist sige. I den forbindelse bliver der arbejdet på et arrangement angående sporombygningen, i ultimo marts måned. Nærmere information om projektet kommer senere.

Lokomotivfører Lena Kalbæk Lorenzen, Fredericia

Stemningsbilleder fra Fredericia

Lyn 51 ankommer Fredericia søndag den 14. marts 2010

På vej til spor 400 med P-risten til venstre

Finn B. Olesen møder ind

Fredericia Station

Ansvarshavende i P-risten

Knud-Erik Olsen

LKI. Ejgil D. Rasmussen

Kurt-Gelsted Nielsen og Per Olesen

LKI. Dennis B. Johansen

Per Anton Christensen

Jørgen B. Nielsen

Bjarne Westergaard

Tina Jensen

Jens-Ove Rasmussen "JOS"

Leif Plaetner

Næste nummer:
Stemningsbilleder fra Kalundborg

EN MEGET GAMMEL SANDHED!

"VI ARBEJDEDE HÅRDT, MEN HVER GANG VI BEGYNDTE AT FUNGERE, BLEV NYE PLANER OM OMORGANISERING IVÆRKSAT.

JEG LÆRTE MIG SENERE I LIVET, AT VI ER TILBØJELIGE TIL AT MØDE ENHVER NY SITUATION GENNEM OMORGANISERING. OG JEG LÆRTE OGSÅ, HVILKEN VIDUNDERLIG METODE DETTE ER TIL AT SKABE ILLUSION OM FREMGANG, MENS DET I VIRKELIGHEDEN FORÅRSAGER KAOS, INEFFEKTIVISERING OG DEMORALISERING".

CAJUS PETRONIUS,
ROMERSK EMBEDSMAND, DØD ÅR 66 E.KR