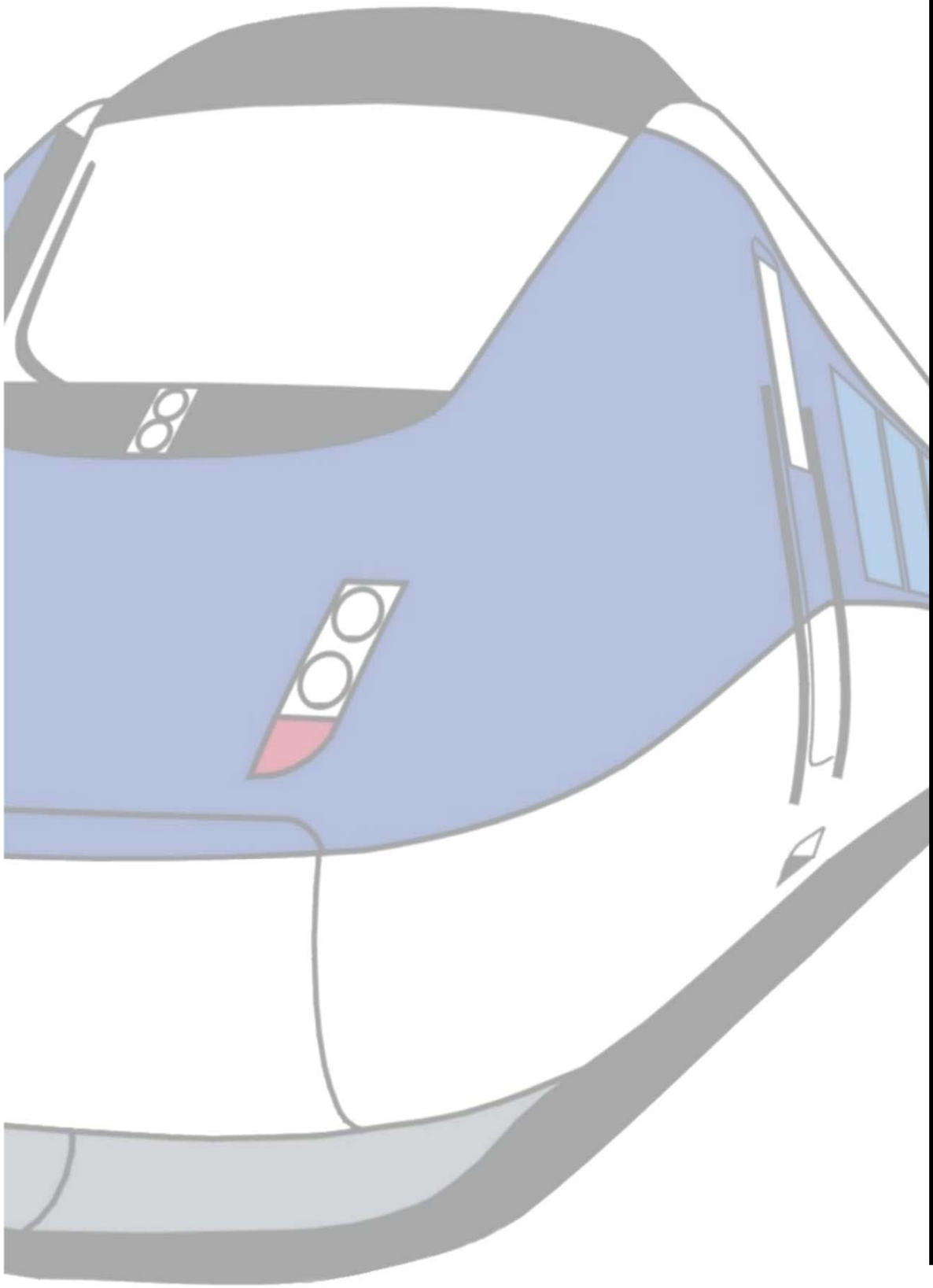
Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

2/2006



Lederen
Side 3

Kolleganetværket
Side 4

Recertificering af arbejdsmiljøet
Side 6

Nekrolog
Side 9

Korrekt lanterneføring
Side 9

Hvis forældre vidste…
Side 10

Hvis forældre ikke vidste…
Side 11

Licens og certifikater
Side 12

Nyt fra lokalgrupperne
Side 14

Det Blå Blad

Udgives af
Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB

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

Ansvarshavende redaktør
Preben S. Pedersen

Redaktør
Torben Sonne

Layout
Jan Eskildsen

Deadline
Stof til næste nummer
indsendes til redaktionen
inden den:
4. september 2006.

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 læserbreve 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 Aunsbjerg	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	
Preben Würtz Jensen	24 68 77 11
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	
Svend S. Kristensen	24 68 77 01

Jernbanesikkerheden tilsidesættes groft

Af: Preben S. Pedersen

LPO-DSB har nu valgt at anmelde Banedanmark til Trafikstyrelsen. Banedanmarks grove og gentagne overtrædelser af regler og instrukser må efterhånden tages som udtryk for en så respektløs foragt for jernbanesikkerheden, at der må skrides ind. Lokomotivpersonalet tror ikke længere på, at Banedanmark magter opgaven med den daglige trafikstyring. Mange frygter for liv og førlighed, og når lokomotivpersonalet mister tilliden til jernbanesikkerheden, skrider hele fundamentet for togdrift. På stuerne tales der ikke længere om **hvis** der sker en katastrofe – men **hvornår** den sker!

Lørdag den 10. juni udsendtes SMS-besked om at hastigheden på flere strækninger på Sjælland øjeblikkeligt skulle nedbringes til 80 km/t., fordi man frygtede, at de høje temperaturer ville forårsage solkurver på sporene. …

En meddelelse om en hastighedsnedsættelse fra 180 til 80 km/t. kan vel (for Fanden) næppe betegnes som mindre end en sikkerhedsmelding af **højeste prioritet**. Ifølge reglementerne skal lokomotivførerne på hvert enkelt tog underrettes om sådanne La-rettelser, inden de befarer de omfattede strækninger. Der skal endvidere kvitteres for modtagelsen og forståelsen af sikkerhedsmeldingen.

Banedanmarks handling den 10. juni var groft uansvarlig! SMS-beskeder er ikke egnede til udsendelse af sikkerhedsmeldinger. DSBs Sikkerhedschef har tidligere opfordret til, at SMS-beskeder på mobiltelefonen **ikke** må aflæses under kørslen. SMS-beskeder på mobiltelefonen, er kun beregnet til servicemeddelelser.

Det var derfor også en meget overrasket og noget bekymret lokomotivfører, der den 10. juni efter ankomst til Odense på sin mobiltelefons display kunne konstatere, at han netop – med normal strækningshastighed - havde befaret en strækning med en hastighedsnedsættelse til 80 km/t. Han var ikke i tvivl om, hvilken akut fare han derved havde været udsat for. Passagerne derimod anede aldrig uråd – hvilket vel kan siges at være det eneste positive i den situation!

Desværre er hændelsen den 10. juni ikke enestående. LPO DSB bliver hver gang der har været større trafikafviklingsproblemer bombarderet med klager over Banedanmarks lemfældige omgang med sikkerhedsmeldinger. I tilspidsede situationer bliver vores medlemmer udsat for regulær SMS-terror fra Banedanmark og DSB.

Tør vi håbe og tro på, at Trafikstyrelsen som ansvarlig for jernbanesikkerheden vil forstå alvoren i –og følge op på - vores anmeldelse? Lokomotivførernes tillid til Banedanmark **er** kørt af sporet – grib nu ind inden et tog fyldt med passagerer gør det samme … !

Trafikstyrelsen må – som myndighed - træde i karakter overfor infrastrukturforvalteren Banedanmark. Set gennem LPO DSBs optik tager Trafikstyrelsen mere hensyn til de aktuelle omstændigheder og Banedanmarks formåen end til jernbanesikkerheden. Som eksempel kan nævnes, at Trafikstyrelsen, trods løfter om det modsatte, forsætter sidste års tilsidesættelser af ATC Instruksen og giver Banedanmark dispensation til at omkode strækningshastigheden til 80 km/t.

Alt i alt må det forudses, at sidste års omfattende hastighedsnedsættelser i sommerperioden forsætter, trods Banedanmarks gentagne løfter om, at alt er under kontrol.

Transportministeren var så venlig at rose lokomotivpersonalet for den fleksibilitet og teamspirit, der blev udvist under sidste sommers trafikkaos, forårsaget af Banedanmarks misligholdelse af skinnenettet. Havde der siden været blot det mindste tilløb – eller gode vilje – til at imødegå, at problemerne gentager sig denne sommer, ville det ikke have været utænkeligt, at lokomotivpersonalet stadig havde været i stand til at stampe en sidste rest af motivation op af jorden. Og når vi så samtidig har truslen om bortsalg og privatisering af vores arbejdsplader hængende over vores hoveder, skal man være mere end almindelig jubeloptimist, hvis man stadig tror på, at vi nok en gang er indstillet på at "give den en skalle".

Det kan allerede nu med sikkerhed oplyses overfor ministeren, at han ikke behøver at spilde sin sommerferie på at skrive endnu en venlig takkeskrivelse – der bliver ikke brug for den!

Hvad er kolleganetværket, og hvorfor et kolleganetværk?

Af: Thomas Hultmann

Der er nogen der siger, at der groft sagt kun findes 2 slags mennesker; ”dem som ikke sælger skindet før bjørnen er skudt” og ”dem som ikke skyder bjørnen før skindet er solgt…”

Uanset om man er den forsigtige type eller den mere risikovillige type, er man aldrig helt ”sikker” i forhold til fremtidens genvordigheder. Pointen er, at uanset hvem man er, kan man ikke gå igennem livet uden at støde på problemer af den ene eller anden slags. Problemer som kræver hjælp og støtte fra enten familie, venner, kollegaer eller professionel hjælp.

For at øge medarbejdernes tryghed og trivsel og forbedre det psykiske arbejdsmiljø, blev der i 1996 i DSB Fremføring etableret et kolleganetværk. Meningen var, og er stadigvæk, at have nogle personer på hvert tjenestested - valgt af deres egne kollegaer - som tør tale med dem om alvorlige problemer i deres liv, som f.eks. alvorlig sygdom, dødsfald i familien, skilsmisse, depressioner eller misbrug, med opmærksomhed, hjælpsomhed og ikke mindst diskretion.

Alle kolleganetværkere har tavshedspligt!

Kolleganetværksmodellen

Modellen går ud på, at det **er i orden** med bekymringens indfaldsvinkel at henvende sig til en kollega som ikke fungerer i hverdagen og tilbyde hjælp. Kollegaen kan selvfølgelig også selv henvende sig til en netværksperson.

Som kolleganetværksperson er det vigtigt at være klar over:

- at man ikke kan helbrede, men lindre
- at den der har problemet, er problembæreren
- Omsorg = Opmærksomhed

Netværksfunktionen

Netværkspersonernes offensive virke er en vigtig og kalkuleret del af kulturen i DSB Fremføring.
Netværkspersonernes rolle og indsats er et forebyggelsesinitiativ som skal være med til, at medarbejderne i DSB Fremføring fungerer godt både privat og på arbejdet.
Opmærksomhed, omsorg og samtale er netværkspersonernes nøgleord og redskaber.
Netværkspersonen kan også være med til at formidle hjælp til Nordic Mental Corporation (NMC).
De berørte kollegers familie må kun kontaktes, hvis vedkommende giver sit samtykke.
Det er holdningen i DSB Fremføring, at kolleganetværkets aktive rolle er en stor hjælp for den kollega, som mistrives.

Et aktivt og repræsentativt kolleganetværk er med til at skabe en kultur, der gør det naturligt at være opmærksom på, hvordan den nærmeste kollega har det. Resultatet er større åbenhed omkring menneskelige problemer, som for mange er behæftet med tabu.

Hjælpesystemet Nordic Mental Corporation (NMC)

Hvis netværkspersonen skønner at kollegaens problemer kræver professionel hjælp, kontakter man NMC (Nordic Mental Corporation), hvor man **gratis og anonymt** kan få hjælp af enten praktiserende læger, psykiatere, psykologer, socialrådgivere, revisorer eller jurister.

Alle medarbejdere i DSB Fremføring kan selv

henvende sig til NMC dag eller nat, hvis man selv, eller en i ens **nærmeste familie** har behov for hjælp.
Hjælpesystemet Nordic Mental Corporation (NMC) meddeler ikke DSB Fremføring, hvem der har modtaget hjælp! (NMC er nu overgået til Falck HealthCare, men det har ingen indflydelse på Fremførings kontrakt. Det er også samme telefonnummer som hidtil – 70 101 102)

Dog gælder det jf. Jernbanetilsynets sikkerhedsbestemmelser, at DSB skal underrettes hvis det drejer sig om misbrug af stemningsregulerende stoffer som f.eks. alkohol, hash, heroin, amfetamin mv.

Hjælpens omfang

Hjælpen omfatter bred problemafdækning, hvori indgår psykologisk-, psykiatrisk-, fysisk-økonomisk-, social-, og juridisk afdækning.

Der ydes afdækkende hjælp til ethvert problem som påvirker arbejdsindsatsen negativt. Hjælpen omfatter medarbejdere i DSB Fremføring. Hjælpen omfatter også medarbejderens ægtefælle/samboende partner og børn, hvis deres problemer er af så krisedannende karakter for medarbejderen, at det påvirker arbejdsindsatsen negativt.

Organisering

Netværket i DSB Fremføring er organiseret ved en styregruppe nedsat under Områdesamarbejdsudvalget (OSU). Styregruppen afholder møder efter behov. Styregruppen er ansvarlig for netværkets løbende vedligeholdelse og uddannelse. Styregruppen er trænet/uddannet som supervisere for netværkspersonerne.

Lokalt er netværket organiseret i grupper med egen koordinator. Koordinatoren er ansvarlig for viderebringelse af information fra bl.a. styregruppen. Koordinatorerne afholder endvidere årlige møder for deres netværksgruppe med henblik på behandling af temaemner og erfaringsudveksling.

Uddannelse

Netværkspersonerne deltager i relevant løbende uddannelse. Udannelsen består af årlige ”Temakurser” hvor netværkspersonerne bliver undervist i så forskellige emner som ”Stress”, ”Den svære samtale”, ”Virksomheder i forandring”, ”Ludomani”, ”Konflikthåndtering”, ”Assertion” mv. Alt sammen med til at klæde netværkspersonen bedre på til at fungere som hjælp og støtte for sine kollegaer.

Supervision

I forbindelse med det offensive netværk er der etableret supervisionsuddannelse til styregruppemedlemmer og netværkskoordinatorer. Koordinatorerne er trænet/uddannet som supervisere for deres netværkspersoner.

Positive erfaringer

Til næste år kan kolleganetværket fejre 10 års jubilæum. Netværket har nu 10 års erfaringer med masser af netværksforløb som har været til gavn for kollegerne i hele Fremføring. Flere hundrede medarbejdere har gennem årene benyttet sig af mulighederne til at få afhjulpet konkrete problemstillinger i deres liv. Både gennem kolleganetværket og gennem NMC.

På landsplan er der 66 netværkspersoner. Du kan læse meget mere om kolleganetværket på Intranettet: Fremføringsportalen/ Personaleforhold/ Kolleganetværket.

Recertificering af arbejdsmiljøet i DSB Fremføring

Af: Svend S. Kristensen, Sikkerhedsrepræsentant i Struer

DSB Fremføring har siden 2003 haft et arbejdsmiljø certifikat hængende på alle depoter, det var opnået i fællesskab med Produktion og hang til vidnesbyrd om at man havde opnået et certifikat efter en international anerkendt standard.

Certifikatet havde en gyldighedsperiode på 3 år, og derfor var det nu i 2006 tid til en fornyelse, hvis man ønskede at beholde den anerkendelse og status det nu engang giver, at eje et certifikat. I løbet af efteråret 2005 blev der truffet beslutning i DSB om, at selvfølgelig skulle certifikatet fornyes. Siden 2003 var der kommet en del nye lovkrav på arbejdsmiljøområdet, og det betød, at alle sikkerhedsgrupperne denne gang skulle gøre en endnu støre indsats for at få det nye certifikat i hus.

Det blev også besluttet, at det ikke skulle være et fælles certifikat, men i stedet for i alt 7 certifikater, og et af disse skulle så være DSB Fremføringens. I takt med at DSB som virksomhed udvikler sig, bliver man også mere og mere bevidst omkring nødvendigheden i at have et arbejdsmiljøcertifikat.. Det er ikke nogen hemmelighed, at det er en kæmpefordel at have et sådant certifikat, ikke bare for virksomhedens egen skyld, men bestemt også over for både gamle og overfor nye medarbejderne, omgivelserne og ikke mindst i en konkurrencesituation som kommende udliciteringer er.
Man var godt klar over i Fremføringen, at hvis det skulle lykkes at ”løfte overliggeren”, som det populært blev kaldt, så skulle der afsættes ressourcer til opgaven. Et eksternt konsulentfirma blev som tidligere tilknyttet arbejdsgruppen. Styringen af processen blev nu et samarbejde mellem Den Daglige Sikkerhedsleder og konsulenten. Det var i den forbindelse, Erik Tejl Nielsen fra Helsingør og undertegnede blev spurgt om vi ville deltage i en arbejdsgruppe under Den Daglige Sikkerhedsleder.

Hovedopgaven for vores vedkommende var at være de hjælpende praktiske grise som sikkerhedsgrupperne kunne tilkalde efter behov. Vi blev købt fri fra tjenesten fra sidst i januar, og det var så planen at skulle vare frem til midt på sommeren, hvor den endelige certificering skulle finde sted.

Når man, som for mit vedkommende, har været ansat som lokomotivfører, og stort set kun kørt tog i godt og vel 10 år, med de sidste knap 4 år som sikkerhedsrepræsentant, så har man en helt bestemt opfattelse af, hvordan tingene er skruet sammen. Man er tilbøjelig til at give alle andre skylden, når f.eks. de fejl og mangler der bliver påpeget ikke bliver lavet, eller hvis man selv føler det tager alt for lang tid. Denne opgave har nu givet mig et lidt andet indtryk af, hvordan tingene i virkeligheden hænger sammen. Jeg tror på, at det er meget sundt engang imellem at beskæftige sig med noget andet, noget der kan bryde den daglige trummerum, og denne opgave så jeg som min helt store chance for at komme til at arbejde med noget af det, som jeg havde beskæftigede mig med, før min ansættelse ved DSB, og så oven i købet med noget, som jeg virkeligt brændte for.

Et af vores problemer var, at der ikke fandtes en ”drejebog” for, hvordan man greb sådan en opgave an. Der var ingen tvivl om, at når vi kom rundt skulle vi gerne besidde al den viden der skulle til for at guide en sikkerhedsgruppe gennem den proces der hedder implementering af et arbejdsmiljøledelsessystemet efter standarden OHSAS 18001.

Så den eneste vej frem var at give sig til at nærlæse standarden, og lad det være sagt med det samme; ***det er tørt læsestof***. Selv om man sagde til sig selv, at ***nu skulle der læses***, så gik der kun ca.10 minutter, så var tankerne helt andre steder.

Men standarden blev studeret, og en køreplan blev lavet. Det skulle senere vise sig, at den kom til at danne grundlag for det arbejde som sikkerhedsgrupperne skulle igennem.

Man kan sige det som i virkeligheden ligger til grund for det hele i DSB står beskrevet i disse få linier:

DSBs Arbejdsmiljøpolitik

DSBs arbejdsmiljøpolitik skaber rammerne for udvikling af et sundt, sikkert og attraktivt arbejdsmiljø med god trivsel og lavt fravær.

DSB lægger vægt på:

At arbejdsmiljøarbejdet er helhedsorienteret og forebyggende.

At alle er involveret i at skabe løbende forbedringer.

Vi vil derfor:

Sikre, at vi som minimum overholder lovgivningen.

Sikre, at arbejdsmiljø indgår i al planlægning, projektering, omlægning, indkøb og drift.

Løbende evaluere indsatsen og udpege nye indsatsområder og mål.

I selve standarden OHSAS18001 står det klart beskrevet, hvad der skal gøres i forhold til lovgivningen, og hvordan processer og dokumenter skal styres. Den røde tråd i hele standarden går på, at alt skal dokumenteres, alle vigtige processer skal beskrives, og der skal sikres, at de rigtige ting sker til den rigtige tid. Det handler om at kunne opdage ulykken inden den sker, finde den røde tråd der går igen i arbejdsskaderne, hvis den er der, og i det hele taget forsøge at komme på forkant med risikoen, så vi den vej kan mindske ulykker og arbejdsskader.

Kort fortalt kan det siges som følger:

- at alle arbejdsopgaver og arbejdsprocesser løbende risikovurderes med henblik på at identificere og dokumentere de problemområder der skal arbejdes med
- at virksomheden har overblik over relevant lovgivning og myndighedskrav, således at virksomheden til stadighed kan være lovmedholdelig
- at de identificerede risici indgår i virksomhedens målsætninger
- at der opstilles konkrete mål til indfrielse af målsætningerne
- at virksomheden kan reagere proaktivt.

OHSAS18001 er i virkeligheden ret simpel og kan også ses som figuren nedenfor. Den viser, at processerne kører som et hjul, og de hører sammen i en bevægelse der starter om og om igen.

Planlægning – Implementering og drift – kontrol og korrigerende handlinger – Ledelsens evaluering.

Fra starten blev der lagt en plan for audit, eller overhøring som man også kan kalde det, den gik ud på at lade Fremføringens egne Auditorer besøge alle sikkerhedsgrupper, relativt tidligt i forløbet. Her skulle der kikkes over skulderen, på samme måde som Dansk Standard ville gøre ved den endelige audit.

fortsættes

Fordelen ved at placere den interne audit så tidligt i forløbet, var selvfølgelig at give tid til at få rettet eventuelle afvigelser, og at give mulighed for at man lokalt kunne få tid til at følge de forbedringsforslag, der blev givet.

Det viste sig, at de fleste af arbejdsgangene mange steder allerede blev brugt, det eneste der manglede, var blot at kunne dokumentere, at det også skete, og så sørge for både at gemme og synliggøre dokumentationen. Et vigtigt led i denne synliggørelse er Intranettet. Den Daglige Sikkerhedsleder har sin side, den danner grundlag, med politikker og andre overordnede forhold for alle sikkerhedsgruppernes egne lokale sider. Det er de lokale sikkerhedsgrupper, der har ansvaret for deres egne sider, der dermed bliver deres ansigt udadtil.

I denne IT verden er det vigtigt at bruge mediet, og ikke mindst holde det ajourført til alle tider. Om vi kan lide det eller ej, så bevæger vi os mere og mere hen mod det papirløse samfund.

Hen ad vejen fandt vi ud af, at der også var brug for andre værktøjer end de, der var beskrevet i OHSAS18001. Kunsten var nu på at finde de rette og holde fokus på, at alle sikkerhedsgrupper nu også kunne styre de ting, som standarden krævede, og det tilmed med lokale forskelligheder.

Hen i forløbet har der været afholdt et ekstra sikkerhedsseminar, kun med fokus på re – certificeringen. Her blev der afklaret nogle spørgsmål og truffet nogle principielle beslutninger. På den måde har alle sikkerhedsgrupperne været involveret i beslutningerne. Ligeledes blev der afholdt et kursus for sikkerhedsrepræsentanter, Train The Trainer. Det omhandlede en kort introduktion i at formidle et budskab.

Foldere er blevet trykt med den hensigt at informere om det forestående. Der var givet på forhånd at sikkerhedsgrupperne har en formidlingsopgave over for alle medarbejdere. Hvordan den enkelte sikkerhedsgruppe løser opgaven afgøres lokalt. Det er nu meningen, at der udsendes materiale til alle sikkerhedsgrupper omkring denne opgave, så baggrundsmaterialet er det samme. Alt i alt er der gjort en stor indsats for at det skulle lykkes at hive et nyt certifikat hjem.

Efter auditorerne havde været rundt og rapporten var skrevet, blev vi igen sendt i byen. Denne gang for at følge op på de eventuelle afvigelser der var givet, og for at beskrive, hvilke forbedringsforslag der var blevet fulgt.

Denne beskrivelse skal bruges over for Dansk Standard, så de kan se, hvilke tiltag der er sket efter den interne audit. Det handler jo også om at forbedre sig hele tiden, gøre tingene lidt bedre. Hele processen med at styre APV, APB, arbejdsskadebehandlingen, ulykkesanalysen osv. osv. kan altid forbedres.

Og vigtigst af alt så starter det gode arbejdsmiljø et sted og kun et sted, nemlig hos dig selv, man kan faktisk sige, at alle er deres egen sikkerhedsrepræsentant. Det handler om, at opdager man et problem i dagligdagen, så er man også den nærmeste til at løse problemet, det gøres kun ved at tage aktivt del i forbedringen af arbejdsmiljøet.

En anden vigtig ting er samarbejde på tværs af organisationerne, vi skal være bedre ,sikkerhedsorganisationen og den faglige organisation, til at samarbejde på tværs. Det er kun gennem samarbejde vi kan nå videre end den traditionelle vej fører.

Det gælder om at inddrage alle i arbejdsmiljøarbejdet, på den måde får alle indflydelse på deres eget arbejdsmiljø, og så er vi kommet **et stort** skridt nærmere det, som jeg ser som det ultimative mål nemlig:

VERDENS BEDSTE ARBEJDSMILJØ.

Nekrolog

Lki. Allan W. Rasmussen

Det var med stor sorg, at Lokalgruppe København modtog meddelelsen om Allan W. Rasmussens alt for tidlige død. Allan havde været alvorlig syg i et halvt år, og den 5. maj 2006 tabte Allan kampen mod kræften. Allan blev kun 41 år.

Allan var oprindelig uddannet mekaniker og startede på LFU 01 den 1. juli 1989. I 2001 blev Allan valgt ind i Lokalgruppens bestyrelse og et par år efter blev Allan næstformand. I november 2004 søgte Allan nye udfordringer og blev personaleleder i København med ansvar for vores mange nyansatte.

Allan var en meget dygtig lokomotivfører, tillidsmand og leder. Allan var på grund af sine fantastiske evner til at tegne blevet LPO DSBs "chefdesigner" Allan stod for Det Blå Blads design og mangen en sjov bagside. Allan var også ophavsmand til vores logo. Alt, hvad Allan havde med at gøre, blev udført med stor omhu, og Allan satte en ære i, at tingene var i orden.

Allan efterlader sig en kone og to døtre. Allan vil blive savnet af alle.

Æret være Allan W. Rasmussens minde.

Korrekt Lanterneføring

Det Blå Blad har modtaget dette indlæg fra Lkf. Tommy Brun Christensen fra Næstved:

"Jeg vil hermed opfordre kollegaer til at være mere opmærksom på korrekt lanterneføring på strækningerne. Utallige er de gange, hvor jeg møder modkørende tog i højt klart solskin, hvor jeg ser, at der bliver blændet ned.
Husk lanterner er til folk som arbejder i og ved sporene. Det må være en opgave for vores kørelærere at indskærpe korrekt brug af lanterner under alle forhold".

Svar fra Birger Naver, Områdegruppens ansvarlige i SR spørgsmål

"Jeg giver Tommy fuldstændig ret, der skal ikke blændes ned i dagslys, idet der altid skal køres med stærkest muligt lys i kendingssignalet. Jeg vil kort opridse, hvad der står i SR og i SIN":

Der står i SR § 12 ad. 1.1:
Kendingssignaler skal anvendes hele døgnet.
Der skal køres med stærkest muligt lys i kendingssignalet.
Nedblænding anvendes
- af hensyn til modkørende tog
- ved rangering
- når det er krævet i SIN

I SIN står der i Instruks 1.2 ad. 2.2:

På Vestbroen skal tog og arbejdskøretøjer køre med nedblændede kendingssignaler af hensyn til vejtrafikken.
Til sidst, husk at fra den 5. juni 2006 skal der ikke længere anvendes venstrespor signal, ved kørsel på venstrespor.

Hvis forældre vidste.

Af. Lkf. Frank Wichmann, Fredericia

Jeg havde en pas rejse, hvor følgende ubehagelige oplevelse igen fandt sted. Der var god plads i toget, så da en lille families to børn blev trætte af at sidde ved bordet, kravlede de ned på gulvet og fortsatte legen. De kravlede frem og tilbage på gulvet og havde det vældig morsomt, og da det ikke generede nogen, lod forældrene dem fortsætte. På et tidspunkt stoppede de dog ved deres bord, de små fingre røg ned i slikposen og derfra direkte ind i munden med godterne. Det var her, det drejede i min mave, og min glæde og stolthed ved mit job forsvandt som en sodavandsis i sommersol.

Lad os lige dreje tiden nogle timer tilbage og se hvorfor.

Et togsæt ankommer til forsyningsanlægget i Fredericia, og nu sker det i mine øjne himmelråbende ulogiske. Den Lkf der kommer med toget, iført sin pæne uniform og pæne sko, forlader nu dette, og hopper ned på riste og jord der er i anlægget, og begynder arbejdet med at tømme toilettanke, evt. fylde olie og vand på. Samtidig stiger, en måske to kollegaer op i toget for at indsyne dette, disse som regel klædt i mere eller mindre beskidt arbejdstøj, især sko/støvler der har gået i anlægget i mange timer. Efter en tur i vaskehallen køres toget til oprangeringen, hvor rengøringspigerne så går i gang. Der ryddes op og støvsuges så der ser pænt ud, men dette fjerner jo som bekendt ikke de bakterier der er slæbt ind med sko fra forsyningsanlægget. Endnu en gang får gulvene en tur med bakteriefyldte sko, for inden afgang render to mand jo gennem toget og laver tunneltjek, efter de også har gået i forsyningsanlægget i mange timer. Jeg tør ikke tænke på, hvad en bakteriologisk undersøgelse af gulvtæppet ville vise efter sådan en omgang, men at det ikke er rimeligt at udsætte de rejsendes børn for dette, behøver man ikke at være ekspert for at se.

Nogle vil måske nu sige, det er forældrenes eget ansvar, når de lader børnene lege på gulvet, men dette er efter min mening kun delvist rigtigt. Alle forældre ved godt, at gulvet ikke er så rent som derhjemme, men mon ikke de regner med, at det snavs børnene udsættes for, stammer fra ”almindeligt brug” af fodtøj. Det er min overbevisning, at kendte de til, hvad der foregår i vore forsyningsanlæg, ville børns leg på gulvet hurtigt ophøre.

Nu vil virksomheden jo nok også hævde at det problem er løst, der ligger jo overtræksposer til fodtøj når vi skal op i toget. Ja det er rigtigt, men i mine øjne er dette blot endnu et eksempel på noget DSB er sande mestre i – nødløsninger.

Det ville klæde virksomheden at løse dette ubehagelige problem på den eneste rigtige måde, også selvom det måtte koster lidt.

Personale, der er i uniform og pæne sko, varetager det arbejde der er inde i toget, og har intet at gøre på ristværk og arealer omkring forsyningsanlæg. Personale, der er iklædt orange arbejdstøj og tilhørende sko/støvler, varetager arbejdet i forsyningen, og har intet at gøre i toget. Det personale, der laver tunnelgodkendelser kan have orange tøj på, men skal naturligvis bære fodtøj, der ikke bruges i forsyningsanlægget. Disse ændringer ville efter min bedste overbevisning mindske de bakterielle angreb børnene udsættes for væsentligt, plus det ville give mig mere ro at se børn lege på gulvet.

Måske en dag mine egne små vil få lov at lege på togets gulv.

Hvis forældrene ikke vidste...

Af: Daglig sikkerhedsleder i DSB Fremføring, Willie Nordahl Jensen

Jeg er af redaktionen blevet bedt om en kommentar til det omstående indlæg, vedrørende ansvaret for en påstået særlig bakteriel trussel mod de opvoksende generationer der er passagerer i DSBs tog.

Om der er tale om et helt konkret eksempel, eller om en i øvrigt ganske plausibel hypotese, vil jeg lade komme ud på et.

Togklargøring

Kernepunktet i Frank Wichmanns kritik baserer sig på den ikke præciserede forudsætning, at "i forsyningsanlæg er der beskidt og forurenet".

Jeg vil mene, at der ikke er belæg for at påstå at underlaget i forsyningsanlæggene – der som det påpeges, består af riste – skulle være mere tilsmudset eller bakterielt forurenet end offentlige arealer i al almindelighed.

Skulle der ske spild, er der under risteværket spildbakker som ydermere er forsynet med skyllesystemer. Ikke at denne indretning er nødvendig i forbindelse med normal tømning og forsyning af togene, men alene som en foranstaltning, der tager højde for at tekniske systemer ikke er ufejlbarlige.

Indretningen af forsyningsanlæggene lever på enhver måde op til miljøkravene. Det samme gør den løbende servicering og renholdelse.

Der er derfor ikke forhold under arbejdets tilrettelæggelse eller udførelse som gør, at der i togene skulle være særlige sundhedsrisici, som på nogen måde adskiller sig fra andre helt almindelige offentlige miljøer.

Lad mig i øvrigt benytte lejligheden til at opfordre de 'interne' læsere til at slå et klik forbi arbejdsmiljøsiderne på Fremførings intranetportal, hvor forsyningsanlæggene er beskrevet, inklusive de lokale rengøringsplaner.

Arbejdsmiljø = miljø

Jeg vil medgive Frank Wichmann, at der vil være en klar sammenhæng mellem det arbejdsmiljø klargøringsopgaverne udføres i, og det miljø vi videregiver til kunderne.

At arbejdsmiljøet i Fremføring lever og har det godt, gør netop at vi har en klar forventning om i løbet få måneder at kunne opnå recertificering af arbejdsmiljøet efter skrappe internationale standarter. Standarder, som jeg på den anden side ikke tror, man kan leve op til ret mange af de steder, hvor vi ellers lader vore børn boltre sig på en helt almindelig dag. Ingen nævnt, ingen glemt.

Ansvar og fornuft

Med hensyn til ansvar, tror jeg vi alle helst vil frabede os at ende i et transatlantisk ansvarspådragelsessystem, hvor man af skræk for sagsanlæg næsten ikke tør lade kunderne komme ind i butikken.

Om man mener, at forældrene bør tage ansvaret for deres børns gøren og laden er jo et holdningsspørgsmål. Men at både de og andre er i stand til at skelne mellem hvor de opholder sig, er der ingen grund til at tvivle på, hvilket Frank Wichmann da også selv anfører.

Småbørnsforældre laver nok ikke deciderede screeninger af smudsets bakterielle indhold, men bruger velsagtens den almindelige sunde fornuft – og det er jo oftest det fornuftigste.

Forældre ved godt...

Licens og certifikater til lokomotivpersonalet

Peter Kanstrup

Søren Max Kristensen

Af: Peter Kanstrup og Søren Max Kristensen

I sidste nummer af Det Blå Blad var der en artikel om den nye grunduddannelse for lokomotivførere. Hvis den færdiguddannede lokomotivfører på den baggrund åndede lettet op, med tanke på, at det ikke var noget som gjaldt ham eller hende, må vi desværre skuffe vedkommende. I de nye bekendtgørelser og vejledninger for jernbaneområdet er Trafikstyrelsen blevet bemyndiget til at udstede bestemmelser om krav til lokomotivførere i daglig tale kaldet BJ (nr. 02-020.001). I disse bestemmelser er beskrevet, hvilke krav der skal opfyldes, for at man kan få udstedt en licens og et certifikat. Desuden beskrives krav til efteruddannelse, så det berører altså alle lokomotivførere i hele landet. I den følgende artikel vil vi prøve at beskrive nærmere, hvad det går ud på.

Licens:

En licens har en gyldighed på 10 år, og er udstedt af Trafikstyrelsen (vil ske senere i år). Kravene for at få udstedt en licens er, at man har gennemgået en grunduddannelse som lokomotivfører, og at man kan opfylde de helbredskrav, som er gældende. Se i øvrigt faktaboks andetsteds i denne artikel. Licensen skal altid medbringes og forevises til rette myndighed på forlangende. Licensen kan inddrages permanent eller midlertidigt. Man har selv pligt til at meddele Trafikstyrelsen, såfremt man ikke længere opfylder betingelserne for at opretholde en licens. Licensen er lokomotivførerens personlige ejendom.

Certifikat:

Når en licens er opnået, skal lokomotivføreren desuden være i besiddelse af et certifikat som udstedes af virksomheden i dette tilfælde DSB.
Certifikatet skal medbringes og kunne forvises på forlangende til rette myndighed. Certifikatet er delt i to dele, en for infrastruktur og en for litra.
Infrastrukturdelen omfatter i det store hele det vi i dag kender som strækningskendskab. Desuden omfatter infrastrukturkendskab også viden om forholdene på stationer og rangerområder. Det skal fremgå af certifikatet, hvilke strækninger og stationer den enkelte kan befare på en sikkerhedsmæssig korrekt måde. For at opretholde dette certifikat skal den enkelte bestå en prøve mindst en gang hvert andet år. Sker dette ikke, tilbagekaldes certifikatet af virksomheden, og lokomotivføreren må ikke udføre de funktioner, som certifikatet giver adgang til. Også her har den enkelte et ansvar for at meddele Trafikstyrelsen, hvis man ikke opfylder betingelserne for at opretholde certifikatet. Se faktaboks.

Kundskaber og færdigheder til opnåelse af lokomotivførerlicens: *uddrag*

- viden og erfaring med jernbaneteknologi, sikkerhedsprincipper og driftsforskrifter
- viden og erfaring med sikkerhedsmæssige risici og forskellige metoder til at afhjælpe dem.
- viden og erfaring om principper i en eller flere driftsformer
- viden og erfaring om rullende materiel
- viden om arbejdet som lokomotivfører, personlig sikkerhed og sikkerhedsmæssig korrek adfærd.

Kundskaber og færdigheder til opnåelse af certifikat for infrastrukturkendskab: *uddrag*

- skal kunne afbremse et tog korrekt på en given strækning efter gældende regler.
- skal kunne fremføre et tog med den korrekte hastighed på en given strækning.
- skal kunne håndtere informationer om ændringer på en given strækning, LA m.m.
- skal kunne reagere korrekt på problemer og håndtere dem på en sikker og effektiv måde på en given strækning.
- håndtere de driftsmæssige betingelser (muligheder for ændret sporbenyttelse, venstrespors-kørsel m.m).

Litradelen ligner meget betingelserne i infrastrukturdelen, her handler det bare om viden om de enkelte litra som en lokomotivfører har attest til. Efteruddannelsen kender vi i dag som EUT. Ellers gælder samme regler om meldepligt osv.

Kundskaber og færdigheder til opnåelse af certifikat for litra: *uddrag*

indsamle relevant dokumentation og udstyr for det pågældende rullende materiel

checke beholdninger på trækkraftenheden

checke relevant information som befinder sig på trækkraftenheden

sikre at trækkraftenheden kan yde den krævede trækkraft og at sikkerhedsudstyret operere korrekt.

kunne klargøre trækkraftenheden sikkerhedsmæssigt korrekt.

Skal være fortrolig med den mekaniske opbygning, ud - og indkobling af udstyr, hjul og bogier, sikkerhedsudstyr, brændstofsystemer m.m.

Udstedelsen af nye licenser og certifikater og opretholdelsen af disse kræver, at DSB ændrer i både indholdet og i den måde, hvorpå lokomotivførerne i dag efteruddannes. Efteruddannelsen kommer til at indeholde mange af de emner vi i dag kender fra EUSR og EUT, men der kommer også yderligere emner til. Derfor skal der udarbejdes et helt nyt efteruddannelsesprogram. Programmet er endnu ikke på plads, men allerede nu kan det med sikkerhed siges, at det bliver noget mere omfattende, end det vi kender i dag. Som det ser ud nu, taler vi om minimum en uge hvert andet år. Samtidig skal alle lokomotivførere være igennem det nye program inden den 1. oktober 2007. Da alle lokomotivførere ikke kan komme igennem dette program på et år, da vi helst skal have den ene halvdel igennem det ene år og den anden halvdel igennem det andet år, så haster det altså med at komme i gang. Ifølge vores kilder bliver Trafikstyrelsen bedt om at forlænge fristen, da vi ellers ikke kan få plads i uddannelsesplanerne til at uddanne i IC 4 og uddanne de nye kollegaer, som vi meget gerne skal ansætte i virksomheden de næste par år.

Nu skal man jo være varsom med at love for meget, vi vover dog det ene øje, og forudser, at der bliver nok at lave for de af vores kollegaer, som er kørelærere.

Dette er kun en meget kort beskrivelse af kravene til licens og certifikater. Desværre er BJ nr. 02-020.001 meget omfattende, og bærer præg af at være lavet af folk med begrænset viden om vores område. Uanset emnet er endog meget vigtigt, har det ikke været muligt for os, at bruge hele dette nummer af Det Blå Blad på dette emne. Vi kan dog allerede nu love, at vi i næste nummer vil prøve at beskrive det nye efteruddannelsesprogram.
Se i øvrigt www.trafikstyrelsen.dk

Nyt fra lokalgrupperne

Aalborg

Af: Jørgen P. Ohmeyer

Møder

Vi har jo haft en del møder, først var der mødet med Fremføringschefen plus nogle fra hans stab.

Det er jo positivt, at en ny chef tager rundt så vi kan se, hvem han er, og høre hans visioner for, hvordan han vil lede Fremføringen. Vi fik lidt at vide om ham selv og hans karriere forløb ved DSB. At han som næsten noget af det første efter sin ansættelse, havde indkaldt sine ledere til et "knytnævemøde" gad vide hvem der skal mærke "knytnæven"?

Der blev omtalt MTA i mere generelle vendinger i hele fremføringen. Heroppe savnede vi at høre nærmere omkring, hvad der vil blive gjort ved vores lokale MTA, som jo ikke ser alt for god ud.

Så blev der snakket om IC4, hvor der på daværende tidspunkt ikke rigtig var noget nyt at berette om. Der var også lejlighed til at stille spørgsmål og komme med meninger. Der var en del der kom frem med dagligdagens problemer, så må vi håbe, at der blev lyttet godt og grundigt af de relevante personer.

Der har også været et møde, som vores personaleleder havde indkaldt til, men fremmødet var ikke særlig stort, gad vide hvorfor?

Der var også en del til debat, såsom fejl i turene, tjenestefordelingen og igen andre dagligdags problemer som vi slås med.

Vi kan kun igen håbe på, at der blev lyttet og at der efterfølgende bliver gjort noget ved det.

Til sidst havde vi fra lokalgruppen også indkaldt til et medlemsmøde, hvor besøget var noget højere end til medarbejdermødet med personalelederen. Her blev vi igen konfronteret med de store frustrationer som vores medlemmer møder i dagligdagen. Vi kan kun sige, at vi gør det bedste som vi kan, men det kræver også at den anden part er indstillet på at løse vores problemer. Der har dog været et møde omkring fejlene i vores ture og disse fejl skulle være tilrettet men der er ikke kommet turrettelser ud. Hvorfor det ikke er sket, ved vi faktisk ikke. Så indtil videre når I møder ændringer i forhold til den trykte tur på arbejdssedlen der udløser merarbejde, må I skrive en lokomotivførerrapport med overtiden.

Tjenestefordelingen

Her må jeg så komme med en beklagelse i forhold til det, der blev skrevet i sidste nummer af bladet. Det blev alligevel ikke som vi havde håbet. Som I jo nok så på opslaget i briefing rummet 3 dage før den 1. maj, skulle vi alligevel ikke have en tjenestefordeler heroppe, selvom det var lovet os på skrift et par måneder før. Det lykkedes så med en ihærdig handling henover weekenden at få den nuværende løsning med Annalise. Nu er stillingen igen blevet slået op til besættelse snarest muligt, så må vi så tro på at det endelig lykkes.

Undersøgelse

Jeg vil først sige tak til dem som har besvaret min forespørgsel omkring brugen af medicin for at kunne opretholde jeres sikkerhedsgodkendelse. Her i slutningen af maj, ser det sådan ud at vi er 13,1 % der er nødt til at tage medicin for forhøjet blodtryk. Et ganske tankevækkende højt tal synes jeg. Jeg vil nok på et senere tidspunkt fremstille nogle flere spørgsmål, som vil gå lidt mere i dybden omkring, hvorfor I tror det er nødvendigt at I tager den medicin.
Til slut vil jeg ønske en ganske god og afslappende sommer.

Lki - gruppen

Af: Preben Würtz Jensen

I dette indlæg til Det Blå Blad havde jeg glædet mig til at berette om udmøntning af LKI-pakken.

Nu er forventningens glæde jo som regel den største, hvilket jeg også må sande denne gang.

Her den 1. juni er der absolut ikke sket noget, siden min arbejdsgruppe, som aftalt afleverede vores oplæg inden deadline den 15. marts.

Efter at have presset Fremføring, er det nu lykkedes at få fastsat en dato for afslutning af LKI-pakken. Det bliver spændende om arbejdet så bliver færdiggjort inden den 14. juni, jeg er absolut ikke optimist. Vi har fået flere forklaringer på årsager til udsættelse af arbejdet, disse forklaringer kan være nok så gode, men det handler i bund og grund om prioritering af tid.

Ledelsen har dog taget forskud på det vi forventer at blive enige om, så interesse er der så absolut.

I område vest, har man allerede ansat drift-instruktører, selvom vi ikke har formaliseret noget herom.

Jeg kan så konstatere, at de pågældende er ansat som lokomotivinstruktører på samme vilkår som øvrige lokomotivinstruktører.

En af de ting, vi håber falder på plads, er modellen for fremtidig rekruttering af instruktører.

I LKI-gruppens bestyrelse har vi fuld tillid til at ledelsen er i stand til at håndplukke de rette, men det var måske en idé at gøre alle kørelærere opmærksomme på muligheden for at blive LKI, når der skal rekrutteres. Som det er nu mistes der måske gode LKIer, fordi ikke alle får chancen.

Det vil være en god idé at få en fælles holdning mellem LPO og Fremføring, så det der aftales også føres ud i livet.

Som bekendt skal LKI-vagten i Århus lukkes, her arbejder vi for, at de tilbageværende i Århus, kan få klar besked om deres arbejdsliv, når vagten lukker. Det drejer sig her om loyale medarbejdere, som vil blive på deres post, indtil vagten lukkes ned. DSB står i gæld til disse af LKI-gruppens medlemmer, da de med deres loyalitet er med til at sikre en glidende overgang til det nye driftscenter. LKI-gruppens bestyrelse har foreslået DSB Fremføring en løsning, som vi forventer bliver behandlet seriøst, det er det mindste vi kan forlange.

Med ønsket om en god sommer til alle.

Fredericia

Af: Palle Bang

Siden sidst har vi fået endnu en ny tjenestefordeler i Fredericia, eller ny er måske så meget sagt, idet Lene Petersen, som det drejer sig om, tidligere har været tjenestefordeler for vore kollegaer i Odense/Korsør. I mellemtiden har hun så lige været et smut forbi Railion, inden hun nu er vendt tilbage til DSB. Vi vil benytte lejligheden til at byde Lene velkommen til Fredericia.

Da der jo ikke er meget at skrive om her i agurketiden, så var det en lettelse for "redactøren", da dette tankevækkende indlæg fra Anders Jensen, dumpede ind gennem e-brevsprækken:

Hvordan kan det være at ulykkesfuglene altid formår at ramme jernbanen på de "rigtige" tidspunkter? Påsken og pinsen 2006 er jo ganske gode beviser herpå.

Påsken er nok den værste periode jeg har oplevet i mine 10 år ved DSB, pinsen ikke meget bedre men dog alligevel lidt.

Jeg skal lige love for, at alle vi "indianere" fik noget at se til, mens alle høvdingene sad derhjemme og kørte sildemader ind. Dæmningsskredet ved Børkop viser med al tydelighed, hvor dårlig den interne kommunikation i DSB er, den ene hånd ved ikke, hvad den anden laver. Vi, som pisker rundt på diverse depoter og oprangerer togene, samt dem som skal køre togene, blev i den grad ladt i stikken af vores ellers synlige ledelse. Hvor var P-lederne, instruktørerne, planlæggerne og andet "godtfolk" henne, da der var allermest brug for dem?

Hvordan ville jernbanen have klaret sig uden en flok ildsjæle, der virkelig gad og fise rundt som fluer i flasker for at holde r.... op på trafikken?

Vi gjorde alle det umuliges kunst da vi, trods dæmningsskred, lukning af Lillebæltsbroen, forsinkelser, sure rejsende m.m., formåede at finde ud af hvilke tog vi skulle køre, hvilke togsæt der kom hjem til vores respektive depoter, hvem der skulle køre hvilke ture, og hvad indholdet i de pågældende ture egentlig var.

Min egen oplevelse som Ansvarshavende i P-Risten i Fredericia var dog overvejende positiv.

Ikke dermed ment at jeg ikke var træt og vrissen når jeg kom hjem, men derimod at jeg var utrolig glad for, at mine kolleger både Lkf, Tgf, Vdl, Stbtj samt Mødekontrollen (Hvis jeg har glemt nogle, må I bære over med mig) virkelig ofrede sig i en sådan grad, at hvis jeg havde de beføjelser der skulle til, ville de i dag have mere "sildesalat" på brystet end der var på de fleste påskeborde.

Pinsen var også slem, da de jo som bekendt valgte at lave en MZ'er om til en 4-furet vendeplov i Kolding. Igen var kommunikation en mangelvare og igen blev det meste reddet af kollegaer, som lagde liv og sjæl ind i arbejdet for at bringe de rejsende frem og tilbage, samt koble, oprangere, forsyne og koordinere parkering m.m. Dog knækker filmen igen, når vi kommer til planlægning. F.eks. 3 lokomotivførere fra Fredericia til Padborg med 3 taxaer (de havde faktisk tid til at tage den samme, hvilket de 2 af dem også gjorde). Togførere i én taxa og lokomotivførere i en anden.

Manglende rengøring af togsæt der kørte mellem Padborg og Lunderskov gjorde, at passagerne skulle køre i beskidte togsæt. Man havde ikke lige spekuleret på, at der ikke var ISS personale i Padborg. Slamsuger bestilt i Lunderskov, fordi togene ikke var fækalietømt gennem 2 døgn.

Smart, ja måske, men endnu smartere, hvis man havde gjort det i Padborg, da det jo ikke er nemt at få en lastbil over på perronen mellem spor 2 og 3 i Lunderskov, men sådan er der jo så meget!!!

God og forhåbentlig problemfri sommer til alle.

Helsingør

Af: Torben Sonne

Lokalgruppen har afholdt medlemsmøde i Helsingør Musikteater, hvor hovedemnet ikke overraskende var udlicitering. I den nuværende situation, har vi valgt at mødes lidt oftere, så vi efter bedste evne kan ajourføre vores medlemmer, og få en fornemmelse af hvilke spørgsmål, der trænger sig på i medlemskredsen. Men det er lidt af en opgave at følge med i udviklingen og de mange politiske udmeldinger. Oven i udliciteringsdebatten om Kystbanen, Øresundstrafikken og resterne af de sydsvenske strækninger, bølger snakken nu frem om en hel eller delvis privatisering af DSB. Et DSB Kystbane A/S i samarbejde med engelske First Group? Forvirringen er efterhånden total for den almindelige lokomotivfører. Umiddelbart kan man frygte, at kørslen må blive frygtelig ensformig og rutinepræget. Er der overhovedet nogen, der bekymrer sig om arbejdsmiljøet?

Det psykiske arbejdsmiljø lider skade af al den uvished, og det kan allerede nu aflæses i medarbejdertilfredshedsanalysen, hvor antallet af de såkaldte sofamedarbejdere stiger i takt med den ligegyldighed de udsættes for. Engagementet og interessen for den lokale arbejdsplads daler, når ingen kender fremtidsudsigterne. Betydningen af loyale og stabile medarbejdere i DSB betyder tilsyneladende mindre for Trafikministeren. Måske skulle man begynde at se på rekrutteringsproblemerne og evnen til at fastholde de nyansatte i længere tid, inden man jamre sig over manglende fleksibilitet og omstillingsparathed blandt personalet. Vi forstår bare ikke hvorfor en god og overskudsgivende virksomhed skal opsplittes eller frasælges, og vi forstår slet ikke tidspunktet.

Hele denne udlicitering virker som alt andet end gennemtænkt. Det svenske udbud er blevet kraftigt reduceret til efterhånden kun at omfatte nogle provinsbaner i Skåne, mens man i Danmark risikerer at miste DSBs guldæg. Nu er udbuddet igen sparket til hjørne, og man kan håbe, at politikerne tænker sig om en ekstra gang. Hvorfor sætte Kystbanen og Øresundstrafikken i udbud, hvis man påtænker en privatisering?

Endnu en tabt strækning

HUR har desværre besluttet at opsige DSBs trafikkontrakt på Lillenord til årskiftet. Hermed er endnu en strækning tabt og muligheden for at stå stærkt forud for et samlet udbud af de nordsjællandske lokalbaner, er hermed forpasset. Hvornår begynder DSB at vinde eller fastholde kørsel? Hvis vi bliver ved med at indskrænke virksomheden, bliver det jo sværere at skabe overskud.

For lokomotivførerne i Helsingør er det enden på mange årtiers kørsel på strækningen mellem Hillerød og Helsingør. Det er med en bitter smag i munden, at vi de sidste10 år har kæmpet med dårlige spor og nedslidt materiel, og så opsiges netop når nyt materiel er ved at være klar til levering. Vi forventer, at HUR og Lokalbanen er klar til at tage konsekvensen af overtagelsen af strækningen, og er klar med uddannede lokomotivførere til januar 2007. Vi ønsker ikke at agere redningsplanke for HUR, hvis man mod forventning pludselig mangler personale.

Medarbejderudlodning

I slutningen af sidste år afholdt vi 2 teaterture i Kbh. og en julefrokost sejlads på Øresund med ledsager. Vi sluttede af med to vellykkede studieture til Poznan i maj, hvor 27 mand deltog. Så samlet set var deltagerprocenten meget flot i Helsingør. Der ligger en udfordring i at gennemføre sociale arrangementer fremover, nu hvor medarbejderudlodningsmidlerne skal bruges til helbredsforsikringen. Sociale arrangementer skaber sammenhold og glæde i en kold tid.

Kalundborg

Af Steen Rasmussen

Dødsfald

Det er med beklagelse, at vi må meddele, at pensioneret lokomotivfører Erik Høtoft døde den 28. marts 2006. Erik Høtoft var i mange år formand for lokalafdelingen, under Dansk Lokomotivmands Forening i Kalundborg. En tid også i DLFs hovedbestyrelse. Han var bl.a. med til at kæmpe for vores depots bevarelse, som på et tidspunkt var truet af lukning. Høtoft var altid en trofast gæst ved gruppens generalforsamling. Æret være Erik Høtofts minde.

Sporarbejde

Der ventes i spænding på, hvordan det forløber. Strækningen er lukket i det ene spor mellem KH og HTÅ, og begrænset kørsel i det andet. Det giver godt nok nogle ændrede tjenester, med ophold af timers varighed i HTÅ og Roskilde. Der er reserveret "værelser" opholdslokaler på Quality Hotel i HTÅ.

Vinterferievalget

Er overstået og blev afviklet i god ro og orden. Da ferievalget sluttede, var der stadig ledige uger i efterårsferien. Men der er jo heller ikke to ferievalg, som ligner hinanden.

Studietur

Feriebogen er spærret delvist i uge 41 med "udvidede" antal pladser. Det skulle efterhånden være ganske vist, at studieturen går til Tyskland, hvor dobbeltdækkerfabrikken skal ses nærmere efter i sømmene. Tror heller ikke at de lokale bryghuses produktion går helt fri for inspektion.

Rangering

Der arbejdes stadig på en løsning, som kan tilgodese sikkerheden bedre end den er i dag. Det er især kommunikationen det halter med, men også en generel forståelse af rangerinstrukser og opbakning kollegaer og personalekategorier imellem. De mere eller mindre heldige forsøg på udfærdigelse af instrukser, har ikke gjort tingene lettere. Et øget pres fra medarbejdere, har medført, at der er indkaldt til møde om emnet den 14. juni. Der deltager medarbejdere lokalt, samt repræsentanter fra bl.a. banestyrelsen og DSB sikkerhed.

Regstrup

Er en station med øget fokus på sikkerhed. Man har nu optaget en "kunstig" LA på 60 km/t, i gennemkørselssporet for begge køreretninger, som er optaget i LA under betegnelsen

"Sikkerheds forbedrende tiltag". Den er lavet for at begrænse togenes hastighed, så evt. ulykker begrænses. Der er fra Banestyrelsens side udtalt, at det er for dyrt at lave røde signaler i PUerne. Det skal for en god ordens skyld nævnes for de ikke strækningskendte, at det er en bilag 5 strækning uden ATC, og Regstrup er den første station efter en ATC strækning. Stationen bruges dagligt som krydsnings station med et standsende tog og et gennemkørende tog.

Hvor lang tid den "kunstige" LA har effekt vides ikke. Om det er misbrug af LAs intentioner kan nok debatteres. Det er heller ikke den store indsats der er begået for at bedre sikkerheden. Nok mest lavet på skrivebordet. Det var måske værd at overveje at etablere ATC på hele strækningen, i stedet for denne lappeløsning.

Oversigtsforholdene er meget begrænsede af bevoksninger i begge køreretninger.

Fra Holbæk siden er PU signalet først synligt fra 4 vogns mærket i spor 2 og det bliver værre som sommeren skrider frem.. Mange af PUerne på Nordvestbanen kan kun vise forbikørsel forbudt. De forsvinder nemt i gadebelysning m.v.

Vipperød

Banestyrelsens LA forsøg på 40 km/t har også været et kapitel for sig. Det er ændret flere gange. Status er nu, at de 40 km/t gælder fra I signalerne fra Holbæk og fra PU signalerne i modsat køreretning. LAens længde er ikke ens i begge køreretninger!

København

Af: Søren Max Kristensen

Så lykkedes det endelig. Efter en del forhandlinger frem og tilbage, flyttede vi til nye lokaler den 22. maj. De nye lokaler findes i stueplan mellem nr. 16 og 18 i Bernstorffsgade. Vi har hele gangen for os selv. På selve gangen findes der en spisestue, opholdslokaler for rygere og ikke rygere, LPO kontor, kørelærerstue og stillerum. Ved trappen i nr. 18 findes vores intranetcafé og toiletter. Lokalerne fremstår lyse og luftige, hvilket nok skyldes, at der er fem meter til loftet.

Selve flytningen var en noget blandet fornøjelse. Desværre havde ledelsen i København ikke fundet flytningen af personalets opholdslokaler så vigtig at de mente, at det var nødvendigt at være til stede, og samtidig havde man ikke sat nok ressourcer af til denne opgave. I skrivende stund, 1. juni, er man stadigvæk ikke færdig med at sætte lamper op, ordne ledninger, flytte ventilatorer, købe blomster med mere. I sig selv småting, men det er netop småting der afgør, om en flytning bliver opfattet positivt eller negativt. Som det ser ud nu, bor vi i flytterod nu på 11. dag. Ingen opgave er tilsyneladende så lille, at den er uoverkommelig. Når dette læses, er der forhåbentlig bragt orden i disse ting. Lokalgruppe København vil gerne opfordrer alle brugere af vores fælles lokaler til at passe på dem. Der er desværre en tendens til, at man ikke rydder op efter sig. Smid dit affald ud, når du går. Har du brugt stillerummene, så læg venligst tæpperne sammen osv. Sommeren nærmer sig med hastige skridt, så det er fristende at åbne vinduerne. Er du den sidste, der forlader et lokale, så luk venligst alle vinduer. Finder du mangler og defekter på lokalerne, så kontakt magasinet i dagtimerne. Udenfor lukketid, så smid en lap i LPOs postkasse.

Opholdslokaler er meget vigtige for et godt arbejdsmiljø. Selv om vi ikke altid er helt tilfredse med ledelsens evner til at sørge for ordentlige forhold i vores opholdslokaler, så kan hver enkelt lokomotivfører selv gøre meget ved at udvise lidt omtanke. Tænk venligst på, at det er en kollega, der skal sidde i dit rod.

Odense

Af: Jenik Langsted

Her i byen arbejder vi, som på alle andre depoter, hver anden weekend, hvilket betyder, at godt halvdelen af mandskabet er på arbejde, når den årlige generalforsamling afholdes den tredje lørdag i januar. For at sikre et større fremmøde fremover, foreslog vores lokale bestyrelse, at generalforsamlingen blev flyttet fra lørdag til torsdag. Dette blev enstemmigt vedtaget på en ekstraordinær generalforsamling i april, således at generalforsamlingen fremover afholdes den tredje torsdag i januar og varsles med opslag på tjenestestedet senest den 22. december. På mødet var der også mulighed for at stille spørgsmål til Per Petersen fra DJ. Spørgelysten var stor specielt omkring forflytninger og tilbageflytninger af Railion førere, hvor nogle af vore kolleger følte sig trådt på af DJ, idet man mente, at Railion førere sprang foran i køen ved stationeringssted. Efter generalforsamlingen afholdtes et fælles møde for Odense og Fredericia overenskomstansatte lokomotivførere. Mødet omhandlede overenskomsten og pension. Per Petersen gav et lille foredrag om, hvordan overenskomsten er "skruet" sammen, og en repræsentant fra Sampension berettede om pensioner og hvordan man var sikret, og hvad man skulle passe på.

Problemer på Svendborgbanen

I Odense havde vi også DSB-døgnet tæt inde på livet, og det blev en dag med godt vejr og mange glade mennesker. Signalproblemer på Svendborgbanen der bevirkede, at alle tog til og fra Ringe blev aflyst i fire timer, samt et nedbrudt tog der kostede yderligere 40 minutter, kunne ikke tage humøret fra vore rejsende. For at det ikke skulle være løgn kørte et af vore Desirotog (MQ) på strækningen med aflåste døre og dermed færre passagerer, hvilket var meget uheldigt lige netop den dag. Signaluorden på banen er som bekendt ikke et ukendt fænomen, det sker jævnligt. Samme bane havde i øvrigt fint besøg i maj, da Dansk Jernbaneforbund havde arrangeret en besigtigelse af banen for en række medlemmer af folketingets trafikudvalg. LPO Odense benyttede lejligheden til at orientere udvalget om problembarnet Svendborgbanen, og der blev lyttet med stor interesse.

PC Uddannelse

I sidste nummer var jeg ganske sikker på, at udlevering af PC var tilendebragt ved bladudgivelse men det holdt ikke vand. Vi røg ind i en periode, hvor det ikke var muligt at stille lærere til rådighed, men nu er PC-uddannelsen startet op igen, så nu varer det ikke længe, før alle er digitaliserede. I den forbindelse har undertegnede netop fået udleveret en ny taske med plads til både computer, reglementer og vigtigst af alt – madpakken! Rygtet lyder, at tasken kun er midlertidig, indtil "den helt rigtige" er fundet. Det er en pæn men voldsom krabat med en egenvægt på over 3 kilo, så jeg ser frem til en bedre løsning.

Personpåkørsel

Undertegnede blev i bededagsferien sendt til Fruens Bøge for at afløse en kollega, der desværre en halv time forinden, oplevede en personpåkørsel. To ting hæftede jeg mig ved i den forbindelse, nemlig det store opbud af lægehold samt brand- Falck- og politifolk - ca. 20 mennesker i alt, der "vimsede" rundt om toget. Det andet var min kollega, der efter denne dramatiske oplevelse, bevægede sig langs sporet til en ventende taxa – fuldstændig alene i verden! Påkørselsvagten sad i Struer, hvilket var meget uheldigt og egentlig meningsløst, med mindre personpåkørslen sker på Thybanen. En påkørselsvagt i Århus mener jeg heller ikke er godt nok, så vi skal minimum til Fredericia før det har effekt. Stumper fra den døde blev i øvrigt samlet sammen på et lagen i grøften, hvilket betød, at den tiltrædende fører måske også kunne berøres på psyken med behov for en snak efterfølgende.

Set og sket i Odense kort:

John og Henning er nu officielt udnævnt til lokomotivinstruktører. En enkelt Railionfører Keld O. V. Nielsen er netop vendt tilbage, og efter endt efteruddannelse indgår han nu i den daglige drift. MR uddannelsen har trukket ud, da ressourcerne ikke har været til stede, og de fem førere vil få yderligere praktik. Der er opsat skabe til opbevaring af computere, og mod 20 kroner kan disse benyttes. Pengene returneres dog efter endt brug. En ny netværksperson skal findes, resultatet af valget kendes ikke endnu. Til slut kan jeg fortælle, at vort nye lokale blad (Set & sket 2006) er en realitet. Jeg vil benytte spaltepladsen her til endnu en gang at opfordre mine Odense kolleger til at støtte bladet så godt I kan.

Struer

Af: Mikael Hove Jensen

Lad os starte med at ønske alle en god sommer fra Struer. For det bliver det, basta. Her i Struer måske lidt varmere end vi har lyst til. Vi mangler folk, og hvis der bliver slået stillingsannoncer op, kommer der først nogle i gang omkring september eller lignende. Vi har derfor fået lovet 2 mand på udstationering hen over sommeren. Vi skal jo også lige have de sidste på pc-kursus. Altså dem der mangler at få deres pc "inden påske". Regnet i IC4 tid forstås…

Salg og arrangementer

Alt grønnes, rapsen er skarp gul, og vi er nu sat til salg. De åbenlyse fordele, man har set i både Sverige og England sammenholdt med den dundrende succes fra DSB-busser, ja så ligger den vel lige til højrebenet for vor skohandler på tinge. Skal vi ikke bare håbe, at det så bliver de allesteds købende islændinge der løber med den. Så kan det da være, vi kan få rabatkort til Magasin, og bytte frikort med piloterne i Sterling!

Nå, men alle de bekymringer lægger vi lige for en stund fra os i Struer den anden juni. Der tager vi til ølsmagning hos Baggårdsbryggeriet i Holstebro. Så hvis ikke vi kan glemme bekymringerne, kan vi da få dem til at svømme for en tid. En anden adspredelse bliver studieturen til Slovakiet i uge 40, endnu en drabelig gokart dyst mod Arriva, og enten et virksomhedsbesøg hos Cheminova på Harboøre tange, eller en tur på skydebanen for at pløkke lerduer.

Nyt førstehjælp!

Skulle du en dag komme gående og pludselig opdage en kollega ligge tilsyneladende hjælpeløs på perronen eller i skærverne, så tøv lige en kende med at springe på vedkommende, puste gebisset ned i halsen, og flå tøjet af brystkassen for at løsne et par ribben.
Start lige med spørgsmålet : ”Har du taget den nye taske på ryggen”.

Tinglev

Af: Helle Samsø Madsen

Velkommen til Thomas Ørregaard og Allan Højbro Jensen, som startede i Tinglev den 1. april, og til Poul Erik E. Simonsen, der starter den 1. juni. Poul Erik kommer fra Railion i Padborg.
Pænt farvel til Jens B. Overgaard, som er flyttet til Helsingør den 1. april, du ønskes god vind fremover fra os i Tinglev.

Studietur til Harzen

Bent E. Hansen og 12 kollegaer har været en tur i Harzen og har sendt følgende:
Mandag den 1. maj mødtes vi i Padborg, der var både DSB, DJ og Railion personale. Vi tog med Prag Expressen og ankom til Wernigerode kl.17.30. Så havde vi kørt tog nok for den dag. Efter indkvartering på Hotellet, var det tid til at tage ud at spise og se lidt på byen.
Dagen efter gik det med bus til stationen over Halberstat til Quedlinburg, hvor de havde et udmærket lokalt bryggeri, efter et ophold på bryghuset, gik vi tværs gennem den gamle by, op til deres lokale slot, hvor der var en storslået udsigt over byen. Efter den tur, var det nødvendigt, med nye forsyninger og lidt at spise. Vi gik derefter ned og tog toget til Thale, hvor vi tog svævebanen op til noget der blev kaldt Hexentanzenpaltz, derfra var der en flot udsigt over dal og bjerge, tilbage med svævebane og bus til Wernigerode. Det var en bustur, ind igennem alle landsbyer, og med en chauffør, der kørte som om han havde stjålet bussen.
Så var det atter tid til en tur i byen med spisning og aften/natte hygge.
Vi vågnede op til endnu en smuk dag, solen havde hele tiden skinnet fra en skyfri himmel med temperaturer på 20 til 25 grader. Vi skulle op på toppen af Brocken (Bloksbjerg) med Harzer Schmalspur Bahn, vores lokale leder sponsorerede en del af den tur. Vi tog af sted kl. ca. 10.30 med damplokomotiv, det var en smuk tur op gennem skove og bjerge. Da vi efter 1½ times kørsel nåede op i en højde af 1142m over havet, lå der sne på toppen, vi tilbragte en times tid deroppe, og så var det samme vej tilbage, og vi var nede ved 15. tiden. Herefter gik vi op igennem byen til et sted, hvor vi kunne køre med hestevogn op til Schloss Wernigerode. En fin tur, hvor kusken fungerede som en god guide.
På fjerdedagen skulle vi bare have noget morgenmad og så af sted hjemover. Da vi nåede til Hannover, var det tog vi skulle med "nedbrudt" så vi kom til at køre med et helt nyt ICE tog. Det kørte 200 km/t, uden nogen slinger. Først på aftenen ankom vi til Padborg, trætte, men tilfredse efter en god tur.

Næstved

Af: Lkf. Torben Reimer Nielsen / Lars Hansen

Enmandsbetjening.

Da året 2005 gik på hæld, fandt "nogen" pludselig på at enkelte strækninger skulle være enmandsbetjente med virkning fra den 16.01.06. Da DSB "pludselig" manglede togpersonale mellem jul og nytår, begyndte man at gradbøje SIN instruks 7, så det passede ind i planerne.

Togførerne kunne, mente man, undværes på Lille Syd-banen. MR kører jo i Jylland som enmandsbetjent, og der skulle køres efter nye regler efter den 16.01.06 så hvorfor ikke?

Instruks 7 giver lov til, at der køres over en kortere strækning uden togfører **indtil en ny kan skaffes.** En LPO information havde dog fastlagt, at det kun gjaldt et enkelt tognummer, ved et efterfølgende nyt tognummer skulle der være en togfører på toget. Men det var jo ikke noget sikkerhedscirkulære! Ergo havde den enkelte lokomotivfører bare at køre, og ville han/hun ikke, jamen så fik vedkommende blot en skriftlig ordre!!

Flere kollegaer måtte opleve at få klasket et stykke papir i hovedet, der krævede, at vedkommende kørte, men samtidig stod der i ordren, at det stadigvæk var lokomotivførerens ansvar hvis noget gik galt! Det var dybt uacceptabelt at ledelsen sådan vred armene om på lokomotivførerne.

Ved LPOs mellemkomst blev det præciseret, at ingen tog måtte køre uden togfører på strækninger der **ikke** er godkendt til enmandsbetjening. Hvis der ikke kan skaffes en togfører, skal toget enten køre **tomt** frem til det sted, hvor der kan komme en togfører på, eller også er det **aflyst!**

Vi håber at DSB og DJ kan forhandle en aftale om enmandsbetjening på plads. Vi accepterer ikke, at man fra ledelsen side prøver at tvinge enmandsbetjening igennem og spille de enkelte personalegrupper ud mod hinanden.

Tur til Hotel Præstekilde

Overskudsmidlerne blev efter forslag fra formanden brugt til en glad aften på Hotel Præstekilde – med påhæng. Det hele skulle foregå over to lørdage, således at alle havde mulighed at deltage.

Arrangementet var transport fra Næstved i bus, velkomstdrink, 3 retters – menu med vin, øl og vand ad libitum, kaffe, og mulighed for at svinge påhænget til levende musik! Naturligvis bustransport tilbage til Næstved.

Tilbagemeldingerne fra deltagerne har kun været positive. Næsten alle følte de fik mad, drikke, og andet nok. Musikernes valg af tidens slagere kunne, mente nogle, godt have været anderledes, men betragtede fluen på væggen deltagerne i bussen på vej hjem, ville den have set glade men MEGET trætte lokomotivførere og deres bedre halvdele.

MR forbedring – igen!

Kaj B. Nielsen forsøger endnu engang med et opslag, hvor man kan skrive, hvad vi kunne tænke os af forbedringer på MR togene. Der er mange gode forslag, hvor centralkobling er det mest påkrævede. Derudover er der forslag om nye motorer med mindre røg, samt nedlæggelse af rygerkupéen, da det er generende for lokomotivpersonalet med al den røg. Der er noget, der siger mig, at det har vi prøvet før, og det kom der ikke så meget ud af.

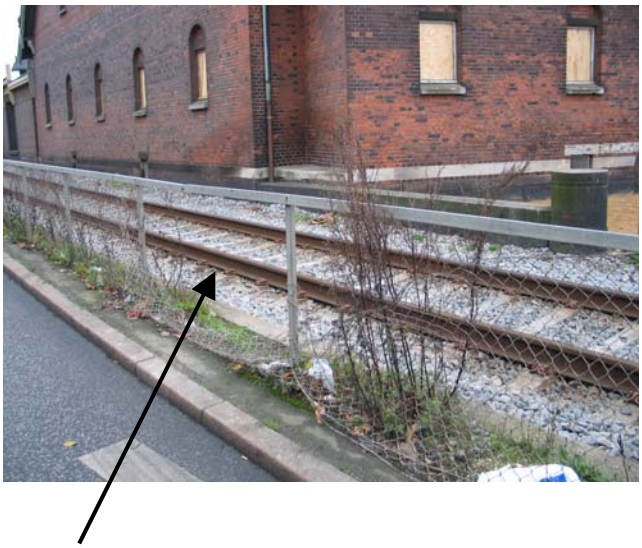
Til slut…

Efterhånden som alle vores nye kollegaer i Næstved og Nykøbing Falster har fået attest til de forskellige litra, har det lysnet en del på personalesituationen.

Lad os alle bede til, at det fortsætter, så vi kan komme i gang med efteruddannelsen af især MF her i Næstved. Der er godt nok to kollegaer der er startet på instruktøruddannelse, nemlig Lars Petersen, og Jørn Hjort. Held og lykke til jer. Jeg har erfaret at Banedanmark i uge 23 går i gang med at udbedre " hullet" mellem Næstved og Holme Olstrup, de har måske også fået en bedre personalesituation?

Jeg appellerer til kollegaerne i Næstved om at komme med ideer og indlæg, der kan have interesse for læserne af det blå blad.

Vi fra Næstved ønsker alle en god sommer.



Hul i hegnet langs Grenaa banen

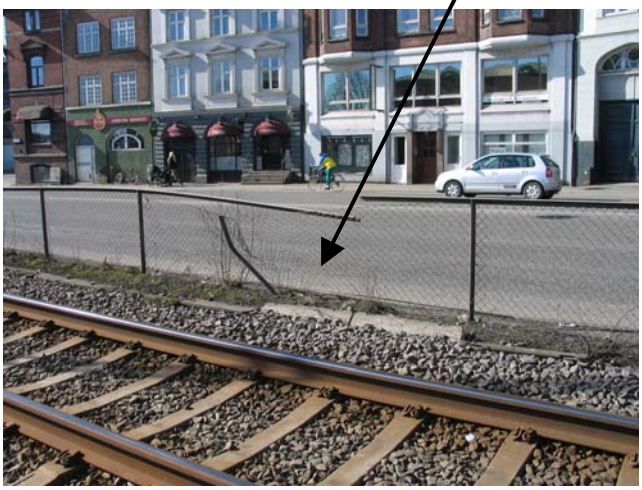
Århus

Af: Hans Schøn Merstrand

Farlige situationer

Lokomotivpersonalet oplever et stort pres på vores arbejdsmiljø, som følge af blandt andet dårlige skinner m.m. Men derudover, så har vi også det problem, at uvedkommende personer ofte færdes i og ved skinnerne, med ofte store psykiske påvirkninger af lokomotivpersonalet til følge. Vi er dem, der uforvarende betaler for andres skødesløshed og dumhed.

På banearealet der støder op til indkøbscentret Bruuns Galleri ved Banegården i Århus, har vi det problem, at der ikke er opført et forsvarligt hegn, som kan stoppe al færdsel af uvedkommende personer på østlig plads i Århus. Ligeledes har vi den seneste tid oplevet, at hegn langs Grenaa-banen i det bynære område, flere steder er defekt og derfor frister uvedkommende personer, til at smutte hen over banen. Vi oplever alt for mange farlige situationer.



Reservetur

LPO Århus har indgået en aftale med DSB Fremføring Område Vest, Århus, om et pilotprojekt, som kan være med til at forbedre arbejdsmiljøet for lokomotivførere i reserven for fremtiden. Turen starter op pr. 1. juli, og vil løbende blive evalueret, så eventuelle forbedringer af aftalen kan aftales. I turoversigten er mødetiderne fastlagt indenfor 2 timer, forstået på den måde, at en lokomotivfører i reserveturen, kan se hvilke tidspunkter han/hun skal arbejde om f.eks. 5 uger. Lokalgruppen håber, der vil blive taget godt imod pilotprojektet.

Det danske skinnenet rammes traditionelt af en række solkurver henover sommermånederne.

Meget tyder dog på at Ban(d)edanmark i år har det helt rigtige våben klar, eller.....

Tegning: Poul Erik Rasmussen

Banman!