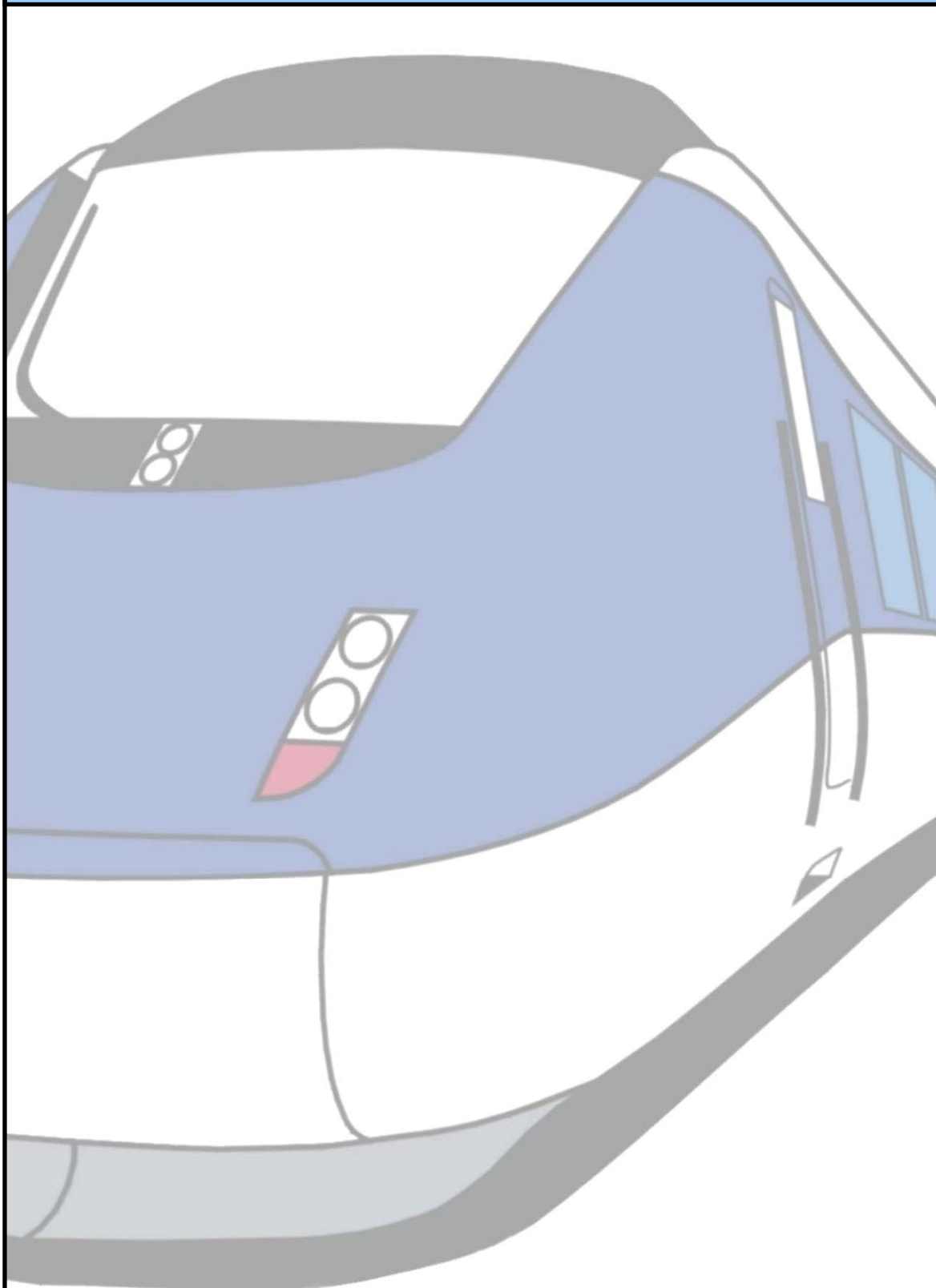


Det Blå Blad



Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

3/2005



- Side 3
Lederen
- Side 4
Hovedpunkter i
overenskomsten
- Side 5
3 min. fra at slagte
en børnehave!
- Side 6
Nekrolog
- Side 7
Ny Lkf
uddannelse
- Side 10
Nyt fra Lokal-
grupperne
- Side 12
ODI
- Side 14
Nyt fra Lokal-
grupperne
- Side 23
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

Jan Eskildsen
E-mail: jeskil@dsb.dk

Deadline

Stof til næste nummer
indsendes til redaktionen
inden den:
15. november 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

LPO kræver uvildig undersøgelse af Banedanmark

Af: Preben S. Pedersen



Sommerens skandaløst mange togforsinkelser forårsaget af, at Banedanmark med få timers varsel indførte Danmarkshistoriens største og længste hastighedsnedsættelse fra 180 til 120 km/t på hele strækningen mellem København og Århus, kræver en tilbundsående undersøgelse.

Skulle det vise det sig, at LPO har ret i nedenstående påstande, bør der i sagens natur også rulle hoveder i toppen af Banedanmark. Det er ikke tilfredsstillende, at ansvaret blot bliver placeret hos nogle få medarbejdere nederst i hierarkiet.

Der kan også rejses tvivl om, hvorvidt Trafikstyrelsens behandling af sagen har været optimal. Er styrelsens nuværende konstruktion den rigtige - og hvem i styrelsen har ansvaret?

Hr. Trafikminister, træd nu i karakter inden du sidder alene tilbage med hele ansvaret!

Sommerens fatale hastighedsnedsættelse blev efterfulgt af en række sikkerhedscirkulærer, overtrædelser af diverse instruktionsmaterialer og en kommunikation til lokomotivførerne der ikke hver gang fulgte de - i Sikkerhedsreglementet - beskrevne kommandoveje. Virksomheden - med DSB Sikkerhed i spidsen - har rigtig meget at skulle rette op på, hvis deres troværdighed skal genetableres. Lokomotivpersonalets tillid til systemet har denne sommer lidt et alvorligt knæk.

Det undrer stadig lokomotivførerne ganske meget, hvorfor disse hastighedsnedsættelser absolut skulle komme som en tyv om natten:

- Havde Banedanmark i virkeligheden i flere dage kendt til skinnernes kritisable tilstand, inden de foretog sig noget?
- Hvad gjorde, at hastigheden kunne hæves til normalt niveau (altså med 50 %) i mere end et halvt døgn - for pludselig igen at blive nedsat til 120 km/t efter fornyede målinger?
- Satte Banedanmark i virkeligheden hastigheden op, uden først at sikre sig at det var forsvarligt?
- Har togsikkerheden rent faktisk været i fare i de 13 timer? Eller hvad værre er! Har man i virkeligheden gennem længere tid udsat både passagerer og personale for en erkendt risiko?

Informationen om disse meget usædvanlige og kritisable foranstaltninger var så ringe og ufuldstændig, at det i sig selv udgjorde en sikkerhedsmæssig risiko. Dette er erkendt af virksomhederne, hvilket fremgår af det faktum, at man måtte udsætte perronvagter for at sikre, at lokomotivpersonalet havde forstået eller fået det udsendte materiale korrekt!

Nøjagtig som under tidligere kriser har DSB's personale, herunder lokomotivførerne, ydet en kæmpeindsats for at minimere generne for vores passagerer. Mange tjenester blev væsentligt længere som følge af den lave hastighed, og mange er i hast trådt til og har hjulpet når der pludselig manglede afløsning i turene.

Tilbage står nu spørgsmålet: Var der reel fare for togsikkerheden?









Lokomotivførerne hilser vores tidligere chef Henrik Hassenkam velkommen som fungerende administrerende direktør i Banedanmark. Vores erfaringer fra tidligere gør, at vi har en begrundet forventning om, at han vil formå at genoprette tilliden til Banedanmark som en seriøs infrastrukturforvalter.

Det kan ikke gøres uden en langsigtet investering i det nedslidte danske jernbanenet. Det vil kræve tålmodighed og mange penge. Vi kan godt være tålmodige, når tingene går den rigtige vej – men er politikerne så også klar med pengene?








Derfor her til sidst - et godt råd til vores ansvarlige politikere: Lad det ikke være jer en sovepude, at de afsporinger vi hidtil har set her i landet, på mirakuløs og lykkelig vis har været uden tab af menneskeliv! Vi lokomotivførere skal nok leve op til de krav om sikkerhed, som I stiller til os, men det er **Jeres** ansvar, at der afsættes de nødvendige økonomiske midler til en genopretning af landets jernbaneinfrastruktur. Sker det ikke, vil det kun være et spørgsmål om tid, inden det har kostet menneskeliv!

Hovedpunkter i ny overenskomst 2005 - 2008

Tjenestemænd

	Lørdags/mandags betaling hæves til Søn/helligdags niveau
	Yderligere 181 pladser i lønramme 24
	Alle Lkf.k i lønramme 27
	Øget pensionsindbetaling + 1 %
	Resterende Lki i lønramme 30
	Generel lønstigning 5,75 %
	2 millioner kr. afsat til forsøg med Ny løn i DJ
	Rangerførerne til lønramme. 18/20

Overenskomstansatte

	Lørdags/mandags betaling hæves til Søn/helligdags niveau
	Indførelse af et ekstra løntrin/gruppe
	Forhøjelse af funktionstillægget
	Lønfremgang for Lkf.k svarende til Lkf-k tjenestemænd
	Lønfremgangen for Lkf-k udmøntes først til oktober 2006
	Minipension hæves med 1 %
	Generel lønstigning 5,75 %

3 sekunder fra at ”slagte” en børnehave!

Af: Lkf Ulrik Brøndum Hansen, København.

Det er måske en voldsom overskrift, men rent faktisk hvad der var ved at ske for mig den 14. juli 2005. Jeg kørte Intercity tog 132 på vej hjem fra Århus, jeg ”hang” nogle minutter efter køreplanen og nærmede mig Borup station. Mellem Ringsted og Roskilde er der god mulighed for at indhente forsinkelsen, så jeg kørte de 180 kilometer i timen som strækningen tillader.

Som de fleste lokomotivførere ved, går passagerne dagligt over traktorvejen for enden af perronen, når de stiger af regionaltogene, der standser i Borup. Det har jeg ofte oplyst til FC Roskilde, hver gang jeg har set det, og bedt dem om at give det videre, og gøre noget ved det.

Jeg har set folk gå over traktorvejen få sekunder før et gennemkørende tog blæser igennem med 180 km/t, og altid tænker man ”hvornår går det galt”, for det gør det før eller siden. Indkørslen sydfra til Borup, ligger i en kurve, så når toget kommer, er der ikke mange sekunder til at tænke over, om man skal gå til den ene eller den anden side. Det var der heller ikke den dag, da en børnehave bestående af fire pædagoger med fire barnevogne og en snes børn i hånden, havde valgt at krydse spor 1 og 2 i Borup efter at være stået af regionaltoget, der skulle sydpå. Dette regionaltog var på vej ud af Borup, da jeg passerede det med de 180 km/t, og de har ikke haft en chance for at se, at jeg kom på den anden side rundt i kurven med mit gennemkørende tog.

Da jeg opdager deres passage af sporene, holder jeg tyfonen i bund og farebremser. Den næstsidste pædagog med barnevogn og et barn i den anden hånd, når lige at komme over sporene for enden af traktorvejen, da jeg kører ind på perronen i den modsatte ende.



Ulrik Brøndum Hansen

Den sidste pædagog med barnevogn og børn i hånden valgte at blive på den midterste perron i spor 2, da hun så mit tog – gudskelov for det!

Da jeg passerer dem, der er nået over sporene, har jeg stadig meget fart på, og pædagogerne står og bøjer sig ind over børnene for at beskytte dem, da de jo kun har ca. 1,5 meter ud til toget ved traktorvejen. Jeg kan kun ånde lettet op, gudskelov var det ikke ”min tur” i dag!

Jeg ved, og passagerne ved, at man ikke må gå over sporene, men i Borup er der ingen elevator eller lignende til barnevogne m.m., så når passagerne står af i Borup, kan jeg på en måde godt forstå, at de vælger ”den lette vej” selv om de ikke må, og kender faren ved det.

Men jeg vil ikke være den lokomotivfører, der sidder i førerrummet, den dag det går galt, og man har en flok børn og deres pædagoger liggende under toget, efter at have ramt dem med 180 km/t. Jeg håber selvfølgelig, at mine kollegaer heller aldrig kommer til at opleve det. Skulle uheldet være ude, kan man som lokomotivfører ikke trøste sig med, at ”de måtte jo ikke gå over”. I stedet kan man bruge resten af sit liv på at tænke over, hvorfor DSB og Banedanmark ikke i tide fandt en løsning på problemet, efter alle de henvendelser fra både tog- og lokomotivpersonalet. Skal der virkelig ske en ulykke før der bliver gjort noget ved det?

Min oplevelse er langt fra enestående, det sker faktisk hver eneste dag, at folk krydser sporene i Borup, når de vil forlade regionaltoget fra den midterste perron. Som far gjorde det et ekstra indtryk den dag, med

alle de børn som de ”flinke” pædagoger ville hjælpe hurtigt over sporene.

Med en strækningshastighed på 180 km/t gennem Borup, ingen elevator eller lignende, til at hjælpe folk med f.eks. barnevogne over til perron 1, som leder ud til Borup by, vil jeg kraftigt opfordre til, at der bliver gjort noget ved problemet. I første omgang at fjerne de brædder som udgør traktorvejen over sporene i Borup. Det sætter i hvert fald en stopper for

barnevognene og institutionernes ”pilgrimsfærd” på jernbanens område. Elevator eller lignende er selvfølgelig et økonomisk spørgsmål, men set i sammenligning med den belastning og pris, en personpåkørsel har for de involverede, kan jeg kun sige, at det ikke kan gå stærkt nok med at få bragt de forhold i orden på Borup station, inden de næste pædagoger tager chancen med andre folks børn ved hånden.

Nekrolog

Lkf. Bjarne Larsen

Det var med stor sorg, at lokalgruppe Helsingør modtog meddelelsen om Bjarne Larsens alt for tidlige død. Bjarne blev kun 50 år. Bjarne fik, i forbindelse med en undersøgelse for sukkersyge, konstateret, at han også havde cancer i leveren. Bjarne nåede aldrig at komme i behandling for cancer, men sov stille ind på Helsingør Sygehus om morgenen den 7. august efter kort tids sygdom.

Bjarne var engageret i det lokale fagforeningsarbejde, og han troede på fagbevægelsens grundidé om at fællesskab og enighed gør stærk. Bjarne nåede i sin 25 årige jernbanekarriere at være både sikkerhedsrepræsentant og næstformand, og var til det sidste turrepræsentant for lokomotivførerne i Helsingør.

Bjarne havde en ganske særlig evne til kun at tælle de lyse timer, og udelukkende fokusere på de positive sider af tilværelsen. Det var aldrig kedeligt at være i Bjarnes selskab, der var altid let til latter og godt humør, og derfor rammer hans alt for tidlige død os alle så hårdt.

Bjarne var en rigtig 68'er og værdier som kærlighed, tolerance, fællesskab, nærhed og tilstedeværelse var ledestjernerne i Bjarnes liv. Det kan godt være, at samfundet har ændret sig, men Bjarne lavede man ikke bare om på, han fulgte altid sin egen overbevisning.

I fritiden fandt han ofte sammen med kollegaerne på sejlbåden Duchesse, som Bjarne betegnede som sin bedste pengeanbringelse, han elskede den båd. Bjarne var til det sidste også formand for Maskintjenestens Selskabelige Forening i Helsingør, en forening for lokomotivførere med tid og lyst til at være sammen efter fyraften nogle gange om året, og hvor der er fokus på det sociale. Bjarne har i årenes løb arrangeret juletræsfester for børnene, julefrokoster, udflugter, kortspil og bowlingaftener. Bjarne vil blive savnet af alle...

Vores tanker går til Bjarnes nærmeste familie i denne svære tid.
Æret være Bjarne Larsens minde



Bjarne Larsen

Ny lokomotivføreruddannelse – LGU i offentligt regi

Af: Hans Schøn Merstrand og Peter Kanstrup.

Med virkning fra 1. oktober 2005 ændres lokomotivførernes grunduddannelse således, at der fra den dato kun findes én uddannelse – i offentligt regi – uanset hvilken virksomhed den pågældende lokomotivfører er ansat i.

Ændringen er seneste skud på stammen i den politiske proces som startede midt i 1990'erne, med det formål at liberalisere jernbanen i Danmark – opsplitning af DSB i en operatørvirksomhed og et infrastrukturforvalterselskab (Banedanmark), udlicitering og nye operatører, ny myndighed (Trafikstyrelsen) og ændrede myndighedskrav (helbreds bekendtgørelse mv.).

Da uddannelsen således i fremtiden ikke længere er aftalestof mellem operatørselskaberne og den faglige organisation, har DJ fra starten søgt at gøre sin indflydelse gældende både i forhold til de politiske aktører og i forhold til de involverede ministerier – undervisnings- og trafikministeriet.

Trods det at det første hold på den nye uddannelse starter i virksomhederne (DSB og Arriva) d. 3. oktober og på skolen i Tønder ugen efter, er der fortsat en række udestående problemstillinger omkring såvel selve uddannelsen, som omkring de myndighedskrav, som danner baggrund for uddannelseskravene.

Dansk Jernbaneforbund mente dog ikke, at intern underretning i forbundet kunne udskydes yderligere, og indkaldte derfor samtlige lokalgruppeformænd og områdegruppebestyrelser i LPO grupperne: DSB, DSB S-tog A/S, Arriva, Railion og tillidsvalgte på de amtskommunale



Ulrik Salmonsens

privatbaner til møde i Odense onsdag den 16. september.

Forbundsformand, Ulrik Salmonsens – der vel er den person overhovedet, som har været mest involveret i drøftelserne omkring etablering af en ny uddannelse i offentligt regi – gav mødedeltagerne en indgående orientering om:

- Den historiske og politiske baggrund for ny LGU uddannelse i offentligt regi.
- Gennemgang af myndighedskrav.
- Fagpolitiske problemstillinger.
- Uddannelsens indhold.
- Praktiske udeståender.
- Mulige problemstillinger i fremtiden.

Det vil i denne artikel føre for vidt at uddybe samtlige ovenfor nævnte punkter. LPO DSB ønsker dog at trække nogle hovedpunkter frem, således at medlemskredsen har et bare nogenlunde kendskab til de kommende ændringer. Kørelærerne vil få en særskilt orientering af DSB og skal i øvrigt efteruddannes, således at de kan have elever med fra den nye uddannelse.

Ingen skal være i tvivl om, at DJ fra starten har været bekymret for processen med omlægning fra virksomhedsuddannelse til uddannelse i offentligt regi. Ingen, hverken i forbundet eller andre steder i lokomotivpersonalets faglige organisation,

har nogensinde bedt nogen myndighed eller politiker om at blande sig i vores uddannelse og dermed i allerede indgåede aftaler på arbejdsmarkedet.

Trods det har forbundet ikke på noget tidspunkt ønsket at overlade udformningen af en ny uddannelse, revision af optagelseskrav osv. til hverken politikere, virksomheder, ministerier eller tilfældige tekniske skoler rundt om i landet. Alle havde ellers – efter eget udsagn – enorm viden omkring lige netop vores arbejdsområde, desuagtet at det alene har været den faglige organisation og DSB (og til dels privatbanerne), som har indgået samtlige uddannelsesaftaler for lokomotivpersonalet i Danmark i mere end 100 år.

Historisk og politisk baggrund for ny LGU uddannelse i offentligt regi.

Regeringen ønskede – med afsæt i en række problemer omkring Arrivas driftsstart i foråret 2003 – at etablere en offentlig uddannelse af lokomotivførere med henblik på at skabe en fælles og bredere grunduddannelse, sikre arbejdskraftens bevægelighed og modvirke mangel på lokomotivførere.

Myndighedskrav.

Trods det, at de hidtidige optagelseskrav har været under heftig beskyldning i hele forløbet med etablering af en ny lokomotivføreruddannelse, er de hidtidige krav fastholdt. Rekruttering skal også i fremtiden foregå hos den enkelte operatør. Man skal altså have et ansættelsesforhold i f.eks. DSB, for at kunne blive optaget på skolen. I lighed med tidligere skal man være fyldt 21 år, være mellem 165 og 195 cm høj, have et godt helbred, et normalt syn, et normalt farvesyn og en normal hørelse (alt sammen godkendt af Trafikstyrelsen). Personen skal desuden have bestået den aftalte ansættelsesprøve, inkl. en personlig samtale, og som noget nyt må man ikke ved dom være frakendt retten til at gøre tjeneste som lokomotivfører, eller være dømt

for strafbare forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af stillingen. De forudgående faglige kvalifikationer vil fremgå af overenskomsten.

Fagpolitiske problemstillinger.

Det største problem for DJ var at sikre kommende lokomotivførere fuld løn under hele uddannelsesforløbet, hvilket blev løst ved at gøre uddannelsen til en såkaldt erhvervsrettet uddannelse i henhold til lov om institutioner for erhvervsrettet uddannelse § 1 stk. 2, placeret under og styret af Undervisningsministeriet. Jernbaneforbundet har desuden koncentreret kræfterne om uddannelsens faglige indhold og længde, så også lokomotivførerne i fremtiden, er garanteret for sikkerheden omkring togfremførelse.

Uddannelsens indhold.

Grunduddannelsen tager udgangspunkt i den eksisterende LGU uddannelse i DSB Fremføring, og får en varighed af 10 – 10 ½ måned med vekselvirkning mellem teori og praktik. Den teoretiske uddannelse er på 16 uger (80 dage) fordelt over 5 teorimoduler. Den praktiske del er på 4 x 16 tjenester (ekskl. rejsedage) + et antal tjenester med kørelærer i forbindelse med den afsluttende litra uddannelse (et litra modul udvalgt efter aftale med elevens virksomhed). Dertil skal lægges ferier og helligdage. Teoridelen foregår på skolerne EUC Syd i Tønder eller Tese i Høje Taastrup. Praktikkørslen foregår hovedsageligt i egen virksomhed, men – af hensyn til det alsidige pensum i uddannelsen (kørsel med forskellige ATC former, HKT, osv.) – til dels også hos fremmede operatører. Som undervisere anvendes nuværende lokomotivinstruktører og kørelærere. Efter endt uddannelse udstedes lokomotivførerlicens for gennemført og bestået lokomotivføreruddannelse. Lokomotivførerens operatørvirksomhed (f.eks. DSB) udsteder lokomotivførercertifikat for den / de litra vedkommende er uddannet i. Certifikat skal også udstedes for det

infrastruktur kendskab vedkommende er indøvet i.

Bemærk: Al grunduddannelse påbegyndt før 1. oktober 2005 gennemføres efter hidtidig praksis.

Praktiske udeståender.

Her kunne man på nuværende tidspunkt sikkert komme i tanke om mange, hvis blot vi havde haft større indsigt. Det har operatørvirksomhederne imidlertid ikke ønsket. Snarere tværtimod, så har arbejdsgiverne sat sig suverænt på logistikgruppen, og derfor er DJ ikke repræsenteret i gruppen. Logistikgruppen er nedsat på tværs af virksomhederne, og hvis fornemste opgave er at løse alle de praktiske opgaver omkring uddannelsen. F.eks.: Planlægning af praktikkørsel, rejsedage til/fra skolen og mellem de forskellige operatører, tildeling af nødvendige nøgler og adgangskort, udstedelse af billetter, hvor frikort ikke kan anvendes osv. DJ forudser endog nogle problemer med ovennævnte, alene af den grund, at der historisk med kun en virksomhed involveret, reelt altid har været en lang række praktiske problemer. Læg dertil, at logistikgruppen derudover samtidig er bindeled mellem de to tekniske skoler og operatørerne. For at sikre vores nye medlemmer den bedst mulige start som lokomotivførere, har hovedbestyrelsen i DJ besluttet at tilknytte en nøgleperson i forbundet, som kan træffes i døgndrift, når og hvis kaos bryder ud. Opgaven varetages af Flemming Jaller fra Railion. Alle lokalgruppeformænd og samtlige elever på den nye uddannelse er underrettet om dette tiltag.



Intenst lyttende tillidsfolk

Mulige problemstillinger i fremtiden.

Først og fremmest må det formodes at give anledning til problemer med den fremtidige rekruttering, at den ene af de to tekniske skoler er placeret i Tønder.

Lokomotivførerjobbet henvender sig i stor udstrækning til mennesker, som har fundet roen i sig selv. Dvs. man må formodes at være lidt ældre end helt ung, og må derfor formodes at have stiftet familie. Det er ikke let at forklare derhjemme, at det nye job betyder, at man er mere eller mindre fraværende i næsten 10 måneder. Meget tyder på nuværende tidspunkt på, at problemet vil blive forstærket af en bestemmelse om, at skolerne i Tønder og Høje Taastrup skal dele eleverne ligeligt imellem sig. I praksis betyder det, at rigtig mange fremtidige lokomotivførere i København skal gå på skolen i Tønder, da ca. 80 % af de kommende års rekruttering i Fremføring bliver til Hovedstaden.

Da det i henhold til de nye myndighedskrav nu er fastslået, at det er en betingelse, at eleverne på skolen skal have et ansættelsesforhold i en operatørvirksomhed, er de i sagens natur omfattet af den gældende overenskomst fra dag 1. Det er selvfølgelig meget tilfredsstillende for den faglige organisation, men næppe problemfrit, idet overenskomsten jo er målrettet mod jobbet som lokomotivfører, og ikke nødvendigvis tager højde for alle forhold gældende under uddannelsen. Det må derfor formodes, at såvel de lokale tillidsfolk, som ledere i virksomhederne, logistikgruppen og de uddannelsesansvarlige på skolerne på den baggrund får en række opgaver, som skal løses undervejs.

Endelig er der en række uløste problemer omkring betalingen af uddannelsen i det offentlige regi. Vi skal ikke her ”kloge” os unødigt på de økonomiske forhold og de mange tilskudsmuligheder. Vi konstaterer blot, at intet mindre end 4 forskellige instanser er involveret indenfor 3 forskellige områder af uddannelsen. Da det helt fra

starten tilsyneladende har været et mål i sig selv for operatørerne at sikre sig de størst mulige tilskud, samtidig med at det offentlige næppe ønsker at bidrage med mere end højst nødvendigt, kunne man godt få sine bange anelser om modstridende økonomiske interesser i fremtiden.

LPO DSB har indtil videre et forholdsvis begrænset kendskab til den nye uddannelse, hvilket er årsag til den noget overfladiske gennemgang i nærværende artikel.

Vi forholder os derfor indtil videre skeptisk til de mange nye tiltag og problemstillinger. Områdegruppen vil i de nærmeste måneder – som altid – søge indflydelse i det omfang, vi mener at kunne påvirke processen positivt. Vi kan dog allerede nu love, at vi her i bladet vil følge op med artikler omkring ny lokomotivføreruddannelse – LGU i offentligt regi.

Nyt fra Lokalgrupperne



Af: Jørgen Ohmeyer

Vi fik jo en varm sommer på mere end én måde. Vi havde et lille håb om, at den opsigelse af selvstyreaftalen som vores Områdeleder havde varslet, ville blive underkendt fra højere sted.

Det skete jo som bekendt ikke. Fremføring mente, at hvis vi fik en tjenestefordeler, som de har på andre depoter, kunne man bruge denne på en mere fleksibel måde, og samtidig spare en million kr.

Vi synes nu nok, at vores turformand har været rimelig fleksibel, når vi ser på den lave reserveprocent, vi har haft hos os. Vi fik jo ganske rigtig udbetalt nogle timer for at have selvstyret, men det skal jo ses i lyset af, at vi altid har været behjælpelige med at køre på

fridage for at få det til at hænge sammen, igen pga. vores lille reserveprocent. Vi prøvede at gøre opmærksom på det med forskellige tiltag, som I jo godt ved, hvad drejer sig om.

Fik vi så noget ud af det? Ja, alle modtog et skriftligt tilsagn fra Fremføringschefen om, at vi altid i Aalborg vil have en tjenestefordeler fysisk tilstede. Samtidig bliver vi tilført 6 mand i Aalborg, uden at produktionen udvides.

I Frederikshavn er der blevet ansat 6 m/k til start den 1. oktober, i den nye offentlige lokomotivføreruddannelse. Så må vi se hvordan den uddannelse er, sammenlignet med den, vi tidligere har kendt. Yderligere 7 klarede optagelsesprøven, så de venter i jobbanken, og vil blive kontaktet, når der igen bliver åbnet for ansættelser.

Dette var alt for denne gang, efterfulgt af en opfordring til jer om at kontakte mig, hvis I har ideer og indlæg til Det Blå Blad fra Aalborg gruppen. Så det ikke kun er bestyrelsen, der skriver.



Af Pernille Larsen

Sommeren er forbi, og vi går for alvor mod den mørke tid.

Vi kan se tilbage på en tid præget af sporarbejdet mellem Lunderskov og Kolding. Det gik bedre, end vi turde håbe på. Den ekstra tid, der var lagt på køreplanen, gjorde, at togene kørte nogenlunde til tiden.

Det var også hyggeligt, at vi fra Esbjerg, kunne køre til Tinglev og Padborg i den periode.

Både det at se en anden strækning, og især at møde vores kolleger i det sønderjyske, var et kærkomment afbræk i dagligdagen.

Vi måtte desværre, i juli måned, sige farvel til vores tjenestefordeler Preben Klausen.

Han valgte at gå på efterløn. Vi har været utrolig glade for at have Preben til at sammensætte vores tjenester. Der blev holdt en afskedsreception på banegården, hvor mange mødte op for at sige farvel, og takke for det gode samarbejde, vi har haft med Preben.

Ny tjenestefordeler er John Vangsgaard fra Fredericia, og vi ser frem til at samarbejde med ham.

Som det ser ud nu, vil han være i Esbjerg hver torsdag, og resten af tiden i Fredericia.

DSB og Banedanmark har samarbejdet om en kampagne, som vi håber vil få de mange uvedkommende til at lade være med at krydse sporene. På strækningen mellem Fredericia og Esbjerg er der sat advarende skilte op de steder, hvor folk færdes ulovligt i sporene. Påkørsler og tæt-på hændelser bliver desværre mere og mere almindelige, og det slider hårdt på ens psyke. Flere får alvorlige problemer med at køre tog, så kampagnen er meget velkommen.

Husk at få tæt-på hændelserne registreret som arbejdsskader. Det er ikke sikkert, man reagerer voldsomt på de første, men pludselig kan der ske noget, der får læsset til at vælte. Så er det fint, hvis man kan henvise til lignende episoder. Så fat pennen gutter og gutinder, hvis I bliver udsat for grimme oplevelser på jobbet.

Nå, nu kalder pligten, og jeg skal snart ud og køre tog.

Håber, I får et rigtigt godt og behageligt efterår.

LPO-DSB på Internettet

Områdegruppen har fået en præsentationsside på Internettet.

Du kan finde den på adressen www.lpo-dsb.dk

Operatør Drift Instrukser i DSB Fremføring.

Af: Jens M. Rasmussen, Esbjerg

Opgaven med at udarbejde Operatørens Drift Instrukser for samtlige trækraftenheder ved DSB er foretaget i et samspil i mellem lokomotivpersonalet og DSB. Opgaven gik ud på at sammensætte et hold af lokomotivpersonale fra driften og administrativt personale fra Fremføring Teknik, der så sammen fik opgaven at udarbejde brugervenligt ODI materiale. Daglig tovholder i denne proces er fra DSB's side lokomotivinstruktør Birger Bruun og fra LPOs side lokalgruppeformand i Esbjerg Jens M. Rasmussen.

Det praktiske arbejde med at nærlæse udkast til nye ODI udføres af lokomotivførerne Jørgen Andersen, Ar. , Torben L. Jensen Ar. , Jørgen R. K. Hjort, Næ. og Søren Westborg, Kh. Desuden deltager lokomotivinstruktør E.D. Rasmussen ad. hoc. i opgaven. Rent praktisk har det foregået på den måde, at Litra MR har været prototypen. Derefter er ODI for øvrigt materiel opbygges ud fra de samme hovedlinier.

Hvorfor blev det så besluttet at udarbejde ODI?

Regler for klargøring og betjening er en sikkerhedsmæssig forudsætning for DSB's håndtering af materiel i drift. Reglerne findes i dag, dels i form af driftsinstruktioner, som er indsat i betjeningsvejledninger, og dels i diverse håndbøger.

Idéen bag ODI er derfor at sammenskrive og modernisere regler og procedurer, samt at samle alle regler og procedurer for håndtering af det rullende materiel i én samling af selvstændige instrukser. Ved at genanvende den samme instruks i flere forskellige arbejdsrutiner forhindres gentagelser, og antallet af sider begrænses.



Den digitale udgave af ODI er også påbegyndt med henblik på Projekt "Bærbare Pc."

Aktuel status:

Følgende ODI er færdige: MR, ME, ABs (DD) og RIC mærkede vogne.

Der arbejdes i øjeblikket på: Røde styrevogne, uddrag af Lkf. ODI til togpersonalet.

Herefter følger: EA, MF & ER, MQ og ET.

Parallelt hermed er der jo lige det løbende arbejde med ODI MG, (IC4) i forskellige versioner til brug for de forskellige test. Dette arbejde udføres dog ikke af hele arbejdsgruppen.

Kort sagt:

ODI er – en samling af selvstændige instrukser, som indeholder *regler* og *procedurer* for den sikkerhedsmæssige håndtering af det rullende materiel i operatørvirksomheden DSB.

Regler er i ODI kendetegnet ved et bogstav "A", "B", "C", . . .

Regler skal læses enkeltvis uden sammenhæng med den øvrige tekst.

Procedurer er i ODI kendetegnet ved et tal "1", "2", "3", . . .

Procedurer indgår i en sammenhæng, og opfyldelse af kravene til materielsikkerheden kræver, at arbejdsoperationerne udføres i den anførte rækkefølge.

ODI henvender sig til og fordeles efter behov til personale, som varetager følgende sikkerhedsmæssige opgaver:

Fremføring og rangering

(lokomotivpersonale)
Passagersikkerhed (togførere)
Klargøring (lokomotivpersonale, og stationsbetjente)
ODI vil efterhånden erstatte både de nuværende driftsinstruktioner, som findes i afsnit 7 i betjeningsvejledningerne, og instruktionsstof om materielsikkerhed i håndbøger for togpersonale og klargøring. ODI skal læses i sammenhæng med færdselsreglerne, herunder specielt SR.

Populært sagt indeholder SR *hvad* der er krav om, og ODI indeholder de procedurer og regler, som beskriver *hvordan* operatørselskabet DSB sikrer sig, at bestemmelserne i SR bliver overholdt.

DSB Fremføring har oprettet en mail adresse odi@dsb.dk, hvor det er muligt for den enkelte at kommentere og bidrage med information til det videre forløb

Jeg bærer med smil min byrde....



Tegning: Poul-Erik Rasmussen

I henhold til nye retningslinier fra Trafikstyrelsen og Banedanmark, skal lokomotivpersonalet have endnu mere instruktionsstof med i tasken...

Nyt fra Lokalgrupperne



Af: Palle Bang

Det siges, at man aldrig bør gentage en succes, men i tilfældet med Fredericia gruppens udflugt til Legoland, holder denne regel ikke stik. For også i år havde mange benyttet sig af gruppens tilbud om at komme gratis i Legoland med børn eller børnebørn, helt nøjagtig 168. Min kone og jeg var selv af sted med to børnebørn, og vi havde fået udtrykkelig ordre på at være ved indgangen inden man åbnede, for at være sikre på at komme til ved ”Extreme Race” og ”Power Builder”. Til udenforstående, som ikke ved hvad ”Power Builder” er, kan jeg fortælle, at det er en industrirobot med to stole, hvor man bliver fastspændt. Og så bliver man ellers svinget og drejet rundt i alle mulige og umulige stillinger med hovedet både opad og nedad, afhængig af, hvordan man har indkodet den. For det bestemmer man selv, eller rettere mit barnebarn på 11 år bestemte, - og det var ikke den stille variant, skal jeg hilse og sige.

Men der er også mange mere humane aktiviteter, og selv om man ikke har børn med, er der meget at se på i Legoland, også for voksne.

Nu viste vejret sig heldigvis fra den pæne side den lørdag, solen skinnende fra en skyfri himmel, så det med at gå indendørs var ikke

så aktuelt. Men hvis man som forældre har døtre, er der en ting, som jeg synes man bør se, og det er det store dukkehus, som en engelsk greve byggede til sin datter i slutningen af 1800 tallet. Dukkehuset, eller ”Titanisa Palace” som det rigtigt hedder, er et slot, som måler 2x2,5 meter, og hvor alt er fremstillet *en miniature* ned til mindste detaljer. Selv et klokkespil i tårnet er der, som spiller 6 forskellige melodier. Så hvis man som far har en idé om at bygge et dukkehus til sin datter, så er der inspiration nok at hente her.

Sådan en sensommerdag i Legoland, hvor man møder en masse kollegaer med deres familier, som man jo ikke ser til daglig, er en lise for sjælen.

Og sjælefred, det var hvad mange af os trængte til, efter de to uger med panik, som BaneDanmark udløste den fredag eftermiddag, hvor materielhastigheden, eller var det strækningshastigheden, der med 3 kvarters varsel, blev sat ned til 120 km/t. mellem København og Århus? Man udsendte et cirkulære med en rettelse til TIB vedrørende nedsættelse af materielhastigheden, men i det efterfølgende afsnit opdagede man, at det var noget snavs, for så gjaldt det jo over hele landet. Derfor ændrede man det til en slags La rettelse uden at nævne det ved navn. Til sidst blandede man

begge begreber sammen, og bad Stationsbestyrerne om at sikre sig, at lokomotivførerne tilsidesatte både ATC instruksen og SR § 68. inden der blev sat signal. Da forvirringen nu var total, fik man cirkulæret blåstemplet af Trafikstyrelsen.

Om det er sådan, det er foregået, kan jeg af gode grunde ikke vide, men det kunne godt være rigtigt. Positivt har det dog været, at så mange kollegaer reagerede på forholdene, og derved beviste, at vi godt ved, hvordan man kører tog. En anden positiv ting er, at Banedanmark og til dels DSB, har sat så meget ind på kvajekontoen, at der er rigeligt, hvis vi får brug for at trække på den en dag.



Af: Steen Rasmussen

Det er glædeligt at kunne meddele, at vi i Kalundborg nu snart har landets største andel af kvindelige lokomotivførere. Når Karina er færdig med skolen, udgør kvinderne 10 % af styrken.

Personaleleder Ole Fosdam er nu flyttet op på stationen/depotet, så han er tættere på lokomotivførerne i det daglige. Der har i et stykke tid været diskuteret opholdslokaler, hvor en sammenlægning med togpersonalet var på tale. Det var ok med togpersonalet lokalt, men ledelsen for togpersonalet ville ikke yde deres andel, - så det projekt er grundstødt.

Nu er der sonderinger om at flytte hele depotet ud til Elmegade, hvor rangisterne har opholdslokaler. Hvis overnatningsværelserne samtidig inddrages og flyttes op på stationen, er der en realistisk mulighed for, at det kan

blive en bæredygtig løsning. Det er stadig pladsproblemerne, som spøger, og især omklædningsfaciliteterne for de kvindelige lokomotivførere er presserende. En flytning vil samtidig løse vores parkeringsproblemer ved stationen. De fleste P-pladser er inddraget til passagerne, så de kan holde ved tæt ved stationen, men det er kunder til Føtex, som bruger dem. P-pladserne ved færgelejet er "solgt" og det koster nu penge at parkere der, så der holder ikke en eneste bil, selvom der er mindre end 10 meter til spor 2!

Vaskeanlægget og forsyningssporet bliver lukket ca. 14 dage i løbet af september. Sporet skal have nye sveller og ballast, fordi det synker i den ene side, så der står vand i spildbakkerne.

Der er så meget fald ud af vaske hallen, at en ME & 4 vogne ikke kan holdes på let brems under vaskeprocessen, men det bliver der nok ikke ændret på. Olieforsyningen skal have nye pumper, så de lever op til de krav, der var sat i udbuddet. Der har været mange ændringer af forsyningsanlægget efter det blev afleveret. Det har været en sej kamp.

Når sporet rettes op, skal vendesporet til forsyningsanlægget have opsat de længe savnede ramper, der har ligget på pladsen det meste af året. Gangveje og 220 volt standerne bliver nu fjernet, da de ikke bruges mere. Det letter arbejdet omkring opstillingssporene.

Der er stadig ikke kommet sporumre på oprangeringssporene. Det er faktisk et problem, når Kommando-posten skal stille togvejen op til afgang, og måske en medvirkende årsag til at "Engländeren" bliver kørt op!

Depotet har valgt at bruge medarbejderudlodningen til to ture til Nørrebros Bryghus den 5. & 12. november. Gruppens studietur den 10. til 13. november går til Berlin, mere om det næste gang.

Med disse ord håber jeg, at alle har haft en god sommerferie.



Af: Torben Sonne

Mens vi venter på resultatet af udbuddet af Kystbanen, Øresundstrafikken og de Skånske strækninger, kan vi konstatere at vi mangler 7 lokomotivførere i Helsingør til K.06. Lokalgruppen mener, måske ikke overraskende, at Fremføring bør ansætte personale til Helsingør hurtigst muligt og annoncere i de lokale blade, ellers bliver personalesituationen for anstrengt i løbet af kort tid.

LilleNord

Her venter vi på nye tog af typen Coradia Lint 41 fra Alstom, det er samme type som Arrivas tog i Midt- og Vestjylland. Togene kommer tidligst til august 2006 med et halvt års forsinkelse.

I mellemtiden holdes de gamle ML tog kørende, og de serviceres på værkstedet i Grønnehave, mens værkstedet i Hillerød ombygges til de nye tog. Hvornår den nye Region sætter privatbanerne i udbud, har vi ingen anelse om. ML togene kører lige så elendigt som de plejer, og sporene har vi ingen forventning om bliver bedre. Efter sommerens kaos på hovedstrækningerne, tør man dårligt tænke på sidebanernes tilstand. Banedanmark får et stort stykke arbejde med at genoprette tilliden til deres omgivelser.

Gratis helbredstjek

Blev tilbudt alle med natarbejde. Firmaet Work4Health foretog undersøgelserne på alle tjenestesteder, men var generelt noget skuffede over interessen fra DSBs ansatte. Kun en fjerdedel har deltaget, og det ligger langt under, hvad de oplever i andre virksomheder.

Som en læge sagde ”hvis der var tilbud om gratis serviceeftersyn af jeres biler, ville I alle møde op, hvorfor kommer I ikke til et serviceeftersyn af jeres krop?”

Undersøgelsen er jo anonym, og resultatet tilgår kun DSB som en gruppeundersøgelse. En mulig forklaring kan være, at mange netop har gennemgået den obligatoriske helbreds kontrol via Jernbanetilsynet, der har jo været et stort efterslæb. Fremover må vi blive bedre til at forklare, at det frivillige helbredstjek for medarbejderer, der udfører natarbejde, intet har med B44 og Jernbanetilsynet at gøre.

Sygeforsikring

DSB har netop indgået en aftale om sygeforsikring af alle ansatte og deres børn. Ægtefæller kan tilknyttes forsikringen mod betaling. Ordningen finansieres af medarbejderudlodningsmidlerne og det er fornuftigt at anvende midlerne til at hjælpe, når uheldet er ude. Ordningen vil helt sikkert glæde de ansatte, der rammes af sygdom, og virksomheden får givetvis bragt sygefraværet ned, alene ved at ventetiderne til behandling nedbringes. Moralsk kan man diskutere det rimelige i at udhule det offentlige sygehus-system, men hensynet til medlemmerne har vejet tungest, set herfra. Fremover skal der afsættes midler til sociale arrangementer i budgettet hos den enkelte virksomhed.

Säo uddannelse

Helsingør får 5 lokomotivførere med på holdet, der starter på uddannelse i svensk sikkerhed i Helsingborg til oktober. Vi ser frem til at få fyldt Säo turene op på ny.

DHL Stafetten

Til sidst stor ros til DSB for et superflot arrangement ved DHL stafetten i Fælledparken. Det var sjovt at møde så mange DSB ansatte til løb, grillmad og hyggeligt samvær. Helsingør ”Mega Stars” vender frygteligt tilbage!

 **København***Af: Søren Max Kristensen*

I sidste nummer af Det Blå Blad blev der under denne klumme beskrevet, at vores kørelærere var meget frustrerede over ledelsens manglende evne til at leve op til givne løfter. Derfor er det også med glæde, at problemet med aflønningen nu er løst. Hele forløbet har desværre medført, at vi har mistet nogle meget gode kørelærere. At problemet er løst skal tages med et vist forbehold. Den lønstigning som tjenestemændene har fået, får de overenskomstansatte kørelærere først i oktober 2006. Lokalgruppe København håber ikke, at de overenskomstansatte fremover skal glemmes. Det skal ses i lyset af, at efterhånden som der kommer andre operatører på banen, så forudser vi, at det bliver meget svært at fastholde dygtige kollegaer, når de behandles som andenrangsmedarbejdere. Vi håber, at DSB har taget ved lære af denne uheldige situation, så vi undgår dette i fremtiden.

Der går efterhånden meget vedvarende rygter om, at vi skal flytte væk fra vores lokaler i Bernstorffsgade nr. 20 i stuen. Lokalgruppe København har ikke fået en officiel meddelelse om dette endnu. Er der hold i rygterne, så bliver der fjerde gang på få år, at vi skal flytte. Såfremt vi bliver bedt om at flytte, kan vi ikke gøre meget ved det. Hvis vi skal deltage positivt i en eventuel flytning, gælder samme betingelser som tidligere. Vi skal have en forbedring i forhold til det, vi har. Vores lokaler skal være samlede og i forbindelse med briefingrum, tjenestefordelingen og magasinet. Lokalerne skal være i stueplan, til nød 1. sal. De nye lokaler skal være istandsat før indflytning. Der skal

sættes midler af til flytning og indretning af de nye lokaler. Vi vil ikke undlade at gøre opmærksom på, at de tidligere flytninger kun har kunnet lade sig gøre uden den store ballade, fordi det var Lokalgruppe København, der var primusmotor i projektet.

Når nu vi er i gang med lokalerne. Der er flere lokomotivførere der har oplevet, at togpersonalet er sure på dem, fordi Lokalgruppe København har sagt nej til, at togpersonalet kunne benytte vores rygerstue mens deres eget blev istandsat. Det er korrekt. Det har vi sagt nej til, men der er selvfølgelig en grund. Som udgangspunkt vil vi selvfølgelig gerne hjælpe en anden personalegruppe når de har et problem. Derfor var det også med beklagelse, at vi ikke kunne hjælpe togpersonalet i denne situation. Sidste gang vi hjalp togpersonalet med at give dem husly i en kortere periode, kom der ikke andet end problemer ud af det. Der var desværre nogle få, der ikke kunne finde ud af, at de var gæster. Samtidig brugte Lokalgruppe København de efterfølgende uger til at bede disse få om at benytte deres egne lokaler, deres egne kaffemaskiner og deres egen internetcafé. Vi modtog desuden flere meget grove mails fra denne personalegruppe i ugerne efter. Vi vil gerne understrege, at de fleste fra togpersonalet opførte sig ganske udmærket. Vi har bare andet at lave end at gå og lege bussemænd. Det er desværre et eksempel på, at de få ødelægger det for de mange.

 **Nykøbing***Af: Svend Erik Rasmussen*

Vi må desværre konstatere, at vi de sidste par måneder ikke har haft det store held med at

bringe vores passagerer frem til tiden. Problemet med Banedanmarks pludselige hastighedsnedsættelser er landsdækkende, og emnet har været godt beskrevet i de fleste medier. Situationen er alvorlig, og den manglende tillid til Banedanmarks udmeldinger er i sig selv bekymrende.

Mere muntert er det at tænke tilbage på medarbejderudlodningen. Vi har med stor tilslutning fået afviklet de sidste arrangementer i forbindelse med den forrige udlodning. Ikke mindre end 49 lokomotivførere, de fleste med fruer, har vi over to fredage kunnet sende til den af pressen meget roste ”Revykøbing” som Flemming Krøll så mesterligt har skrevet og instrueret. Vi startede med en flot anrettet revymiddag inden selve forestillingen. Og selve revyen er også meget professionelt udført, som en revy nu engang skal leveres hvor den kommer hele kongeriget rundt, så lattermusklerne blev flittigt brugt de 2 til 2 ½ time forestillingen varede. Efter revyen samledes de fleste i teater cafeen, hvor et 4 mands orkester gav mulighed for at benmusklerne også blev rørt lidt, og efter et par timer med musik, dans og hygge kunne vi sige pænt godnat og tak for en herlig aften.

Det sidste af vores arrangementer, er en tur til det meget omtalte og roste Nørrebros Bryghus, hvilket 20 har ønsket at få bekræftet. Vi håber at arrangementet lever op til forventningerne.

Vi kan konstatere, at der har været en utrolig flot opbakning til vores arrangementer. Der kan vel aldrig være hundrede procent deltagelse, men det har været tæt på. Enkelte har af den ene eller anden årsag være forhindret, og det er umuligt at tilfredsstille enhver, men det har været opmuntrende for alle i bestyrelsen at få så mange positive tilbagemeldinger.

Endelig er også den årlige sommerudflugt den såkaldte ”søtur”, som foregår på Maribo Sønder sø, afviklet, helt præcist 20. august. Vi

var lidt nervøse som tiden nærmede sig, for sommervejret havde ikke siden starten af juli været alt for godt til sejlads i åben båd. Da dagen oprandt, kunne vi prise os lykkelige for at en vis herre havde hørt vores bøn, og det blev det herligste sommervejr med høj sol og ingen blæst, og indholdet af de medbragte nødhjælpskasser (øl og vand), svandt ret hurtigt ind. Efter 3 timer på søen ankom alle til bådehavnen uden at nogen var blevet dehydreret, og i bådlaugets klubhus fik vi en dejlig mexicansk anretning, og med hjælp fra en harmonikaspiller blev der sunget og skålet. Den friske søluft var trættende for os lokomotivførere, så hen under midnat var de fleste godt brugte og vi fik sagt pænt godnat til hinanden.



Af: Jenik Langsted

”Du kan glæde dig til at køre på strækningen syd for Ringe”! Sådan lød det ofte, når jeg mødte en kollega – og ganske rigtigt! 25 kilometer skinner og 20.000 sveller, alt blev udskiftet, samt 15.000 skærver rensat for jord, gjorde virkelig kørslen til en fornøjelse. I dag, blot to år efter, ligger vi og rasler med nedsat hastighed. Først var den gal på halvdelen af strækningen og nu kører vi med 80 km/t over en strækning på 6 kilometer. Ved Kværndrup skal togene sågar ned på 20 km/t. Mellem Ringe og Odense er der også nedsat hastighed og alt dette krydret med de sædvanlige signalproblemer, og i en periode indskrænkning af de såkaldte bytog, har virkelig gjort Svendborgbanen til en prøvelse. Igennem fire år har vore passagerer måtte lide under kummerlige forhold og nu er turen kommet til personalet, som heller ikke synes

det er morsomt længere. Der går ikke en dag uden at Svendborgbanen omtales negativt i dagspressen eller på DSBs intranet.

Banen er en 120 km strækning. Banedanmark har dog valgt at nedsætte hastigheden til 75 km/t visse steder, så de - i henhold til anlægsbestemmelserne - ikke behøver at opsætte advarselsanlæg. På Ringe Station er der ingen advarselsanlæg og en sommerdag i juli gik det *igen* galt da en kvinde blev ramt af toget. Trods gentagne henvendelser via signalkommissionen om at få advarselsanlæg op, er der desværre intet sket endnu, så blandt lokomotivførerne var det ikke et spørgsmål om ulykken ville ske, men *hvornår!*

Pas på i Ringe

I Ringe er det også særlig problematisk. ”Ringetoget” fra Odense ankommer i spor 3, der ligger længst væk fra stationsbygningen, samtidig med at toget fra Svendborg ankommer i spor 2. Mange mennesker fra de to tog passerer således spor 1 for at komme til stationen samtidig med, at rejsende – ofte i løb – skal nå et af de to tog. Når toget fra Odense ankommer i spor 1 har vi miseren, da der altid er nogle, der skal udfordre skæbnen og mener de lige kan nå over.



Trængsel på Ringe station

En gammel stationstunnel fra 1887, der blev nedlagt i 1983, er i øvrigt foreslået genåbnet, men det blev afvist af Banedanmark. Vi frygter desværre, at der skal ske flere alvorlige ulykker i Ringe, inden de ansvarlige

myndigheder på ny vil overveje en løsning på den livsfarlige trafik over sporene i Ringe. Mulighederne er mange f.eks. perrontunnel, gangbro, bomanlæg etc. Vi må bare slå fast, at ønsket om en velfungerende jernbane endnu ikke er efterkommet, skønt der efterhånden er pumpet 200 millioner kroner ind i projektet. Det seneste nye er, at der til efteråret skal finde samtaler sted mellem ministeren og de politiske partier, der står bag aftalen.

Apropos den dystre side af Svendborgbanen, forventer jeg også ubehageligheder i overkørslerne ved Hjallesø og Fruens Bøge. Ikke på grund af fejl og mangler, men ganske enkelt fordi overkørslerne alt for ofte ikke respekteres af trafikanterne, og vi kommer altså kørende med 120 kilometer i timen – når der ikke er hastighedsnedsættelse!

Turvalg i utide?

Turvalget har igen spøgt i Odense, hvor nogle mente, der skulle turvalg til, mens andre syntes det var en dårlig ide. Dette gav anledning til lidt polemik. Efter en grundig vurdering af turene kom turgruppen frem til, at et turvalg ikke var nødvendigt, hvilket lokalbestyrelsen tog til efterretning. (Tak for det).

Et mini turvalg for personalet i reserven om ledige turpladser har vi dog haft. Depotet har også fået tilført merarbejde, som normalt ville have været placeret uden for tur. Men en ny tur 417 er oprettet, og en del af dette arbejde, krydret med nogle blanke dage, er samlet her. Tur 417 er et pilotprojekt med det formål at forbedre forholdene for personalet i reserven.

Nye kollegaer

Vore nye kollegaer fra november 2004 er kommet ud på egen hånd, og ansigterne er ikke længere så ukendte. Det er vel nok forfriskende med nyt blod, det er nemlig længe siden, vi sidst har prøvet det. Ligeledes har vi modtaget tre nye lokomotivførere fra Railion og en enkelt teknik- og service-

medarbejder. Fælles for dem er, at de er tidligere DSB Gods medarbejdere, altså gamle kolleger, hvilket godt kan lede tankerne tilbage til de glade godstogs dage - ak ja! Velkommen til jer alle fire og pøj pøj til de nye.

Vores selskabelige forening D2b har afholdt den årlige sommerfest, hvor lokomotivførere, på tværs af operatørselskaber og geografi, satte hinanden stævne. Der blev sejlet på Odense Å til området ved Zoo, hvor forfriskninger i fast og flydende form ventede. Til de mange nye kollegaer vi har fået, vil jeg da lige nævne, at lokomotivfører Jørgen Schaumann gerne bidrager med yderligere oplysninger omkring denne forening. Nu vi er ved det selskabelig har vi også haft to 25-års jubilare, nemlig Jens Jørn Ivarsen og Henrik K. Nielsen, og deres store dag blev naturligvis behørigt fejret.

Når bladet her læses, har alle haft deres sommerferie og jeg håber mange gode minder er i hus, og at batterierne på ny er ladet op, så der er noget at stå imod med såvel på Svendborgbanen som i resten af landet. Sporproblemer skal vi nok leve med mange år frem i tiden.



Af: Mikael Hove Jensen

Afgang fra depotet

Siden sidst har vi i Struer desværre måttet sige farvel til to kolleger. Jan Stougaard har på grund af helbredsmæssige problemer søgt væk fra DSB. Thomas R. N. Pedersen har set sig nødsaget til at tage sin afsked, da han desværre er blevet enkemand med to børn.

Begge ønskes held og lykke fremover. Hvis den banken man hører på vandrørene for tiden er sand, kommer vi da til at "miste" flere kolleger i år. Dette vil medføre et behov for nyansættelser af lokomotivførere inden længe. Det var ikke det, der stod i kortene da vi blev "delt" mellem Arriva og DSB.

Nye skinner på 33

Så er Banedanmark og et tysk firma startet med udskiftningen af hver sin halvdel af skinnerne mellem Herning og Vejle. Vi glæder os alle til at få nye skinner at køre på omkring den 4. december.

Starten på vores amputerede ture gik nu smertefrit. Det gik endda så nemt, at ingen fandt det nødvendigt at aflevere særtogsplanerne før tre dage efter vi startede med at køre efter dem...

Nu ligger vi så og pendler mellem Struer og Herning et par gange pr. tur. Det virker som om, alle de midlertidige hastighedsnedsættelser der var mellem Herning og Vejle, har sneget sig op på det sidste stykke til Struer. Men lad os nu se, der kan da være mange flere.

Om alle bliver færdige til tiden, vil jeg undlade at gisne om, men jeg forventer da, at hastigheden til Vejle bliver de 120 km/t, som beskrevet i TKV, så vi ikke skal bremses ned til 70 km/t i flere omgange efter Jelling.

Et fromt lille ønske, er at der kommer kilometersten op, som det er muligt at læse. Det vil da være stort igen at kunne kommunikere med FC om, hvor det var, man ramte noget, og ikke bare mellem hvilke stationer det skete...

Alt dette kan dog vise sig at være rimeligt akademisk, hvis 3F forbundet går ind og aktionerer i Herning, på grund af problemer med tyske og danske overenskomstforskelle.

Det lokale og sociale

På dette område, har der blandt andet været mange hold af sted til DHL stafetten, både i

Århus og Odense. Alle deltagere var vist ovenud tilfredse med dagene, det være sig både løbende og gående. De skulle jo alle til den samme grill og det samme ”væskedepot”.

Desværre blev en planlagt tur til Fårup Sommerland aflyst på grund af økonomi, men der er nok noget nyt i støbeskeen til senere på året. Der har gennem et par måneder været arbejdet på renovering af taget på stationen. Så nu er der lagt nyt skiffertag på, og vi har fået vore parkeringspladser tilbage.



Af: Hans Schön Merstrand

Banedanmark

Uagtet regler og love som omgiver jernbanedriften, så har lokomotivførerne altid haft et ord som hedder ”god lokomotivmandsgerning”, og det ord dækker alt inden for vores arbejdsområde. Skulle der være en udenforstående, der læser dette, så betyder ”god lokomotivmandsgerning” ganske *Lige Til*, at man tager ansvar for sit arbejde, og bruger sin sunde fornuft ude i driften.

Men selv om vi lokomotivførere bruger vores sunde fornuft, og tager ansvar for vore handlinger, så er det et irritationsmoment når andre sløser med de sikkerhedsregler, der omgiver togdriften i Danmark. Lokomotivpersonalet i Århus har gennem den

seneste tid oplevet hastighedsnedsættelser på strækningerne, hvor der mangler ATC-baliser gennem adskillige dage, og hastighedsnedsættelser, hvor der ikke er opsat standsignaler (skilte med den aktuelle nedsatte hastighed). Hvorfor forholdene er endt sådan, det kan man så gætte på, men det undrer selvfølgelig, at det er endt sådan i disse effektiviseringstider, hvor der er så mange aktører, der gerne vil byde ind på arbejde med vedligeholdelse af spor m.m.

Ændringer af tjenester

Lokomotivførerne skulle gerne kunne planlægge deres fritid med familien, selv om man har et arbejde med skæve mødetider. Men det er et faktum, at DSB råder over sammenlagt halvanden time af vores fritid, 72 timer før vi skal møde, da tjenesten kan korrigeres med op til 45 minutter, enten før eller efter tjenesten, så selv vores fritid bliver værdibaseret, men ikke værdibelagt. Og gennem de seneste måneder har vi oplevet mange daglige ændringer af vore tjenester, som følger af sporarbejde med mere, hvad der belaster vore familier og det psykiske arbejdsmiljø. Nogle af de eksempler lokalgruppen har på, at det går helt galt, er, når det rammer lokomotivførere på ”seniorordning” (altså nedsat arbejdstid). Pludselig er den enkelte op over fuld tid. Men det rammer bredt blandt lokomotivførerne, så lokomotivførerne har svært ved at få tingene til at hænge sammen derhjemme (hente børn i institutioner, lave aftaler med familien, deltage i fritidsaktiviteter, osv.). Mange af ændringerne kommer ikke lokalgruppebestyrelsen til kendskab, da det er ændringer til tjenesterne ”fra dag til dag”, og derfor ikke kommer gennem vore normale procedurer omkring turarbejde. Der skal findes en holdbar løsning på problemet, som alle kan leve med.

Præcisering!

Selv små chok kan udløse en arbejdsskade

- under denne overskrift fortalte jeg i sidste nummer af Det Blå Blad om, hvor vigtigt det er altid at anmelde påkørsler og nær-ved-påkørsler. Jeg skrev således om proceduren:

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 mv.* 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 forsikringsselskab (*if...*) hvor de skriver:
 - A. At de anerkender modtagelsen af anmeldelsen...
 - B. At tilfældet hører under loven...

Præcisering:

Punkt 4 er altid gældende hvis "hændelsen" udløser 1 eller flere fraværskdage, **men** – har du været udsat for en nær-ved-påkørsel, som *ikke har medført fravær*, bliver forsikringsselskabet ikke blandet ind i sagen. I så fald skal du blot huske at gemme den kopi af anmeldelsen du får fra DSB Fremføring.

Jeg håber ikke, at forglemmelsen af denne lille detalje har givet anledning til problemer. Er du i tvivl om, hvordan du skal forholde dig i forhold til en anmeldelse, er du altid velkommen til at ringe til mig på tlf. 86 94 64 59 – telefonsvareren tager imod besked døgnet rundt.

Arbejdsskadesagsbehandler Ole Husted Andersen

Det Blå Blads nye tegner.



Poul Erik Rasmussen, alder 57. Siden 1992 har jeg kørt som togfører ved togpersonalet i Århus, og har tidligere - som det meste af togpersonalet - været beskæftiget med en hel del forskelligt: arbejdsmand, automekaniker, arkitektstuderende og rutebilchauffør

Vi byder Poul Erik velkommen til arbejdet

Opslagstavlen



Lokalgrupperne afholder ordinære generalforsamlinger på følgende datoer:

Den 17. januar 2006:	LPO Lokalgruppe Fredericia
Den 18. januar 2006:	LPO Lokalgruppe Ålborg
Den 19. januar 2006:	LPO Lokalgruppe Århus og Næstved
Den 21. januar 2006:	LPO Lokalgruppe Odense og Nykøbing F. / Rødby F.
Den 25. Januar 2006:	LPO Lokalgruppe Esbjerg og Kalundborg
Den 26. januar 2006:	LPO Lokalgruppe København og Lki-gruppen
Den 27. januar 2006:	LPO Lokalgruppe Struer
Den 28. januar 2006:	LPO Lokalgruppe Tinglev og Korsør
Den 31. januar 2006:	LPO Lokalgruppe Helsingør

***Støt din lokalgruppe. Mød op på
generalforsamlingen til januar***

Gæt en hastighed!

For at gøre lokomotivførernes hverdag lidt mere spændende, har bagsideredaktionen besluttet, at vi skal have en lille konkurrence. Vi håber ikke, at den bliver for svær.

Opgaven lyder:

Hvad er den hyppigst forekommende hastighed på banestykket Odense-Holmstrup (fra Odenses U-signal til Holmstrups I-signal) fredag den 28/10 2005?

Ved hyppigst forekommende hastighed menes den hastighed, der gælder over flest kilometer i det pågældende banestykke i flest timer.

Lidt hjælp: Oplysningerne kan findes i TIB, LA, opkald fra FC, perronvagter eller de sikkerhedscirkulærer, der gælder på den givne dato. Husk at der kan komme mange cirkulærer i løbet af dagen.

Vær opmærksom på, at vi **ikke** godtager oplysninger fra ATCs førerrumssignal. Dette på trods af, at vores regler foreskriver, at vi skal køre efter ATC.

Vi udlodder en flaske vin til 3 vindere. Skulle der mod forventning være flere end 3, der kan løse denne næsten uløselige opgave, vil vi bede Banedanmark om at trække lod.

Det er alene Bagsideredaktionen, der træffer afgørelse om, hvilket svar der er det rigtige. Afgørelsen kan dog ankes til:

Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

klip

Kuponen sendes med tjenestepost til nedenstående adresse senest den 5. november 2005!

LPO DSB
Kalvebod Brygge 34, 1.
1560 København V

Hastigheden er _____ km/t

Navn: _____

Tjenestested _____