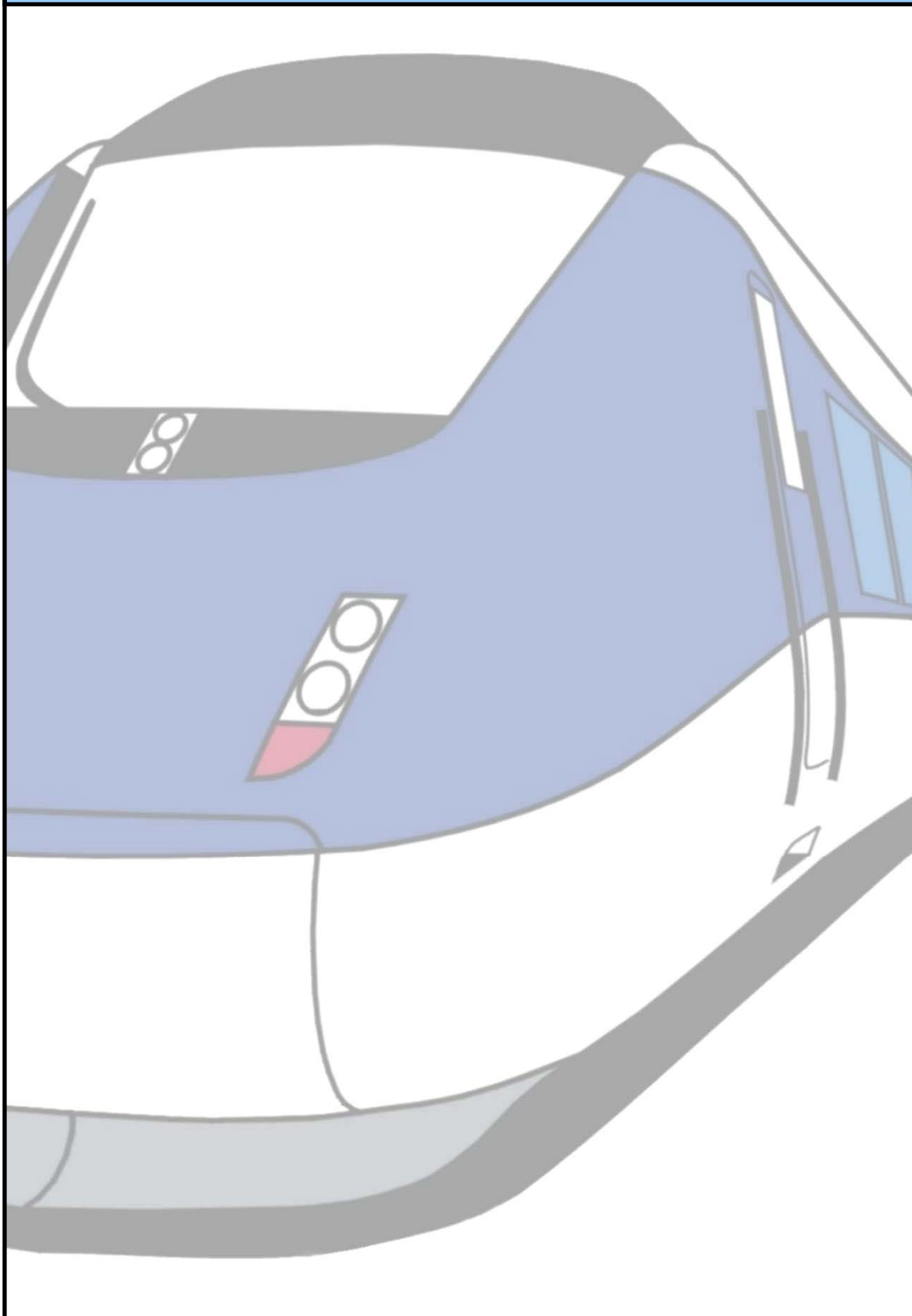


# Det Blå Blad



Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

1/2005



- Side 3  
**Lederen**
- Side 4 - 5  
**Sikkerhed først  
eller hva'..?**
- Side 6 - 7  
**Velfærdsforan-  
staltninger**
- Side 8 - 9  
**Grenaa banen**
- Side 10 - 11  
**Ny i DSB**
- Side 12 - 23  
**Nyt fra Lokal-  
grupperne**
- Side 23  
**Opslagstavlen**

# Det Blå Blad

Udgives af  
Lokomotivpersonalets  
Områdegruppe DSB

## Redaktion

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

## **Ansvarshavende redaktør**

Preben S. Pedersen

## **Redaktør**

Torben Sonne

## **Layout & grafik**

Jan Eskildsen  
E-mail: jeskil@dsb.dk

## **Deadline**

Stof til næste nummer  
indsendes til redaktionen  
inden den:  
20. maj 2005.

## **Grafisk produktion**

Rounborgs Grafiske Hus  
7500 Holstebro

## **Oplag**

1500 eksemplarer.

**ISSN 1602-169X**

## **Indhold**

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

# LPO DSB

**Lokomotivpersonalets  
Områdegruppe DSB  
Kalvebod Brygge 34, 1  
1560 København V.  
Tlf. 33 54 08 50 / 4 08 50**

## **Formand**

Preben S. Pedersen  
Tlf.: 24 68 72 24

## **Næstformand**

Carsten M. Olesen  
Tlf.: 24 68 78 05

## **Kasserer**

Torben Sonne  
Tlf.: 24 68 72 58

## **Bestyrelsesmedlemmer**

**Aalborg**  
Bjarne Aunbjerg 24 68 75 70

**Esbjerg**  
Jens M. Rasmussen 24 68 74 15

**Fredericia**  
Birger C. Naver 24 68 81 31

**Helsingør**  
Torben Sonne 24 68 72 58

**Kalundborg**  
Ove F. Hansen 24 68 78 88

**Korsør**  
Mogens Kleis 24 68 72 83

**København**  
Søren Max Kristensen 24 68 84 31

**Lki-Gruppen**  
Per K. Isaksen 24 68 19 99

**Nykøbing F**  
Svend-Erik Rasmussen 24 68 75 95

**Næstved**  
Poul Stevns Nielsen 24 68 78 49

**Odense**  
Peter Kanstrup 24 68 73 27

**Struer**  
John Heilskov 24 68 76 61

**Tinglev**  
Henrik Schøtt 24 68 77 51

**Århus**  
Hans Schön Merstrand 24 68 80 76

## Kontrol eller ansvarlighed?

Af: Preben S. Pedersen

For nylig opnåede lokomotivpersonalet den tvivlsomme ære, at pryde forsiden på en landsdækkende morgenavis. Desværre var det ikke i vores egenskab som en særdeles pligtopfyldende faggruppe, vi optrådte. I avisens overskrift blev vi på det nærmeste fremstillet som en gruppe uheldbredelige alkoholikere.

Nu er der jo ingen grund til straks at henfalde i mørksind, hver gang *en* tilfældig middelmådig journalist smører en forside op for at kunne sælge sin avis. Det bliver straks meget mere betænkeligt når et folketingsmedlem – en af landets lovgivere – rask og ganske ukritisk kaster sig ud i at kommentere journalistens løsagtige påstande. Dansk Folkepartis Jørn Dohrmann var – som altid – straks på banen med patentløsningen. Den mand, er tilsyneladende den eneste her i landet, der ved hvordan man undgår påsejling af Storebæltsbroen, og at tog føres af berusede førere. At Dohrmann som folketingsmedlem ganske ukritisk medvirker til at hænge hele vores faggruppe ud som berusere er ganske enkelt utilstedeligt. Man kunne næsten have et fromt ønske om, at han varetog sit folketingsarbejde med lige så meget ansvarsfølelse og seriøsitet, som lokomotivpersonalet udfører deres hverv. Den gode DF'er burde undersøge sagerne noget bedre inden han udtaler sig til pressen.

Til Dohrmanns oplysning, kan vi fra pålidelig kilde oplyse, at vores svenske kollegaer ikke - som påstået i artiklen - har afsløret 10 tilfælde af påvirkede lokomotivførere om året. Derimod har der siden år 2000 været registreret 6 tilfælde af alkoholpåvirkning i hele Sverige og disse har været fordelt på 2 forskellige fagkategorier. Problemet er altså slet ikke så stort som påstået – ikke engang i Sverige.

Ingen kender vel problemets omfang bedre end lokomotivpersonalet selv? Hvis vi mente at der var behov for en anden type indsats havde vi selvfølgelig forlangt dette for længst. Vi er selv mest udsatte hvis en kollega træder ved siden af og fører tog i beruset tilstand. Det kollegiale netværk blandt lokomotivførerne er så fintmasket at det opfanger eventuelle smuttere. Stikprøvekontrol og andre former for overgreb vil blot medføre, at den nuværende kultur blandt kollegerne vil smuldre til skade for passageres sikkerhed.

Danske lokomotivførere er mennesker - på godt og på ondt - som ansvarsbevidst og samvittighedsfuldt igennem årene har påtaget sig opgaven at transportere millioner af mennesker trygt og sikkert rundt i landet. Uagtet at vi konstant må leve med risikoen for personpåkørsler, skadelige påvirkninger som følge af skiftende arbejdstider, og en ofte meget stresset hverdag.

Hvis Dohrmann og Dansk Folkeparti ønsker at omdanne Danmark til et totalitært kontrolsamfund, hvor lægen kontrolleres inden han opererer, politimanden kontrolleres i tjenesten, piloten inden flyvningen, læreren inden undervisningen, og folketingsmedlemmerne inden de lovgiver, fratager de samtidig borgerne ansvaret for egne handlinger. Kun tåber vil ikke kunne forudse konsekvenserne heraf!

LPO DSB vil ikke tage medansvar for en sådan udvikling. Derfor siger vi klart "NEJ" til at medvirke til indførelsen af stikprøvekontrol af lokomotivpersonalet. Vi medvirker i dag positivt til alkoholtest når vi udsættes for personpåkørsler og uheld – *lad nu hellere være med at udfordre vores velvilje!*

# Sikkerhed først eller hva'.....!

Af: Søren Max Kristensen



Igennem de sidste par år, har flere lokomotivførere henvendt sig til LPO DSB med spørgsmål af sikkerhedsmæssig art. Specielt den sidste tid før årsskiftet 2004/2005 er det LPO DSBs indtryk, at lokomotivførerne oplever en stigende frustration og usikkerhed i forbindelse med de tiltag og informationer, som kommer fra Banedanmark, DSB sikkerhed og Fremføring. Vi vil i denne artikel prøve at sammenfatte nogle af disse frustrationer og inddele dem i nogle delpunkter.

## Manglende information

De fleste lokomotivførere har efterhånden oplevet, at der bliver taget nye spor-anlæg, signaler med mere i brug, uden at vi bliver ordentlig underrettet. Dette er selvsagt en latent sikkerhedsrisiko, da en af forudsætningerne for en sikkerhedsmæssig korrekt afvikling af trafikken er, at

lokomotivførerne er strækningskendte og velinformerede. At det så også har medført forsinkelser, er i den forbindelse af mindre betydning. Vi er bekendt med, at meddelelser om LA rettelser er svigtet, at tog-anmeldelser vedrørende ekstrastandsninger ikke er blevet videregivet, og i et enkelt tilfælde manglede der simpelthen forholdsordre vedrørende MFs hastighed i tunneller.

Den manglende information står i skærende kontrast til den meget store mængde af forskelligartet materiale, der bliver sendt ud til lokomotivførerne. Billedet i denne artikel viser, hvilken mængde, forfatteren af denne artikel modtog i perioden 30. november 2004 til 5. januar 2005.

## Forkert information

En del af den information vi modtager, er ofte forkert

eller utilstrækkelig. Ofte modtager vi f.eks. rettelser til TIB, hvor der få dage efter kommer nye rettelser om det samme. Et eksempel på utilstrækkelig information er i forbindelse med den nye køreplan for Kystbanen. Der var Fremføring ved at udsende et brev til lokomotivførerne, der beskrev, at man skulle køre før tid i KAC. Dette blev dog forhindret, og der blev i stedet udsendt et cirkulære. Dette cirkulære omhandler desuden Helgoland, men der er så mange undtagelser i cirkulæret, at det kraftigt øger forvirringen. Det er ikke et godt eksempel på entydig information, og risikoen for misforståelser, eller at lokomotivførerne overser et tog, er overhængende.

I forbindelse med sporarbejde udsendes der ofte toganmeldelser. Disse kan i nogle tilfælde udprintes i forbindelse med, at

lokomotivførerne trækker deres arbejdseddell. Det er mere reglen end undtagelsen, at dette medfører, at der skal printes meget store mængder materiale ud. I et tilfælde næsten hundrede sider. Dette er også med til at øge forvirringen. I andre tilfælde kommer der slet ingen ting, selvom et sporarbejde har været planlagt længe.

### **Cirkulærer og SR m.m.**

For nogle få år siden blev et cirkulære brugt til at beskrive forhold, der ikke stod i vores reglementer, eller som skulle uddybe samme. Det var til at overskue. Nu er det tilsyneladende i orden at udsende cirkulærer, der ophæver/underminerer gældende sikkerhedsregler.

Et godt eksempel på dette er igen KAC. Det eneste sted, vi kan se, om et tog er personførende, er i Tjenestekøreplanen. Må et tog afgå før tiden, skal det være markeret med en stjerne. Man kan selvfølgelig påpege, at toget kun er standset af driftmæssige årsager (SR § 50), men da det er en udgangsstation, kan man vel diskutere, om toget er standset. Hvorfor har man ikke sat en stjerne i køreplanen? Samtidig er der så mange undtagelser, at det er ganske uoverskueligt.

Hele afgangspceduren i KAC er ganske unormal. Vi

har en afgangstid, men rangerer til og fra perron. Vi er ATC overvågede, men er det alligevel ikke.

Dette er kun nogle eksempler på de uhensigtsmæssigheder, som LPO DSB mener, er begyndt at brede sig med foruroligende hast. Vi påpeger ikke dette for at anklage nogen, hverken i Banedanmark, DSB sikkerhed eller andre steder. Vi anerkender endda, at vi, lokomotivpersonalet, har vores del af ansvaret i nogle tilfælde. Vi råber op nu, da vi mener at det er vores pligt som lokomotivførere, statsansatte og tillidsmænd, at videregive de frustrationer, som vi dagligt oplever hos medlemmerne. Det er trods alt jer, der er ude i den daglige drift. Samtidig mener vi, at det er ekstra vigtigt, at oplysninger af sikkerhedsmæssig art er klare, let forståelige, og udsendt rettidigt i en tid, hvor vi ansætter mange nye, og derfor har en del lokomotivførere ude i driften, som i sagens natur ikke har den erfaring og ballast, som en "gammel rotte" har.

Samtidig er LPO DSB nervøs for, at respekten for vores reglementer, over en årrække undermineres, såfremt man "bare" kan skrive sig ud af et sikkerhedsproblem, som ofte opstår på grund af

driftmæssige hensyn. Vel er "tog til tiden" vigtigt, specielt i disse udliciteringstider, men vi går ud fra, at vi alle er enige om, at frem for alt, er det "sikkerhed først", der gælder.

Måske det var en idé, at Banedanmark, operatørvirksomhederne og de ansvarlige myndigheder satte sig ned og analyserede, om vi har nogle sikkerhedsproblemer, som skyldes, at vi ikke har en sikkerhedsorganisation, som tager hensyn til den struktur, vi har på jernbaneområdet i dag. Der er efterhånden mange instanser..... LPO DSB stiller sig selvfølgelig gerne til rådighed med vores viden og erfaring.

Vi er af den faste overbevisning, at lokomotivpersonalet hver dag gør deres yderste, for at overholde gældende sikkerhedsbestemmelser. Vi vil gerne opfordre til, at hvis en lokomotivfører er i tvivl på grund af manglende, mangelfuld eller forkert information, så hold stille indtil tvivlen er væk. Dette for din egen og passagerens skyld.

**"Pas på derude"**

# Velfærdsfaciliteter i DSB Fremføring.

Af: Jens Rasmussen, Esbjerg



Områdesamarbejdsudvalget nedsatte i efteråret 2003 en arbejdsgruppe, hvis opgave det var at se på, om velfærdsfaciliteterne lever op til hvad der blev aftalt tilbage 1998.

Tidligere kasserer og tillidsmand i GB-gruppen Svend-Erik Hansen og lokalgruppeformand Jens M. Rasmussen, Esbjerg fik opgaven og kommissoriet beskrev følgende:

*”Der skulle udarbejdes en rapport over nuværende lokalestandarder.”*

Arbejdsgruppen har derfor været en tur rundt i det ganske land. I forbindelse med at alle lokaliteter skulle registreres i en rapport, deltog Kirsten Bynge ligeledes i arbejdet med rapporten i egenskab af ansvarlig for rengøringskontrakter på landsplan. Arbejdsgruppen fik desuden til opgave at udarbejde forslag til ændring eller tilretning af de generelle

retningslinier og minimums standarder for møblelementer, velfærdsfaciliteter m.v.

Det er målet at pause- og venterumsfaciliteter på sigt oprettes ud fra det aktuelle behov efter indstilling fra turudvalget. Nyoprettede lokaler skal godkendes af arbejdsgruppen, inden de tages i brug.

Det er ligeledes besluttet af OSU, at arbejdsgruppen får ansvaret for løbende at godkende rammer for midlertidige eller akutte pause- og venterum, f.eks. i forbindelse med sporarbejder. I praksis er det hensigten, at dette sker i tæt samarbejde med turudvalget.

Arbejdsgruppen skal også tilse lokaler ved kritik, samt udarbejde løsningsforslag i samarbejde med lokalledelse og lokalgruppeformænd.

Der skal udarbejdes retningslinier for rengøringsstandarder i samarbejde med den

kontraktansvarlige i Fremføring/Økonomi. Dette vil ske, når rapporten er tilgængelig på de enkelte tjenestesteder.

Det primære mål for LPO fremadrettet, er at opholds- og pauselokalefaciliteter standardiseres så meget det er muligt. Til eksempel har lokomotivførerne i vest ikke forståelse for, at en hvilestol her, er en pind, og en tilsvarende i øst, er en læderlænestol, indkøbt til lavere pris.

Det er for øvrigt glædeligt, at de første resultater af rapporten ses i Næstved og Nykøbing.

Følgende har arbejdsgruppen foreslået med hensyn til nye tilrettede retningslinier/landsdækkende fællesnormer:

Lokalerne inddeles i tre kategorier:

**Venterum:**

Et venterum er et lokale, hvor lokomotivpersonale kan opholde sig under kortere ophold. Lokalet kan ikke umiddelbart anvendes til pauser.

Det aftales efter indstilling fra turudvalg, hvor det vil være hensigtsmæssigt at placere og oprette venterum. Der kan ikke stilles særlige krav til indretning, udover at det i hvert enkelt tilfælde aftales hvad der er relevant.

**Pauselokale:**

Et pauselokale skal som minimum indeholde spise-faciliteter, herunder kaffe-maskine, spisebord og stole, toilet, håndvask, RDS-skærm og radio.

Egne lokaler og lokaler der er fælles med togpersonalet, kan herudover udstyres med andet møblement som hvilestole, brikse og tv m.m., hvis det skønnes relevant.

**Lokaler på et personaledepot:**

Et pauselokale her skal udover ovennævnte standard indeholde: Trinette, varmdriksautomat, køleskab, mikrobølgeovn,

video/dvd, hvile-/reserve-værelse samt bade og omklædningsfaciliteter.

Desuden er nedennævnte også aftalt:

**Lokaler:** Er der kun et lokale uden adskillelse hvor der holdes pauser, er lokalet at betragte som et ikke-ryger lokale jf. retningslinier fra arbejdstilsynet november 1995, og skal afmærkes som sådan. Døren til lokalet kan være aflåst på en sådan måde at Lkf kan låse sig ind, evt. via nøgleboks placeret ved den pågældende dør.

**Rengøring:**

Rengøringsaftaler indgås under hensyn til det lokale behov, og justeres løbende i samarbejde mellem den lokale ledelse og den kontrakt-ansvarlige i Fremføring, Økonomi.

**Hvilebrikse:** Udvalget foreslår, at hvilebrikse etableres i den udstrækning det er relevant.

Argumentationen for hvilebrikse er: Lokomotivførere der udfører sikkerhedsbetonet arbejde, vekslede over hele

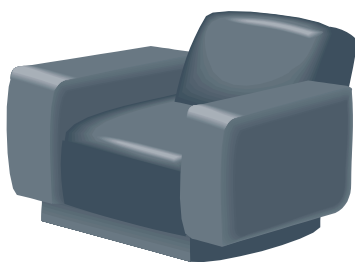
døgnet, har behov for et hvil i ny og næ, når tjenesten tillader det.

**Toiletfaciliteter:** Toilet skal forefindes i samme bygning som ovennævnte lokaler og i øvrigt overholde gældende normer fra Arbejdstilsynet.

**Tilsyn med pauselokaler i fremtiden:**

Svend Erik Hansen og Jens M. Rasmussen foretager løbende tilsyn.

Som afslutning på artiklen, skal der fra min side lyde en opfordring til, at I indmelder mangler og uhensigts-mæssigheder til jeres lokal-gruppe, således at de kan tage aktion på opgaven, evt. i samarbejde med under-tegnede.



## Grenåbanen genåbnet efter renovering

Af: Lars Mielec, Århus



Søndag den 16. januar 2005 genåbnede Grenåbanen/Århus Nærbane efter fire måneders renovering og opgradering, og i den anledning afholdt Banedanmark og DSB et fælles pressemøde fredag den 14. januar, for at præsentere den nye bane og køreplan.

MR togene blev vist frem i deres nye farver og design. Udvendigt er togene designmalet, så de matcher DSB's øvrige tog i lysegrå/mørkeblå, og indvendigt er der kommet nyt folie på gulvene i mørkeblåt mønster, og lyseblåt på væggene. Sæderne er betrukket med blå stof, og nakkestøtterne er udstyret med en lidt lysere blå vinyl. Førerrummene har fået nyt folie på gulvene, men ellers er her ikke sket det store, dog er maksimal for dødmandsafprøvningen flyttet

fra sideskab 3 til førerbordet.

Togsæt 4085 var til de indbudte gæster og journalisters rådighed i spor 6 fra klokken 10.30, og kl. 11.15. holdt regionschef ved DSB Knud Erik Bendixen en kort velkomst, hvor han fortalte om den nye køreplan, der indeholder halvtimesdrift til Hornslet undtagen om aftenen, og timedrift til Grenå hele døgnet alle ugens dage. Der bliver to sammenkoblede MR tog med togpersonale i myldretiden, hvilket har nødvendiggjort forlængelser af perroner på otte stationer undervejs til Hornslet. Dog er der fire stationer, der ikke bliver betjent med halvtimesdrift i myldretiden på nuværende tidspunkt, men det vil komme, når der indsættes Desiro tog på banen!

Herefter holdt teknisk direktør Eigil Sabroe fra Banedanmark en orientering om selve projektforløbet og det arbejde som er udført. Han fremhævede transversalen mellem spor 6 og spor 7 på Århus H., der gør det muligt at samkøre trafikken med Odderbanen på et tidspunkt. Han nævnte også ATP togstop-anlægget og det nye sikringsanlæg, som tilsammen giver en bedre og mere sikker afvikling af trafikken.

Han kunne endvidere fortælle, at projektet omkring en løsning for Grenåvej overkørslen, er sat i gang i Trafikstyrelsen, og snart bliver overdraget til Banedanmark, som vil være færdig med byggeriet senest i 2008.

Så fortalte projektleder Jette Hartmann Petersen om, hvad der var sket af nyt



mellem Århus H og Østbanetorvet. Her er kommet et AM signal for at mindske bomtiderne for de store overkørsler til havnen, og der er lavet en helt ny og længere perron i modsatte side på Skolebakken. AM signalet er placeret på en syv meter høj mast, så det ikke kan forveksles med lyskurvene på Kystvejen.

Klokken 11.25. kørte presse toget så mod Østbanetorvet, hvor projektleder Bent Jacobsen fra Banedanmark orienterede om de ændringer og fornyelser, der er sket på krydsningsstationerne, og om det nye ATP togstop-anlæg. Der blev også tid til at besigtige det stedlige sikringsanlæg, og anlægget på Østbanetorvet er det første ud af syv sikringsanlæg på vejen til Grenå. Også i FC Århus har de fået nyt sikringsanlæg, hvor man er gået fra den gamle pult med en enkelt station ad gangen, til et skærm-baseret anlæg, der viser hele strækningen. På de syv stationer, hvor man har placeret de nye sikringsanlæg, har man skiftet alt, så det nu er den nyeste teknologi, man råder over. Man har også nedlagt ca. 30 private overgange, markled og overkørsler, ligesom man har fornyet og

forbedret en del af de fortsat eksisterende overkørsler. Her er stadig nogle enkelte relæstyrede, men den overvejende del er blevet fuldelektroniske.

Banedanmark beredte videre, at man har rensket skærver på hele strækningen fra Ryomgård til Århus, i alt 40 kilometer, og man har skiftet skinner og sveller på 18 kilometer af strækningen.

På strækningen fra Århus til Ryomgård er strækningshastigheden flere steder øget. Fra Ryomgård til Grenå er der ikke foretaget væsentlige arbejder, så her er hastigheden fortsat 75 km/t. Det giver dog en reduktion af den samlede køretid fra Grenå til Århus på 18 minutter.

Signalkommissionen havde 47 punkter, som alle er blevet rettet, og tilbage var kun at justere sporet fra Århus og til Hornslet for tredje gang, og herefter skulle Banedanmarks arbejde være færdigt.

Undervejs fra Østbanetorvet til Hornslet kom Knud Erik Bendixen ind på, at der i marts måned bliver gratis kørsel på Grenåbanen for at vinde tabte rejsende tilbage igen, og for at

præsentere banen som et godt alternativ til busser og navnlig til bilen.

Fra 2003 til 2004 har man tabt et sted mellem 10 og 15 % af de rejsende man havde i 2002. Det er målet, at vinde de rejsende tilbage, samt forøge antallet med ca. 8 %, så man når op over en million rejsende på banen i 2005.

Værkstedschef Morten Jacobsen fra Diesel togsæt fortalte om de ændringer og forandringer man har foretaget på MR togene, og DSB's pressechef Ole Hansen og Knud Erik Bendixen kom med uddybende forklaringer på de mange spørgsmål. På vejen tilbage til Århus, var der mulighed for et besøg i førerrummet, hvor lokomotivinstruktør Lars Larsen svarede på de tekniske spørgsmål fra pressen.

Alt i alt en rimelig vellykket tur når man ser bort fra, at den planlagte køreplan nok må anses for at være lidt for ambitiøs med det nuværende materiel. Det bliver mere end svært at holde køreplanen mellem Lystrup og Århus, og vi ved jo nok, hvem der får skylden for forsinkelserne. Klokken 13.15 ankom toget atter til Århus H.

# Ny i DSB

Af: Torben Sonne

Morten H. Jacobsen blev ansat i DSB den 16. august 2004, og han gennemfører i øjeblikket det sidste praktikmodul i lokomotivførergrunduddannelsen. Morten er stationeret i Fremføring Helsingør. Redaktionen har benyttet lejligheden til at stille Morten nogle spørgsmål om den første tid i DSB.

*Hvordan er du blevet modtaget af virksomheden DSB?*

Jeg føler, jeg er blevet godt modtaget, både af underviserne på skolen og af kollegaerne ude i driften. Stemningen på stuerne er fin, og jeg er blevet budt velkommen med smil og indimellem jokes der lidt med os nye lokomotivførere.

*Hvad er dit indtryk af det faglige niveau i uddannelsen?*

Det er højt, og det kræver at man hele tiden er på og følger med, ellers går det

ikke. Vi har fungeret godt på holdet, kammeratskabet er godt, og vi er efterhånden

meget sammentømret, og flere af os mødes også privat.

*Hvordan har du oplevet praktikmodulerne?*

Det er jo den sjoveste og mest spændende del af uddannelsen. Det har været meget lærerigt, det er jo en helt ny verden man kommer til, hvor man ikke har nogen erfaring at trække på.

*Har du ofte skullet skifte kørelærere undervejs?*

Der har været en periode, hvor jeg i et praktikmodul, måtte skifte kørelære tre - fire gange. Ethvert skift betyder jo, at man lige skal lære hinanden at kende, og vise hvad man kan. Jeg har kun oplevet positive kørelærere, men når vi efterfølgende taler sammen på skolen, er der da enkelte, der har oplevet kørelærere, som de har ”svinget mindre godt med” og som efter deres mening har råbt lidt for højt og blandet sig vel meget i kørslen.

*Hvad er dit indtryk af den faglige organisation?*



Morten H. Jacobsen

Jeg oplever LPO som en stærk organisation. Når jeg sammenligner med Dansk El Forbund, hvor jeg tidligere var organiseret, så er LPO meget synlige i hverdagen, og de tillidsmænd jeg har haft kontakt med, virker meget kompetente. Det betyder meget, at I er tæt på medlemmerne og kan yde den nødvendige støtte. Det er Dansk El Forbund jo ikke, og de små håndværksmestre har det fint med at det forbliver sådan, så at de lettere kan løbe om hjørner med deres ansatte.

*Er det lykkedes at få fritid, familie- og arbejdsliv til at gå op i en højere enhed?*

Nej, ikke helt endnu, de skiftende arbejdstider og det, at man ikke kører i et fast mønster, men følger den enkelte kørelærers vagter, gør det svært at gå til faste aktiviteter i sportsklubben. Men der er jo mulighed for motion både i København og Helsingør. Jeg ser frem til at

komme ud og køre selv, og jeg tror, at det bliver lettere at indpasse faste fritidsaktiviteter, når man kører i reserven.

*Har du kone og børn, og hvad siger de til de skiftende arbejdstider?*

Jeg har en kæreste, vi har ingen børn, og vi har netop købt hus i Græsted. Min kæreste var med til informationsmødet inden jeg blev ansat, og jeg spurgte dengang, om hun kunne leve med disse specielle vilkår. Det svarede hun heldigvis ja til.

*Har informationsmødet så givet jer et retvisende billede af uddannelsen og lokomotivførerjobbet?*

Ja, jeg synes, det var et godt møde med meget konkret information om løn, arbejdsvilkår og uddannelsesforløb. Informationerne passer fint til det, jeg indtil nu har oplevet i uddannelsesperioden.

*Hvorfor søgte du jobbet som lokomotivfører?*

Jeg var ganske enkelt træt af at være elektriker. Jeg har arbejdet som elektriker i 10 år, i løbet af de sidste 5 år, har jeg i perioder arbejdet i Sverige, Norge og på Grønland. Til sidst var jeg ansat i et mindre firma i Græsted, hvor jeg følte, at jeg stod meget alene med store opgaver, der skulle være færdige til bestemte tider. Når jeg gjorde opmærksom på, at jeg behøvede hjælp, fik jeg blot en lærling, og det virkede meget stressende at opgaverne altid blev klaret i sidste øjeblik. Ved et tilfælde så jeg en annonce i en gratisavis, at DSB søgte lokomotivførere, så den reflekterede jeg på. Det er altså ikke noget med en gammel barnedrøm, der skal leves ud, men nu skulle der ske noget nyt.

*Hvilke problemer tror du jobbet vil medføre?*

Man er forberedt på at blive udsat for personpåkørsler,

men man ved jo ikke hvordan man reagerer den dag det bliver virkelighed. Personpåkørsler er en meget negativ side af jobbet som lokomotivfører. Jeg har indtil nu oplevet en tæt på hændelse på Københavns Hovedbanegård, hvor en drager løb over sporet lige foran os. Jeg løb efterfølgende ned og skældte ham ud. Jeg følte, at det hjalp at få min galde ud. Ellers frygter jeg, at de skiftende arbejdstider og specielt arbejdet i weekends bliver noget, som familie og venner kan blive trætte af, hvis man for ofte må melde afbud.

*Morten, jeg vil ønske dig held og lykke i din videre uddannelse, og jeg håber, at du vil falde godt til som lokomotivfører i Helsingør!*

# Nyt fra Lokalgrupperne



## København

Af: Søren Max Kristensen.

Den 27. januar afholdt lokalgruppe København sin ordinære generalforsamling. I år var vi flyttet til Carlsbergs Fritidscenter, da vi gennem en årrække ikke har været tilfredse med specielt maden i DSB's kantine på Kalvebod Brygge. Vi vil betegne det som lidt af et forsøg, og det var en betinget succes. Lokalet, vi holdt møde i, var kun lige stort nok til de

ca. 50 medlemmer der var mødt op, og holdt ikke standarden som vi kender det fra Kantinen. Maden var til gengæld meget fin, og der var rigeligt. Selve general-forsamlingen foregik i god ro og orden. Ib Andersen blev valgt til kasserer og John Pagh og Brian M. Ellekvist blev valgt ind i bestyrelsen. I skrivende stund er referatet ved at være færdigskrevet, og vil blive lagt i spisestuen senest i uge 11.

Toiletterne i Bernstorffsgade nr. 20 har i mange år trængt til en istandsættelse. Derfor var det med stor glæde, at arbejdet gik i gang lige før jul. Fredag den 25. februar blev de nye toiletter frigivet, og bestyrelsen er meget tilfredse med arbejdet. Der mangler dog stadig sæbeautomater og desinfektionsdispenser som vil blive sat op senere. Vi håber, at alle vil være med til at passe på de nye toiletter, så de i mange år kan fremstå rene og pæne.

### Tegner søges!

Det Blå Blad søger en tegner, der kan skildre situationer fra lokomotivførernes hverdag. Ofte siger en tegning mere end mange ord, derfor søger vi i medlemskredsen en tegner, der er frisk på at levere tegninger til Det Blå Blad. Motiverne og situationerne skal redaktionen nok hjælpe til med, men vi behøver hjælp til at realisere tegningerne.

Løn: Arbejdet i sig selv! Du kommer ud til et bredt publikum bestående af ca. 1500 kollegaer + det løse. Vi dækker dine udgifter, derudover er aflønningen i den symbolske kategori.

Har du mod på opgaven, så send en mail til [detblaablاد@mail.dk](mailto:detblaablاد@mail.dk) eller ring til Torben Sonne på 2468 7258

På forhånd tak!



Af: Palle Bang.

I Fredericia har vi haft rigtig travlt her i det nye år.

Næsten alle har gennemgået kurser i ATC togstop og arbejdsmiljøportalen, og vi har afholdt ordinær generalforsamling.

For at tage det sidste først, så var der mødt 27 stemmeberettigede medlemmer og fire pensionister op til general forsamlingen, denne blæsende og regnfulde dag i januar. Om det udelukkende var vejrets skyld, at kun ca. 25 % af styrken ønskede at deltage, skal jeg ikke kunne sige, men vi har tid-ligere haft en noget højere deltagerprocent.

Generalforsamlingen blev dygtigt og bestemt ledet af Frank W. Nielsen, og ingen var i tvivl om, at mobiltelefoner skulle være slukket, og at man skulle markere sig højt og tydeligt, hvis man ønskede ordet.

I sin beretning berørte formand Birger Naver mange emner, men her skal kun lige nævnes nogle enkelte punkter.

Den væsentligste ændring i turene denne gang, er en udvidelse af antal i tur fra 82 til 90 mand. Dette bevirkede, at vi lavede en tur mere end vi havde tidligere, nemlig tur 428.

For at denne tur ikke skulle indeholde alt det dårlige, blev turgruppen enige om, at vi startede forfra med at lægge turene op. Det har så medført, at nogle ture har mistet nogle tjenester og fået nogle andre i stedet for, men resultatet er blevet, at vi har fået nogle ture, som skulle dække næsten alle lokomotivførernes behov og ønsker i Fredericia. Jeg vil også beklage, at der var nogle forslag til turrettelser, som vi ikke fik behandlet. Dette skyldes interne kommunikationsvanskeligheder, som vi har fået rettet, og så håber vi, at det ikke gentager sig fremover.

For knapt et år siden tiltrådte Jens Hansen som personaleleder. Når vi nu skal gøre status, må vi nok sige at han er vokset med opgaven. Der er blevet en mærkbar styring af depotet, og han har arbejdet hårdt for Fredericias sag overfor Fremføringen. Indadtil i Fredericia, har han også sat sit præg. Her kan jeg nævne ombygningen i P-risten, som ikke var kommet i gang endnu, da han tiltrådte. Kørelærer ERFA møderne er blevet strukturerede, noget som kørelærerne ikke har haft i mange år, og EUT er kommet i gang, dog ikke i det omfang som ville være ønskeligt, men personale situationen taget i betragtning med et tilfredsstillende resultat. Så

blev gruppebestyrelsen opmærksom på, at i henhold til ”Sikkerhed og dokumentation”, var der ingen i Fredericia, som kunne køre til Kastrup. Her var Jens Hansen klar til at lave en aftale, således at vi kunne blive uddannet. Det skal ligeledes nævnes, at Jens Hansen har støttet flere sociale tiltag i samarbejde med både LPO og enkelte lokomotivførere.

Der har været en tiltagende kritik fra reserven over den måde, de er blevet tjenestefordelt på. Det er de samme nattjenester, som reserven kører, og det er hovedsagelig P-rist tjenester. Vi kikkede derfor tjenestefordelingen i kortene, og det viste sig, at der var omkring ti til tolv lokomotivførere, som havde sær aftaler/ ønsker om, hvordan de ville køre, og hvilke tjenester de ikke ville køre.

Bestyrelsen finder denne fremgangsmåde uacceptabel, og dette er blevet påpeget overfor tjenestefordelingen. Det er så endt med at tjenestefordelingen har fået lavet en database, hvoraf det fremgår, hvem der har specielle aftaler. Samtidig aftalte jeg med Jens Hansen, at alle aftaler skulle godkendes af ham, og at bestyrelsen bliver underrettet, hver gang der indgås en aftale.

Regnskabet blev fremlagt af kasserer Henry Lorenzen, som omhyggeligt gjorde rede for de enkelte poster, og årets resultat viste et pænt overskud.

Under punktet ”valg” blev kassereren, bestyrelses-suppleant, begge bilags-kontrollanter og suppleanten, samt to af medlemmerne af turgruppen genvalgt, idet Jens Lund Hansen blev erstattet af Henrik Haue. Derimod var der tvivl om valg af fanebærer, idet den nuværende fanebærer, Svend Erik Kielstrøm, ikke selv var til stede. Han havde flere gange mundtligt tilkendegivet, at han gerne ville fortsætte, men reglerne kræver, at man skriftligt tilkendegiver, hvis man ønsker valg, når man ikke selv møder frem. Da der ikke var andre kandidater, afgjorde dirigenten, at bestyrelsen måtte finde en fanebærer i hver enkelt tilfælde, indtil en ny kan vælges.

Der var to bestyrelsesposter som skulle besættes, og her

blev resultatet, at Johnny Petersen blev genvalgt og Jens Lund Hansen blev valgt ind i stedet for Anne Grete Ramm.

ATC togstop og brug af arbejdsmiljøportalen var slået sammen til ét kursus. Selvom ATC togstop mellem Vejle og Struer blev taget i brug i midten af december, kom vi først i gang med uddannelsen i januar, og i begyndelsen af februar har næsten alle gennemført kurset. Nu vil nogen måske mene, at det var spild af tid, når flere havde prøvet at køre med ATC togstop, uden at være uddannet, men det er helt rigtigt. Dels gav det en god debat, at flere havde prøvet det i praksis, men meningen med kurset var også at fortælle, **hvad ATC togstop IKKE kan**. For det farlige er, hvis vi tror, at det sikrer os på samme måde som ATC. Her har mange spurgt, om det ikke er muligt at lægge en ATP balise ved det eneste AM signal, som findes på Svendborgbanen, og på samme måde ved AM

signalet i Grejsdalen. Teknisk set kan det godt lade sig gøre, så jeg har forelagt det for gruppeformanden, som også er signalkommissions-medlem, Han oplyser, at han arbejder intenst på at få det ændret.

Og så er der jo lige det med arbejdsmiljøportalen. Kan vi nu alle sammen huske, hvad det var Willy og Vagn fortalte? - Ja det må vi jo håbe, når Dansk Standard en gang i april møder op for at udsørge os. Det, de gerne vil vide er, om vi kan finde grundmodellen i arbejdsmiljøportalen.

Grundmodellen er en slags paraply, som omfatter alt arbejdsmiljøarbejde i DSB produktion. Når vi har fundet den, kan vi f. eks. gå nederst på siden og finde links til bl.a. Fremførings grundmodel, hvor vi kan finde alt om vores arbejdspladsvurdering. – Og så husk lige, at DSB er certificeret efter bekendtgørelse 923.



**Helsingør**

Af: Torben Sonne.

Regeringens beslutning om udlicitering af Kystbanen fyldte naturligvis en del i

beretningen på lokal-gruppens general-forsamling, og forståelsen for beslutningen er næppe blevet større blandt medlemmerne, efter de seneste oplysninger om udbuddet i Vestjylland.

Trafikministeriets mangelfulde udbudsmateriale har medført, at Arriva får en erstatning på ikke mindre end 45,6 millioner kr. Udbuddet, der oprindeligt skulle give staten en besparelse på 32

millioner kr. i 2002 og 03, er foreløbig resulteret i en ekstra regning på 37 millioner kr. Nå, men med lidt spin fra Regeringens side, ender det vel med at blive en klar fordel for landets skatteydere!

### **Det hårde natarbejde**

Var et varmt emne på generalforsamlingen, og det er tydeligt, at den intensive natproduktion mellem kl. 03 og 07 slider hårdt på førerne. Grænsen for, hvor meget man kan effektivisere nattjenesterne, er efter vores mening nået. Debatten bar også præg af, at seniorordningerne bliver væsentligt forringet. Fra april kan man først opnå en seniorordning, når man fylder 60 år, indtil da har grænsen været 55 år. En barsk opstramning for det DSB personale, der arbejder på alle tider af døgnet, det virker urimeligt, at man først kan opnå en form for skånetjeneste, når man er slidt helt ned. Jeg tror ikke på, at det på sigt holder personalet længere på arbejdsmarkedet.

### **Lægesamtale om natarbejde**

Jeg vil opfordre alle til at deltage i den samtale med en læge, som også det sikkerhedskvalificerede personale skal tilbydes. Den enkeltes resultat af samtalen / undersøgelsen forbliver anonymt for arbejdsgiveren. De indsamlede data af

konsekvenserne ved natarbejde vil, samlet og renset for personlige data, blive en vigtig brik for både virksomhed og organisationer i den fremtidige planlægning af arbejdet. Det forventes, at yderligere information snart vil tilgå personalet.

### **Den nye Kystbane køreplan**

Kom godt fra start. Jeg tror at det betyder meget, at alle involverede parter arbejder sammen om at skabe et godt produkt. Kunsten bliver at fastholde fokus på lidt længere sigt, og måske udbrede denne samarbejdsform til andre strækninger. Der køres en hulens masse togkilometer, og specielt midt på dagen er der langt mellem de rejsende. Men det kan vel ikke overraske nogen?

Til gengæld er det en stor gevinst, at rejsetiden fra Helsingør til København er kommet ned på 45 minutter, det kan man ikke gøre som privatbilist i myndretiden.

### **Trafikkaos**

De seneste ugers kaos med afsporinger, skinnebrud og køreledningsnedfald har dog rykket ved billedet af den gode opstart. Når trafikken går i kaos, ender det desværre ofte som det plejer, og fællesmeddelelser og information til de rejsende er det første, der forsvinder, hvorfor bliver det aldrig anderledes?

### **Lille Nord**

Der er blevet slebet skinner på strækningen, desværre uden noget målbart resultat så vi må forsat tage de nødvendige forholdsregler og nedsætte hastigheden ved slinger, sådan som den lokale sikkerhedsgruppe har anbefalet. Det er foruroligende, at Banedanmark ikke kan eller vil udbedre sporene. Enten er det et stykke alibi-arbejde, der er udført, eller også er de bare ikke dygtige nok.

Lokomotivførerne betaler hver dag derude med deres helbred for de umulige spor, og flere og flere går hjem med ondt i ryggen.

Efter lidt over et halvt års ventetid, er der nu opsat standsningsmærker ved perronerne på strækningen. Anderledes hurtige har Banedanmark været med opsætningen af tre ”Giv-Agt” mærker ved ubevogtede overgange. Tænk, der har ikke engang været tid til at informere lokomotivførerne!

Men det er fint, at de er sat op, og vi vil også indmelde de steder, hvor der efter lokomotivførernes mening forsat mangler ”Giv-Agt” mærker. Måske kan det nedbringe det stigende antal tæt på situationer på strækningen. Årsagen til, at skiltene sættes op netop nu, skal nok findes i beslutningen om at købe nye togsæt til Lille Nord fra

2006. Så skal hastigheden op på 100 km/t. på de slidte spor. Hvis forholdene på Lille Nord skal ændres til

det bedre, kræver det vilje til reelt samarbejde og dialog i hverdagen mellem de mange parter, der har

med Lille Nord at gøre, ellers kan vi godt frygte lidt for fremtiden derude.



Af: Pernille Larsen.

Nu nærmer foråret sig endelig. I skrivende stund er det dog stadig bidende koldt. Men de små tegn på forår pibler op af jorden. Det er bare dejligt at se.

#### Overskudsmidler

Vi fik i Esbjerg afholdt to arrangementer for vores overskudsmidler. Det ene var med Linie 3, og det andet med Ørkenens Sønner. Begge var med

spisning først. Efter hvad jeg har hørt, skulle det have været nogle hyggelige dage. Jeg var desværre selv forhindret i at deltage. Det bliver spændende at se, hvad der skal ske i år.

#### Sommerferievalg

Vi har også fået overstået vores sommerferievalg, som gik forrygende. Enkelte kolleger i sidste gruppe havde mulighed for at få ferie i skoleferien. Det må man da sige, er meget heldigt. Så kan vi bare håbe, at vejret bliver lidt bedre end sidste år.

#### Generalforsamling

Og så var der jo også lige en generalforsamling. Den forløb også i år meget fredeligt. Der fremmødte 15 medlemmer + bestyrelsen. Per Pedersen, der er ansvarlig for turene, blev valgt ind i bestyrelsen. Vi ønsker Per Pedersen tillykke med valget.

Nu vil jeg blot læne mig tilbage i førerstolen og vente på foråret.



Af: Jørgen Ohmeyer.

Jeg vil starte med at ønske alle et godt nytår, håber I kom ind i det uden for mange hovedskader. Det ser ud til at blive et spændende år, her tænker jeg på personalesituationen. Vi må jo så håbe på, at ledelsen er på forkant med situationen, så det kun er på

det vejrmæssige, at vi kan se frem til en varm sommer.

#### Nye kollegaer

Vi er i den glædelige situation, at vi ved årsskiftet kunne byde seks nye kollegaer velkommen til Frederiks-havn. Vi håber, at I må befinde jer godt i jeres nye job som lokomotivførere. Til de "gamle" tag godt imod dem, og vær dem behjælpelig, hvis de kommer til jer med spørgsmål.

De nye kollegaer er: Morten Møller, Claus B.O. Pedersen, Morten S. Kristensen, Kenneth Staun, Henrik Falborg og Peter R. Jensen.

#### Generalforsamling

Så blev generalforsamlingen vel overstået. Vi havde denne gang den glæde, at DJ's formand Ulrik Salmonsens og LPO områdegruppe formand Preben S Petersen og næstformand Carsten M



Olesen deltog. Dejligt at se, I ville tage turen op til os. Jeg vil ikke komme nærmere ind på selve generalforsamlingen, da referatet gerne skulle være ude på stuerne først i marts måned.

### **Bestyrelsen**

På det første bestyrelsesmøde efter generalforsamlingen konstituerede

bestyrelsen sig, så den ser sådan ud:

#### Formand

Bjarne Aunsbjerg,

#### Næstformand

Jørgen Ohmeyer,

#### Kasserer

Frederik Svendsen,

#### Sekretær

Lars Astorp

#### Bestyrelsesmedlem

Bo Halle.

### **Orange aftalen**

Da vi har ændret arbejdsopgaverne i bestyrelsen er det Jørgen Ohmeyer der for fremtiden står for orange aftalerne.

### **Announce**

Brændekløvning og stabling af brænde udføres, henvendelse Hans B. Jensen, og Jan B. Jørgensen.



Af: Steen Rasmussen.

Til den ordinære generalforsamling i år mønstrede gruppen 50 % fremmøde. Vi fik en god debat om nedenstående emner:

### **Ture**

Vi har fire seksmands ture. Det blev besluttet at lave nogle medlemsmøder i løbet af året for bl.a. at afdække tilfredsheden med turene, efter at morgenturen blev udvidet og efterfølgende ikke blev dækket. Det kom frem, at det ikke er udtryk for tilfredshed, at den enkelte kører i den tur, man har som første ønske. Der søges tur efter den sandsynlighed, der er for at komme i turen, fordi det er enkelt at overskue på et lille depot.

### **Sikkerhed**

Der arbejdes fortsat med problemløsning i forsyningsanlægget. Det er bl.a. manglende ramper ved tømningssanlæg. Der var oprindeligt lovet el-sporskifter, men det lader vente på sig. Der mangler stadig numre på op-rangeringssporene. Det giver især problemer, når ”udenbys personale” skal ud på pladsen. Det foregår nogle gange ved at tælle spor med udgangspunkt i hovedsporet. Ikke tilfreds stillende og sikkerhedsmæssigt uholdbart!

### **Ferie**

Lokalgruppens ferieregler har der løbende været fremsat ændringsforslag til. Det blev igen diskuteret, om man skal kunne afholde to eller tre ugers ferie i skolesommerferien. Det blev besluttet at sende dette

emne ud til urafstemning blandt medlemmerne, for en gang for alle at få fastslået, hvad medlemmerne egentlig vil. Det skal på sigt skabe ro omkring dette emne.

### **Valg**

Der var genvalg til alle poster.

### **Fritid**

Det blev på generalforsamlingen ligeledes besluttet at nedsætte et udvalg, som skal foreslå og arrangere en studietur i løbet af året. Udvalget består indtil videre af Birgit Nielsen & Allan Evans. Der er blevet oprettet et bowlinghold på Jørgen Tystrups foranledning. Ca. 1/3 af depotet har meldt sig, ”under kuglerne”. Vi håber så, at de kan holde liv i det lokale bowling center.



Af: Mogens Kleis

### **Bowlingtur og generalforsamling**

Den 27. november 2004 havde festudvalget arrangeret en bowlingtur i Slagelse for overskudsdelingen.

Vi var femten der deltog i arrangementet, og efter den udmærkede motion som bowling giver, indtog vi en

rigtig god buffet med gode vine til.

Den 29. januar 2005 afholdt vi vores generalforsamling i Korsør. Ni mand mødte op til generalforsamlingen. Det er en mødedeltagelse på ni ud af tretten mand. Om det skyldes, at vi holder generalforsamling lørdag morgen med en god brunch, eller fordi depotet er så lille med et rigtigt godt sammenhold, er ikke til at sige. Der var en god debat, hvor vi også kom ind på pauselokalerne i Odense.

Vi forstår godt deres frustration. På rygestuen er der indkøbt et fjernsyn, men ingen antenne. Man skulle tro, at ledelsen ikke kendte betydningen af et godt arbejdsmiljø.

Mens disse linier skrives, sender jeg mine bedste tanker til vore forhandlere omkring overenskomstforhandlingen. Jeg håber at de har taget bladet fra munden, vendt skråen og forhandlet en god overenskomst hjem.



Af: Flemming Hansen

Ved lokalgruppens ordinære generalforsamling i januar måned, var der to udskiftninger i bestyrelsen. Idet vores tidligere formand Carsten M. Olesen er blevet valgt til næstformand i LPO-DSB, skulle der findes en ny formand. Vores tidligere næstformand Svend Erik Rasmussen blev valgt til formand, og bestyrelsen ser herefter således ud:

Næstformand  
Rene H. Rasmussen,  
Kasserer  
Henrik. B. Eriksen,  
nyvalgt sekretær  
Flemming Hansen og  
nyvalgt bestyrelsesmedlem  
Stefan Axelsen.

Nykøbing F/ Rødby er med i en forsøgsordning med elektronisk feriesøgning, og derfor er der ved depotet ved at blive arrangeret en lokal PC uddannelse, så der er mulighed for at få kendskab til vores intranet, samt hvordan man læser sin elektroniske post, og hvordan der søges ferie via PC. Vi ser meget frem til

dette kursus, idet vi er meget opmærksomme på, at en del af vores kollegaer er utrygge ved brugen af PC.

På Nykøbing F. station er man i gang med forberedelserne til den nye status som Fremføringsstation. Dette indebærer, at vi er med i et projekt, hvor der i opstillingssporene på forsøgsbasis opstilles henstillingsramper, i stil med dem, der er på vendesporene på Østerport. Samt nogle mindre perroner ved indstigningsdørene til IC/3 togene. Disse ramper/perroner skal afprøves, når der holder tog,

så vi kan finde ud af, hvordan arbejdsforholdene

er ved henstilling. Når ovenstående er afprøvet, vil

der blive informeret mere om dette.



Af: Mikael Hove Jensen.

Så er vi kommet i gang med kørsel på strækning 33 med ATC-Togstop. Et forsøg med en ATC klon. Det kan egentlig ikke gøres mere simpelt end det er nu. Dette system har jo næsten halveret TIB for strækningen. For al kørsel ud af stationerne, hvis der ikke er to grønne, er nu 25 km/t. Selv rustkørsel gennem en station tvinger os ned på 25 km/t. En undtagelse er dog en udrangering. Så kan man da nå op på 40 km/t. Ja hastigheden er så godt nok 40 km/t helt til næste station hvis pu'erne ikke er med, for der er jo ikke drysset lemfældigt rundt med baliser. Hvad skal vi da med dem ved U-signalerne? Misforstå mig nu rigtigt. Det har taget alt for lang tid med at få et sikkerhedssystem. Men derfor trænger det nu stadig til en justering. Så lidt håbefuldt kørsel ud af stationerne, ved hjælp af

den snedigt skjulte bremsekurve, så man aldrig er helt sikker på, hvad sidste bip betød, sammen med så godt som ulæselige kilometersten mellem Holstebro og Vejle letter jo vægten af TIB en hel del. Det er da nemt!

### Depotnyt

Som sædvanlig i Struer, var der generalforsamling sidste fredag i januar.

Det forløb her stille og roligt, med genvalg på alle pladser. Vores bestyrelse siger, at fløjkrig er noget der bruges i håndbold. Efter generalforsamlingen var der, som der plejer, bespisning og optankning af de fremmødte. Da maden slap op, var der jo kun tilbage at fortsætte tankningen, og råhyggen var stor, da vi sluttede af med en omgang billard på et listigt sted.

Vi er også kommet i gang med de nye ture. Alt er næsten som før, med kun små ændringer. Største ændring er, at vi har mistet vores "terminaltjeneste" om natten. Det er lagt over på

turen til Thisted og tilbage. Det gjorde da ikke den tjeneste bedre! Men det ville nu også være en præstation.

Apropos Thisted, så har radiodirigeret trafikafvikling desværre vist sig fra sin mørke side nogle gange. Det er kun held, at jeg ikke skal skrive om noget lignende, som det der netop er sket i Lyngby. Men det batter vel ikke noget, at det stadig virker helt godnat at køre uden U-signaler, men bare lige tjekke om overkørslen er med.

### Afgang

Vi har i starten af året her sagt farvel til to af vores gode kollegaer. Ove Sørensen og Willy Trohjan har begge valgt at søge nye udfordringer derhjemme. Så de skal da lige have et held og lykke fremover. Willy får dog en lille reprise den 3. juni. For der skal vi igen kæmpe med/mod Arriva på gokartbanen ved Ikast. Det må da snart være muligt at smage sejrens sødme.



Af: Hans S. Merstrand.

Det store emne i Århus for tiden, er Grenåbanen, og man kan vel også roligt sige, at der er leveret stof til debat i meget lang tid

fremover. Nu hvor opgraderingen af hastigheden og sikkerhedssystemet ATC-togstop på den inderste del af banen

(fra Århus siden) er ”forsøgt” gennemført, så undrer lokomotivpersonalet sig over, at den yderste del af Grenåbanen ikke er med i opgraderingen, da det ville have styrket pendlertrafikken på Djursland betydeligt. Selvfølgelig ville det have fordyret opgraderingen, men det ville også have været en god og billig investering i fremtiden.

Der er nu etableret ATC-togstop, som trods alt er en forbedring af sikkerheden, men det er langt fra den forbedring, som lokomotivpersonalet havde ønsket sig, da vi ønsker et fuldt udbygget ATC anlæg. Desværre så ved vi alt for godt, at nu hvor vi har fået en mindre investering i det østjyske, så vil der gå mange år inden der igen bevilges penge til større investeringer i de østjyske jernbanestrækninger.

### **Lokomotivførerne i Århus ønsker fortsat en opgradering af hastigheden på hele strækningen mellem Århus og Grenå, og med fuld ATC overvågning.**

Siden åbningen af Grenå banen, der efter en stærk forsinkelse af afslutningen på opgraderingen, så har trafikken og regulariteten ikke været særlig god. Den første indskydelse man kunne få til den manglende positive regularitet, er nok

at det er køreplanen, som er for ambitiøs, men årsagerne til projektets problemer stikker nok endnu dybere. Vi er godt klar over, at der altid vil være problemer i et eller andet omfang ved projekter af den kaliber, men det er betænkeligt og lidt underligt, at rigtig mange mennesker med forstand på jernbane, forudsagde de problemer, som Grenåbanen nu er ramt af.

Lokomotivførerne i Århus, har fået mange gode erfaringer fra vore kollegaer i Odense, da de oplevede noget nær det samme efter renoveringen af Svendborgbanen. Og vi vil også i den kommende tid drage nytte af erfaringerne fra Odense, hvis problemerne i Århus fortsætter.

Lokalgruppebestyrelsen er ved at etablere en aktivitetsliste over de problemer, der er indmeldt af vore kollegaer ude fra Grenåbanen, men det er et stort arbejde, for der er mange ting, der bør rettes, inden vi er helt tilfredse. Siden åbningen har lokalgruppebestyrelsen fået indmeldinger på alt lige fra standsignaler, der lå og flød langs sporet, til signaler, der er placeret uhensigtsmæssigt. Lokalgruppebestyrelsen har indmeldt mange af fejlene til signalkommissionen, og afventer nu svar. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at det er

lokomotivførerne og den lokale ledelse i DSB Fremføring Århus, der med deres store engagement har reddet trafikken på Grenåbanen, og kæmpet med de problemer som opgraderingen har givet operatøren DSB. Alt frontpersonale i driften har måttet stå for skud, når frustrerede passagerer har luftet deres utilfredshed.

Det er lokalgruppebestyrelsens opfattelse, at den måde som infrastruktur-ejeren Banedanmark driver sin virksomhed på, komplicerer fejlretningen af de fejl, som lokomotivførerne melder ind. Det er ikke Banedanmarks eget personale, der står for fejlretningen, men en entreprenør, der er tredje part i projektet. Nu behøver det ikke være nogen ulempe, at opgaverne i en virksomhed løses af en underentreprenør, men vi har erfaring for, at det vanskeliggøre fejlretningen af de fejl lokomotivpersonalet indmelder. Lokalgruppebestyrelsen har ikke megen tiltro til, at det skulle være anderledes denne gang. Men uanset hvad der er årsagen til driftsproblemerne, så er det lokomotivpersonalets i forvejen stressende arbejdsmiljø, der forringes i den måske lange periode hvor problemerne kommer til vare.



Af: Jens Langsted.

Så er der kommet en ny mand på banen. Ja - forstå mig nu ret, vi taler skribent sprog! Morten Ebbesen, der har berettet om mangt og meget de seneste år, har nemlig valgt at trække sig. Personligt har jeg nydt hans mange indlæg og ofte humoristiske skrivefacon. Herfra skal lyde en velment tak til Morten, jeg får en del at leve op til!

Ved redaktørskiftet er der sket to store ting i Odense. Fronterne er trukket op omkring forholdene i Odense, og ATC-Togstop er indført på Svendborgbanen.

### ATC-Togstop

Efter lang tid med utilstrækkelige forhold med problemer omkring forsyningsanlægget, opholdsbygningen, infrastrukturen og meget andet, sagde vores lokale forening STOP!

Dette udmøntede sig bl.a. i et åbent brev, hvor budskabet bestemt var til at forstå. DSB forstod det også, og en række tiltag vil nu ske/er sket. Bl.a. vil der blive indkøbt nye møbler til opholdsstuen, fejl og mangler i P-risten vil blive rettet, og man vil se sig om efter andre alternativer end lige AT-bygningen i forbindelse med den længe varslede flytning. Den

ekstra medhjælp vi har fået i P-risten er også guld værd - (Oh fryd)! I øvrigt nægter jeg at tro på, at vi her i Odense bliver syltet to gange i træk, så jeg er fortrøstningsfuld med hensyn til den nærmeste fremtid.

Svendborgbanen har nu fået ATC-togstop! Da jeg befarede banen første gang, gik det da også som forventet. Ofte blev jeg fanget af bremsekurver ved indkørsel til stationerne, og da toget i udkørselsenden fortsat er overvåget af bremsekurven indtil en opdateringsbalise passerer, skete det også her, at systemet skulle blande sig. En lille fejl havde dog sneget sig ind. I en lille uge måtte vi leve med, at togene måtte ned på 25 km/t ved SI-signalet syd for Ringe, skønt hastigheden rettelig skulle være 75 km/t. Svært uheldig! Nu sidder ATC-Togstop formentlig på rygraden hos alle, og systemet er da bestemt til at leve med. Som jeg ser det, er det dog umuligt at køre "lidt friskt til" og indhente tid. Det tillader systemet ganske enkelt ikke. Til gengæld er sikkerheden øget, hvilket jo var meningen med det hele.

### Turvalg

Turvalget bød på det sædvanlige store spørgsmål

for mange af os: Får jeg nu mit ønske opfyldt? Det lykkedes dog for de fleste, og som noget nyt havde man lavet en fire mandstur specielt tilegnet kolleger med bopæl i Svendborg. Da turvalget jo som bekendt er frit, kunne alle dog søge turen, men alt endte godt, og turen er nu fyldt op med lutter Svendborgblod! De nye ture byder i øvrigt på flere banketure, og en del ER/MF-togsæt overnatter nu i byen – for MFs vedkommende naturligvis med **motorerne kørende**, da 380V forsyning endnu ikke er etableret i sporene 21 og 22. Som noget nyt skal der foretages tunnelcheck på nogle få tog og MR-togene er også vendt tilbage.... YES!

### Genetillæg

MQ-togsættene er begyndt at køre 2700-tog – altså til Fredericia. Men da lysforholdene på de vestfynske stationer ikke er optimale, bliver samtlige tog - fremført af MQ - bemanded med togpersonale, når det er mørkt. Det betyder, at lokomotivføreren skal benytte det minimale sidevindue for at kunne udføre korrekt afgangsp procedure med togføreren. LPO DSB fik aftalt et midlertidigt **genetillæg** på kr. 150 pr. tjeneste, indtil lysforholdene er bragt i orden medio

februar. Men i skrivende stund er dette ikke sket, så lokomotivførerne må vride sig lidt endnu. Generelt er MQ blevet en rigtig god arbejdsplads – med meget få fejl, og på det seneste er en del kollegaer fra Fredericia og Esbjerg uddannet på togsættene, og mon ikke de også glæder sig over den driftssikkerhed, der nu er opnået.

### Valg

Et andet valg er også overstået – nemlig folketingsvalget. Lokalt kom en appel om at stemme på Socialdemokratiets Poul Andersen, der har vist sig som en god mand for jernbanen. Slutresultatet blev, at Poul blev genvalgt trods tabet af over 1200 personlige stemmer i forhold til valget i 2001. Jeg skulle være et skarn, hvis ikke jeg glæder mig over to vundne mandater, så det gør jeg så!

### Generalforsamlingen

Blev afholdt i januar hvor 34 % af medlemmerne mødte op. Et forslag, lidt ud over det sædvanlige, gik på at samle ind til katastrofen i

Asien. Dette blev vedtaget og pengene tilfalder foreningen Trankebar. Yderligere info om denne forening kan ses på: <http://www.trankebar.net/>

### Medarbejderudlodning

Velfærdsmidlerne i Odense fik ikke ben at gå på sidste år, men hjul at køre på. En Gokartdag blev simpelthen arrangeret. I år går pengene til Amin Jensen Show og senere på året til en tur i Odense Teater hvor ”Midt om natten” og ”ABBA” står på programmet.. På min billet til Amin Jensen står GULV-INDGANG B-RÆKKE 13-PLADS 22. Så var det jeg tænkte ”Kunne man ikke have ofret 10 kroner mere, så havde der måske været til en stol” Det viste sig, der *var* stole og showet var kanon.

### Ferievalg for viderekommende

Feriesystemet i Odense har jeg altid fundet besværligt. For at finde ud af min ferie næste år skal jeg rykke tre pladser ned, dernæst flytte seks pladser op og fire pladser til højre set i forhold til min kollega til venstre.

Sluttelig skal det hele divideres med tre! (Det er vist nok sådan det er). I 2004 udsendte man ét enkelt stykke A4 papir med oplysninger om ferieindplacering 2005 for samtlige førere i byen og ferieugerne for de næstfølgende tre år var ligeledes påført. Et rigtig godt initiativ.

### Nye kollegaer

At vi er et flinkt folkefærd her i Odense understreges af, at jeg to gange har budt pænt velkommen til en af vore nye kollegaer. Lettere forlegen kunne han fortælle, at jeg altså havde budt ham velkommen én gang før! Hertil kan jeg blot sige, at det ikke skyldes Alzheimers eller begyndende alderdom, men simpelthen lidt stress på grund af det meget arbejde, der er tilført depotet.

Hvis jeg husker det, skriver jeg igen om nogle måneder!



Af: Gunnar Petersen Juhl.

Så er vi gået i gang med et nyt år og dermed også

sæson for generalforsamlinger.

Som reglerne byder os det, holdt vi generalforsamling i Tinglev den 29. januar. Generalforsamlingen blev afholdt på Tinglev

bibliotek, og efter generalforsamlingen var der fællesspisning, ligeledes på biblioteket.

Generalforsamlingen forløb roligt og da der ikke sker så meget i Tinglev for tiden,

havde generalforsamlingen måske ikke den helt store interesse. Fremmødet var det laveste, vi har oplevet.

### Ombygning

Sammen med personaleleder Jens Bülow, blev der besluttet, at vi skulle ombygge skabsrummet på 1. sal, således at vi også fik indrettet et møderum, som også skulle bruges til undervisningslokale. Ombygningen er nu færdig, og vi har fået et udmærket lokale der, dog mangler vi at få indrettet det med tavle m.m. men det kommer nok. Lokomotivfører Frede H. Dahl har bestået UPK

prøven, et stort tillykke med det og velkommen i kørelærergruppen.

### Sæson tog

Så blev der også taget hul på en ny skisæson, hvilket betyder, at vi i Tinglev skal køre to ekstra tog fredag og søndag, nemlig Skiløberen. Det ene udgår fra København og kører til Padborg, dette tog kører vi fra Odense til Padborg, og så fortsætter det ellers til Sankt Anton i Østrig. Det andet tog er et nyt chartertog som kører fra Fredericia til de Franske Alper. Toget består af tyske vogne som til daglig kører med i

autozug. De kommer fredag til Padborg, hvor vi låner ME lokomotivet fra Prag-toget og spænder for de tomme vogne og kører til Fredericia. Her løber vi så om, og derfra optager vi passagerer, og kører så toget til Padborg. Søndag returnerer toget så fra Frankrig, og vi kører til Fredericia og tom tilbage. Turen passer fint til Tinglev depot, og vi håber, at det er noget, som vil fortsætte, og at det kunne være noget, der også i sommerferien kunne sælge billetter som ferietog.

### LPO portalen

Har du besøgt LPO portalen?

Portalen findes på DSB's Intranet. Klik ind på Fremføringsportalen. Nederst finder du linket til vores portal.

### Har du glemt..!

Som medlem af LPO DSB har du mulighed for at indsende læserbreve til Det Blå Blad.

Prøv det .....



### Køb et slips



Det er nu muligt, at købe et af de flotte LPO slips til en særdeles fordelagtig pris.

Slipset er af ren silke, og koster nu **kun 150 kr.** (Kun så længe lager haves.)

Du kan også købe den flotte slipsenål i ren sølv. Pris **kun 275 kr.**

Henvendelse til Torben Sonne tlf. 24 68 72 58

### Kørelærerportalen

Kørelærerportalen er en del af Fremføringsportalen. Den indeholder mulighed for at stille spørgsmål til forskellige ressource personer, debatforum, links til diverse materialer og uddannelseshjælpemidler.

# DSB - Lige til .....



Bygherre/  
projektleder

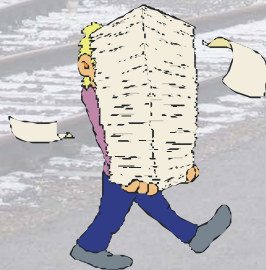


Ny teknologi

## 5 genveje til en ny P-rist



Vinterforanstaltning  
1/11 - 31/3



Grundige analyser



Vinterforanstaltning  
1/4 - 31/10

Forventet ibrugtagning:  
~~K04~~ ~~K05~~ ~~K06~~ K09?