Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB *3/2006*

Lederen	*Side 3*
Planprocessen K07	*Side 4*
Nekrolog: Mogens Ingolf Revald	*Side 5*
Den ny IC-4 uddannelse	*Side 6*
Manglende efteruddannelse i Fremføring	*Side 8*
Forberedelse er lig en sikker hverdag	*Side 9*
Personpåkørsel kontra helbredet	*Side 10*
Nyt fra lokalgrupperne	*Side 12*
Stemningsbilleder fra Odense	*Side 19*

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:
Jenik Langsted

Grafisk produktion:
Rounborgs Grafiske Hus
7500 Holstebro

Oplag:
1620 eksemplarer

ISSN 1602-169X

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

Deadline:
Indlæg til næste nummer indsendes til redaktionen senest: **Mandag den 27. november 2006**

Forsidefoto:
Lokomotivfører Claus Brinch, Odense
Tog 2848 Odense spor 7

LPO DSB

Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB
Kalvebod Brygge 34, 1
1560 København V
Telefon: 3354 0850 / 40850

Formand:
Preben S. Pedersen
Tlf.: 2468 7224

Næstformand:
Carsten M. Olesen
Tlf.: 2468 7805

Kasserer:
Torben Sonne
Tlf.: 2468 7258

Bestyrelsesmedlemmer:

Aalborg:	Bjarne Aunsbjerg	2468 7570
Esbjerg:	Jens M. Rasmussen	2468 7415
Fredericia:	Birger C. Naver	2468 8131
Helsingør:	Torben Sonne	2468 7258
Kalundborg:	Ove F. Hansen	2468 7888
Korsør:	Mogens Kleis	2468 7283
København:	Søren M. Kristensen	2468 8431
LKI-Gruppen:	Bjarne R. F. Lassen	2468 3360
Nykøbing F.	Svend-Erik Rasmussen	2468 7595
Næstved:	Poul Stevns Nielsen	2468 7849
Odense:	Peter Kanstrup	2468 7327
Struer:	Jan B. Danielsen	2468 7605
Tinglev:	Errol V. Vestergaard	2468 7704
Århus:	Hans Schøn Merstrand	2468 8076

Det Blå Blad ændrer udseende hvilket måske vil afspejle sig ved uheldig grafik med mere når bladet ligger færdigtrykt. Efter et par udgivelser skulle dette gerne være kørt ind. Bær over med os så længe!

Lederen

Af: Preben S. Pedersen

Den 3. september døde DSB's administrerende direktør Keld Sengeløv pludselig og uventet i en alder af bare 53 år. Enhver, der har fulgt bare en lille smule med i de senere års problemer med afviklingen af den primære jernbanetrafik her i landet, må i dag spørge sig selv om Keld Sengeløvs tragiske død havde sammenhæng med hans job.

Keld Sengeløv var en af den nye generations jernbanebosser, som modsat de fleste af sine forgængere ikke stod i spidsen for en støvet og forældet etat, iført sovsekande og sabel med et altid "Javel hr. minister" på læberne.
Keld var ikke bange for at stille sig i spidsen for den omorganisering og modernisering af DSB som politikerne forlangte – og tage de klø der fulgte med. De opgaver politikerne pålagde ham udførte han hver gang loyalt – uagtet at han som fremsynet og rationel erhvervsmand ikke altid var enig i - eller forstod - de kortsigtede beslutninger der bliver taget på Christiansborg.
Keld havde mange gode og menneskelige egenskaber hvoraf netop hans loyalitet overfor indgåede aftaler var en af de mere iøjnefaldende. Den loyalitet Keld udviste overfor sine foresatte blev desværre langt fra gengældt og han måtte gentagne gange lægge ryg til helt urimelige udfald fra minister og trafikpolitikere.

Det fortjente han ikke, men han klynkede aldrig. Han sørgede derimod for at DSB's medarbejdere ikke blev ramt af den urimelige kritik, så vi kunne koncentrere os om at udføre vores arbejde til gavn for DSB's kunder.

Keld forstod kun alt for godt den kritik DSB's kunder rettede mod virksomheden når togene ikke kørte som de skulle. Han tog ansvaret på sine skuldre, selvom han så let som ingenting kunne have sendt aben videre til rette vedkommende. De egentlig ansvarlige må enten være umådeligt tykhudede eller arrogante hvis ikke meddelelsen om Keld Sengeløvs død har givet anledning til dyb selvransagelse. Alverdens beklagelser og medfølende ord giver os ikke Keld tilbage, men i skyldig respekt for hans eftermæle bør arbejdsgiveren "Den danske stat" i fremtiden lære at lægge bånd på sin trang til ansvarsforflygtigelse.

I medfølelse med Keld Sengeløvs efterladte og i dyb respekt for hans gerning:

Æret være Keld Sengeløvs minde!

Preben S. Pedersen

Planprocessen K07

Af: Peter Kanstrup, turudvalgsmedlem

Som omtalt flere steder i den seneste tid internt i virksomheden, er planprocessen forud for K07 blevet stærkt forsinket. Årsagen er, at koncernledelsen (langt om længe) har mistet tilliden til de løse tilsagn og luftige forklaringer, DSB hidtil er blevet præsenteret for angående kommende hastighedsnedsættelser, skinnenettets generelle tilstand, sporarbejde m.v., og dermed omfanget af forudseelige driftsforstyrrelser i toggangen. Konsekvensen er indlysende, men desværre samtidig stærkt generende for planprocessen.

En revideret køreplan med udvidet køretid for IC og lyn mellem København og Aalborg betyder:

- ⇒ Tilpassede køreplaner i stort set hele landet.
- ⇒ Større omlægninger mellem de forskellige litra
- ⇒ Nye maskinløb
- ⇒ Store ændringer i klargøringsproduktionen

Der skal ikke herske tvivl om, at LPO hilser koncernledelsens beslutning velkommen, om end man nok burde have taget skridtet fuldt ud og lagt 20 – 25 minuttet mere i køreplanen fra København til Aalborg, og i øvrigt have taget afstand fra Banedanmarks søforklaringer på et langt tidligere tidspunkt.

Uanset baggrunden for den forsinkede planproces op til K07 således er fuldt forståelig, rejser den unægtelig en række større problemer overalt i DSB, også i Fremføring.

Turplanlægningen er tidligst i uge 42 i besiddelse af et færdigt og fuld gennemarbejdet maskinløb, med tilhørende endelig fastlagte køreplaner. Selvom om planfunktionen i den mellemliggende periode har kunnet påvirke andre instanser i virksomheden og har kunnet arbejde med forskellige delelementer i skitse og papirform, vil det blive overordentlig vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at udarbejde samtlige tjenester for hele ugen på alle landets depoter inden medio november, som er absolut seneste deadline, hvis gældende frister for turopbygning, fremlæggelse, turvalg, tursætning og underretning skal overholdes. Og så er det endda set ud fra en optimal proces, hvor vi ikke rammes af udefra kommende problemer, som resulterer i ændringer i planmaterialet lang tid efter deadline, de såkaldte tilbageløb.

Planfunktionen i Fremføring har da også allerede taget konsekvensen forstået på den måde, at turopbygningen er udskudt ca. 2 uger, for at give plads til en rimelig kvalitet i arbejdet med opbygningen af tjenesterne, men med den negative konsekvens, at tursætningen / underretningen ikke / næppe kan nås inden jul, lokomotivpersonalet derfor, jf. aftale om underretning af fridage, tidligst kan indplaceres i turene i henhold til turvalgsaftalen fra starten af februar. Skulle den situation opstå, vil der naturligvis blive udsendt særskilt information herom.

Det kan imidlertid gå endnu værre. Som tidligere nævnt er der risiko for tilbageløb i planprocessen. Skulle det ske, er der ikke "bare" tale om, at indplaceringen af lokomotivpersonalet i turene forsinkes. Nej, i værste fald er der ingen ture, at indplacere i! Det er naturligvis et uacceptabelt scenarie, og det undersøges derfor p.t. om det er muligt at forlænge K06, med køreplaner, maskinløb, ture osv., en kortere periode ind i 2007.

Omkring selve K07 er der i skrivende stund ikke så meget at sige. De køreplansmæssige tilpasninger til virkeligheden udløser en mængde nødvendige ændringer af lokomotivpersonalets tjenester set i forhold til K06. Læg dertil at et meget stort antal tjenester næsten skriger på større robusthed, ikke mindst med udsigt til flere forsinkelser i 2007, om end en bedring af regulariteten må forudses som følge af de forlængede køretider på IC og lyn.
Oveni de robustheds skabende aktiviteter skal så lægges de sædvanlige tilpasninger mellem depoterne i forhold til de aktuelle styrketal og en forberedelse til IC4 uddannelse og indsættelse på og omkring depoterne København, Århus og Aalborg.

Turudvalgets vigtigste målsætninger til K07 er at holde fast i depoternes eksisterende kørselsmønstre, sikre en jævn fordeling af arbejdsmængden på hvert tjenestested i forhold til den disponible styrke, og søge en acceptabel løsning af de opståede problemer omkring (manglende) stationskendskab.

Vi er vidende, at flere lokalgrupper har ønsker om nye uddannelser, kørsel på andre strækninger, forsøg med alternative ture osv. Da K07 i al væsentlighed er en køre- og turplan, som skal øge regulariteten, robustheden og kontinuiteten, må turudvalget desværre langt hen ad vejen afvise disse ønsker. Tilsagn givet i forbindelse med kommende depotstruktur i Fremføring er naturligvis fortsat gældende. De øvrige fremsatte ønsker er ikke glemt, og vil blive revurderet i forbindelse med fremtidige planskifter.

Nekrolog

Mogens Ingolf Revald

Det var med stor sorg, at vi i bestyrelsen modtog meddelelsen om, at Lokomotivinstruktør Mogens Ingolf Revald onsdag den 30. august 2006 efter kort tids sygdom sov stille ind, kun 57 år gammel. Mogens efterlader sig kone og 2 voksne sønner.

Mogens startede sin karriere ved DSB som Lokomotivassistent på prøve den 15. november 1973, med tjenestested på Københavns Godsbanegård. Herefter fulgte Mogens den kendte vej gennem systemet, som lokomotivfører, senere kørerlærer indtil Mogens den 1. juni 1992 blev udnævnt til Lokomotivinstruktør.

Mogens vil blive savnet i både Teknik og Uddannelse hvor han arbejdede med bl.a. driftsinstruktioner til IC4, her var han den der vidste mest om dette tog, og i bestyrelsen for Lki-gruppen hvor han har været med siden januar 2004 og frem til hans alt for tidlige død.

Mogens var en meget loyal, kollega, med begge ben solidt på jorden. Vi kommer alle til at savne, hans muntre grin, hans hjælpsomhed, samt den eftertænksomme stilhed der tit omgav ham.

Æret være Mogens Ingolf Revalds minde.

Mogens Ingolf Revald

LPO og Internet

Fra LPOs hjemmeside

På LPOs hjemmeside kan følgende læses:

Lokomotivpersonalets områdegruppe DSB (LPO DSB) er en gruppe under Dansk Jernbaneforbund, der repræsenterer lokomotivpersonalet, lokomotivinstruktørerne og rangerførerne overfor ledelsen i DSB.
LPO DSB forhandler aftaler med DSB indenfor følgende områder:

- Betjening af trækkraft
- Efteruddannelse af Lkf
- Tur- og tjenesteplanlægning
- Økonomiske ydelser
- Arbejdstidsregler
- Ferieadministration

LPO DSB indgår i et tværfagligt samarbejde med Togpersonalet og Stationspersonalet hvor man forhandler aftaler, der omhandler emner der gælder alle tre personalekategorier. Som eksempel forhandles der indenfor følgende områder:

- Uniformsaftaler,
- Overenskomst
- Sikkerheds- og arbejdsmiljø politik.

Omkring Det Blå Blad kan følgende læses:

Det Blå Blad var i mange år Lokomotivpersonalets Afdelings officielle blad, som stod for information mellem lokomotivførerne og afdelingsformanden. Der var her tale om alle lokomotivførere i hele landet.

Efter den nye struktur blev indført i Dansk Jernbaneforbund blev bladet indstillet, men genopstod igen efter et par år. Denne gang som et internt blad blandt medlemmerne af Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB.
Bladet udgives 4 gange om året, og bringer artikler, lokalstof, læserbreve og holdninger fra lokomotivførerne i DSB Fremføring.

På nedenstående adresse kan de seneste blade også gennembladres.

Velkommen til vores hjemmeside som i øvrigt snart opdateres på adressen...

http://www.lpo-dsb.dk/

Ny mand

Ny mand - nyt layout

Det Blå Blad har fået tilgang af en ny mand til opsætning af bladet.

Jenik Langsted, 49 år og lokomotivfører i Odense har hygget sig med at lave blade på DSBs Centralværksted i København, i Jernbanehjemmeværnet og den lokale boligforening, og glæder sig til at prøve kræfter med Det Blå Blad.

Vi byder Jenik velkommen.

Uddannelse af testførere til IC4

Af: Lkf-k Allan Vinjegaard, Århus

Den 5. september blev dagen, hvor det første litra MG kursus for IC4 testførerne endelig kom i gang. Der var indkaldt 8 testførere og 2 instruktører. Testførerne skulle også bruges til, at teste den nye teoriuddannelse.

Alle 8 dages undervisning er en vekselvirkning mellem teori og praktik efter princippet: Først at lære det, derefter at se det. Betjeningsvejledningen til IC4 blev som noget nyt, installeret på hver enkelt deltageres bærbare computer.

Der undervises i Sonnesgade

Betjeningsvejledningen
Betjeningsvejledningen er opdelt i 15 hovedpunkter som omhandler alt om IC4 togsættet. Under hovedpunkterne er der en række underpunkter. Til eksempel i punkt 6 "Bremsesystemer" er der 15 underpunkter, som i detaljer viser de enkelte bremsesystemer samt afspærringshaner, og hvilke regler der følger med for at betjene dem. Hvis man ikke kan huske en enkelt ting, eller ikke helt har forstået betydningen, så kan man bare se eller læse det igen, indtil man har forstået det.

Betjeningsvejledningen ligger på PC

CCU TCU GW og RIO
De første 10 mand på IC4 uddannelsen, skulle lære en række nye ord og begreber som: CCU (Central Computer Unit), GW (GateWay), TCU (Traktions Computer Unit), og RIO (Remote Input/Output). Det nye IC4 togsæt er nemlig udstyret med en helt række nye computere, med en mere gennemgående datalinie end IC3.

Opbygningen
IC4 toget består af 4 vogne og er 86 meter langt. Det vejer 171 tons og max hastigheden er i øjeblikket 160 km/t . Det har 5 bogier med 2 aksler på hver, altså 10 aksler i alt. Bremsevægten totalt er 290 tons fordelt med 29 tons på hver aksel. Toget har 5 forskellige bremsesystemer: IP, EP ,Retarder hydrodynamisk, MG bremse og Parkeringsbremse. Det har 4 hovedafbrydere og 2 P/M omskiftere.

Flere computere
På IC4 togsættet er der som tidligere nævnt et omfattende datanet. I modsætning til ældre togsæt skal TC ikke forstås som en enkelt togcomputer, men derimod som et samarbejde mellem flere komponenter, der tilsammen rummer flere styringsfunktioner. Selve styresystemet starter med en Gate Way , som varetager global kommunikation.

Derefter kommer så en central computer som styrer og overvåger lokalt i de enkelte togsæt. Den har kontakt til 4 stk. Remote/output computere, som er fordeler enheder der danner kontakt til underliggende lokale styringsenheder.

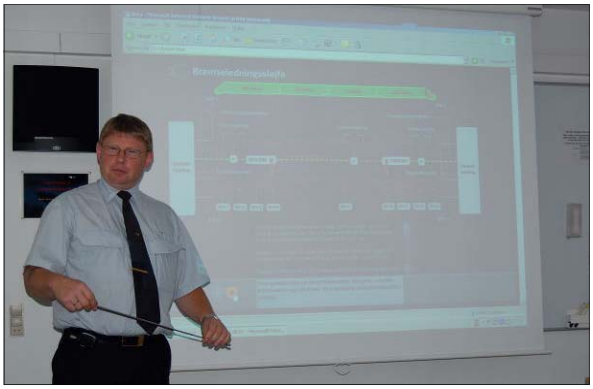
Den centrale computer har også forbindelse til traktionscomputere som styrer og overvåger dieselmotorerne, ZF Gear og akselvendegear. I togsættet findes også en bremsecomputer og en dørcomputer. For at få forståelse, overblik og styr på geografien, skal man på praktikdagen åbne en del skabe og skørter, for at finde disse computere rundt om i toget.

Toget testes fortsat
IC4 toget skal indgå i lyntogs og intercity systemet i fremtiden, men inden det kan tages i kommerciel drift, er der brug for yderligere at teste det. Det foregår ved at man transporterer toget til test på en lukket strækning. Det foregår mellem Vojens og Rødekro og mellem Randes og Hobro.

Ny undervisningsform
IC4 uddannelsen er en ny måde at blive undervist på. Det er et stort og vigtigt skridt fremad, at betjeningsvejledningen ligger på den enkeltes computer, så man altid har den med, og har mulighed for at slå op i den.

Tak til alle på det første hold og tak til undervisere Erik V. Olsen og Lars Larsen for godt samarbejde. Det er ikke altid lige nemt at undervise når materiellet er så nyt og uprøvet.

Allan Vinjegaard foran IC4 toget



Lokomotivinstruktør Lars Larsen underviser

Flemming T. Pedersen og betjeningsvejledningen

Undervisningen er god og grundig

- særdeles grundig...

Fra venstre bagerste række ses Henry Dahl, Ernst Petersen, Hans Lund, Flemming T Pedersen og Svend Erik Ebbesen. Fra venstre forreste række ses Lars Larsen, Allan Vinjegaard, Lars Ronnenberg, Bjarne Heilskov, Martin Jensen, Erik Olsen og Sonny Hjuler

Det ny efteruddannelses-program i Fremføring

Af: Peter Kanstrup og Søren Max Kristensen

I det sidste nummer af Det Blå Blad skrev vi en artikel om licenser og certifikater. I den artikel lovede vi, at vi i dette nummer ville beskrive det nye efteruddannelsesprogram for lokomotivførere i DSB Fremføring. Måske var vi lidt hurtige på aftrækkeren, for der er fortsat flere uafklarede punkter, ikke mindst omkring det faglige indhold. Vi gør dog uanset dette faktum alligevel et behjertet forsøg. Det skal understreges, at der er tale om et øjebliksbillede.

Efteruddannelse med mange løse ender

Da myndighederne – Undervisningsministeriet og Trafikstyrelsen – lagde grunduddannelsen af lokomotivførere i Danmark ud i offentligt regi udarbejdede man samtidig krav til, hvorledes efteruddannelse af lokomotivførerne skal foregå fremover. Den lovpligtige efteruddannelse skal foregå hvert andet år, og skal indeholde undervisning i SR, Infrastruktur og Teknik afsluttende med en prøve eller i hvert fald en eller anden form for indlæringskontrol. Efteruddannelsen skal bestås med et tilfredsstillende resultat, da det er en forudsætning for, at lokomotivførerens certifikater på relevante litra og infrastruktur, kan fornys. Bemærk i øvrigt i den forbindelse, at det eksisterende koncept med en forudgående SR test, afholdt forud for den egentlige efteruddannelse, fastholdes.

Ud over de 3 ovennævnte sikkerheds- og teknikrelaterede hovedpunkter vil der desuden i DSB fortsat være efteruddannelse i Førstehjælp, brandbekæmpelse og TULT (naturligvis kun på de depoter, hvor dette kræves), og som noget nyt tillige efteruddannelse i EDB og en egentlig målrettet undervisning i arbejdsmiljø, jf. den netop gennemførte certificering.

Den samlede efteruddannelse skal forelægges for, og godkendes af Trafikstyrelsen. Efteruddannelsen vil i modsætning til grunduddannelsen (i et eller andet omfang) være målrettet til de enkelte operatørvirksomheder, og vil derfor i sagens natur blive afholdt i virksomheds regi (DSB for sig, Arriva for sig osv.).

Den fremtidige efteruddannelse samles i et modul. Der er stadig mange løse ender, det kan dog oplyses, at der bliver tale om en ret omfattende efteruddannelse. I skrivende stund taler vi om en samlet varighed på mindst 4 dage. I første omgang vil der dog kun blive undervist i det rent lovpligtige, da den nye uddannelse skal i gang i efteråret. Der er simpelthen ikke tid til at planlægge det fulde program.

Her følger en ganske kort gennemgang af det de mange elementer i det nye efteruddannelsesmodul:

- SR test, i princippet uændret, dog vil der ske en udvidelse, idet der samtidig vil blive gennemført en test i relevant infrastruktur.
- Tekniktest. Her er vi indtil videre svar skyldig…
- EUSR. Den efterfølgende undervisningsdag udvides med infrastrukturkendskab, og formentlig noget omkring de kommende omstillingsanlæg (lkf betjente sikringsanlæg) på p-ristene. Den samlede tid til EUSR udvides til en hel undervisningsdag, dvs. førstehjælp flyttes til en anden dag.
- EUT. Den tekniske efteruddannelse bliver lovpligtig. Selve indholdet vil dog næppe ændre sig væsentligt. Der er en mindre uoverensstemmelse omkring varigheden. Der er pt. afsat en undervisningsdag. Det er imidlertid uklart, hvor mange litra man kan gennemgå på den afsatte tid. Nogle lkf har kun to relevante litra, andre har 5.
- Førstehjælp og brandbekæmpelse. Førstnævnte er der ingen ændring omkring, hvorimod brandbekæmpelsen nu bliver prioriteret. Det er uklart, hvorvidt kurset i brandbekæmpelse i fremtiden vil indgå på lige fod med førstehjælp.
- EU TULT. Også her er selve det faglige indhold formentlig uændret. Til gengæld ændres terminerne fra de eksisterende 4 år, til kun 2 år da de faste forbindelser jo er en del af infrastrukturen. Kurset henvender sig naturligvis kun til lkf med tunneluddannelse.
- Temaer. Disse kendes ikke fuldt ud, og det faglige indhold er i skrivende stund uafklaret. Som tidligere nævnt bliver der tale om EDB opdatering / efteruddannelse, målrettet mod den bærbare PC / den digitale rygsæk. Der er desuden i den nyligt gennemførte arbejdsmiljø certificering i Fremføring et krav om 2 x 45 min. orientering / undervisning. Derudover kan andre temaer komme på tale, ligesom man kan forestille sig, at indholdet hen over tid ændres / tilpasses til de udfordringer, der til den tid måtte være relevante.

Så langt, så godt...

Man fristes næsten til at sige: ”Så langt, så godt..”. Der er imidlertid nogen malurt i bægeret, idet der internt i Fremføring, mellem ledelsen og LPO er et ret centralt problem. Alt imens der nu tegner sig et billede af et fornuftigt efteruddannelsesprogram, tegner der sig desværre også klare konturer af en mulig fagpolitisk uoverensstemmelse.

LPO DSB har i det meste af et år gjort Fremføring opmærksom på, at alle vores aftaler, inde for dette område, skal rettes til, så de passer til de nye krav. Vi har desuden meddelt, at vi vil have udarbejdet en aftale, der beskriver de generelle forhold, når vi er på kursus. Denne aftale skal blandt andet beskrive, hvilken tjenestetid der skal tilskrives den enkelte når vi er på efteruddannelse, det være sig både almindelige dagskurser og internatkurser.

Fremføring har i den forbindelse anerkendt, at alle aftaler indenfor området skal revideres. Der sker

bare ikke noget… Det betyder, at Fremførings plan med at starte det nye efteruddannelsesprogram her til efteråret risikere at løbe ind i store problemer. Vi har hele tiden meddelt Fremføring, at så længe aftalerne på området ikke er revideret, er de gamle aftaler gældende.

Hvordan Fremføring så vil afholde de nye kurser, uden at gøre sig skyldig i aftalebrud, må indtil videre stå hen i det uvisse. Der skal imidlertid ikke herske tvivl om, at vi ser med største alvor på, at indgåede aftaler overtrædes, og det er efter vores opfattelse en skærpende omstændighed, at vi i god tid har gjort opmærksom på problemet.

LPO bemærker, at ledelsen konstant efterlyser imødekommenhed og fleksibilitet. Det er måske meget forståeligt. Det er imidlertid urimeligt at tro, at den faglige organisation sælger ud af allerede indgåede aftaler, uden en eller anden form for modydelse. Faktisk er det ikke bare urimeligt, der er ganske enkelt dumt.

Denne artikel er skrevet før et møde i Fremføringens samarbejdsudvalg den 27. september, hvor Fremføringen beklagede, at LPO DSB ikke har været fuldt inddraget i udformningen af det nye efteruddannelsesprogram i Teknik. Inden det næste nummer af Det Blå Blad er vi forhåbentlig blevet enig med ledelsen om selve kurset og problemerne vedrørende vores uddannelsesaftaler. Vi vil da skrive endnu en artikel om emnet.

Det Blå Blad
- dit blad, vores blad

Tænk over…

Stol på dine fornemmelser!
De bygger som regel på fakta, der er lagret lige under bevidstheden

Forberedelse til en sikker hverdag som lokomotivfører

Vægten af SR, i tasken og i hovedet…

Af: Lkf. Thomas Hultmann, København

Hvad er det vigtigste i en lokomotivførers hverdag? Det er at være *velforberedt!* Det vil sige at du *ikke* møder ubehagelige overraskelser under togfremførsel. Hvordan undgår man så at møde disse ubehagelige overraskelser? Det gør man ved grundlæggende forberedelse (et fundament) og en daglig forberedelse. (byggemateriale)

Grundlæggende forberedelse:
(fundamentet) er indgående kendskab til og vedligeholdelse af: SR, TIB, Cirkulærer, ATC- instruks, Driftsinstrukser, ODI, SIN mv.
(det skal ikke forveksles med rutine)

Daglig forberedelse
(byggematerialet) er at læse: La og evt. La rettelser, Rettelser til instrukser og reglementer, Cirkulærer, SIN, TKØ/TKV, Toganmeldelser, Arbejdsseddel, TIB mv.

Man er bedst forberedt hvis man har et godt fundament, for derved kan man hurtigt overskue ændringer i dagligdagen via den daglige forberedelse, og reagere rigtigt og sikkert på dem. Derimod er det ikke meningen, og bestemt ikke hensigtsmæssigt, at læse i SR under togfremførsel! Hvis man er i tvivl om SR stof under togfremførsel, er det spørgsmålet om det overhovedet er lokomotivfører man skal være!

Derfor finder jeg det uforståeligt at lokomotivførerne skal have SR med i tasken under togfremførsel. (hvis det er logisk at man skal have SR med, hvorfor så ikke også ATC-instruksen? SR vejer og fylder i en i forvejen fyldt og tung taske!

Som kuriosum kan jeg nævne at svenske lokomotivførere ikke skal have SÄO (svensk SR) med i tasken under togfremførsel… Hvad er mon deres begrundelse for den beslutning? Og hvad er begrundelsen for at vi skal have SR med i tasken og hvornår skal man evt. læse i den?

Det ville give mere mening at lave SR prøver oftere, f.eks. på en computer. Prøven kan/skal laves 2 gange om året, og spørgsmålene udformet af et panel af erfarne folk. (kørerlærere, SR undervisere, DSB sikkerhed mv.) Vigtigt at få personer med driftserfaring med! Derudover EUSR en hel dag - årligt.

Hvordan kan vi minimere antallet af forbikørsler af signaler i STOP?

Man kan stille mange spørgsmål i den forbindelse, som f.eks.:

Er strækning**s**– samt stationskendskabet hos de færdiguddannede lokomotivførere for dårlig?

Er uddannelsespresset for stort?

Er kvaliteten af undervisningen for svingende?

Er kvaliteten af praktikindøvelsen for svingende?

Det ene hold afløser det andet og føler Lki Lkf.k sig i perioder udbrændt?

Er rekrutteringsprofilen for lokomotivføreren forkert eller utilstrækkelig?

Personligt finder jeg det betænkeligt at antallet af undervisningstimer i SR og ATC, SIN, og materielsikkerhed ikke fylder mere i lokomotivføreruddannelsen og efteruddannelsen. Det er trods alt det vigtigste i lokomotivførerens hverdag! Alt hvad der omhandler sikkerhed (materiel sikkerhed, egen/andres sikkerhed, SR, ATC, SIN mv) bør opgraderes i både grund- og efteruddannelsen af lokomotivførerne!

Det er i hovedet og ikke i tasken lokomotivførerens viden skal ligge!

Personpåkørsel, fra arbejdsulykke til arbejdsbetinget lidelse

Af: Hans Schøn Merstrand

Claus Møller Jakobsen

Det Blå Blad har sat lokomotivfører Claus Møller Jakobsen stævne, da han er overbevist om, at det er jobbet som lokomotivfører der har været skyld i de blodpropper han har haft, og dermed invalideret ham. Men er der en erstatning for tab af arbejdsevne hvis man som Claus pludselig rammes af en blodprop?

Hvad skete der i dit liv den 25. april 2001?

I ugen op til den 25. april, havde jeg haft det dårligt, men troede bare det var begyndelsen på en influenza. Men da jeg klokken ti minutter i et, skulle hente børnene nede på skolen for at køre dem hjem, begyndte jeg at få koldsved, og ondt i brystet. På vej hjem i bilen spurgte børnene, om der var noget galt, for vinduerne var rullet helt ned selv om det var koldt uden for, og farten på bilen var kun ca. ti til tyve kilometer i timen (har børnene efterfølgende fortalt mig).

> Jeg var ikke i tvivl om, at en blodprop var på vej. Jeg smed jakken, lagde mig på sofaen og bad min kone om at ringe til Falck

Jeg følte at vi kørte meget stærkt, og da vi holdt hjemme på gårdspladsen, var jeg ikke i tvivl om hvad der var galt. Jeg smed jakken i forgangen, og bad min hustru ringe efter Falck og lagde jeg mig på sofaen, og så kan jeg faktisk ikke huske mere, bortset fra små brudstykker. Blandt andet så husker jeg, at falckredderne klippede skjorten af mig, og sendte bud efter lægeambulancen.

En time efter var jeg indlagt på Skejby Sygehus, til operation på hjerteafdelingen. Det næste jeg rigtig husker er, at de tager diverse slanger af min krop, og fortæller mig, at nu kommer jeg ud af min "bedøvede tilstand", og at jeg skulle vide, at min familie var tre døgn forud for mig, samt at jeg havde haft to blodpropper i hjertet.

Har sygehuset efterfølgende fundet en årsag til din blodpropper?

Under stuegangen spurgte overlægen om jeg røg, jeg oplyste at jeg røg cirka ti cigaretter om dagen, hvortil han efterfølgende svarede, at så var det derfor jeg havde fået mine blodpropper. Denne forklaring tænkte jeg ikke så meget over, men jeg har efterfølgende erfaret, at han i journalerne har skrevet, at jeg var familiært disponeret for blodpropper. Efter hjemsendelse fra sygehuset, blev jeg kontaktet af min egen læge, som i øvrigt også er hele min families læge, han oplyste at jeg ikke er familiært disponeret for blodpropper.
Det stødte mig, at man kun prøvede at forklare årsagen til min sygdom ud fra de generelle hovedårsager til helbredsmæssige problemer, som f.eks. rygning, usund mad og mangel på motion. Hvorfor var der ingen der stillede spørgsmål om mit arbejdsliv, udover min egen læge?

Er der andre i din nærmeste familie, under halvfjers år, som har haft blodpropper?

Nej, ikke mig bekendt.

Du har selvfølgeligt selv en opfattelse af hvad årsagen til blodpropperne kunne skyldes, kan du fortæller lidt om det?

Jeg er ikke selv i tvivl om, at årsagen til blodpropperne er opstået i forbindelse med mit arbejde som lokomotivfører. Jeg har blandt andet haft en "tæt på påkørsel", og en personpåkørsel.

> Jeg er ikke i tvivl om, at årsagen til blodpropperne er opstået i forbindelse med mit arbejde som lokomotivfører

Jeg havde en "tæt på påkørsel" i 1993, da jeg var lokomotivfører ved Odderbanen (HHJ), og en påkørsel af en pige i 1999.
Den stresspåvirkning jeg var udsat for i disse situationer og tiden efter, har efter min mening dannet grundlag for blodpropperne. Længere tids stresspåvirkning, kan udløse en blodprop med tiden, og den påvirkning mener jeg, at have været udsat for. Påkørsler og tæt-på påkørsler er jo kun toppen af isbjerget, med tanke på de øvrige farlige situationer man som lokomotivfører oplever, når folk færdes ulovligt i og tæt ved sporene. Det giver os et adrenalin chok næsten dagligt.

Hvordan har de to påkørsler påvirket dig?

Jeg har efterfølgende erfaret, at jeg lukkede mig inde i mig selv, og at dette også påvirkede mine omgivelser. Jeg var ligesom lukket inde i en usynlig "boble", og jeg forstod ikke selv at bede andre om hjælp, og så skal det på et eller andet tidspunkt gå galt.

Hvordan har du oplevet lægernes sagsbehandling?

Min egen læge har gjort alt hvad han skulle, og har sendt papirerne ind til anmeldelse af arbejdsbetinget lidelse. Men lægerne på hjerteafdelingen på Skejby Sygehus, er jeg skuffet over, fordi de overhovedet ikke spurgte til mit arbejdsliv. Faktorer som skifteholdsarbejde med asymmetriske arbejdstider, personpåkørsler, "tæt på påkørsler" , ulovlig færdsel i spor, høje hastigheder giver stresspåvirkninger som kan udløse en blodprop, hvis den

enkelte lokomotivfører, som jeg, er uheldig og får "bægeret fyldt op"

Den påvirkning ses ikke fra dag eet, og kan man ikke læse sin krop, eller læse de signaler som kroppen sender til hjernen når man er stresset, så er man i fare for bl.a. at få blodpropper.

Hvordan har din fagforening støttet dig i hele sagsforløbet?

Efter mine blodpropper, så var jeg klar over, at jeg ikke kunne fortsætte som jeg havde gjort før.
Derfor kontaktede jeg arbejdsskadesagsbehandler Ole Husted Andersen i Dansk Jernbaneforbund, som var behjælpelig med, at få mig i fleksjob, i samarbejde med min daværende Områdechef. Så jeg har fået en rigtig god behandling af både DSB og Dansk Jernbaneforbund.

Har forløbet haft nogle familiemæssige omkostninger for dig?

Ja, Jeg er blevet skilt, og dette skyldes nok, at der blev lagt låg på mit liv, og jeg stod pludselig i min egen "boble", efter at have haft en blodprop.

Hvad mener du med "din egen boble"?

Jeg tænkte mere og mere over det skete, og min egen situation. Når man som jeg, er opdraget i den "gamle skole", til selv at klare mine problemer, så endte det galt, fordi det kom til at fylde for meget i mit liv.

Nu ligger der så nogle arbejdsskadesindberetninger på dig, og du er i fleksjob, men hvordan mener du hele det politiske Danmark, håndterer arbejdsbetingede lidelser.?

Jeg mener ikke vores system fungere ordentligt. Jeg troede det gik automatisk med en arbejdsskadeserstatning, når nu ens egen læge skriver i sin indberetning, at det er en arbejdsbetinget lidelse jeg har pådraget mig, men jeg er desværre blevet klogere. Jeg har endda haft kontaktet en advokat, vedrørende en arbejdsskadeserstatning, men han har sagt til mig, at jeg ligeså godt kan opgive at vinde en sådan sag, da jeg i så fald, ville være den første der havde rejst en sag som min. Både min fagforening og advokat har forklaret mig, at retfærdighed og jura ikke nødvendigvis er det samme.
Jeg har efterfølgende spurgt min advokat om, hvem modstanderen i min sag ville have været, hvortil han svarede, at det ville være den danske stat. Og så er jeg jo udmærket klar over, at jeg ikke får noget ud af en eventuel sag, da der ikke er politisk vilje i Danmark, til at anerkende sager som min, som en arbejdsbetinget lidelse, og dermed skulle udbetale en erstatning. Men jeg vil gerne have startet debatten i samfundet, da der sikkert vil komme mange sager som min, både blandt kolleger, og folk i andre erhverv.

Hvordan kan du vide det?

Til eks. kan jeg fortælle om en kollega, som også har haft en påkørsel. Jeg fortalte ham om min psykiske tilstand, op til mine blodpropper, hvor jeg f.eks. kunne sidde og græde til "Bamse og Kylling" en søndag aften, hvorefter han sagde, "at det var lige sådan han havde det". Ligeledes har jeg mødt togbetjente, som også har været meget påvirkede af påkørsler og grove passagerer m.m.
Vi lokomotivførere, har i mange år haft egne erfaringer med psykiske arbejdslidelser, og nu er andre erhverv som f. eks soldater, sygeplejersker, politibetjente, pædagoger, også kommet på listen over psykiske og stressende job, som belaster helbredet.

Det du siger er, at det ikke er den pludselige voldsomme oplevelse der akut har forårsaget dine blodpropper, men en langtidspåvirkning af stress, der blev bygget op i tiden efter dine påkørsler?

Man kan sammenligne en blodprop med en gren der er faldet i en å, og hvor der igennem efteråret samles flere og flere blade omkring grenen, og til sidst er åen stoppet til. Jeg er sikker på, at mine oplevelser på arbejdet, har været med til at sætte det hele i gang. Men det er altid lettere at give synlige ting skylden for blodpropperne, så hvis man spiser en rød pølse, eller ryger en smøg, så ville man sige, at det var det der var skyld i blodproppen, og glemme de psykiske mén jeg har fået efter påkørslerne.

Hvad mener du der skal gøres for dig og andre i din situation?

Politikerne skal erkende, at det samfund som vi har bygget op, det har en pris for mange. Skulle eksempelvis lokomotivførerne have arbejdstider og et arbejdsmiljø, som på ingen måde skadede vores helbred, så kørte der nok ikke mange tog. Politikkerne skal arbejde for, at de psykiske arbejdspåvirkninger, som dem lokomotivførerne pådrager sig på arbejdet, skal udmønte en erstatning, så den enkelte i det mindste kan komme videre med sit liv.

Jeg kan forstå at du vil kæmpe videre mod den uretfærdighed du oplever?

Ja, helt klart.

Bekendtgørelse af lov om arbejdsskadesikring

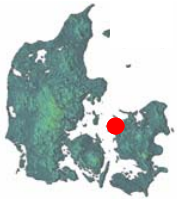
Kapitel 1. Lovens formål

§ 1. Formålet med denne lov er at yde erstatning og godtgørelse til tilskadekomne eller deres efterladte ved arbejdsskade. Skaden skal være forårsaget af arbejdet eller de forhold, det foregår under, jf. lovens §§ 5-7, men arbejdsgiveren behøver ikke at have handlet ansvarspådragende. Gennem arbejdsgivernes finansiering af erstatninger m.v. understøttes arbejdsmiljøsystemets forebyggelse af arbejdsskader.

Stk. 2. Ved sagsbehandlingen inddrages både tilskadekomne eller deres efterladte og arbejdsgiver, forsikringsselskab, Arbejdsmarkedets Erhvervssygdomssikring, myndigheder og læger. Herved tilgodeses behovet for en sammenhængende indsats over for de tilskadekomne eller deres efterladte.

Kilde: Arbejdsskadestyrelsen

Nyt fra lokalgrupperne



Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

Sporarbejdet mellem Glostrup og København i juli forløb for vores vedkommende problemfrit. Vi havde kun nogle få tog, som kørte igennem til København og nogle få pass. rejser for at udlevere post. Da vi ikke har litra uddannelse til de elektriske tog, var det begrænset hvad vi kunne bidrage med i Høje Tåstrup. Så det blev til nogle lange pauser på Quality Hotel. Der var reserveret to værelser, ryger/ikke ryger. Fri kaffe og sandwich ad libitum. Omstændighederne taget i betragtning en ok løsning.

Varetegn pist væk

I juli måned forsvandt Kalundborgs "varetegn" den smadrede Dobbeltdækker styrevogn. Den havde ellers første parket ved indkørslen til byen, til stor opmærksomhed for de rejsende. Bogier er afmonteret og alt læsset på en blokvogn (47meter vogntog) og kørt til Tyskland. Opgaven tiltrak lokalavisen, hvor man kunne læse en udførlig & illustreret beskrivelse at transportproblemerne. Kort kan nævnes rundkørslen ved Gørlev mod Slagelse. Det tog kun 3 ¼ time at passere den. Så havde hjælpevogntjenesten også rejst de nedlagte vejskilte og svejst dem igen.

Personpåkørsler

Der har desværre været en del personpåkørsler ved Holbæk station. Det har belastet personalesituationen slemt. Jeg tror ved et let overslag, at der på et tidspunkt var ca. 1/3 af styrken fraværende når man medregnede ferierækkerne m.v. Så driften har kun kunnet hænge sammen med stor velvilje fra personalet og ved udlån fra primært København.

Beskæring af bevoksning langs banen og god signalsynlighed efterlyses!

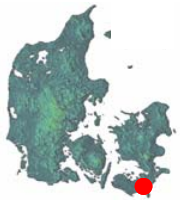
Trods henvendelse til Banedanmark og diverse sikkerhedsinstanser er der overhovedet ikke sket noget. Nogle Indkørselssignaler har synlighed helt ned til omkring, eller under 200 meters sigt. Det er derfor med stor undren, at man til dagligt kan se skovarbejdere tynde ud i træerne på steder, der ikke har med signalsynlighed at gøre. Dårlig sigt til signalerne er til fare for jernbanesikkerheden, det psykiske arbejdsmiljø og regulariteten og sidst men ikke mindst for de rejsendes sikkerhed. Flere steder er oversigtsforholdene til de officielle adgangsveje begrænset af vildt voksende buske og træer. Det simpelt hen for dårligt, at der overhovedet ikke er fokus på vores arbejdsbetingelser. Selv i Regstrup er der ikke sket noget siden sidst. Her er der en kunstig LA på 60 km/t fordi der har været mange signalforbikørsler.

Nu skal det ikke være negativt det hele. Banedanmark har nu formået at få lavet en fornuftig togvej for gennemkørende tog i Tølløse. Siden ATC blev taget i brug mellem Roskilde og Holbæk har vi kæmpet med dårlig signalgivning gennem Tølløse mod Roskilde. Problemet var, at toget først blev opdateret ved den sideforlagte linjeleder ca. 800 m før Indkørselssignalet, selv om der var gennemkørsel med 100 km/t. Det betød at toget skulle bringes ned under 80 km/t. Hvilket spild af regularitetstid, bremseklodser, unødig afbrænding af dieselolie og støjgener for de omkringboende i mange år.

God personalesituation

Personalesituationen for lokomotivpersonalet er god, men der er ofte mangel på stationsbetjente på pladsen, så det belaster også os, da vi har jordtjenester på P-risten. Ydermere er en rejst til anden tjeneste og flere stationsbetjente er desværre helbredsramte, og må ikke rangere med togene. Men der er lys forude, vi forventer at kunne modtage 2 nye stationsbetjente inden længe.

Det Blå Blad søger billeder fra dit nærområde til at putte ind "her og der"...



Nykøbing F.

Af: Flemming Hansen

Den 2. august tog 13 lokomotivførere fra Nykøbing Falster og Rødby depot til Hamburg, hvor vi skulle se Deutche Bahns ICE klargørings center. Vi ønskede at se nærmere på de tyske ICE-TD, som måske på et senere tidspunkt kommer til Danmark, p.g.a. de forsinkede IC4 tog, men også for at se hvordan deres klargøringscenter og værksted arbejdede og fungerede.

Minde fra Hamburg

En tredje væsentlig faktor var det sociale aspekt i turen, som jo er lige så vigtigt, som det rent faglige i sig selv. Spændende, interessant og i hvert fald også kollegialt sammenbindende, hvor både gamle og nye historier blev fortalt, men også hvor erfaringer og oplevelser, blev vendt og drejet i en afslappet og hyggelig stemning.

Den årlige sejltur på Maribo sø

Lørdag den 12. august blev den årlige Søtur på Maribo sø afholdt, for lokomotivpersonalet i Nykøbing Falster og Rødby Færge med påhæng. Der mødte ca. 25 personer op, medbringende regntøj og godt humør. Der var varslet dårligt vejr, men formand "Sveske" havde lavet en aftale med vejrguderne, så det blev fint og tørt vejr i den periode hvor sejlturen foregik. Efter fremmødet blev personerne fordelt i 4 både. Kaptajnerne på bådene fik udleveret "førstehjælpsnødforsyningskasser" (indeholdende øl – vand og snacks).

Efter afsejling fra lystbådehavnen gik turen til Borgø, der er den største ø i Maribo sø. Der var en lille rundtur på Borgø, hvor vi så ruinerne fra Lystanlægget på Borgø og hvor den skønne natur blev beundret. På en af bådene var vores faste spillemand Jørgen ombord med sin harmonika, han spillede alle de kendte sømandsviser og det gav en dejlig stemning på turen.

Fra udendørs til indendørs aktiviteter

Fra Borgø gik turen til Naturskolen, hvor der var mulighed for de kvindelige deltagere, at komme af med overskydende væskesamling. Fra Naturskolen gik turen tilbage til lystbådehavnen, hvor et par venlige damer havde dækket op til en dejlig middag i bådeklubbens lokaler. Middagen bestod af en Thai-inspireret menu med mange forskellige retter, enkelte af retterne var så stærke at det var nødvendigt at skylle/skåle mange gange. Det gav en god opløftet stemning, samtidig med at musiker Jørgen spillede underholdende musik på harmonikaen. Vejrguderne vendte tilbage med al deres vrede. Det blev et gevaldigt tordenvejr under spisningen, men vi var heldigvis i tørvejr.

Dette herlige arrangement sluttede ca. kl. 23.00, og vi glæder os til at ses igen til næste år, hvor vi forventer at formand "Sveske" igen laver en aftale med vejrguderne om godt vejr.

Borgø er en ubeboet ø i den centrale del af Søndersø syd for Maribo på Lolland. Borgø er den største af øerne i Søndersø med et arial på 0,17 km2 og højeste punkt over havets overflade på 15 meter. I 1100-tallet blev der opført en borg med et voldanlæg på øen. Borgen tilhørte kongen men blev ødelagt ved et bondeoprør i 1256. I dag er ruinerne og resterne af voldanlægget, Revshaleborg Voldsted, et yndet udflugtsmål.

Kilde: Wikipedia - den frie encyklopædi

Tænk over...

Find ud af, hvad du sætter højest i livet. Ingen har nogen sinde sagt på dødslejet: "Åhh, havde jeg dog bare tilbragt mere tid i førerrummet"...

- ligger du inde med billeder er du meget velkommen til at fremsende

Aalborg

Af: Jørgen Ohmeyer

Så gik den sommer og den blev varm på flere måder. Temperaturen kunne vi jo ikke klage over, så det var positivt. Men på andre måder var det knap så positivt. Som jeg skrev for nogle år siden, da vi havde varme skinner, "at dette problem nok kom igen, hvis ikke der blev gjort noget ved skinnerne" kom til at holde stik. Lige pludselig blev Banedanmark bange for at der skulle opstå solkurver. Så skulle vi igen sætte hastigheden ned til 80 km/t mellem Lindholm og Frederikshavn, så langt så godt.

Der blev så lavet en ny køreplan der tog højde for den nedsatte hastighed. Men så kommer vi til det kaotiske som satte endnu flere grå hår i hovedet hos os i bestyrelsen.
Lige pludselig kom der ændringer til turene med kun 1 dags varsel, trods det at der klart og tydeligt står i korrigeringsaftalen at ændringer til tjenesten skal varsles med 72 timer. Det var jo med nogen forundring at vi opdagede at en indgået aftale ikke blev overholdt, vi kontaktede områdelederen og gjorde opmærksom på overtrædelsen af aftalen. Det blev så bragt på plads, men den ekstra fridag som blev givet, er at betragte som kompensation for alt det besvær vi har haft hen over sommeren. En ekstra fridag kan aldrig erstatte brud på allerede indgåede aftaler.

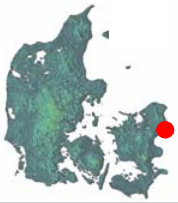
Det ser desværre ud til at forsinkelserne er kommet for at blive, da der jo stadig findes fejl på skinnerne, så måske skal vi til også se på vores tjenester, om ikke der bør sættes tid af til de forsinkelser, så vi ikke kommer til at overskride vores arbejdstidsaftale.

Turvalg i Aalborg
Vi har afholdt turvalg i Aalborg p.g.a. af den nye køreplan som trådte i kraft den 21. august. Turudvalget mente ikke at det var nødvendigt at afholde turvalg i Frederikshavn, da der var små ændringer til turene deroppe. Men hvis nogen var utilfredse, havde de muligheden at gå ud af turen, men så vidt jeg ved har ingen benyttet sig af det.

I Aalborg gik det stille og roligt med turvalget, dog var der sket en beklagelig fejl ved indplaceringen, så en kollega blev placeret i en forkert weekend, men det blev bragt hurtig på plads. Det første hold lokomotivførere med den nye uddannelse har netop fået litra attest til MR. Herfra skal lyde et stort tillykke og velkommen ude på skinnerne. I Frederikshavn er der udarbejdet tjenester til 4 kolleger udenfor tur med MR, så de ikke kommer til at sidde og trille tommelfingre, men hurtigt får noget rutine og strækningskørsel inden de skal have IC3.

Snart oprinder den store dag, hvor vores nye tjenestefordeler Susanne K. Jepsen, som vi kender fra kommandoposten, skal starte sammen med Elin i Århus og det bliver også dernede fra vi bliver tjenestefordelt. Vi håber at det denne gang vil lykkedes. Tag godt imod Susanne!

Husk i øvrigt at hænge fremmednetkablerne op, så vi ikke går og falder i dem. Det gælder både i Aalborg og Frederikshavn.



København

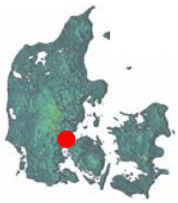
Af: Søren Max Kristensen

Siden sidste nummer af Det Blå Blad har vi efterhånden vænnet os til de nye opholdslokaler på Københavns Hovedbanegård. I det store hele har det været en positiv oplevelse. Lokalerne er, efter de meldinger vi får fra medlemmerne, bedre end dem vi havde i forvejen, men der er dog malurt i bægeret. Der er en del kritik. Noget kan vi gøre noget ved, og andet kan vi desværre ikke gøre så meget ved. Det lette først:

Ryd pænt op efter jer
Der er flere der klager over, at der er nogle af vores kolleger der ikke kan finde ud af at rydde op efter sig. Det gælder for øvrigt også vores førerrum. Så her skal lyde en opfordring til at efterlade både opholdslokaler og førerrum i pæn og ryddelig stand.

Ventilatorer og toiletter
Flere klager over at der endnu ikke er sat ventilatorer op. Det er meddelt til ledelsen, og vi forventer, at det bliver bragt i orden snarest. Toiletforholdene er meget berettiget blevet udsat for megen kritik. De er små, uhumske, mangelfuldt udstyret og ventilationen virker ikke. Ledelsen i Fremføringen lovede, før flytningen, at der ville blive gjort noget, og Lokalgruppen forventer, at der bliver bevilget penge til en ombygning, så vi kan få nogle forhold, der ikke minder om et offentligt pissoir fra 30erne. Hvornår det sker, er desværre nok afhængigt af Fremføringens evne til at opfylde givne løfter.

Der har desuden været en del klager over larmen fra busserne ude på Bernstorffsgade. Det er desværre noget vi ikke kan gøre så meget ved. Vi håber dog, at når ventilatorerne er sat op, så begrænser det behovet for at have vinduerne åbne.



Fredericia

Af: Palle Bang

Som om stegte duer, varme skinner, afrevne strømaftagere og væltede vaskemaskiner ikke var nok, så blev DSB ramt af endnu et uheld, som det tydeligt fremgår af billedet. Uheldet medførte formentlig en del materiel skade, men ingen personer kom noget til, hvilket måske er grunden til, at det ikke har været nævnt i pressen. Men det kunne være endt i katastrofe, hvis------Øh, hvad siger du, ***er billedet taget i LEGO-LAND***???? ---***Er det Freddy Bech Pedersens vinderbillede fra konkurrencen i "DSB I DAG ??*** – Nå ja, det kan enhver jo se, - så tillykke med 1. pladsen, Freddy.

Freddys vinderbillede

Papir, papir og mere papir

Hurtigt videre til det næste billede, hvad forestiller det? – Papir som ikke kunne være i affaldssækken, fordi Henrik ikke gad at tømme den i sin ferie, eller Ansaldo Breda's afviste ansøgninger om godkendelse af IC4?

Nej, nej. Det er såmænd særtogsanmeldelser i forbindelse med sporarbejde på Sjælland m.m., som vi, ifølge SR, skal have udleveret på togets udgangsstation. Men som alle ved, kan dette ikke lade sig gøre, da næsten alle stationer i dag er ubetjente. Den anden mulighed er, at FC dikterer planen til os over radioen, men da flere af de her viste planer indeholder op til 77 sider, vil også denne metode være umulig at gennemføre i praksis.

Hvad gør man så? Jo, alle ansvarlige i både DSB og Banedanmark lukker øjnene, og håber at problemet løser sig selv. Og det gjorde det da også. En behjertet sjæl fik trykt en 10-12 eksemplarer af det digre værk, og lagde dem, som billedet viser, i briefingrummet. Her kunne man så tage et eksemplar med i tasken (hvis der kunne være mere), eller man kunne rive den side ud man skulle bruge, eller blot køre som man havde hørt de andre gøre, og så håbe på at det var rigtigt. Sidstnævnte metode var nok den mest anvendte.

Stadig ifølge SR, skal FC kontakte hver enkelt lkf. og sikre sig, at vedkommende er i besiddelse af særtogsplanen. Men jeg har endnu ikke hørt om kolleger, som er blevet spurgt. Derfor lavede jeg en lille personlig undersøgelse, og kontaktede to forskellige stationsbestyrere, og forhørte mig, om de havde den særtogsplan, jeg skulle bruge. I det ene tilfælde fik jeg en udleveret efter ca. 15 minutter, mod at jeg selv hentede den ved foden af kommandoposten. I det andet tilfælde fik jeg den besked af stationsbestyreren, "at hun kun skulle udlevere planer i akut opståede situationer"!!!

I skrivende stund ligger der et nyt sæt særtogsanmeldelser i briefingrummet, og nu er det jeg begynder at undre mig. Hvorfor er der ingen, hverken i Banedanmarks, Fremførings eller DSB's sikkerhedsorganisationer, som prøver at sætte sig i brugernes (lokomotivførernes) sted? Få dog lavet nogle tidssvarende regler, så det også bliver "Lige til" at køre særtog.

Særtogsanmeldelser

Depotet og P-risten, Fredericia

Odense

Af: Jenik Langsted

Agurketid handler ikke om slankekure eller om at fodre dyr, men er et slangudtryk for avisernes nyhedsfattige sommerperiode hvor småbegivenheder undertiden slås stort og sensationelt op. En lokalredaktør har også disse problemer tæt inde på livet men må blot sno sig så godt han kan.

Is i maven

De seneste år har vi modtaget et gavekort til Hjem-is Luxuspakke, som tak for en ekstraordinær god indsats når det har brændt på, og i år dumpede gavekortet ind ad bredsprækken tidligt på sæsonen. Var det mon et slags forvarsel? Problemerne har da bestemt været til at få øje på. Nedfaldne køreledninger, brand i Storebæltstunnelen, rangeruheld, dæmningsskred og en ekstrem varm sommer der fik nye skinner til at strække sig og gav solkurver andre steder samt de altdominerende hastighedsnedsættelser over det ganske land - alt sammen problemer der kræver is i maven at løse. Vi har været vidner til en bred vifte af uheld og omstændigheder der medførte ustabil togdrift og daglig negativ omtale i medierne. Efterhånden bliver det også sværere at opretholde det overskud, der skal til for at komme igennem arbejdsdagen. Vi må blot håbe, at den nyligt overståede sommerferie har givet fornyet energi, så vi også kan modstå udfordringerne der givetvis venter forude. Kunne der komme en stor pose penge forbi, så vi kunne få bugt med det nedslidte jernbanenet, vil det blive hilst velkommen. Det er jo en politisk beslutning og da statskassen tilsyneladende bugner med milliarder, kunne man passende træffe den beslutning – NU!

I røg og damp

I Danmark har vi vestenvind over 200 dage om året og da den ene langside af vores opholdsbygning vender mod vest, er bygningen således modtagelig for alt vinden bærer med sig. Tilfældigvis er vores nærmeste nabo i vestlig retning Jernbanemuseet, hvilket betyder lugtgener. I sommerhalvåret er det særlig slemt når museets dampmaskiner futter rundt i området og går man i bad har man virkelig fornemmelsen af, at lugten fra røg og damp sidder i hudens porer til det yderste af tøjet. Dampentusiaster synes sikkert om det, men det gør undertegnede ikke.
Omkring vores opholdsbygning, har vi længe været på udkig efter et andet sted at være, senest i området omkring "svinestien" og den gamle vognkontrol, men disse planer er desværre skrinlagt hvorfor blikket nu rettes mod området omkring Jarlsberggade.

Glemt madpakken?

Odense Biblioteks kantine på Banegårdscentret byder på smørebrød til kr. 8,00 stk. samt dagens ret til kr. 22,00

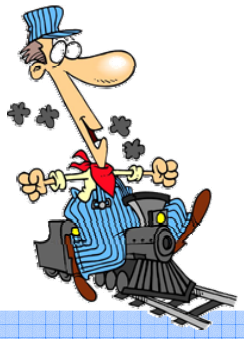
Morgenkaffe er fra 09.30 og middagsmad i tidsrummet 11.30-13.30
Kommer I flere så ring venligst og bestil - de smører gerne.
Telefon 6551 4413

Lokalt på Fyn

På Svendborgbanen er jeg bekendt med to solkurver sommeren over. Den ene på Årslev station hvilket aflyste de såkaldte "bytog" for at få trafikken til at køre. Havde solkurven ligget blot 10 meter længere mod syd var Svendborgbanen lukket. Den anden opstod på Sydfyn hvilket betød 40 km i timen nogle dage.

Lokalt i Odense mødtes vi for nylig for at fejre hele fem 25 års jubilarer. En anden festlig begivenhed venter forude da de sidste medarbejderudlodningsmidler vil blive brugt i Odense Zoo - Zoo by night. En enkelt kollega er forflyttet til Struer mens en anden er kommet til og endelig har vi fået to nye netværkskontaktpersoner.

Fik jeg nævnt, at vi nu er indmeldt i LO Odense?



Pause i Odense

Husk, der er gratis adgang til

Jernbanemuseet
- nu med en gæst!

Odense, fra jyllandsiden...

Helsingør

Af: Torben Sonne

Hovedstadens Lokalbaner har meddelt DSB Fremføring, at de overtager kørslen på Lille Nord den 7. januar 2007. De har ligeledes meddelt, at de ikke ønsker at gøre brug af forsyningsanlæg, vaskeanlæg eller oprangeringsspor i Helsingør. Det virker lidt som om man flygter fra en kommende regning for oprydning efter mange års miljøsvineri i Helsingør. Hvem mon skal betale for oprensningen af olie i oprangeringssporene? De altid uklare snitflader omkring ansvaret for driften på Lille Nord bevirker med garanti at alle prøver at slippe for regningen. Lokalgruppen vil råde DSB til at tage kampen op, så vi ikke står alene med entreprenør-regningen, til skade for konkurrenceevnen.
I stedet for den mistede kørsel, tilføres Helsingør anden kørsel, så tvangsforflyttelser undgås. Vi ser frem til en tid, hvor produktionsmængden er bedre afstemt til personalestyrken.

Turene

Vi må så se hvilke forandringer der bliver i turene. Der afholdes først turseminar i december på grund af forsinkelsen med den nye køreplan. Hvornår turvalg og endelig indplacering i de nye ture finder sted, vides endnu ikke. Derfor vil lokalgruppen udskyde sommerferievalget indtil indplacering i turene har fundet sted. Nærmere information vil følge.

Øresundstrafikken/Kystbanen

Udbuddet af Øresundstrafikken og Kystbanen hører vi som berørt personale ikke meget til. Men vores fornemmelse er desværre, at DSB behandles stedmoderligt af vores ejer, i et desperat forsøg på at dække over alle de praktiske problemer, der er opstået i kølvandet på det håbløse valg af strækninger der skal udliciteres. Læg dertil det spind der foretages i denne tid, med konstant dårlig presseomtale af DSB, uanset om vi har skylden eller ej. Formålet ser desværre ud til at være, at give DSB et så dårligt image i offentligheden, så alle kan juble den dag Trafikministeriet offentliggøre resultatet af udbuddet. Nå, måske er jeg bare for pessimistisk, lad os håbe på fair play denne gang!

DHL-stafetten i København

Stor ros og tak til DSB for et superflot arrangement ved DHL-stafetten i København. Motion, godt løbetøj, massage, frugt, kylling, pølser, vand og fadbamser. Fedt at mødes med så mange kolleger, og give den gas og vise at der er masser af drev og engagement i DSB. Deltagerantallet stiger hver gang, således også fra Helsingør. Respekt for jer lokomotivførere der kom helt fra Tinglev for at løbe med!

Struer

Af: Michael Hove Jensen

Vi startede året med at vælge ny formand i Struer. Og det har vi så gjort igen. Vores "1/2-års" formand, Svend Kristensen, måtte strække våben. Arbejdet som sikkerhedsrepræsentant kunne ikke tidsmæssigt forenes med det at være formand. Det tog den ekstraordinære generalforsamling bestik af. Og signalet er klart…; vi valgte at forfremme en fra bestyrelsen til formand, der ikke har ladet sin hverdag forstyrre af tog-fremførsel de sidste år, siden MR var røde…☺ velkommen til Jan Danielsen. Og da Svend jo trådte helt ud af bestyrelsen, gled Torben Pedersen ind på en ærefuld kassererplads. Niels Haunstrup fortsætter som sekretær.

Gokart nedbrud

Det er ikke mindre end en katastrofe. Matchen i gokart mellem Arriva og DSB bliver ikke til noget. Der var for ringe tilslutning. Og jo, vi turde faktisk godt møde "de bedste førere i Danmark". Nå, men der arbejdes vist på en bøf og bowling match i stedet. Og vi skal nok slå dem i enten bøf eller bowling.

Og nu vi er ved Arriva, kommer Jan Kruse, Tommy og Edith Balle tilbage til DSB en gang sidst på året. Det tror jeg Knud Erik på loftet bliver glad for. Han svømmer ikke ligefrem i folk at sætte i arbejde.

Sket, og på vej…

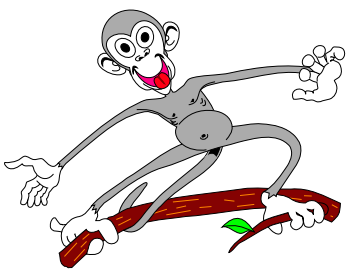
Der skete jo det at ca. 40 fra Struer tog samlet til DHF stafetten i Århus. At ledelsen måske nu ændrer vores brugte sommerferie til tjenestefri, ellers når IC4 det nok ikke "inden sommerferien"!?
At La blev tyk som bibelen. At togene hang en smule… At kablerne i spor 10 er 150 meter for korte, når sæt nr. 2 stadig er på krogen. Også at vi tager på studietur til Bratislava i Slovakiet i uge 40. At der muligvis skal frigives 2 kørerlærere til IC4 i et år. For vi har jo folk at tage af!

Alt for tidligt

På alle i Struers vegne, vil jeg her kondolere vor nu afdøde direktør, Keld Sengeløvs, familie. Det var jo alt for tidligt at han skulle herfra.

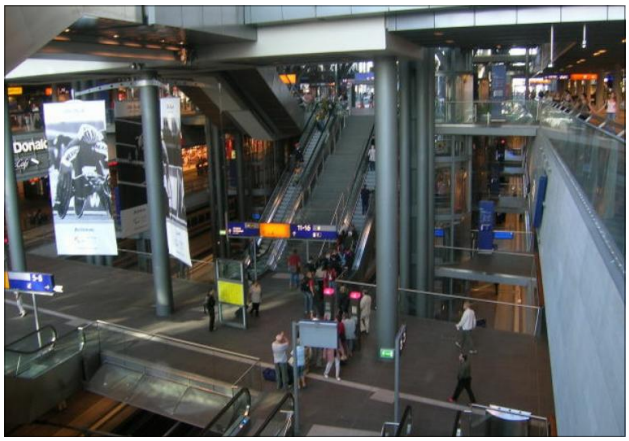
Mod 2007

Når dette slipper ud af trykpressen, er vi alle godt i gang med den "glidende" overgang mod vinteren. Så må vi se om køreledningerne bliver deroppe, skinnerne bliver liggende og trafikministeren siddende. Jeg så en "rød" bavian bagfra i zoo i sommers, efter en tur på en varm sten. Vores minister har da siddet betydeligt længere på sin.



Det Blå Blad næste gang…

ICE er netop rullet ind på de øverste spor

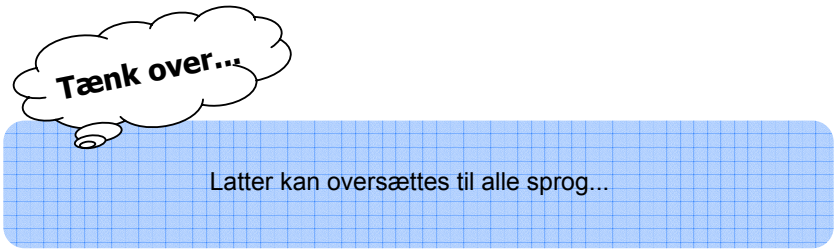


Spor i flere niveauer og mange butikker og restauranter

Berlin Hauptbahnhof

Billeder fra Berlins nye og imponerende Hovedbanegård i byens centrum. Det moderne look i stål og glas står i skærende kontrast til de øvrige gamle banegårde i Berlin. Banegården er et rejsecentrum, der fint kan fint måle sig med selv de bedste lufthavne, hvad angår service og tilbud til passagerne. Under Banegården er der underjordisk parkering til biler.

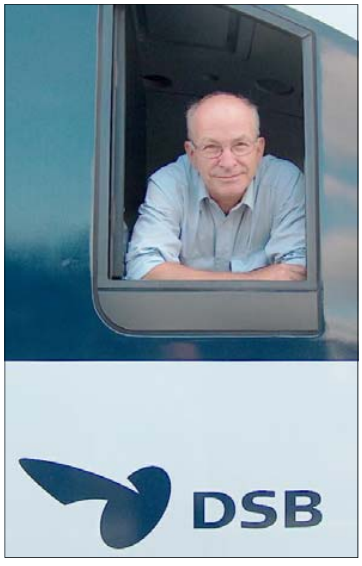
I næste nummer kan I læse mere om Områdegruppebestyrelsens seminar i Berlin, hvor vi besøgte den internationale jernbanemesse Innotrans.



Tak for hjælpen, Jan!

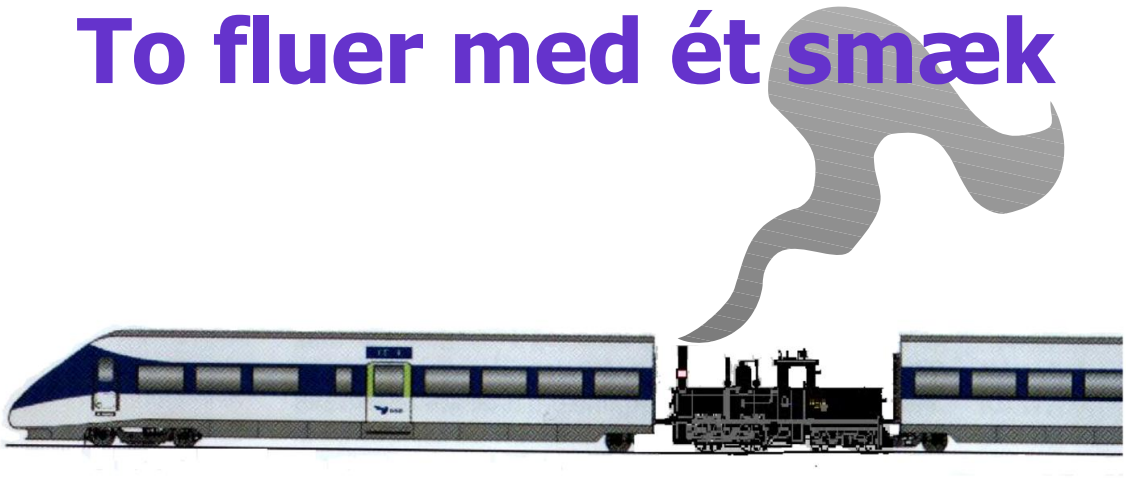
Det Blå Blad siger farvel til Jan Eskildsen, der siden slutningen af 2004 har stået for layoutet på Det Blå Blad og for opbygning og vedligeholdelse af Områdegruppens hjemmeside. Vi takker Jan for en stor, flot og helhjertet arbejdsindsats for LPO-DSB, og ønsker Jan held og lykke i jobbet som lokomotivinstruktør i Århus.

Stemningsbilleder fra Odense depot



Næste nummer:
Stemningsbilleder fra Fredericia

To fluer med ét smæk



Ansaldo Breda tager nu (u)traditionelle midler i brug for at løse de mange tekniske problemer med IC4, og samtidig tilpasses toget det nedslidte danske skinnenet.

Tegning: Poul Erik Rasmussen