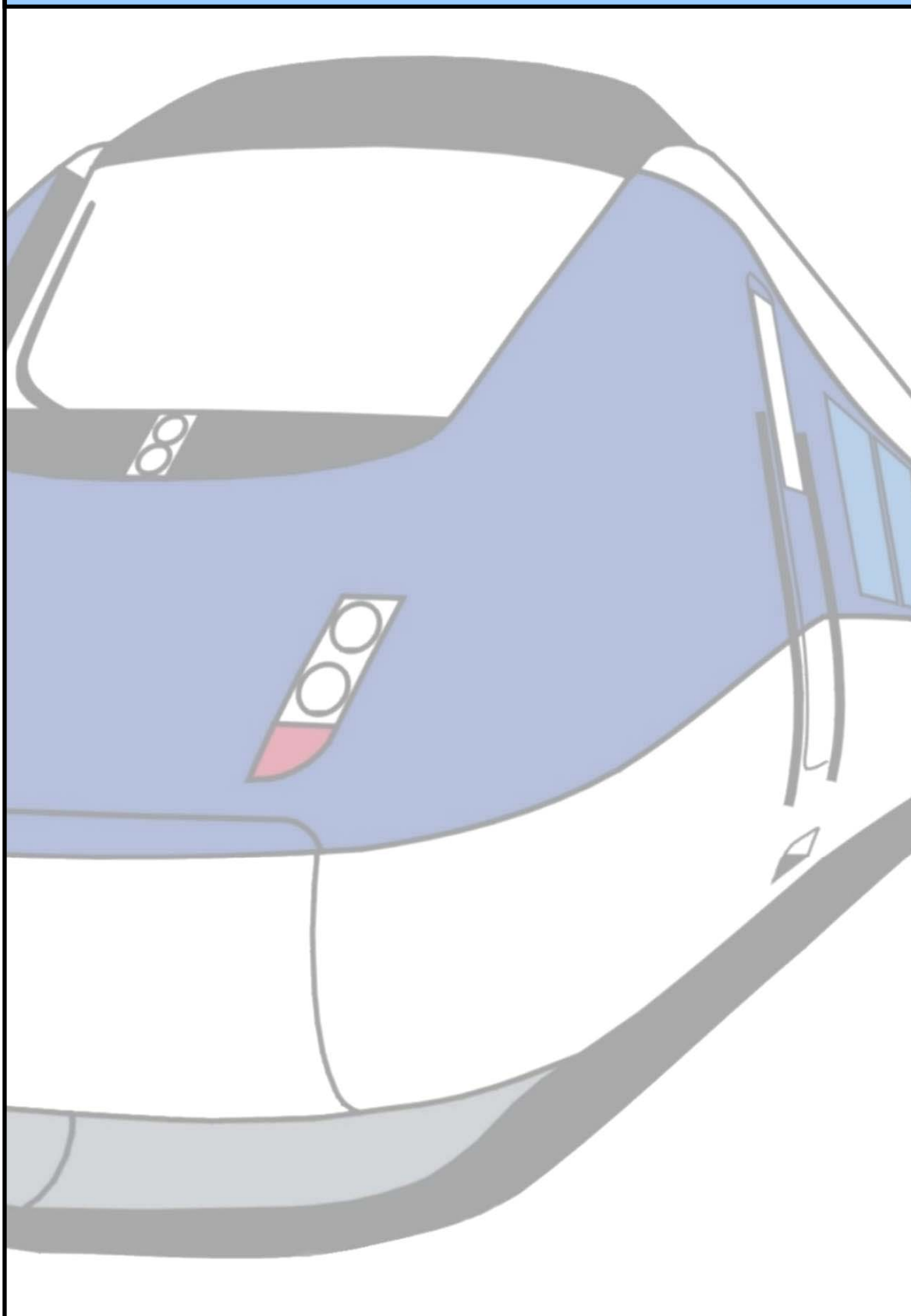


# Det Blå Blad



Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

2/2005



- Side 3  
**Lederen**
- Side 5  
**Meget kan gå galt...**
- Side 7  
**Ulovlig færdsel i sporene**
- Side 8  
**Selv små chok kan udløse....**
- Side 10  
**Det glemte Nordjylland**
- Side 13  
**Kørelærer i DSB**
- Side 14  
**Lænderyg-konference**
- Side 16  
**Nyt fra Lokal-grupperne**
- Side 27  
**Opslagstavlen**

# Det Blå Blad

Udgives af  
Lokomotivpersonalets  
Områdegruppe DSB

## Redaktion

Det Blå Blad  
Teglårdsvej 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:  
5. september 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

## Taxameteret tæller!

Af: Preben S. Pedersen

Ulovlig færdsel over sporene er i de senere år blevet et tiltagende arbejdsmiljøproblem for lokomotivførerne. Den almindelige respekt for faren ved at færdes i og ved sporene, er helt åbenbart ikke længere til stede i befolkningen. Det Blå Blad indeholder denne gang flere artikler om de barske og ofte ulykkelige konsekvenser denne negative udvikling har for lokomotivførerne. Flere og flere kolleger påvirkes af disse situationer i en grad så de risikerer at miste deres job. Mange lokomotivførere bliver så mærkede af andres dumhed og ubetænksomhed, at de pådrager sig invaliderende psykiske skader. Først mister man sin helbredsgodkendelse og derefter sit job. Man ryger ud i en social deroute, kan ikke længere forsørge sin familie – hvis ikke de allerede er skredet, fordi man er ”blevet mærkelig”.



*Preben S. Pedersen*

Da lokomotivførerne reelt er uden mulighed for at afværge en truende påkørsel, er situationen dobbelt belastende for ham/hende. Man kan hverken undvige eller nå at bremse – blot bede til at idioten når at flytte sig, inden man (atter en gang) hører den frygtelige og alt for velkendte lyd af en menneskekrop, som bliver maltrakteret af mange tons tog.

LPO DSB har netop offentliggjort en rapport om ulovlig færdsel i spor. Rapporten kortlægger helt konkret alle de steder i landet, hvor folk af magelighed og uden tanke for egen førlighed krydser jernbanesporene. Med kortlægningen af disse ”sorte pletter” har LPO DSB nu et godt redskab i vores bestræbelser på at fremtvinge de nødvendige foranstaltninger.

Rapporten viser, at problemstillingen er forskellig fra sted til sted, og det vil der naturligvis blive taget hensyn til i de videre bestræbelser. Man kan imidlertid dele opgaven op i to kategorier:

For det første må der gribes ind overfor publikums mangel på respekt for jernbanen og for den lovgivning, som er lavet for at beskytte dem selv. Der skal sættes ind med langt mere aggressive oplysningskampagner overfor den tankeløshed og dumhed, som får folk til at begå ulovlighederne. Der skal sættes ind med en effektiv adfærdspåvirkning – om nødvendigt med sanktioner i form af bøder m.m.

Også DSB må begynde at udvise mere konsekvens i sine holdninger til sikkerheden. Hvad ligner det at drive klapjagt på sit personale for at færdes i sporene uden sikkerhedsvest, når man samtidig er fuldstændig konfliktsky i forhold til publikums adfærd? Lokomotivførerne bliver indberettede for tjenesteforseelser, og publikum får en venlig henstilling. Ikke særligt motiverende – vel?

For det andet skal infrastrukturen forbedres. Der er på flere stationer et enormt behov for broer, tunneller og elevatorer. Selv på hovedstrækningerne, hvor togene passerer med 180 km/t, er der ved flere mindre stationer ikke mulighed for at passere sporene på sikker vis. Gangbesværede og forældre med barnevogne og/eller børn er på det nærmeste chanceløse disse steder.

Det økonomisk betrængte Banedanmark forsømmer sit ansvar for at skabe sikre forhold for de rejsende, og jo længere ud ad sidebanerne man kommer - jo værre står det til.

Politikerne må påtage sig deres del af ansvaret for den nedprioritering af jernbanesikkerheden, som vi alt for længe har været vidne til. Banedanmark bør omdannes til en selvstændig, offentlig virksomhed, som foreslået af Dansk Jernbaneforbund, kun derved kan der skabes den nødvendige økonomi. De nuværende lappeløsninger er ikke holdbare i længden.

Et frasalg af Banedanmarks entreprisedivision vil ikke tilføre flere penge til det udhungrede jernbanenet. Derimod vil det medføre, at mange uerfarne private entreprenører skal færdes i og ved sporene – ikke nogen rar tanke for en lokomotivfører!

LPO vil, med rapporten som grundlag, arbejde videre på at sikre vores arbejdsmiljø. Vi håber på en invitation fra Banedanmark, så vi sammen kan arbejde på at fjerne rapportens sorte pletter.

Hvor mange mennesker der skal miste liv eller førlighed, og hvor mange lokomotivførere der skal gå ned med flaget, inden vi ser de nødvendige tiltag iværksat er op til politikerne, DSB og Banedanmark. Taxameteret tæller imens!

Vores forskellige løsningsforslag kan prioriteres ved de mange sorte punkter i rapporten. Vi frygter at vi bliver overhalet indenom af flere dødsulykker, inden reelle løsninger er ført ud i livet.

## **Få lokale nyheder på LPO portalen!**

Der kan optages nyheder på lokalgruppernes sider.

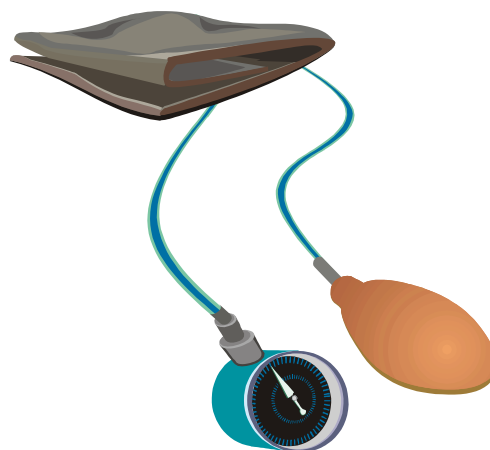
Indtil den lokale redaktør er uddannet til dette arbejde, kan indlæg sendes til:

Jan Eskildsen, e-mail: [jeskil@dsb.dk](mailto:jeskil@dsb.dk), som vil sørge for, at nyhederne bliver lagt på den pågældende lokalgruppes side.

# Meget kan gå galt

- *Meget kan gå galt når der skal ansøges om helbredsgodkendelse hos Trafikstyrelsen.*

Af: Ole Husted Andersen  
Arbejdsskadesagsbehandler, DJ



Kun de færreste tænker nærmere over de problemer der kan opstå i forbindelse med helbredsgodkendelsen, inden de begiver sig til lægen for at få erklæringen (Helbredsattest for jernbanepersonel) udfyldt. Måske ligger blodtrykket (BT) den pågældende dag ”lidt i den høje ende”. Har man ikke tidligere haft problemer med trykket, tænker man ikke videre over det og lægen konstaterer sandsynligvis blot: *Nå – det er lidt højt, men det plejer jo at være OK. Det er ikke unormalt at det kan svinge lidt, så det er der ingen grund til at gøre noget ved. Du er jo ellers sund og rask.* Det er sikkert rigtigt nok – og lægen siger det i en god mening. Men problemet opstår i samme øjeblik han anfører de målte værdier på attesten! Der bliver indmeldt ”for høje” tal til trafikstyrelsen – og fælden klapper! Uanset hvad lægen har givet udtryk for overfor sin patient, så er det ”tallene” der tæller (maks. 150/100), når helbredsattesten skal vurderes i Trafikstyrelsen.

## Gør selv noget

Alt andet lige ville det have været bedre at få en fornuftig snak med sin læge om hvordan man sammen kan nå ned på de ønskede værdier. Måske skulle man have fundet en anden dag at foretage målingerne på? Eller måske skulle man sammen aftale et behandlingsforløb, så lægen på helbredsattesten – sammen med de høje tal –

kan oplyse at han er opmærksom på problemet og at han sammen med patienten har iværksat et behandlingsforløb? Indberetter man derimod blot de høje tal ukommenteret, kan man være 100 procent sikker på enten at blive grounded eller blive afkrævet månedlige indberetninger af BT. Det vil derfor i alle tilfælde være det klogeste selv at reagere inden Trafikstyrelsen gør det!

## De husker altid honoraret

Det er ikke kun BT, der kan give problemer, når der ansøges om helbredsgodkendelse. Bliver man for eksempel bedt om at indsende en speciallægeerklæring, er det meget vigtigt, at man sikrer sig, at lægen er 100 procent på det rene med, hvad det helt præcist er, Trafikstyrelsen ønsker oplysninger om. Mange speciallæger knalder desværre bare en standardundersøgelse af, hæver honoraret og mener dermed at have opfyldt deres forpligtelse. Hvis Trafikstyrelsen så efterfølgende gør opmærksom på, at det ”ikke lige var det, de havde bedt om at få undersøgt”, kan man meget vel risikere at lægen bliver fornærmet, fordi han føler sin faglighed bekløkket og derfor nægter at lave den ønskede erklæring. Og så står man der igen! Alle ved, at det at få en tid hos en speciallæge omtrent ligger på niveau med ”7 rigtige i Lotto”. Således kan der sagtens gå et halvt år eller mere, hvor lokomotivføreren er uden mulighed for at udføre sit job.

**Nægtede at lave ny erklæring**

At det ikke er alle speciallæger, der har lige meget styr på situationen, kan illustreres med følgende lille historie: Det var lykkedes Trafikstyrelsen at fornærme en speciallæge godt og grundigt ved at tilbagesende en erklæring med besked om, at ”det ikke var det de havde bedt om”. Lægen meddelte derefter, at han ikke ønskede at lave en ny erklæring til styrelsen. På det tidspunkt var der allerede gået over tre måneder siden lokomotivføreren var blevet bedt om at indsende en speciallægeerklæring.

**Til grin**

Sammen med lokomotivføreren fandt undertegnede – for at fremme sagen – derefter frem til en speciallæge, hvor der ikke var så lang ventetid. Vi kontaktede vedkommende læge og faxede Jernbanetilsynets brev til ham for at sikre os, at han kunne – og ville – udføre den krævede undersøgelse. Vi fik at vide, at det ikke var noget problem, og

lokomotivføreren fik en tid en god måneds tid senere. Da han mødte frem til den aftalte tid, fik han imidlertid at vide, at ”sådan en undersøgelse kunne lægen så sandelig ikke udføre”. At lokomotivføreren følte sig til grin er forståeligt, men de frustrationer og den bitterhed det skabte, at han nu i 5 – 6 måneder havde måttet leve uden vished om sin fremtid som lokomotivfører, vil kun de, som selv har prøvet, det kunne forstå. Det hører med til historien at fortælle, at alt endte godt, og kollegaen er igen ”på skinner”, men hans tillid til - og respekt for – lægestanden har lidt et alvorligt knæk.

**Forbered dig godt**

Når du skal have udfyldt en helbredsattest eller bliver bedt om en speciallæge erklæring, gør du dig selv en meget stor tjeneste ved at sætte dig godt ind i hvilke oplysninger Trafikstyrelsen har brug for at kunne godkende dig. Gør du ikke det, risikerer du at ende i tomrummet mellem administrative procedurer og lægefaglig selvhøjtidelighed.

Genopslag!

**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!

# Forsøg på at standse ulovlig færdsel i sporene på strækningen Esbjerg - Fredericia

Af: Birger Naver

For ca. et år siden nedsatte Banedanmark og DSB en arbejdsgruppe, der skulle se på hvorledes det stigende antal anmeldte arbejds-skader af psykiske lidelser, i forbindelse med personpåkørsler samt lige ved og næsten påkørsler, kunne nedbringes. Sideløbende med denne gruppe, nedsatte LPO DSB en arbejds-gruppe, som skulle kortlægge den ulovlige færdsel af sporene på de strækninger, hvor DSB er operatør.

For de to arbejdsgrupper stod det hurtigt klart, at det var nødvendigt med en samlet indsats overfor den stigende ulovlige færdsel i sporene. Vi udpegede strækningen Esbjerg – Fredericia som en forsøgsstrækning, fordi vi her oplever, at mennesker i alle aldersgrupper tilsyneladende vader over sporene, hvor det passer dem. Selve pilotprojektet startede op i juni måned, og skal køre i et halvt år.

Projektet er tilrettelagt på følgende måde: Der er udarbejdet to forskellige plakater til opsætning på stationerne. Samtidig skal disse plakater opstilles, der hvor lokomotivførerne har bemærket ulovlige overgange på strækningen. Der er også fremstillet en folder, der skal udleveres i togene til samtlige passagerer. Det er især pendlerne, vi vil have i tale, da vi tror, det er dem der oftest benytter de ulovlige overgange. I selve folderen står der bl.a.:

## **Det er dødsensfarligt at krydse sporet. Og faktisk også forbudt.**

Hver gang du krydser sporet på steder, hvor der ikke er afmærket, sidder der en anden person tilbage med hjertet helt oppe i halsen. Du kan ikke se ham, men han kan godt se dig. Alt for godt faktisk. Fra sin plads i fører-rummet har lokomotivføreren en fremragende udsigt. Det betyder også, at han ikke kan

undgå at se folk, der krydser sporet på ikke-afmærkede steder. Og selv om toget heldigvis sjældent rammer, er det en hård omgang at skulle sidde magtesløs og kun kunne håbe på, at det også går godt denne gang.

Med 180 km/t har lokomotivføreren nemlig ikke skyggen af en chance for at bremse toget, før det er for sent. Når man kører med den hastighed, er bremselængden på omkring 850 meter.

Nærdødsoplevelser tærer hårdt på ethvert menneske. Og selv om lokomotivførerne ikke selv er i direkte fare, er det barske løjer at opleve situationer, hvor mennesker hver dag kun er få meter fra at miste livet. Prøv selv at forestil dig, hvor hårdt det er ikke at kunne gøre andet end at holde vejret og krydse fingre, når der er menneskeliv på spil. Du kan gøre dit til, at lokomotivførerne kan koncentrere sig om at passe deres arbejde med at få toget sikkert frem i tide. Det er i virkeligheden uhyre simpelt. Du skal bare lade være med at krydse sporet, hvor det ikke er tilladt.

Som det kan ses appellerer folderen til folks holdninger og til at de tænker sig om. Samtidig vil der blive udsendt en presse-meddelelse i de lokale aviser og ugeaviser. Vi vil også omdele folderen på skoler, virksomheder og parcelhusområder, der ligger, hvor der er ulovlig passage af sporene.

# Selv små chok kan udløse en arbejdsskade

- derfor skal alle påkørsler og nærved påkørsler anmeldes som arbejdsulykker...



Ole Husted Andersen

Af: Ole Husted Andersen,  
Arbejdsskadesagsbehandler, DJ

Ingen lokomotivfører forbliver upåvirket efter at have oplevet en påkørsel eller en nærved påkørsel. Officielt betegnes det som en ”sikkerhedsmæssig hændelse”. Hvad førstnævnte angår, er der ikke så meget at diskutere – et efterfølgende lægetjek er påkrævet for at kunne bevare sikkerhedsgodkendelsen. Når vi taler om nærved situationerne, er regler og procedurer derimod ikke altid så entydige som det kunne være ønskeligt. Har du været udsat for en nærved påkørsel, er det vigtigt, at du hurtigst muligt kontakter din tillidsrepræsentant eller/og din sikkerhedsrepræsentant. Det er vigtigt, at man er klar over, at en ”sikkerhedsmæssig hændelse” altid udløser et besøg hos lægen og efterfølgende vurdering af fortsat godkendelse hos Trafikstyrelsen.

## Alle påvirkes

Enhver lokomotivfører bliver berørt af at have været udsat for en af ovenstående to situationer. Sådan er det nu engang - uanset at vi selv synes, at vi er nogle helvedes karle. Når den umiddelbare og helt naturlige reaktion (søvnbesvær, tyndskid m.m.) har fortaget sig, skal man huske, at alle påkørsler og nærved påkørsler skal anmeldes som en arbejdsskade. Ikke for Trafikstyrelsens eller

DSBs skyld, men for lokomotivførerens egen skyld.

## Hvordan anmeldes skaden?

Det har vist sig, at flere er i tvivl om, hvordan det foregår, når man anmelder en arbejdsskade, men det er ikke så kompliceret. Du skal blot sikre dig, at forløbet er som følger:

1. At din nærmeste foresatte har indberettet arbejdsskaden til Fremføring.
2. At du efterfølgende fra Fremføring modtager en udfyldt *Anmeldelse af arbejdsulykke m.v.* til underskrift.
3. At du sammen med din tillidsrepræsentant, sikkerhedsrepræsentant eller undertegnede sikrer dig, at skemaet er korrekt udfyldt, inden du skriver under og returnerer det til Fremføring.
4. At du i løbet af et par måneder modtager et brev fra DSB's forsikringselskab (*if...*) hvor de skriver:
  - A. At de anerkender modtagelsen af anmeldelsen...
  - B. At tilfældet hører under loven...



Dermed har du en kvittering på, at du har været udsat for en arbejdsulykke, og at forsikringsselskabet anerkender dette. Det betyder ikke, at du dermed er berettiget til en erstatning, men det vigtigste er også, når det drejer sig om påkørsler og nærved påkørsler, at det bliver anerkendt som en arbejdsulykke – og at du har en kvittering herfor.

### **Gem kvitteringen!**

Når du har modtaget brevet fra forsikringsselskabet, opbevarer du det lige indtil den dag, dine arvinger lægger dig i graven. Hvis alt går godt, får du aldrig brug for dette stykke papir. Men du kunne også være uheldig at blive én af de mange

lokomotivførere, som i løbet af karrieren bliver ramt af *posttraumatisk belastningsreaktion* (PTSD), og så er det meget vigtigt at kunne finde tilbage til – og dokumentere – alle de påkørsler og nærved påkørsler, du har været udsat for.

Kommer du i tvivl om, hvordan du skal forholde dig, når du skal anmelde en påkørsel eller (især) en nærved påkørsel bør du kontakte din tillidsrepræsentant, din sikkerhedsrepræsentant eller undertegnede (telefon 86 94 64 59 tager mod besked døgnet rundt).

## **LPO portalen**

Portalen er din informationsportal når det gælder din fagforening.

Her kan du finde oplysninger om de andre lokalgrupper, og med tiden også nyheder fra dem.

Du kan læse de aftaler som er indgået mellem LPO DSB og DSB Fremføring.

Du kan læse de udsendte medlemsinformationer.

Du kan finde faglige links og links der er beslægtet med vores arbejde.

---

### **Sådan finder du aftalerne på LPO portalen.**

Via Intranettets forside klikker du på Fremføringsportalen

Nederst på Fremføringsportalens forside finder du et link til LPO. Klik på det, og du er på LPO portalen.

Nederst i menuen på LPO portalen er punktet ”Aftaler”. Klik på det.

Klik på punktet ”Oversigt over aftaler”

Du får herefter vist en oversigt over alle aftalerne.

Du kan klikke på et aftalenummer, herefter åbner aftalen.

# Det Glemte Nordjylland



Af: Bjarne Aunsbjerg, Aalborg

Da det desværre ser ud til at beslutningstagerne i Danmark og ikke mindst i Banedanmark, har lavet et nyt jernbandedanmarkskort, vil jeg gerne invitere på en tur med toget fra Frederikshavn til Århus, set ud af en lokomotivførers forrude. Det kommer sikkert som et chok for nogle, men banen fra Århus til Frederikshavn eksisterer altså stadig endnu.

Det er en solrig dag i Frederikshavn, heldigt for det, da vi jo ikke har ATC eller lignende systemer på strækningen. God sigt til signalerne, og alt i alt ser det ud til at blive en dejlig tur. Man sidder og tænker på det mærkelige i, at der endnu ikke er etableret Log på Kommandoposten i Frederikshavn. For nylig ville det ellers kunne have hjulpet en hel del i udredningen af en sikkerhedsmæssig hændelse. Heldigvis er kommandoposten betjent, så vi er fri for at rende rundt på P-risten og dreje sporskifterne ved stedbetjeningen. Dette er dog endelig blevet væsentligt bedre, efter at der er kommet asfalt og gangriste at gå på.

Det er skønt at køre på strækningen, det bliver en sand fornøjelse her til sommer når temperaturen igen når over 20 grader. Så skal vi se, om de par kilo skærver, som nu er

udlagt her på strækningen, er nok til, at vi kan køre over 80 Km/t. Der er så skønt i Vendsyssel, så turen kan jo næsten ikke blive for lang, skulle man mene, vi bruger jo allerede i dag 73 minutter på at køre de 95 km. En gennemsnits fart på hele 78 Km/t. Det er det, som vi heroppe kalder blodtryksnedsættende kørsel.

Cirka halvvejs til Aalborg, ankommer vi til Hjørring. Den største pendlerstation nord for Århus. Det går fint under indkørslen, og jeg når lige at hilse på kollegaen, som holder i nabosporet med 2 IC-sæt. De passagerer, han lige har sat af, skal passere mit spor lige foran mit standsningssted. Heldigvis står varslingsanlægget og fortæller dem, at de da ikke skal gå over sporet.

I dag er der kun 8 personer, som har så stor tillid til mig, bremserne på toget, og at der ikke er fedtet på skinnerne, at de som den største selvfølge vader over overgangen foran mig. Jeg er jo vant til det og sidder bare og ryster på hovedet, har hånden på bremsen, og tænker på, at det går galt en dag. Men heldigvis ikke i dag.

Afgang fra Hjørring, så skal jeg lige huske at passe på. Varslingsanlægget er slukket, men der er jo stadig folk på den anden perron. Nå

ja, det er jo rigtigt, den virker jo ikke ved en udkørsel, selvom den ligger i min togvej. Jeg må hellere lige vente lidt med at køre, og dermed forsinke toget, så der ikke sker en ulykke. Jeg går hen til vinduet og kigger ud. Det ser ud til, at alle er kommet over nu, så kan vi endelig komme af sted. Så kan man sidde og spekulere på, hvordan pokker folk skal forholde sig, når varslingsanlægget ikke siger noget, og der så alligevel kommer tog. Men det er de nok ligeglade med, når uheldet sker.

For en sikkerheds skyld har jeg lige hånden på bremsen, hvis der nu lige skulle komme én løbende.

Lindholm, vores første Nærbanestation. Her er der også et dejligt og helt nyt varslingsanlæg. Det virker, men det duer bare ikke set med en lokomotivførers øjne.

Varslingsanlægget siger kun noget over det spor, der er stillet en togvej over. Så halvdelen siger ikke noget, folk går ud på midten og venter (måske), hvis ikke de lige tager de sidste 2 ½ meter i et par hop. Men jeg har jo set det før og har hånden på bremsen. Godt, jeg ikke er lokomotivfører ved Nordjyske Jernbaner som kommer rundt i kurven med 100 Km/t.

Fra Aalborg går turen sydpå mod Århus, igen et nyt sikringsanlæg, eller mangel på samme. Her er nemlig ingen Linieblok. Af og tilbage melding imellem Aalborg – Ellidshøj og Skørping. Her er der absolut ingen teknisk garanti, og der kan i princippet stilles en udkørsel, så snart toget har forladt stationen.

Skalborg Nærbanestation fik desværre med grønthøsteren under opførslen. I oplægget var der projekteret et langt Y-hegn i hele stationens længde, men dette blev desværre barberet væk, da budgettet blev for stramt. Væk med hegnet og ind med endnu et stort arbejdsmiljømæssigt problem for os lokomotivførere! Der er godt nok en høj overgang, men desværre ligger den så langt væk, at passagerne går bag om toget, over

sporet og op på den anden side. Men jeg er jo klar over det, og min hånd ligger allerede på bremsen. Hvis de går ud foran mig, så går de i hvert fald ikke ud foran flere af mine kollegaer, det er da en trøst.

Med så mange LA ud over det danske jernbanenet, sidder jeg og får helt ondt af Banedanmark. Tænk at de ikke har flere standsignaler, og at de i Ellidshøj bliver nødt til at spraymale sort maling på et 60 km/t standsignal, så det kommer til at ligne et 80 km/t standsignal. Hvis det havde været et ungt menneske, som havde gjort dette ude i fædrelandet, så var han blevet trukket igennem retsmaskineriet. Men lovligt graffiti - det går nok!

Støvring. Samme problem som Skalborg. Intet y-hegn, så jeg er ekstra opmærksom, og har for en sikkerheds skyld lige min hånd på bremsen. Hvor ville det være skønt med det lille hegn.

Skørping. Endestationen for nærbanen. Her mangler der helt varslingsanlæg ved et af gennemkørselssporene. Derfor var der en regel (rød plakat) om, at der ikke måtte ekspederes syd- og nordgående tog samtidigt. Men efter den nye køreplan krydser lyntogene Skørping Station, imens der udveksles passagerer over sporet foran toget. Det går jo ikke at holde et lyntog for stop, så vi nedsætter hastigheden til 60 km/t og laver en gennemkørsel. Dermed er der jo ikke krav om varslingsanlæg. Vupti ! Væk med rød plakat, og ind med endnu et arbejdsmiljømæssigt problem for lokomotivførerne. Men jeg ved det jo - og har allerede hånden på bremsen.

Af sted fra Hobro, endnu et nyt sikringsanlæg. Linieblok og Vekselspors drift og nu MED ATC. Dejligt. Det er en sand fornøjelse at få følelsen af, at vi nu endelig kører på en hovedstrækning. Og fra Randers bliver det så til en strækning med linieblok og AM signaler. Jeg kan tydeligt mærke, at vi er på vej sydpå. Men tanken om, at vi stadig

mangler de høje Km-mærker fra Århus og helt til Frederikshavn, får mig hurtigt tilbage til virkeligheden. Jeg sidder og undrer mig over, at de høje mærker ikke er kommet endnu, når man øjensynligt igennem flere år er holdt helt op med at vedligeholde de små km-mærker. Der bliver altså også mørkt på vores strækninger.

Vel ankommet til Århus, kan jeg holde min velfortjente pause. Sidder og glæder mig over, at det ikke er i dag, jeg skal på nærbanen til Hornslet eller Grenå. Der er nemlig endnu et sikkerhedssystem og flere steder, hvor min hånd skal ligge på bremsen. Men efter sådan

en tur her, trænger min hånd til hvile, inden det igen går hjemad.

Ovennævnte tekst er desværre ikke fiktivt, men et typisk eksempel på en hverdag for de lokomotivførere, som kører på strækningerne nord for Århus. Det er skræmmende at være vidne til denne service eller mangel på samme fra Banedanmarks side. At man på den her måde ser stort på både vores og passagerernes sikkerhed er helt uacceptabelt. Med de krav, der i dag stilles til lokomotivførernes helbred, sikkerhed og faglighed, må vi som et minimum forvente, at der i fremtiden stilles meget større krav til - og ikke mindst kontrol af - nuværende og kommende infrastrukturforvaltere.



Hjørring afgang. Bemærk, at der er udkørsel.

# Kørelærere i DSB

Af: Torben Sonne



Michael P. Svendsen

Michael P. Svendsen har været lokomotivfører i DSB siden 1987, heraf 10 år som kørelærer. Michael er stationeret i København.

*Hvorfor valgte du at søge en stilling som kørelærer?*

Da jeg kørte på S-togene blev jeg spurgt, om det var noget for mig at starte som hjælpe-kørelærer.

Det sagde jeg ja tak til. Jeg har altid været glad for at undervise andre, og har i min fritid fungeret som håndboldtræner i mange år. Så skiftede jeg fra S-togene til fjerntrafikken, og da jeg havde kørt nogle år på ”de lange skinner” blev jeg opfordret til at søge en kørelærerstilling.

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

I de senere år syntes jeg, der er sket en ændring. De nyansatte lokomotivførere er dygtige til teorien og afleverer generelt flotte prøver på skolen, men når det handler om den praktiske formåen, syntes jeg, det halter noget. Jeg synes godt, man kan mærke, at der ansættes lokomotivførere med flere forskellige kompetencer end tidligere. Det er et stort arbejde for kørelærerne at omsætte elevens teoretiske viden til praktisk lokomotivmandsgerning. Det handler helt grundlæggende om at forstå og have respekt for togenes hastighed, vægt og bremseevne under forskellige vejrforhold.

Måske har vi kørelærere i Østområdet også været lidt forvænte med, at de nye kollegaer tidligere havde kørt nogle år på S-togene, inden de kom til fjerntrafikken.

*I forrige nummer af Det Blå Blad fortalte lokomotivfører Morten H. Jacobsen om sine oplevelser under LGU uddannelsen. Morten nævnte at han havde skiftet kørelærer flere gange undervejs i uddannelsen. Oplever du det som et problem?*

Både og, vil jeg sige. Det er vigtigt, at de nyansatte kører med forskellige kørelærere i løbet af uddannelsen, men når der skiftes midt i praktikmodulerne, oplever jeg en forvirring hos vores nye kollegaer. Der går lidt tid, hver gang man får en ny kollega med. Man skal lige spore sig ind på hinanden og finde ud af hvor meget han eller hun nu kan, og de skal jo også vænne sig til en ny kørelærer.

*Ville en logbog være en hjælp for kørelærerne?*

Jeg synes det ikke. Vi havde det jo tidligere, men dengang blev der skrevet for lidt i logbogen til, at det havde nogen værdi. I dag er kørelærerne blevet mere bevidste om deres ansvar, og en vigtig del af jobbet er også at kunne sige fra, og meddele, hvis en elev ikke er egnet som lokomotivfører.

*En væsentlig del af en god uddannelse er jo god planlægning, hvad er dit indtryk af planlægningen af praktikmodulerne?*

Jeg har oplevet det som kaotiske tilstande, med planlægning fra dag til dag. Jeg sagde på et tidspunkt min stilling som kørelærer op i frustration over de forhold, jeg blev budt som kørelærer.

Jeg var træt af at modtage frustrerede og forvirrede elever, der ikke vidste, hvad de skulle på grund af de mange hovsaløsninger. DSB gav efter min mening deres nyansatte medarbejdere en dårlig oplevelse af virksomheden, som om der ikke var styr på uddannelsen. Jeg var væk fra kørelærerjobbet i 10 måneder. Efter et møde med Fremføring tog jeg imod udfordringen om at starte op igen.

*DSB Fremføring afholdt i efteråret 2003 et kørelærerseminar. Der blev i den anledning fremsat en række krav til en fremtidig kørelærerprofil, og der blev givet tilsagn om efteruddannelse og bedre aflønning af kørelærerne. Hvordan oplever du status her halvandet år efter?*

Jeg er træt af, at ledelsen gang på gang har lovet os efteruddannelse, ERFA grupper og ikke mindst en bedre aflønning. Kørelærerne husker udmærket, hvad ledelsen siger på kørelærerseminarer og på medarbejdermøder. Det skaber en negativ stemning blandt kørelærerne, når det kun er kravene til os

kernemedarbejdere, som ledelsen udtrykker det, der skærpes, mens alle løfterne om efteruddannelse og bedre aflønning udebliver. Jeg ved godt, at man ikke skal søge en kørelærerstilling på grund af lønnen, men den skal altså stå i et rimeligt forhold til vores kvalifikationer, og det ekstra arbejde vi udfører i forhold til en almindelig lokomotivfører. Det gør den ikke i dag.

Jeg er glad for jobbet som lokomotivfører, men kørelærerstillingen er ikke noget jeg praler af. I den nuværende situation er det vigtigt ikke at lade sine frustrationer gå ud over de nye kollegaer.

Jeg beklager mig ikke over at have elever med stort set hele tiden, men jeg synes honoreringen af mit arbejde er for lille.

*Det er jo besluttet at lokomotivføreruddannelsen skal ud i offentligt regi allerede i efteråret.*

*Er I kørelærere blevet informerede og forberedte på den nye uddannelse?*

Overhovedet ikke. Man kan læse lidt artikler på intranettet og i dagspressen, men ellers er vi ikke blevet informeret om vores rolle i den nye uddannelse. Det lader til, at hovsaløsningerne vil forsætte en tid endnu.

## Lænderygkonference

*Af: Torben Sonne*

Den 12. april 2005 afholdt DSB en lænderygkonference på baggrund af de to rapporter fra lænderygundersøgelserne gennemført blandt lokomotivførere og håndværkere ved DSB.

DSB havde inviteret Ove Gaardboe fra BST, Seniorforsker Niels Fallentin fra Arbejdsmiljø-instituttet, Overlæge Johan Hviid Andersen fra Arbejdsmedicinsk Klinik i Herning,

## Lænderygkonference

*fortsat*

Fysioterapeut Erik Schmidt fra JobLiv Danmark samt repræsentanter fra ledelse og medarbejdere i DSB.

Alle parter holdt et indlæg, hvor vi præsenterede vores synsvinkler på de to lænderygundersøgelser og kom med bud på, hvordan vi skulle arbejde videre for at forhindre, eller mindske risikoen for lænderyglidelser blandt alle medarbejdere i DSB.

Det er ikke muligt at udpege en enkelt faktor der er skyld i lænderyglidelserne. Den seneste forskning peger på, at medmindre der er tale om ganske særlige ryg sygdomme, hvilket kun er tilfældet hos ca. 15 %, er det vigtigt at opfordre de ryg syge til i videst muligt omfang at udføre sædvanlige fysiske aktiviteter, altså også at gå på arbejde!

Ved et forsøg blandt virksomheder i Midtjylland havde man opdelt arbejdet i tre kategorier: 1 er arbejde som alle kan udføre ubegrænset; 2 er arbejde, der i mindre omfang kan udføres af ryg syge; og 3 er arbejde, som den ryg syge helt skal skånes for. Forsøget viste positive resultater med at få de ryg syge ansatte hurtigere tilbage på jobbet. Det er vigtigt ikke at blive sygeliggjort og være sengeliggende derhjemme.

Hvis forsøget blev gjort i DSB, kan man gætte på, hvor lokomotivføre jobbet så ligger på den skala, det må jo vurderes i hvert enkelt tilfælde. Lænderygundersøgelserne viste jo, at hvis man først er kommet til skade med sin ryg, er lokomotivførerjobbet meget belastende, og muligheden for skånejob er til at overse. Helkropsvibrationer er en af faktorerne, der har betydning for udvikling af lænderygbesvær, men vi er ikke over Arbejdstilsynets grænseværdier. Eneste minus ved konferencen var, at Banedanmark ikke

var indbudt. Det havde været rart at kunne udveksle synspunkter, og måske opnå en større forståelse for de arbejdsmiljøproblemer, der følger af slidte og slingrende spor.

Der blev ikke draget nogen præcis konklusion på konferencen, men vi vil arbejde videre i flere retninger. Der skal fortsat arbejdes med det primære arbejdsmiljø i sikkerhedsorganisationen og førerrumsgrupperne.

Der skal prøves flere forskellige metoder til forebyggelse af lænderygbesvær. Det kan være motionsprojekter, rygestopkurser, kropskørekort, diætistordninger og sund livsstil. Fysioterapeut Erik Schmidt gennemgik sammenhæng mellem job og krop og viste med enkle øvelser, hvad man selv kan gøre, når kroppen gør ondt. Bevægelse, motion og sund kost er ekstra vigtigt, når man som os har et stillesiddende job.

DSB vil foreløbig ikke bruge flere midler på undersøgelser af årsagen til lænderyglidelser, men vil i stedet anvende midlerne til at gøre noget ved det i stedet for. Marlene Bresson nævnte, at lokale tiltag vil blive opmuntret. Så har I gode ideer til lokale sundhedsprojekter, er det bare med at komme frem med dem.

## Nyt fra Lokalgrupperne



### København

Af: Søren Max Kristensen.

Så nærmer sommeren sig med hastige skridt. Desværre må vi nok sige, at der venter os endnu en varm sommer. Det skyldes hovedsageligt den meget anstrengte personalesituation i København, og det ekstremt store uddannelsespres. I forbindelse med de meget omfattende opgaver som DSB pålægger vores kørelærere, lovede ledelsen, at både serviceringen og aflønningen af kørelærerne skulle forbedres. Opgaverne er kommet, men belønningen lader vente på sig. Det har meget naturligt medført, at flere og flere kørelærere er dybt frustrerede. Lokalgruppen har brugt meget tid på at overbevise disse kollegaer om, at alt nok skal falde på plads.

Den 16. marts var der Område Samarbejds-Udvalgsmøde (OSU) i Fremføringen. I ugen op til mødet blev lokalgruppen bestormet af kørelærere, der meddelte, at nu ville de ikke mere. Presset var blevet for stort, og løfterne blev ikke ført ud i livet. Dette meddelte Lokalgruppe København på OSU, og meddelte samtidig, at lokalgruppens muligheder for at opretholde ro og orden på arbejdspladsen ikke længere var til stede. Det har medført, at flere kørelærere nu har benyttet sig af muligheden for at bede om en pause. En pause, som Områdelederen i øvrigt

har nævnt som en mulighed i et brev til kørelærerne af 17. juni 2004. Desværre har nogle af vores mest erfarne kørelærere opsagt deres stilling og er gået tilbage til lokomotivførerrækkerne. Dette beklager Lokalgruppe København meget, men vi beklager endnu mere, at der i skrivende stund ikke er udsigt til nogen løsning på problemet. Vores fornemmelse er, at på trods af, at ledelsen i Fremføringen tager dette problem meget alvorligt, så virker det ikke som om, den øverste ledelse i DSB er klar over konsekvenserne, når en så central medarbejdergruppe begynder at melde fra. Dette skal ses i lyset af den meget omfattende rekruttering, samt et IC4 projekt, hvor der vil blive brug for alle gode kræfter, hvis vi skal kunne uddanne nok lokomotivførere til den dag, hvor dette nye og meget dyre tog skal ud at køre. Se i øvrigt bagsiden...

Og så til noget mere jordnært. Lokalgruppen har fået flere klager fra kollegaer, der er blevet generet af andre kollegaer, når de om natten gerne vil have lys eller se fjernsyn på opholdsstuen. Vi vil gerne understrege, at opholdsstuen ikke er en hvileplads. Vil man have fred og ro, så benyt de dertil indrettede stillerum.



Der er flere kollegaer, der har efterlyst vores billedgalleri. Lokalgruppen har valgt ikke at have et billedgalleri, da det findes på nettet. Det findes på følgende måde: Åben Fremføringsportalen > Klik på vognen Områder > Klik på det ønskede depot > Klik

på Personale på xxx depot i boksen Links > Klik på den lille mand i øverste højre hjørne > I bunden af siden kan du bladre > Klik på ID'et under billedet, så kommer du direkte ind i telefonbogen.



Af: Palle Bang.

Det var den sidste dag i marts, da vækkeuret kimedede på mit værelse på "Knudshoved", hvor jeg var på sikkerhedsseminar. Jeg fik tændt for TV-avisen og hørte, at der om natten havde været brand i et tog ved Kværkeby.

Nogle dage senere erfarede jeg, at det drejede sig om tog 8412, og at det var Bent Welling fra Fredericia, som havde kørt toget. Jeg syntes, det kunne være spændende at høre Bent fortælle historien, så jeg opsøgte ham, for at få et interview med ham.

Til de læsere, som ikke kender Bent Welling bør jeg nok fortælle, at Bent ikke er en person, man bare lige opsøger. Han har i årevis forsøgt at få oprettet et én mands depot i Brørup, men til dato uden held. Det har til gengæld medført, at Bent til tider er yderst kreativ, når det drejer sig om turene, og hvordan de kan kombineres, ja han minder faktisk lidt om James Bond. Ikke af udseende må jeg retfærdigvis sige, men hans adfærd. Det er faktisk umuligt at forudsige, hvor han er. Han dukker op, hvor man mindst venter det, og er sjældent der, hvor man tror, han skal være, og han ved alt (om ture). Det lykkedes mig da heller ikke at finde ham, så jeg valgte til sidst at ringe hjem til ham på hans fridag. Da han tog telefonen, var han ikke hjemme, men sad på Esbjerg Sygehus

med et brækket kraveben. Han var væltet med en knallert, men jeg fik da hans historie.

" Tidligere på aftenen, fortalte Bent, var jeg rejst pass. fra Fredericia til Kastrup for at køre noget tomt MR materiel til Fredericia. Toget bestod af 5 MR sæt, som jeg overtog klargjort i Kastrup, og jeg skulle så køre uden stop til Fredericia. En kollega fra Århus, som var udstationeret til København, og som for øvrigt også hed Bent, havde spurgt, om han kunne køre med hjem, og det så jeg ingen problemer i. Vi kørte fra Kac lige godt midnat, og skulle være i Fredericia ca. tre timer senere. Men det kom til at gå anderledes.

Da vi passerede Borup, skulle Bent (altså ham fra Århus) på toilettet, så jeg tændte lyset i toget. Da han kom ind i passagerafdelingen, kunne han se, at det røg kraftigt nede omkring toilettet (og det var **ikke** lokummet, der brændte). Jeg kontaktede FC og satte dem ind i situationen, og fortalte, at jeg ville standse i Kværkeby. Bent og jeg forsøgte derefter at slukke ilden med de ildslukkere, som var i toget, men det viste sig hurtigt at være en umulig opgave, så vi fik alarmeret brandvæsnet.

Inden de nåede frem, havde vi stoppet motorerne og afbrudt batteristrømmen på den brændende MR, koblet de raske MR fra, og kørt dem et stykke væk. Da kørestrømmen var

blevet afbrudt, og køreledningen jordet, tog det ikke lang tid for brandvæsnet at få slukket branden. Railion sendte et lokomotiv fra Ringsted for at hente den brændte MR, og da de var væk, kunne vi fortsætte kørslen hjemover. På det tidspunkt var det begyndt at blive lyst, og vi nåede da også kun til Middelfart, inden vi måtte ind til siden for at give plads for et lyntog, som skulle forbi. Så klokken var næsten ni om morgenen, inden det blev fyraften”.

Sådan en historie giver jo stof til eftertanke. Hvad nu, hvis Bent havde været alene i toget,



Af: Torben Sonne.

Lokalgruppen har netop afholdt et velbesøgt medlemsmøde, som omhandlede udlicitering, situationen på Lille Nord, det foreløbige overenskomst resultat, Lean m.m.

Vi ønsker med jævne mellemrum at mødes, så vi kan debattere og forsøge at give svar på de spørgsmål, der naturligt opstår, når der er usikkerhed om depotets fremtid i DSB regi. De seneste tabte udbud i England og Norge giver jo ikke anledning til den store optimisme.

Det rejser jo spørgsmålet om DSB er professionelle nok til at afgive tilbud, eller er vi bare uheldige? Vi håber selvfølgelig at øvelserne vil bære frugt, når Kystbanen og Øresundstrafikkens operatør skal vælges i 2006. Ellers er det vist begyndelsen til enden for DSB.

### **På Lille Nord forsætter anarkiet**

Man kan næsten ikke tro det. Efter opsætning af Giv-agt mærker ved tre ubevogtede overgange indløb der naboklager. Herefter blev to af skiltene forsynet med en rød streg, så de kun gælder i tåget og usigtbart vejr. I dagens ellers så gennemkontrollerede Jernbaner, kan man på Lille Nord opleve, at

hvornår havde han så opdaget branden? Var det ved profilanlægget før Korsør? Næppe, da det formentlig kun måler på hjul og aksler. Var det så nede i tunnellen, når branden var blevet så voldsom, at vitale ledninger brændte over og dermed standsede toget? Det kunne måske være en sådan situation, som udløste den katastrofe, som ikke må ske, - og det gjorde det da heldigvis heller ikke, takket være et godt samarbejde mellem Århus og Fredericia. Og så lige en advarsel til sidst: ”Den gamle” er begyndt at køre tog igen, så se jer godt for derude.

her er det naboerne, der bestemmer, hvor stor sikkerheden skal være. Lokomotivførerne har stadig ikke modtaget information om opsætning og ændring af skiltene!

Ved den ene overgang har HURs infrastrukturforvalter forbedret muligheden for uhindret passage. Man har asfalteret uden om de bomme, der skal sikre, at folk i det mindste står af cyklen og kigger sig for, inden de går over sporet. Billeder er tilsendt DSB sikkerhed. Det vil være en rigtig god idé at reparere hegnet ved bommene, og få fjernet asfalten, inden der sker en personpåkørsel derude.

Atkins grundige rapport om sporets tilstand på Lille Nord, beskriver, at togenes hjulprofil er årsagen til den dårlige kørselskomfort. Derfor arbejder vi nu videre på at få afdrejet et togsæt i den anbefalede profil, så vi kan prøve påstanden af. Indtil da, pas på jeres helbred og kør efter forholdene.

### **Medarbejderudlodning**

De to studieture til Poznan med i alt 28 deltagere markerede afslutningen på medarbejderudlodningen i Helsingør. Vi har tidligere afholdt to julefrokoster og en bowlingaften med ledsagere. Vi har kun fået

positive tilbagemeldinger på alle arrangementerne. Stor tak til Fremføring og Helle for jeres opbakning til studieturene. Det har ikke været helt let at undvære så mange kollegaer på en gang. Lokalgruppen føler, at det har været anstrengelserne værd, og at alle arrangementerne er med til at styrke sammenholdet og kammeratskabet på depotet.

### Lean

Skal efter planen indføres i Helsingør og Næstved fra august måned. Vi har tilkendegivet vores skepsis med hensyn til omkostningerne ved at indføre Lean i Fremføring. LPO tror ikke, at indtægterne står mål med udgifterne, men det må tiden jo vise. Efter vores mening er Lean ikke skabt til alenearbejde. Det har sin force på større arbejdspladser i produktion, hvor man hurtigt kan samles om nye tiltag.



Af: Jørgen Ohmeyer.

Så kommer vi med de sidste nyheder her fra Aalborg / Frederikshavn. Som I jo nok har bemærket, har vi fået sat vores rygende kollegaer i ”bås”. Det gav jo lidt dønninger, da vi erklærede depotet røgfrit, men på det tidspunkt følte vi, at efter generalforsamlingens beslutning, skulle der ske noget. Det var måske lidt for drastisk, så vi ændrede beslutningen, og det endte så med den væg, vi har nu.

Vi forventer, at der herefter kun bliver røget i ryge-lokalet.

### S50

Vi vel gerne komme ned en opfordring til jer om at udfylde en S 50 hver gang I oplever, at infrastrukturen ikke er i orden. Det kan være

skinner der ligger dårligt, km sten der ikke er tydelige, signaler og andre ting. Det er nemlig den eneste dokumentation vi har på, at der er blevet gjort opmærksomt på problemet, hvis der skulle ske et uheld.

Der ligger en S50 på intranettet under Fremføring, hvor I så klikker jer ind på sikkerhed.

### Selvstyret.

Som bekendt har ledelsen desværre opsagt det lokale selvstyre i Ålborg med udgangen af juli måned 2005. Så fra den 1. august tjenestefordeles vi som de øvrige depoter. I skrivende stund er der blevet indkaldt til medlemsmøde, som også vil handle om den problematik.



Af: Steen Rasmussen.

Vi er nu 29 lokomotivførere på depotet. De nuværende, tillempede omklædningsfaciliteter til vores kvindelige kollegaer holder ikke på sigt. Vi forventer at få endnu en kvindelig kollega til depotet i løbet af kort tid, så det haster med at finde en løsning. Der arbejdes på at overtage de ledige lokaler, efter at billetkontoret er flyttet.

I Kalundborg har vi en ”tværfaglig samarbejdsgruppe”, hvor der holdes møder to gange om året. Det er repræsentanter fra LPO, TPO, SPO, kommandoposten og personalelederen. Her aftales og redigeres de lokale arbejdsgange til fælles glæde. Til dem, som måske ikke er klar over det, er Kalundborg en Fremføringsstation, hvor lokomotivførerne deltager i F0 eftersyn, udfører mindre reparationer på dobbeltdækkervogne og foretager bremseprøver på tog.

Lokalgruppen har afholdt medlemsmøde. Det må siges at være en succes, da 46 % af

medlemmerne mødte op. Det var især spørgsmål omkring turene, der skabte debat. Det var rart at få en forklaring på, hvorfor tingene er som de er, og hvilke konsekvenser det giver, hvis andre kombinationer stilles op. Alt i alt en god debat, hvor nye ønsker og kombinationer så dagens lys, så der var noget at tage med hjem for turrepræsentanten og bestyrelsen.

Overenskomsten blev kortvarigt berørt. Planlægningen af en studietur primo oktober 2005 havde også stor interesse. Det er Allan Evans og Birgit Nielsen, der på generalforsamlingen blev udnævnt til ”turplanlæggere”. Det ender formentligt med en tur til Tyskland i uge 41.

Vi har afholdt vinterferievalg d.18. maj. Lokalgruppens ferieregler og love ligger nu på nettet, hvis nogen skulle have lyst til at kigge.

Der udføres sporarbejder ved Holbæk. Det har ligget dårligt, siden sporet blev sænket, så dobbeltdækkertogene kunne køre under broen. Ved Aunsøgård Stenindustri skal sporskiftet tages op. Så er den æra slut. Der er hentet mange skærver og kørt meget fyld fra det sidespor.

I forbindelse med sporarbejdet, er der aftalt udstationering for de lokomotivførere der er på arbejde i dette tidsrum. Alle ønskes en god sommer.



## Nykøbing

Af: Svend Erik Rasmussen

Overskudsdelingen fra 2003 er omsider udmøntet i et overflødigshorn af tilbud, hvor der kan vælges mellem revy, besøg på Nørrebros Bryghus, samt hele fire weekendophold, alle lagt i Tyskland. De første 17 har allerede været i henholdsvis Berlin og München, sidstnævnte tur blev afholdt sammen med Næstved. De meldinger vi har lyttet os til er, at alle har været særdeles tilfredse med, hvad de har oplevet, og ikke mindst det sociale samvær var højt værdsat.

### Ombygning i Nykøbing F

Men ellers er det ombygningen af stationsområdet der optager sindene i øjeblikket, den har været i gang i flere måneder, og mange har sikkert bemærket diverse entreprenørmaskiner rundt på rangerterrænet. Det er en mindre ombygning til den nette sum af 75 mio. kr. Pengene er bevilget, og lokalplanen er godkendt. Alt skal være klart og godkendt til GTA, når den engang ude i fremtiden bliver implementeret.

### P-risten

Det drejer sig om et helt nyt forsyningsanlæg, oprangeringsspor med selvbetjente elskifter, en ny udviklet fremmednetstander med automatisk oprulningssystem og nye gennemgående perronriste eller nedstigningsramper. Netop perronristene er vi lidt fokuseret på, om det skal være gennemgående perronriste 350 mm over skinnehøjde, eller ramper til op og

nedstigning ved førerrumsdørene. Vi blev lovet en periode fra marts til juli, hvor vi kunne afprøve fordele og ulemper ved de gennemgående perronriste. Men vi kan konstatere, at den lovede tidsfrist helt er forpasset. Det er ikke helt uden grund, vi er lidt oprevede over, at de tidsfrister vi var stillet i udsigt, ikke er overholdt. Perronriste og ramper var egentlig klar i starten af marts, men adgangsvejene blev først godkendt i starten af maj, så prøveperioden var nu nede på 1 ½ måned.

### Aflyst prøveperiode

Men sådan skulle det ikke gå, den entreprenør, der havde vundet licitationen skulle pludselig bruge mere sporplads end planlagt, og klargøringens oprangeringsplaner blev totalt spoleret. Herefter blev afprøvningen af spor 66-67 helt droppet trods vores protester. Det er beklageligt, at vi må konstatere, at vi aldrig får et ordentligt grundlag for vores endelige vurdering af, om det skal være gennemgående perronriste eller nedstigningsramper med asfalt imellem. Det kan blive fatalt for vores arbejdsmiljø de næste mange år, hvis vi ikke vælger den optimale løsning fra starten.

Nykøbing F. var ellers udset til at være den station, hvor de forskellige muligheder skulle prøves af, inden implementering andre steder i landet.

Rigtig god sommer!



Af: Mikael Hove Jensen.

### Løst og fast i Struer

Og hvad har de så lavet i Struer?

Ja, en togtur til Fredericia vil da være et godt bud!

Ellers har vi da hygget os sammen med et par omgange Bøf og Bowling, nogle gode aftener med stor herlighedsværdi. Der er også sat et hold til en fodboldtur til Herning. Der skal SAS-arena besigtiges, ved kampen mellem FCM og FCK.

Også kampen om håneretten med/mod Arriva i gokart er klar. Denne gang stiller togførerne fra Struer også med et hold.

På mandskabssiden har vi nogle få stykker på udstationering i Århus for tiden (22-05), Jan Jensen har valgt at søge tilbage til sine rødder på Odenseegnen, og så tager Peter Friis nok fat på pensionen, efter en grim oplevelse med en blodprop. Men godt, at han er oppe og i gang igen.

### Banesnak

Fra engang i august lukkes vores foretrukne strækning i omkring 14 uger. Stykket mellem

Herning og Vejle skal nu have en tiltrængt og velfortjent overhaling. Hvordan vores hverdag i Struer så kommer til at se ud, må vi jo så vente at se.

I tiden med banearbejdet er vi så fri for at kæmpe med de tosser, der vader bevidstløst over sporene foran os, i hvert fald på det stykke af strækningen.

Det vil da være noget af en overdrivelse at sige, at der er respekt for togene og deres fart og størrelse. Men det hjælper jo heller ikke at viljen til at rette op på problemerne med arealer, overgange og manglende gangbroer åbenbart ikke er tilstede. Heldigvis fik medierne, både radio og tv, interesse for problemet for nylig. Lad os håbe at de kan kaste lyst og arbejdsiver på de rigtige kontorer.

### Sommer

Tilbage har jeg så bare at ønske alle en god sommer, og en god ferie til dem der er til det. Og husk, at sexchikane jo bare er et skulderklap, der er gledet ned!



Af: Hans S. Merstrand.

### Fjernbetjening af overkørslerne på Grenåbanen?

Grenåbanen fylder meget i den århusianske dags-presse, og som sådan også på disse sider. Senest (i skrivende stund) er der forskellige myndigheder og andre (ud fra læserbreve i Jyllandsposten at dømme), som ønsker at kunne lokalbetjene overkørselsanlæggene, så eksempelvis udrykningskøretøjer m.fl. kan få "bommene op", da man selvfølgelig ønsker at komme hurtigt frem til f.eks. en brand. Lokomotivførerne har meget stor forståelse

for, at f.eks. brandmænd m.fl. ønsker at udføre deres arbejde så godt som muligt, hvilket der også har stor betydning for lokomotivførerne, da vi har ansvaret for, at alle vore passagerer kommer sikkert frem til deres bestemmelsessted/rejsemål. Og da lokomotivpersonalet, i lighed med andre, ønsker størst mulig sikkerhed for vore passagerer og vejtrafikanter, så tager vi selvfølgelig meget kraftigt afstand fra de forskellige løsninger for "lokalbetjening" af overkørslerne på Grenåbanen, da vi selvfølgelig med det almene kendskab til

tekniske løsninger, ikke kan se, at det kan laves på en forsvarlig måde. Her på lokalredaktionen er det vores opfattelse, at hvis det er et stort problem for udrykningskøretøjer at krydse Grenåbanen på udvalgte steder, så burde politikerne leve op til de mange flotte intentioner, der ofte tales om med niveaufrieoverkørsler.

### Infrastrukturproblemer på rangerarealet i Århus (P-risten)

16. marts var der en afsporing på P-risten i Århus, og i den forbindelse blev der ødelagt noget spor. Men desværre så er skaden ikke udbedret endnu, og blandt andet spor 8 i vestenden af P-risten er fortsat (i skrivende stund) ”blændet af”, trods det faktum, at der er kapacitetsproblemer på P-risten i forvejen. Og den manglende mulighed for at benytte den vestlige indkørsel til spor 8 gør ikke situationen bedre.

Lokalredaktionen er forundret over, at skaderne efter rangeruheldet ikke bare er udbedret til et minimum af det acceptable niveau. Om det er Banedanmarks fortjeneste,

at sporene ikke er lavet endnu, eller DSBs prioritet, det er nok lidt af en filosofisk opgave.

### Personalesituationen

Personalesituationen i Århus er ved at være yderst kaotisk, og lokomotivpersonalet er ved at være trætte af at køre på fridage, og med korte overgange mellem tjenesterne. Så hvis der ikke snart tilføres personaleresurser, så vil der opstå en (yderligere) ”negativ spiral”, som det bliver meget svært at komme ud af. Situationen bliver ikke bedre af, at den offentlige uddannelse til lokomotivfører formentlig starter til efteråret, for kapaciteten for antal elever er mindre pr. hold end det, vi kender i dag. Og ydermere, så kan vi takke tidligere undervisningsminister Ulla Tørnæs for, at det ene af de to uddannelsessteder for lokomotivførere kom til at ligge i Tønder, hvad der meget sandsynligt vil lægge en dæmper på ansøgere til uddannelsen, da der er meget langt til Tønder fra det meste af landet.



**Odense**

Af: Jens Langsted.

Et gammelt mundheld fortæller, at det skal være skidt, før det bliver godt, hvilket vi i Odense nemt kan bekræfte. Vore lokale problemer med opholdsbygningen, forsyningsanlægget m.m. er ved at blive udbedret ganske betydeligt. I flere måneder har vores opholdsbygning været under stadig forandring med det rod, der nu følger med. Der er fuldstændigt vendt op og ned på indretningen. Rum er nedlagt, og andre er opstået, vores gamle briefingrum er nu internetcafe og et kombineret toilet/baderum bærer præg af, at man virkelig har måttet sno sig! Vi har også været helt nede og dykke. På

et tidspunkt var alt kaos med ombygningsrod, et tilstoppet toilet og en printer, der i flere dage ikke kunne udprinte vores arbejds-sedler. Langsomt, men sikkert går det fremad, og opholdsbygningen er efterhånden blevet til en lys og indbydende arbejdsplads.

Nye lædermøbler har fundet vej til vores opholdsrum og væggene er beklædt med billeder af kunstneren Erik Bülow. Et af malerierne er gratis, mod at kunstneren får mulighed for at skifte ud med jævne mellemrum. Personligt glæder jeg mig til udskiftningerne, hvilket jo dybest set er fascinationen ved moderne kunst; samme

kunstværk kan betage én person og forarge en anden. I vor hyggelige internetcafe kan du i øvrigt, uden at nogen længere kigger dig over skulderen, søge efter eksempelvis - Erik Bülow. For at det ikke skal være løgn, så er fugerne på bygningens facade fra kælder til kvist udskiftet, hvilket må være enhver murersvends mareridt. Som lokomotivfører er du kun i bygningen i glimt, men både tjenestefordeler og personaleleder har her deres daglige virke, og har således kunne følge med fra nærmeste hold. Det har sikkert ikke altid været lige morsomt med al den larm.

I området omkring opholdsbygningen er der også aktivitet. Gamle spor rives op og nye faciliteter kommer til. Vort nye olie-forsyningsanlæg er bare helt unikt. Tager jeg munden for fuld, når jeg postulerer, at vi har Danmarks bedste olieforsyningsanlæg? Det er under alle omstændigheder rart og nemt at arbejde med. Rangertogvejen til olieforsyningen bærer lidt præg af besparelser, da det nok var mere naturligt, om Kommandoposten styrede sporskifte 124. Ligeledes har turen fra olieforsyningen til parkering desværre været ramt af nogle sikkerhedsmæssige hændelser, hvorfor en ny procedure er udarbejdet her. I sporene 21 og 22 er der nu etableret fremmednet, så MF-motorer, der overnatter i Odense kan få et tiltrængt hvil. Tilbage venter belysning og adgangsveje at blive udbedret. Vore MQ kører i øvrigt også i normaldrift til Fredericia, nu da lysforholdene på småstationerne er bragt i orden.

Så der er fortsat lidt gøremål før forholdene i byen er helt i top, men vi er bestemt i gang – snarere ved at være færdige, vil jeg sige. De fejl og mangler vi har døjet med de seneste år, afspejler sig tilsyneladende i de medarbejderanalyser, der har rundet vore dueslag. For sammenlignet med andre depoter i Vest, har Odense/Korsør den laveste medarbejdertilfredshed. Dog viser den seneste

rapport 2003-04 en positiv udvikling, hvor sågar svarprocenten er steget!

Vort smertensbarn er fortsat Svendborgbanen, der ikke kører specielt godt. Forsinkelser, aflysninger, nedbrud og signalfejl hører til dagens orden. Den ene dag er der signalfejl mellem Stenstrup og Svendborg og den anden dag mellem Odense og Fruens Bøge. Til tider er det galt på hele strækningen, og ofte kender FC kun togenes position via lokomotivførernes mobiltelefon. Der er kun én taber i det spil, og det er de rejsende. Det har fået Sydfyns Erhvervsråd til at klage direkte til DSBs topchef og hans kollega i Banedanmark. I et usædvanligt skarpt tonefald forlanger erhvervsrådet, at DSB tager mere alvorligt fat på at få løst problemerne på skinnerne mellem Fyns to største byer. Ligeledes er sagen havnet på ministerens skrivebord, hvor Flemming Hansen lover normale tilstande i løbet af kort tid!!! Tiden må vise, hvad det munder ud i. Nye EU regler åbner mulighed for, at passagerer skal have noget af billetprisen refunderet ved togforsinkelser, så det skal blive spændende at følge udviklingen, både på Svendborgbanen og i EU-regi.

Den 2. april skulle H.C. Andersen fejres, og Odense var klædt på til fest. Undertegnede var nu klædt på til arbejde og oplevede en rimelig driftssikker jernbane trods det store ståhej. Odense Banegård spor 7 og 8 samt rutebilpladsen var politiafspærret, og generelt var det politiuniformer, der prægede banegårdsbilledet den dag. Et enkelt Ringe tog måtte aflyses, og til trods for de manglende spor, forløb trafikafviklingen faktisk ganske godt. Togene krydsede nemlig hinanden længere mod vest ved spor 7 og 8. Selv kommandoposten indrømmede, at det var nemmere den dag frem for de mange omrangeringer vi har i byen.

Apropos H.C. Andersen, så blev det årlige eventyrløb med mere end 20.000 løbere afviklet Kr. Himmelfartsdag. Fra Fremføring



var hele 48 deltagere mødt op, og hvorvidt de var lokomotivet i løbet melder historien intet om. Men skidt pyt – det vigtigste var da også at deltage og have det rart i kollegers nærvær. På adressen: <http://dsb.skjold.dk/> kan du se alle de dejlige billeder fra løbet.

Næste gang du frekventerer depotet, så tjek dig ind på vore to store blå tavler, som hænger på gangen. Stort set samtlige lokomotivførere i byen er afbilledet, og vi er en køn samling, skulle jeg hilse at sige! Jeg kan også nævne, at vi her i Odense naturligvis har cyklet til arbejdet i april og maj måned som led i den landsdækkende kampagne.



Af: *Gunnar Petersen Juhl.*

Her i Tinglev brugte vi overskudspengene til et arrangement i Sønderjyllandshallen i Åbenrå.

Til arrangementet var der en stor buffet med tilhørende salatbar, og efter vi havde spist, var der underholdning. Her optrådte en engelsk gruppe med 60er og 70er musiknumre, bl.a. Tina Turner numre, dog ikke til 3.000.000 kr. stykket, men nok ligeså underholdende. Det hele blev krydret med vitser og andre påfund, og da der blev optrådt med et nummer af Dolly Parton, fik vores personaleleder gang i mobilos med kamera.



Af: *Torben R. Nielsen og  
Lars Hansen*

Det skal ikke været nogen hemmelighed, at personalesituationen i Næstved har været meget anstrengt, men nu er der måske en mulighed for, at det bliver bedre, efter at vi har fået nye lokomotivførere til depotet, så

Hvad bringer den nærmeste fremtid? Tja - et kig i min krystalkugle købt for billige penge på et loppemarked fortæller mig, at vi vejrmæssigt kan vente os en varm sommer, specielt august måned. Arbejdsmæssigt ser det også varmt og hektisk ud – dog er kuglen en smule sløret her. Odense Teater venter på os med forestillingerne ”ABBA” og ”Midt om natten”. Søndag den 12. juni har mange Odense folk hovedpine, og så kan jeg se, at den står på sommerferie til alle! Joh, den krystalkugle var en god investering!

**RIGTIG GOD SOMMERFERIE TIL ALLE!**

Arrangementet var virkelig godt og kan varmt anbefales til en anden gang. Nu er det tid til at søge vinterferie, men før det kommer så vidt, har vi alle en sommerferie, der skal bruges først.

I kørelærergruppen har der været mange frustrationer, da der er blevet stillet meget i udsigt, men vi må sige, at Fremføring ikke har levet op til mange af deres gyldne løfter, det må vi så håbe, at ledelsen får rettet op på her i sommer, så alle er klar til at tage fat efter ferien.

redaktionen vil gerne byde velkommen til vores nye kollegaer.

Den 1. marts startede uddannelsen af 20 nye lokomotivførere i Næstved, og ud af dem skulle der efter endt uddannelse blive placeret

8 i Næstved. Så det ser umiddelbart ud til, at vi går lysere tider i møde.

### Lille Syd.

Hvad flere havde frygtet, ser ud til at passe, nemlig at skinnerne flere steder på Lille Syd er i en elendig forfatning. To skinnebrud mellem Holme Olstrup og Haslev med få dages mellemrum, fik Banedanmark til at undersøge skinnerne grundigt. Det har nu resulteret i, at skinnerne mellem Holme Olstrup og Haslev er blevet udskiftet. I perioden med sporarbejde blev der indsat busser mellem Næstved og Tureby, hvilket resulterede i 40 minutters ekstra rejsetid.

(Stakkels hårdt prøvede passagerer).

Flere steder på strækningen er skinnerne midlertidigt repareret med skruetvinger, man kan undre sig over, hvorfor det skal tage så lang tid, før de svejses rigtigt sammen. Hvis vi skal føle os trygge ved at køre på sporene, er det vel ikke for meget forlangt, at fejl bliver udbedret hurtigst mulig. Der er også noget, der hedder komfort.

### Fra skrot til godt

Det er det nye slogan for renovering af MR togsæt. Ny maling udvendig, ny indretning og nye gardiner, så kan de sikkert køre 10 år til. Vi må håbe, at plastfolien indvendig kan holde så længe.

Sikkerhedsrepræsentant Kaj B. Nielsen har lavet en liste over uofficielle overgange fra Roskildes u-signal over Køge til Næstved. Oversigten indgår i den samlede rapport, der netop er blevet offentliggjort. Lad os så håbe, at det kan bringe antallet af personer, der går over sporet, ned, for helt stoppe det, er der vel ingen, der tror på. Jeg har personligt næsten daglig oplevet, at personer er totalt ligeglade med, hvor de går, og det er vel kun et spørgsmål om tid, inden det går rigtig galt.

### Medarbejderudlodningsmidlerne

Gav os gode oplevelser. Sammen med kollegaerne i Nykøbing F. havde vi arrangeret

en tur til München den 6.- 8. maj. Vi var 21 mand, der forventningsfuldt steg på nattoget i Ringsted. Kupeerne blev fordelt, og frem kom kort, spisevarer og drikke. Humøret steg i øvrigt et par grader, da der undervejs blev sendt smagsprøver rundt.

Da vi slap de nedslidte danske skinner, og nærmest gled ned igennem Tyskland blev der mere og mere tyst i vognen, selv om der var en del der hev MEGET store torsk i land. Vel ankommet til München steg en flok klatøjede lokomotivførere af og tog hen til vores hotel, som blot lå 10 min gang fra stationen. Vi gik gennem München centrum til første udflugtsmål, Det tyske Tekniske Museum, blot for at konstatere at alle i München åbenbart havde fået samme gode idé. Altså en lang kø! Men med tysk grundighed så gik det forbavsende hurtigt med at komme ind. Nu er der også 50.000 m<sup>2</sup> udstillingsområde, så folk forsvandt mere eller mindre blandt alle de mange udstillede ting.

Der var noget for enhver smag, og alle kunne bruge dage blot på enkelte ting.

Trætheden overmandede flere og flere, og vi begyndte stille at sive tilbage til hotellet for at få et par timer på øjet. Vi skulle helst være klar til aftens store højdepunkt, besøget på Hofbräuhaus.

Alle stod nybarberede og vaskede bag ørene ved indgangen, blot for at få at vide at bestilling gjaldt fredag og ikke lørdag!

Rejselederen blev noget bleg om næbbet, men tysk gæstfrihed fornægter sig ikke, der blev hurtigt fundet plads til alle mand, og straks stod der en liter tysk øl foran alle.

Under de mange ture mellem bord og buffeten med tyske retter blev vi underholdt mit bayersche tyrolersang und lederhosen. Det blev krydret med tårevædrende tyske lieder und so ( KUK-KUK ).

Aften sluttede med, at vi blev smidt ud, nu ville orkestret gerne hjem!

Næste morgen var vi trætte, men lidt kaffe og tobak hjælper jo altid.

Vi tog tilbage til stationen og steg ombord på ICE-toget til Hamburg. Igen blev flere forbløffet over de tyske skinner fortræffelighed. Selv ved 253 km/t slingrede det ikke mere end ved 40 km/t. på flere danske strækninger! Selv da vi, p.g.a. sporarbejde, blev sendt ud på en mindre regionalstrækning var det en fornøjelse. Men sporarbejdet gav problemer med at nå vores forbindelse til Danmark. Normalt skulle vi have 25 minutters skiftetid i Hamburg, men det blev til neglebidente sølle 5 minutter. Vi ville nå EC-toget hjem! Alle kom dog med,

og nu følte vi os hjemme i vores dejlige nedslidte IC3 med halvdelen af toiletterne aflåste. Tillige var der sporarbejde i Danmark, så vi måtte med bus fra færgen til Nørre Alslev. Her ventede toget dog på at alle busserne kom frem. Alle nåede hjem, trætte men med gode oplevelser i bagagen. En ny tur kunne blive mulig, men nok ikke så langt væk når vi kun har et par dage. Hermed en opfordring til at komme med forslag til næste års tur.

# Opslagstavlen

**Århus**

Lokalgruppen afholder Afskeds- og velkomstfest

Lørdag den 29. oktober 2005

---

Lokalgruppen indbyder medlemmer og deres familie til udflugt til Djurs Sommerland

Søndag den 28. august 2005

**Har du glemt..!**

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

Prøv det ..... 😊

## En *sommerhistorie* fra oven.....

(i mere end én forstand)

Sommeren nærmede sig med hastige skridt, og de troende havde kun én men dybfølt bøn; ingen regn, dejligt solskin og behagelig badevandstemperatur. Med andre ord, en god sommer. Gennem Guds udsendte på jord, de gejstlige, bragte de deres bøn til Guds enbårne søn Jesus.

Jesus forbarmede sig, i sin barmhjertighed, over sin flok og lovede, at sommervejret ville blive som ønsket. Da maj måned gik på held, undrede de troende sig såre. Regnen kom, og regnen sejrede. Alle troede, at en ny syndflod var nært foranstående.

De troende henvendte sig endnu engang til de gejstlige, som ligeledes igen henvendte sig til Jesus for at ihukomme løftet. Jesus var meget brødebetyngt. Han havde glemt at tage sin Gud Faderen i ed, og selvom Jesus er en såre indflydelsesrig person i Himmerige, og selvom Jesus er en højt skattet søn, er det stadig Gud og Gud alene, som bestemmer over vejr og vind.

Flokken blev nu så frustreret, og vreden var så stor, at de afsvor deres kristne tro. Flere påtog sig nu en anden tro, andre valgte aldrig mere at tro på noget. Dette var en stor synd. Det var synd for Jesus, men endnu mere synd for Gud. De gejstlige prækede for tomme kirker, og deres indflydelse svandt ind. De henvendte sig nu til Gud Faderen selv med deres problem.

Gud Faderen kunne se, at de gejstlige og den frafaldne flok havde ret. Men i stedet for at imødekomme flokkens bøn, i stedet for at leve op til sønnens løfte og rette hans brøde, hidkaldte han Himlens store regelsætter, niveaulæggeren over alle, Moses. Han bad derefter Moses om at fatte sin hammer og mejsel og indhugge det ellefte bud i stentavlerne.

### 11. Lov aldrig mere end du kan holde

Om den forvildede flok vendte hjem til Gud efter dette huggeri, melder historien intet om....

Maá Fa ´ek El Ehteram

Søren Max Kristensen