Dansk Lokomotiv Tidende

Lokomotivpersonalets Afdeling



2/99

LPA's ÅRSREGNSKAB 1998

Anvendt regnskabspraksis
Regnskabet er udarbejdet i overensstemmelse med god regnskabsskik. I modsætning til tidligere år er ejendommene nedskrevet med 1%, svarende til kr. 62.871. De anvendte regnskabs- og vurderingsprincipper er i øvrigt:

Periodisering
Der er i regnskabet foretaget fuld periodisering af indtægter og udgifter.

Skat
I resultatopgørelsen er udgiftsført den skat, der skal betales af årets skattepligtige indkomst. Renter er i skatteopgørelsen medtaget efter forfaldsprincippet.

Materielle anlægsaktiver
Ejendomme er værdisat til anskaffelsessum med fradrag af foretagne af- og nedskrivninger. Ejendomme nedskrives med 1% p.a. Driftsmidler afskrives lineært over 5 år. Ombygning afskrives lineært over 5 år.

Finansielle anlægsaktiver
Værdipapirer er optaget til anskaffelsesprisen.

Tilgodehavender
er optaget på grundlag af en individuel vurdering af de enkelte tilgodehavender.

REVISIONSPÅTEGNING

Vi har revideret det af ledelsen aflagte årsregnskab for 1998 for Lokomotivpersonalets Afdeling.

Den udførte revision
Vi har i overensstemmelse med almindeligt anerkendte revisionsprincipper tilrettelagt og udført revisionen med henblik på at opnå en begrundet overbevisning om, at årsregnskabet er uden væsentlige fejl og mangler. Under revisionen har vi ud fra en vurdering af væsentlighed og risiko efterprøvet grundlaget og dokumentationen for de i årsregnskabet anførte beløb og øvrige oplysninger. Vi har herunder taget stilling til den af ledelsen valgte regnskabspraksis og de udøvede regnskabsmæssige skøn samt vurderet, om årsregnskabets information som helhed er fyldestgørende. Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion
Det er vor opfattelse, at årsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens krav til regnskabsaflæggelsen, og at det giver et retvisende billede af foreningens aktiver og passiver, økonomiske stilling samt resultat.

RESULTATOPGØRELSE FOR ÅRET 1998

		1997 t.kr.
Kontingentindtægter	4.719.084	4.697
Andre indtægter	250.815	248
Indtægter i alt	**4.969.899**	**4.945**
Personaleomkostninger	1.870.703	1.803
Administrationsomkostninger	1.762.445	1.832
Primært resultat	**1.336.751**	**1.310**
Afskrivninger	342.480	249
	994.271	1.061
Finansielle poster	-7.716	-70
Resultat før ekstraordinære poster og skat	**986.555**	**991**
Ekstraordinære poster	-609.905	-387
Resultat før skat	**376.650**	**604**
Årets skat	0	0
Periodens resultat	**376.650**	**604**
Overført til formuekonto	376.650	604

BALANCE PR. 31.12.1998

		1997 t.kr.
AKTIVER		
Driftsmidler	668.408	504
Ejendomme	6.224.243	6.287
Ombygning	107.291	115
Materielle anlægsaktiver	**6.999.942**	**6.906**
Værdipapirer, kursværdi	14.096	14
Finansielle anlægsarkiver	**14.096**	**14**
Anlægsaktiver i alt	**7.014.038**	**6.920**
Diverse tilgodehavender	87.472	26
Forudbetalte omkostninger	62.339	62
Tilgodehavender	**149.811**	**88**
Likvide beholdninger	**1.759.792**	**1.575**
Omsætningsaktiver i alt	**1.909.603**	**1.663**
Aktiver i alt	**8.923.641**	**8.583**
PASSIVER		
Egenkapital	6.836.349	6.460
Andre reserver	121.441	121
Egenkapital i alt	**6.957.790**	**6.581**
Hensættelser	910.000	560
Hensættelser	**910.000**	**560**
Prioritetsgæld	528.254	952
Langfristet gæld	**528.254**	**952**
Anden gæld	527.597	490
Kortfristet gæld	**527.597**	**490**
Gæld i alt	**1.055.851**	**1.442**
Passiver i alt	**8.923.641**	**8.583**

Udvikling frem for afvikling

DSB's plan om 'Gode tog til alle' er en plan med visioner for udvikling af jernbanetrafikken, som alle politiske partier burde støtte. Det er kun et spørgsmål, om finansministeren vil leve op til de politiske målsætninger, som er proklameret over for den danske befolkning om styrkelse og udbygning af den kollektive trafik, ved at bevilge DSB og Banestyrelsen de fornødne midler. Desværre ser vi gang på gang, at det, politikerne er bedst til op til et folketingsvalg, er at uddele valgløfter, som de senere enten glemmer eller løber fra.

Alle ved, at jernbaneudviklingen har en positiv effekt på miljøet, og vi ved også, at der i de kommende år vil opstå et sandt trafikkaos, hvis tilvæksten af bilparken fortsætter i den forudsete takt. Der er derfor et akut behov for en udbygning af jernbaneinfrastrukturen med et 3. og 4. spor mellem Østerport og Ringsted samt en fortsættelse af elektrificeringsudbygningen til Esbjerg og Ålborg. Til gengæld kan trafikministeriets store planer om udretninger og ændringer af jernbanestrækninger godt udskydes indtil videre.

Kommunerne må også have et medansvar for at gøre jernbanen attraktiv. Det må derfor være en kommunal opgave at skaffe gode parkeringsmuligheder i tilknytning til jernbanestationerne for både pendlere og strøgkunder.

På jernbanematerielsiden kræver det til gengæld, at der her og nu træffes politisk beslutning om investering i krængnings- og kurvestyrede togsæt. Det vil automatisk medføre, at der, ved en investering på 10-12 mio. kr., vil være mulighed for at hæve hastigheden op til ca. 220 km/t på det eksisterende skinnenet. Det er selvfølgelig en betingelse, at der politisk samtidig bevilges midler til en tiltrængt banevedligeholdelse, så vi igen opnår en høj komfort for passagerne og et godt arbejdsmiljø for lokomotivførerne og togenes øvrige personale.

Giv nu jernbanetrafikken bedre vilkår, som det sker i det øvrige Europa, så jernbanen kan blive et godt og konkurrencedygtigt alternativ til privatbilismen.

Dansk Lokomotiv Tidende * Nr. 2 - 1999
Medlemsblad for Lokomotivpersonalet



Redaktion:
Ulrik Salmonsen (ansvarshavende)
Ole H. Andersen (redaktør)
Lise Meier (layout)

Ekspedition:
Dansk Lokomotiv Tidende
Lokomotivpersonalets Afdeling
Hellerupvej 44
2900 Hellerup
Telefon: 39 62 72 69
Telefax: 39 62 02 30

Produktion:
Hanstholm Bogtryk & Offset

Oplag:
3.000
ISSN 0902-3534

Foto:
LPA hvis ikke andet er opgivet

Banens egen historie

DEN FØRSTE JERNBANESABOTAGE

Mange steder langs vores arbejdsplads – jernbanen – findes lokaliteter med en "historie". Mangt og meget er hændt langs de danske jernbaner i deres 150-årige historie. Desværre glemmes mange af disse begivenheder i begejstringen over de nye teknologiske og trafikale tiltag, jernbanen (heldigvis) konstant er underlagt. Dansk Lokomotiv Tidende vil, for at råde lidt bod på dette, fremover bringe nogle af de historier, som knytter sig til de steder, vi dagligt passerer under udførelse af vores arbejde. Vi skal meget kraftigt opfordre alle læsere til aktivt at tage del i dette projekt. Kender du en interessant beretning om hændelser, som har fundet sted ved, eller i forbindelse med, jernbanen, bedes du straks kontakte redaktionen. Findes der ikke allerede en skriftlig beretning, eller kan du ikke skrive den selv, så kontakt os alligevel, så vil vi forsøge at få historien samlet og nedskrevet – til forhåbentlig glæde for vores læsere og for vores efterkommere.

En stor del af de dramatiske begivenheder, som gennem tiderne har udspillet sig langs de danske jernbaner, fandt, ikke overraskende, sted under den tyske besættelse fra 1940 til 1945. Hvad de færreste derimod er klar over er, at den egentlige jernbanesabotage først kom forholdsvis sent i gang. Vi bringer her en beretning om den spæde – og meget uorganiserede – start på jernbanesabotagen:

TO TIMER TIL INGEN NYTTE

Vi er ikke neutrale. Vi har som Pligt kun at have eet Øje: Hvad skader Tyskland mest, hvad gavner de Allieredes, vore Allieredes Sag? Hvad den britiske, den allierede Krigsledelse mener er gavnligt, maa gøres – hvad der er skadeligt, maa undgaas. Og derfor siger jeg hjem, vel vidende hvad jeg gør, hvor bogstaveligt dødsensalvorlig Situationen er for os alle: Vi Danske maa tage vor Del af Byrden.

(John Christmas Møller
i radiotale fra England 6. september 1942)

"Det meddeles, at der Natten mellem den 4. og 5. september i km. 38,3, nordgående Spor, er skruet nogle Svelleskruer op i den østlige Skinnestreng og kastet ned ad Skråningen, alle Skruer, baade indvendige og udvendige, af 4 Sveller."

Med denne indberetning, sendt lørdag den 5. september 1942 fra DSB's 2. distrikt, 8. banesektion til politiet i Horsens, starter den første, lokale sag om jernbanesabotage – eller "Attentat mod Jernbanestrækningen mellem Daugaard og Hedensted", som det udtrykkes i politiets rapport.



IC136 passserer stedet, hvor en af de første jernbanesabotager fandt sted.

Sagen er bemærkelsesværdig. For fjernelsen af skruerne fra de fire sveller var ikke kun det første lokale sabotage-forsøg. Også på landsplan ligger begivenheden ekstraordinært tidligt. Og oven i købet var gerningsmanden særdeles bevidst om, hvad han gjorde.

I sommeren 1942 kom der via engelsk radio og de illegale blade flere opfordringer til danskerne om at yde aktiv modstand. Sabotage mod jernbanerne blev nævnt som en oplagt mulighed. Mest kendt i en tale, den flygtede politiker John Christmas Møller 6. september 1942 holdt i den engelske radio.

Da var det første forsøg på en sådan aktion allerede fortid. Det fandt sted natten til den 1. september 1942 ved Snekkersten. Her prøvede en kommunistisk gruppe at afspore et tog, men uden held.

Den samme gruppe gjorde et nyt forsøg et par måneder efter – med større succes: Et tysk godstog blev effektivt standset, da lokomotivet væltede af sporet.

Sabotage-forsøget ved Daugaard ligger kun fem dage efter den første episode ved Snekkersten. Så det er ret beset den anden jernbane-sabotage i Danmark. Udført ikke af en gruppe, men en enkelt person.

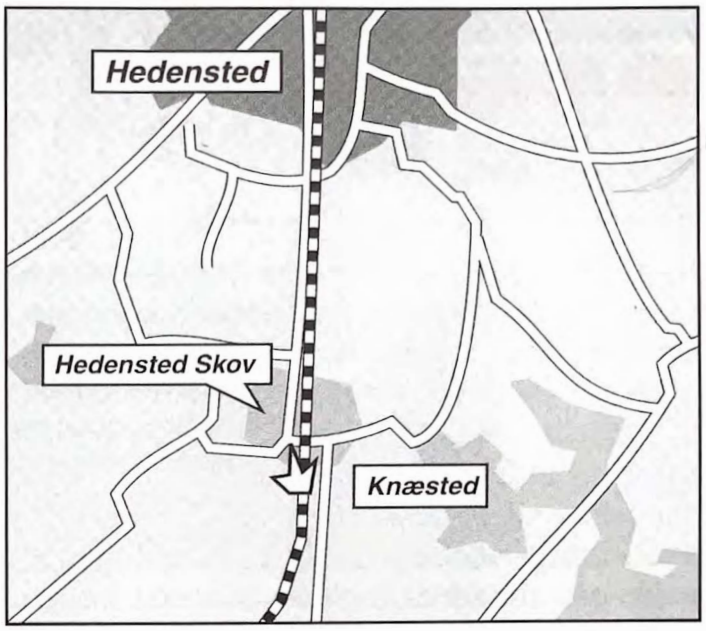
Ingen fare på færde

Efter indberetningen fra DSB gik Horsens politi i gang med en større efterforskning.

Politifolkene var i første omgang ude at kigge på gerningsstedet, der lå 1100 m nord for Daugaard station og et par hundrede meter syd for viadukten ved Hedensted Skov. Her kan de konstatere, at i alt 12 af de skruer, som holder skinnerne fast til svellerne, er fjernet.

"Nogen egentlig fare for Driftssikkerheden har Attentatet ikke forvoldt, da Strækningen efterses dagligt og paa det paagældende Sted gaar ligeud. Derimod havde det været mere farligt, dersom de paagældende Skruer havde været fjernet fra Skinnerne i en Kurve", konstaterer betjentene.

I dagene efter foretager politiet en lang række afhøringer. Først af de mange DSB-folk, som på den ene eller anden måde er tilknyttet strækningen. Bl.a. kan en banearbejder, som bor i Hedensted Skov ved viadukten, fortælle, at selv om færdsel langs banelinien er forbudt, er der jævnligt folk, som går både langs og på tværs af sporene.



"Gerningsstedet" lige syd for Hedensted Skov

Og der har natten mellem den 4. og 5. september 1942 været en del færdsel i området. Denne fredag aften var der nemlig bal i "Ulbækhus" ved Vejle Fjord, og her deltog mange unge fra Daugaard Stationsby og Hedensted.

I politiets søgelys

I de følgende dage bliver ikke kun flere af deltagerne i ballet, men også andre unge fra området afhørt. Bl.a. en 15-årig tjenestekarl på en gård, som lå 500 meter nord for viadukten.

Ham har politiet i et par dage et godt øje til.

Mistanken har – i hvert fald set med civile øjne – et noget løst grundlag, nemlig en henvendelse til politiet fra sognefogeden i Bråskov, som oplyser, at en bror til den 15-årige på et tidspunkt "skal have givet urigtige Oplysninger til Politiet".

Så den 15-årige bliver igen udspurgt. Han benægter at kende noget som helst til sabotageforsøget. Om aftenen den 4. september var han til et møde i Horsens sammen med sin kæreste og hendes forældre. Bagefter var han hos kæresten og hendes forældre. "Her forblev han, indtil han (på cykel, red.) kørte lige hjem til Hedensted Skov. Han havde ca. 20 km.s Kørsel, og naar han er kommet hjem Kl. 2.10, maa han være kørt fra Horsens Kl. ca. 1. Han saa ikke efter Klokken."

Banens egen historie

DEN FØRSTE JERNBANESABOTAGE

(fortsat fra forrige side)

Kæresten og hendes forældre bekræfter forklaringen og tidspunktet, men politiet slipper ikke mistanken. En svensknøgle, som hører til på gården, hvor den 15-årige arbejder, bliver sendt til undersøgelse hos politiets tekniske afdeling sammen med de løsnede svelleskruer, der er samlet op på gerningsstedet. Men teknikernes svar er negativt: Man har ikke fundet noget, der tyder på, at svensknøglen har været brugt til sabotagen.

23. september afsluttes rapporten med bemærkningen: "Der er i øvrigt ved yderligere foretaget Forhøring paa Egnen ikke fremkommet Oplysninger om, hvem Gerningsmanden er."

Da har i alt 37 personer været afhørt, enkelte af dem endda flere gange.

I nat skal det være

Først midt i november bliver sagen opklaret.

En medarbejder på et mejeri i området oplyser til politiet, at en af hans kolleger, en 16-årig elev, har fortalt ham om sabotagen.

Ved en afhøring den 14. november tilstår den 16-årige at være gerningsmanden. Og han indrømmer blankt, at det ikke er drengestreger, men en helt bevidst sabotagehandling:

"Sigtede siger, at han gennem engelsk Radio havde hørt, at man derfra opfordrede Danskerne til at foretage Sabotage mod den tyske Værnemagt bl.a. ved at ødelægge Tyskernes Transportsystem.

En Fredag Aften, Datoen husker Sigtede ikke, men det er et par Maaneder siden, havde Sigtede først på Aftenen ligget paaklædt i sin Seng. Ved 23-Tiden stod Sigtede op, idet han i Forvejen havde bestemt sig til, at han den Nat vilde foretage Sabotagehandlingen mod Statsbanen. Fra en Tavle paa første Sal i Mejeriet tog Sigtede 4 store Skruenøgler, som han pakkede i en Sæk og anbragte denne i Bagagebæreren paa sin Cykle. Kl. ca. 23.15 cyklede Sigtede fra Mejeriet og til den sydlige Udkant af Hedensted Skov, hvor han stillede Cyklen fra sig.

Med de 4 nævnte Skruenøgler gik Sigtede hen ad Banelinien, og en ca. 100 m syd for Viadukten, der er ved den sydlige Udkant af Hedensted Skov, standsede Sigtede op. Forinden Sigtede ad Banelinien kom til stedet, var der passeret et Tog mod syd, og Sigtede vil regne med, at Klokken da var ca. 24. Med de medbragte Skruenøgler afskruede Sigtede ca. 10 af de Træskruer, der holder Skinnerne paa Plads paa Svellerne. Sigtede siger, at han forsøgte at afskrue de Bolte, der med Lasker holder Skinnerne samlet, men det viste sig ugørligt med det Værktøj Sigtede havde.

Da Sigtede havde afskruet de nævnte Træskruer, kastede han disse ned i Grøften ved Siden af Skinnerne. Sigtede forlod derefter Gerningsstedet, idet han derfra gik tværs over Markerne til den offentlige Vej mellem Daugaard og Hedensted, og Sigtede fulgte dernæst Vejen hen til nævnte Viadukt. Paa Viadukten ventede Sigtede paa, at der skulde komme et Tog. Efter at Sigtede havde ventet i ca. ½ Time, kom der et Tog syd fra, men om det var dansk eller tysk kunde Sigtede ikke se. Det var et langt Tog, og det kørte meget langsomt paa det nævnte Sted. Sigtede siger, at han egentlig ikke havde ventet sig, at Toget skulde blive afsporet, men Sigtede vilde se, hvilken Virkning det anførte havde, men der skete intet udover, at Toget var lige ved at standse ved Gerningsstedet, men om det var en følge af Sabotagen, ved Sigtede ikke. Derefter cyklede sigtede direkte til Mejeriet, hvor han hang Skruenøglerne paa Plads."

Politiet spørger selvfølgelig den 16-årige, om der var andre med. Svaret er nej. Han var alene.



Den omtalte viadukt er netop blevet fjernet. Indtil for nylig kunne den ses ca. hvor "første afstandsmærke kan anes.

Gennemtænkt arbejde

Et par dage efter bliver den 16-årige taget med til påvisning på gerningsstedet. Her forklarer han igen, hvordan han fjernede svelleskruerne, og hvordan han bagefter ventede på, at der skulle komme et tog.

En enkelt bemærkning i rapporten afslører, at han på vejen hjem var dybt skuffet over forløbet: "Han var ærgerlig over, at han havde spildt to Timer til ingen Nytte."

Den 16-årige uddyber også tankerne bag sabotagen: "Om Motivet til sin Handling forklarer han, at han Onsdag d. 2/9-1942 kl. 18.15-18.30 hørte den danske Radioudsendelse fra London, og den Person, der talte i Radioen, sagde, at Befolkningen i de besatte Lande, Frankrig, Danmark og Norge skulde ødelægge Jernbanerne for Tyskerne. Han tænkte nøje derover, og da han var godt lokalkendt på Egnen mellem Hedensted og Daugaard, planlagde han at forsøge at afbryde Banesporene ved Hedensted Skov, hvor han skønnede, at det var lettest at udføre, da Strækningen er lidet befærdet, og der er langt mellem Ejendommene."

Eller med andre ord: Den 16-årige gjorde sig mange af de overvejelser, som senere tiders jernbanesabotører også var igennem. Og hans handling kan bestemt ikke kaldes uovervejet og spontan. Der var tale om et nøje gennemtænkt stykke sabotagearbejde.



Først senere blev jernbanesabotagen mere organiseret (billedet er taget umiddelbart nord for Horsens).

Den 16-årige blev idømt to år og seks måneders fængsel for bl.a. sabotagen. Dommen faldt den 22. december 1942. Da var der otte og en halv måned til den næste jernbanesabotage i Horsens-området. Så den 16-årige var i sandhed tidligt ude.

Fra Christian Rimestads bog: Horsens går til modstand, Bind 1, udgivet på forlaget Ålykke. Gengivet her med tilladelse fra forfatteren. Fotos: LPA

Citypendeln Stockholms nærtrafik privatiseret

Fra årtusindskiftet overtager selskabet *Citypendeln* driften af Stockholms lokaltogstrafik (inklusiv de tilhørende værksteder). Selskabet er hovedsagelig baseret på udenlandsk kapital, idet det franske *Via GTI* ejer 51%, og det engelske *Go Ahead Group* ejer 39%. De resterende 10% er "for et syns skyld" ejet af det svenske selskab *Brødrene Karlson Tåg (BK Tåg).* Samme interessegruppe har endvidere givet tilbud på persontrafikken mellem Gøteborg og Malmø.

Lokaltrafikken i den svenske hovedstad hører under det kommunale selskab Storstockholms Lokaltrafikk (SL), og det er dette selskab, som har sendt nærbanetrafikken i udbud. Det er SL, som ejer materiellet (X-10 motorvognssæt). Ved licitationen tilbød SJ at overtage driften for 670 mio. kroner. Citypendelns tilbud var 35 mio. kroner lavere, og SL hævder, at deres tilbud er kvalitetsmæssigt lige så godt som SJ's. Citypendeln skal drive den stockholmske nærtogstrafik i 5 år med mulighed for at opnå fornyet kontrakt på endnu 5 år.

De svenske lokomotivføreres organisation (SEKO) har gennem deres medlemsblad antydet, at der kan blive tale om, at 200 bliver overtallige ved overtagelsen. Udbudsrunden berører i alt ca. 900 medarbejdere.

Der er enighed om, at den svenske lov om virksomhedsovertagelse skal bringes i anvendelse. Loven indebærer, i lighed med den tilsvarende danske lov, at de berørte lokomotivførere skal tilbydes ansættelse i det nye selskab. Ifølge lokomotivførerne i Gøteborgs medlemsblad Blicpunkten vil nuværende ansættelsesforhold være gældende et år frem, eller til overenskomsten udløber. Eventuelle rationaliseringer, som gennemføres i det nye selskab, skal accepteres af det personale, som tilbydes ansættelse – risikoen for at dette kan medføre overtallighed i SJ er meget stor.

Selskabet Citypendeln er medlem af arbejdsgiverforeningen i den private sektor, ALMEGA. SEKO, som allerede har overenskomst med BK Tåg, vil hurtigst muligt søge at indgå overenskomst med det nye selskab. Citypendeln har ladet forstå, at ansættelsesvilkårene vil komme til at ligne de aftaler, som allerede er gældende i andre private selskaber. Det største problem vil sandsynligvis - foruden feriens længde - være pensionsforholdene. Pension er ikke omfattet af bestemmelserne om virksomhedsoverdragelse. I dag har mange SJ-ansatte en pensionsalder på ned til 60 år, mens den generelle pensionsalder er 65 år. Ferien ved SJ er op til 9 dage længere pr. år end i private virksomheder (34 mod 25 dage).



BK Tåg har eget værksted i Vetlanda, hvor de vedligeholder og totalrenoverer banens Fiat-motorvogne.

Disse fremtidsperspektiver for den del af vores svenske kolleger har affødt følgende kommentar i Norsk Lokomotivmanns Tidende:

At SJ tabte licitationen om driften af lokaltogstrafikken i Stockholmsområdet er dramatisk på mere end en måde. En ting er, at denne trafik udgør en stor del af SJ's omsætning, men en anden måske endnu vigtigere ting er, at det private selskab, som vandt licitationen, vil drive nærtrafiknettet omtrent 30% billigere, end det gøres i dag.

Den store difference kan skyldes flere forhold: SJ kan have brugt indtægterne til at subsidiere andre operationer; i modsat fald ville det have været et utroligt potentiale for omkostningsreduktioner (rationaliseringer). Stor-Stockholm Lokaltrafikk har ydermere under processen forsikret, at tilbuddet til de rejsende ikke vil blive forringet, snarere tværtimod.

Det lille privatejede BK Tåg har indtaget en central rolle, selv om BK Tåg kun ejer 10% af aktierne i Citypendeln, som er det vindende selskabs navn. Meget taler for, at BK Tåg har anvendt sit indgående kendskab til "småskaladrift" i planlægningen af Citypendelns organisation. Dette betyder en ny måde at drive "stor" jernbane på, som hverken SJ eller NSB (eller: DSB. DLT's kommentar) tidligere har prøvet.

Situationen i Norge (og Danmark. DLT's kommentar) er en anden end i Sverige. I Norge er det staten, som køber persontrafiktjenesterne og ikke fylkene (amterne), i modsætning til f.eks. rutebildriften. Der er imidlertid al mulig grund til at tro, at det, som er sket i Sverige, er bemærket af politiske kredse i Norge. – Og spørgsmålet, som naturligt rejses, er, om en 30% effektivisering er mulig også i Oslo-området. Dette spørgsmål fortjener et seriøst svar. NSB må, sammen med personaleorganisationerne, snarest analysere situationen grundigt. Hvis det er muligt at lære af BK Tåg, hvordan penge, som i dag bruges til drift, kan omdisponeres til hårdt tiltrængte investeringer i nyt lokaltogmateriel, vil det være en situation, alle vil kunne profitere af.

(Fortsættes på næste side)



BK Tåg har formået at shine lokalbanens materiel gevaldigt op. Toget t.v. har endnu ikke været turen igennem.

Citypendeln Stockholms nærtrafik privatiseret

(Fortsat fra forrige side)

Dansk Lokomotiv Tidende vil løbende følge udviklingen i de svenske udliciteringsbestræbelser. Vi finder det især interessant at se, om et (forholdsmæssigt) lille selskab som BK Tåg vil være i stand til at håndtere samarbejdet med store multinationale kapitalinteresser, uden at det får skadelig indflydelse på nationale svenske arbejdsmarkedsforhold. Udviklingen i Danmark er ikke meget forskellig fra den svenske, og det er meget vigtigt, at vi allerede nu ruster os til, når kampen skal stå på dansk grund.



BK Tåg er oprindelig et privat svensk busselskab, som ved SJ's "privatisering" tog chancen og bød på jernbanetrafikken.



Vi har jo ikke nogen Emil fra Lønneberg i Danmark, men som en god illustration af det danske islæt i fremtidens togdrift her i landet skal vi foreslå, at det første udliciterede danske togsæt bliver navngivet Ingrid og Lillebror. Der skal vel ikke megen fantasi til at regne ud, hvem det er, der bliver Lillebror.....

BK Tåg har givet sine motorvogne navne efter lokale berømtheder. Bl.a. Albert Engström og som her Emil fra Lønneberg.

KRONIK

RADIOKULTUR ELLER SEXCHIKANE

Det var en af disse kolde morgener - jeg havde holdt pause i Odense og skulle afløse på Lyntog 710 for at køre det ind til Københavns Hovedbanegård som Lyntog 10. Jeg skulle imidlertid først lige afvente afdelingen fra Aalborg. Trafikken kørte rettidig denne morgen; derfor var der stille på radioen. Jeg havde slået over på "vores kanal" 45, som vi bruger ved sammenkobling - og ventede!

Fem minutter før afgang lød det på genkendeligt syngende jysk: "Hej...". Et lille sekund efter blev der svaret fra en anden fører: "Hej". "Er du klar til et lille nap bagi"? Den anden fører svarede: "Okay"!

Jeg tænkte, at det var nogle, som rangerede på pladsen, der brugte "vores kanal" - det var det ikke - for i samme sekund: Gæt hvem der blev "nappet bagi" - det blev jeg så sandelig. Og helt korrekt kom meldingen: "Alt okay - god tur". Jeg svarede med: "Hvem taler med hvem?" - men nu var der helt dødt på radioen.

Nå pyt med det - jeg kørte rettidig fra Odense. På Vestbroen blev jeg overhalet af 1 bil denne morgen - jeg kørte 160 km/t. Solen stod op over Sjælland. En ganske god morgen - trods alt. Jeg kunne ikke lade være med at smile ved mig selv flere gange, mens jeg tænkte på den forventningsfulde kollega, der sandsynligvis stadig ventede på det "nap bagi", som jeg fik.

Så kære kollega: Næste gang du "napper bagi" - så vær sikker på hvem du "napper" - man kunne nemt i disse tider blive anklaget for SEXCHIKANE.

PS: Af hensyn til bladets læsere har jeg for egen regning sat ordet "bagi" ind i stedet for "i r....", som rettelig blev anvendt.

-egern-



Er du klar til et lille nap bagi?

Turen går til Prag

Det må efterhånden være læsere af nærværende tidsskrift bekendt, at en omsiggribende udlængsel og rejselyst har grebet lokomotivpersonalet i Danmark. Denne gang bringer vi lokomotivfører Ejner Sørensens beretning om en kollegial udflugt til Prag i efteråret 1998.



Turens deltagere på Karlsbroen i Prag.

DE MINDRE GRUPPER KAN OGSÅ...

LPA Korsør Gruppen og LPA Odense/Nyborg Gruppen var i sommeren 1998, på medlemmernes opfordring, sammen gået i gang med at undersøge mulighederne for at arrangere en studietur til udlandet, i lighed med hvad flere andre grupper har gjort. Ole "Langeland" Nielsen tilbød selv sin hjælp, og grupperne bad Ole om at tage kontakt til Birger Naver i Fredericia, som har arrangeret flere ture til udlandet. Der blev straks sat noget i gang, og det blev hurtigt klart, at man ville kopiere Fredericia Gruppens tidligere tur til Prag. Turen skulle afvikles fra den 19. til den 22. november 1998.

TORSDAG

Der var opsamling i tog 125 i Korsør, Nyborg og Odense. Alle var meget spændte, og der blev talt om, hvordan turen til Prag skulle gå. I Fredericia blev vi mødt af Birger Naver, som var vores rejseleder på turen. Vi skiftede til tog 2183, som skulle køre os fra Fredericia til Hamburg Hfb. i Hamburg, og det var ingen sag at finde toget, vi skulle videre med. Vi kørte fra Hamburg med EuroCity 179 Carl Maria von Weber. Det var en oplevelsesrig tur igennem det gamle DDR ind til Berlin og videre mod Dresden, Decin Hlavni Nadrazi og til Praha. Klokken 21.41 ankom vi til Praha, hvor der holdt en bus for at køre os til hotellet. Det havde været en lang tur, og de fleste var i seng inden midnat.



Ombord på en SKODA-sporvogn.

FREDAG

Efter morgenmad blev vi kørt ind til Praha hl n (Praha Hlavni Nadrazi), hvor vi skulle med tog til Plzen. Fra banegården i Plzen blev vi kørt ud til SKODA fabrikken. Vi aftalte med fabrikkens rundviser, at vi skulle på SKODA museet først, og Birger fortalte dette til chaufføren. Han slog ud med armene, og alle troede, han havde forstået det. Det havde han ikke (!) - for da vi var færdige på museet og skulle køres hen til fabrikken, var han væk! Vi ventede og ventede, og det var hundekoldt, og flere var begyndt at fryse. Birger og rundviseren blev enige om, at vi kunne da gå derhen, og det gjorde vi så. Da vi langt om længe kom hen til fabrikken og glædede os til at komme ind i varmen, fik vi det svar, at man kun kunne komme ind, hvis man var i bus. Bussen var endnu ikke kommet, så der blev ringet til selskabet, og det viste sig, at chaufføren var kørt hjem. Vi ventede længe, og det var forbandet koldt, men endelig kom han tilbage, og vi kom ind og se fabrikken. Vi så ikke så meget, men det, vi så, var at sammenligne med en stor dansk maskinfabrik i tresserne og halvfjerdserne. Vi rejste fra Plzen tilbage til Praha. Der var aftensmad kl. 19.00, og efter dette var aftenen (natten) til egen disposition.

LØRDAG

Efter morgenmaden var formiddagen til fri disposition, og det var aftalt, at vi alle skulle mødes til fotografering på Karlsbroen kl. 13^{00}. Der var mange gode ideer til, hvad vi skulle lave, men for mit eget vedkommende valgte jeg sammen med nogle andre at tage ind til byen fra morgenstunden. Ikke langt fra Hotel Rhea, hvor vi boede, var der et stoppested for sporvognene. Vi stod på sporvognen (mærket SKODA), og kørte med ca. 3 km ind mod centrum, hvor vi så skiftede til metroen. Metroen i Praha er opbygget med 3 forskellige strækninger, kendetegnet ved hver sin farve. Flere steder krydser linierne hinanden, og det er egentlig nemt at finde rundt, når man har været der et par gange. Vi stod af i centrum og valgte at gå resten af vejen til det aftalte mødested. Vi besøgte flere butikker og kom også igennem et marked, hvor der var mange spændende ting at købe med hjem. Vi mødtes med de andre på Karlsbroen, og alle deltagere blev fotograferet til minde om turen. Hen på eftermiddagen tog vi tilbage på hotellet for at blive soigneret, så vi var klar til aftenens overraskelse, som var en god middag inde i byen. Vi kørte samlet med sporvogn og metro ind til byen og fandt hurtigt restauranten, hvor der var bestilt plads til os. Vi fik en god tre retters menu med gode vine, og der var et lokalt orkester, som underholdt. De fleste tog hjem i god tid, for vi havde en lang dag foran os næste dag.

SØNDAG

Havde det været en flot tur herned, så var det en storslået tur hjemad. Det var et utroligt landskab, vi kørte igennem de første timer. Turen igennem Berlin var imponerende, og det er helt utroligt at se, hvor gennemgribende genopbygningen af det gamle Berlin er. Birger fortalte, at der var opsat ca. 700 byggekraner i Berlin centrum. Ventetiden ved togskiftet i Hamburg blev brugt til at købe de sidste cigaretter m.m. Inden ankomsten til Fredericia fik vi taget afsked med Birger Naver, som havde tilrettelagt en rigtig god tur til os. Der skal herfra endnu en gang lyde en tak for hjælpen til Birger, og til slut skal jeg blot nævne, at den næste tur allerede er i støbeskeen. Til maj skal turen gå til Berlin.

På gruppernes vegne
Ejner Sørensen



Metroen i Prag.

VI HAR HØRT...

...at der er ansøgt om 3 mio. kr. til udskiftning af førerstolenes glideskinner på litra MF og ER.

...at der forsøgsvis monteres solfilm på førerrumssideruderne i MR 4043, 4085 og 4088. Falder forsøget tilfredsstillende ud, er det meningen, at samtlige MR/MRD skal monteres med solfilm.

...at PrivatBanen Sønderjylland (PBS) påtænker at ansætte en lokomotivfører med bopæl i Århus.

...at der er foretaget måling af tekniske forberedelses- og henstillingstider på IC2.

...at DSB Gods, på trods af tidligere offentliggjorte udrangeringsplaner, agter at benytte litra MY og MZ3 ud over K 99 Sommer. Arbejdsmiljøproblemerne på de to bedagede trækkrafttyper har DSB Gods ingen løsninger på. "Vores konkurrenter benytter jo samme trækkrafttyper, så vi ser ingen grund til, at vi ikke også skulle kunne," lyder DSB Gods' snusfornuftige forklaring!?!

...at de nye infrastrukturafgifter vil forringe DSB Gods' i forvejen negative resultat med 50 mio. kr.

...at der nu fremstilles en folieindsats til førerrumsaskebægerne. Dermed skulle det være muligt at slippe for kollegernes ildelugtende tobaksefterladenskaber!

...at det ikke er en dårlig vittighed, når lokomotivpersonalet har klaget over belysningen i Tarm i forbindelse med indførelsen af enmandsbetjening på strækningen Esbjerg – Struer!

...at lokomotivpersonalet stadig klager over træk og kold luft fra bundspjæld på Aurora. Gruppe 3/2 er meget opmærksom på problemet, og bundspjæld vil blive afblændet.

...at Svendborgbanen fra K99S får en helt ny køreplan, som vil medføre et merforbrug af lokomotivførere på 4 – 6 mand.

...at strækningen Esbjerg – Struer deles op i to "systemer" fra K99S. Det ene system skal køre Struer – Skjern – Herning og retur, det andet Esbjerg – Ringkøbing og retur.

...at Banestyrelsen ikke vil lempe på kravet om brug af sikkerhedsvest, efter at de fra 1. januar i år har fået "politimyndigheden" på P-riste og øvrige ikke-indhegnede arealer med spor.

...at den påtænkte anskaffelse af et reduceret ATC-system (ATP) til privatbanerne allerede er forældet, inden projektet har forladt tegnebrættet. I Tyskland køres der for eksempel for tiden forsøg med satellitstyring af jernbaneoverkørslerne.

...at der er gået politik i sagen om sikkerhedssystemet på Øresund. Banestyrelsen holder igen alle kort tæt til kroppen. Trækker det monstro op til en ny RYS-sag?

...at Finansloven for indeværende år har reduceret Banestyrelsens budget med 400 mio. kr. Endvidere er opgraderingen af banen mellem Fredericia og Århus udskudt. Derudover er der blevet sat spørgsmålstegn ved elektrificeringsprojektet til Århus.

...at PrivatBanen Sønderjylland har ansat en lokomotivfører på deltid. Den "nye" kollega har tidligere været ansat ved DSB.

...at der på MF 5071 – 5075 bliver monteret svensk ATC og –radio.

...at IC2-uddannelsen skal indarbejdes i grunduddannelsen af lokomotivførere ved privatbanerne.



VI HAR HØRT...

...at der ikke vil blive rekrutteret helt så mange lokomotivførere som tidligere skitseret. Ved budgetlægningen er det blevet vedtaget, at det ekstra hold, som var planlagt i 1999, aflyses. Der vil således skulle ansættes 120 nye lokomotivførere i år. Der vil fortsat ske en vurdering af, om der er behov for dette mål.

...at DSB Gods er ved at undersøge mulighederne for få de kommende EG-lokomotiver vedligeholdt andre steder end hos DSB Materiel.

...at der stadig eksperimenteres med forskellige versioner af MSR-strækningsradioen. Vi er foreløbig bekendt med MSR3b 4.03, MSR3b 4.04 og MSR3c 4.05. Vi takker på lokomotivpersonalets vegne for den klare overskuelighed.

...at lokomotivpersonalet hos DSB har et uddannelseseftersläb på 4.000 uddannelsesuger!

...at DSB Gods fortsat ønsker "egne" lokomotivførere.

...at der er indgået overenskomst mellem Dansk Jernbaneforbund/Lokomotivpersonalets Afdeling og AHTS (DA).

...at DSB Gods vil køre forspand med EA for at køre færre men større tog på op til 2.500 tons.

...at alle lokomotivførere nu har gennemgået EUSR med 6 lektioner.

...at der er bestilt 27 togsæt til Øresundskørslen; heraf skal 10 sæt være klar til at sætte i drift den 1. juli 2000. Det er ikke endeligt aftalt, hvordan kørslen skal foregå, men der bliver tale om 20-minutters drift over broen.

...at der fra K99S sommer opstår et problem, når Küstpilen ophører med at køre i Danmark. De svenske kolleger, som har fået dansk sikkerhedsuddannelse, har ikke attest til andre typer trækkraft end litra MF.

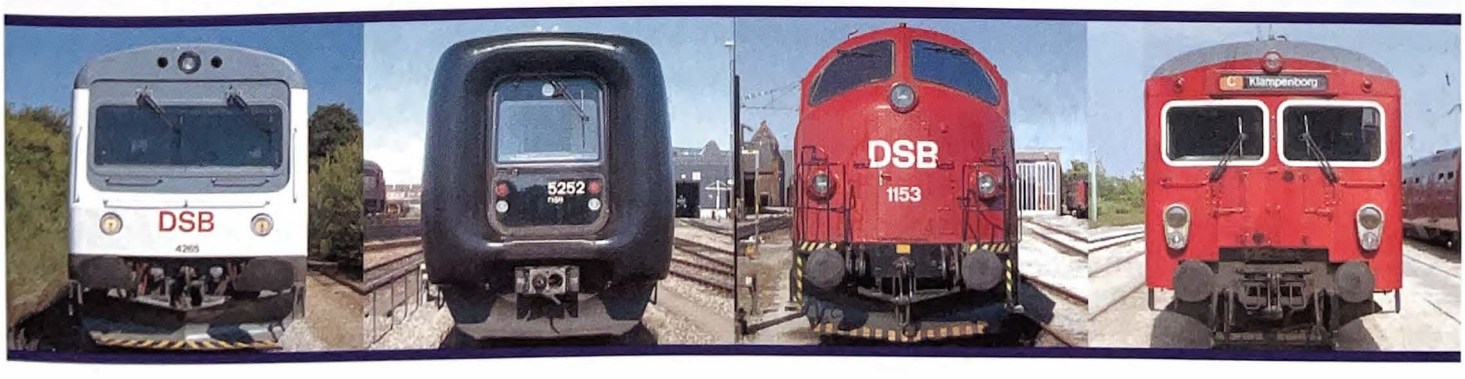
...at leveringen af EG-lokomotiverne er forsinket, fordi de svenske jernbaner ikke kunne godkende lokomotivernes frontlys. Det forventes, at den forsinkede levering vil komme til at betyde, at uddannelsen ikke kan gennemføres fuldt ud, inden lokomotiverne skal sættes i drift. Dette kan betyde, at der skal køres med diesel, indtil uddannelsen er tilendebragt.

...at nogle af fremtidens problemer allerede er ved at dukke op i dagligdagen. I forbindelse med anskaffelse af EG-lokomotiverne giver beskiltning, førerbordsdisplay m.m. problemer, idet budskabet skal forstås på mindst 3 sprog. Standardisering af piktogrammer var måske en opgave for EU?

...at der bliver arbejdet videre med problemerne med vibrationer i IC3-materiel. LPA oplyser, at der ikke er problemer med de samme tog, når de kører i Sverige, og mener derfor, at det må være sporet, som er af for ringe kvalitet i Danmark.

...at det kan blive nødvendigt at udskifte sideruderne på litra MZ for at gøre førerrummene tætte (skabe overtryk).

...at Fremføring har afprøvet et projekt, hvor det er en lokomotivfører kørelærer, som har forestået uddannelsen. Vores hjemmelsmands kommentar: ***For at sige det mildt, så har det været en succes – kun positive tilbagemeldinger.***



REGLER FOR BLODTAPNING

Læserbrev



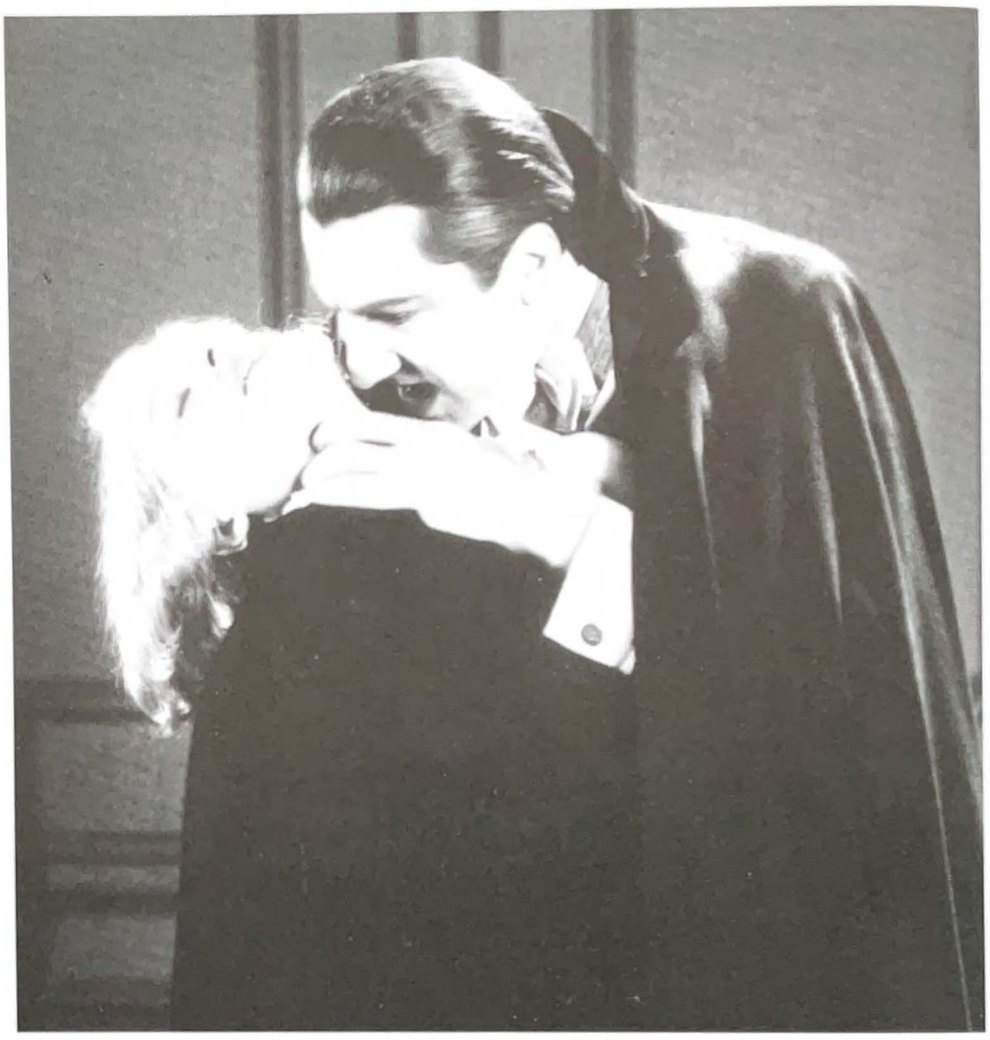
LOKOMOTIVFØRER POUL B. ANDERSEN, ÅRHUS

Jeg modtog medfølgende brev fra Blodbanken forleden (brevets ordlyd er gengivet herunder). Jeg ved ikke om alle blodbanker udsender denne meddelelse til alle berørte personer. Jeg tvivler, men jeg synes meddelelsen bør videregives til alle lokomotivførere. Herudover kunne det da være interessant at vide, hvad der har bevirket at "karenstiden" er nedsat fra 24 til 12 timer, samt hvem der har afgjort dette.

Jeg beklager ikke afgørelsen, da jeg altid har ment, at den bestemmelse er tåbelig, set i forhold til hvad alle andre kategorier må efter en tapning.

Kan Dansk Lokomotiv Tidende mon finde svar på ovenstående?

Meddelelsen, som er udsendt af Blodbanken ved Århus Universitetshospital, Skejby Sygehus, har følgende ordlyd:



Hvor lang tid efter...?

Information om 12 timers interval mellem blodgivning og arbejde.

Kære donor,

Vi vil gerne informere dig om, at alle blodbanker i Danmark tilråder, at der går 12 timer fra blodtapning til arbejde som indebærer særlig risiko, eksempelvis førere af offentlige massetransportmidler, f.eks. tog, fly og busser.

Vi skriver til dig, så du ved indkaldelse til tapning selv kan tage højde for, at denne regel kan overholdes.

Reglen har været på 24 timer efter tapning, men er nu nedsat til 12 timer.

Dansk Lokomotiv Tidende har bedt DSB's lægekonsulent, overlæge, dr. med. Jørgen Worm-Petersen, redegøre for, hvorledes reglerne for blodtapning hænger sammen, når der er tale om lokomotivpersonale:

Lokomotivfører Poul B. Andersen gør opmærksom på, at der fra Århus Universitetshospital, Skejby Sygehus, er udsendt meddelelse til bloddonorer om, at der skal gå 12 timer fra blodtapning til arbejde, som indebærer særlig risiko. Det fremgår af blodbankens skrivelse, at alle blodbanker i Danmark nu giver dette råd.



DSB's lægekonsulent, dr. med. Jørgen Worm-Petersen

Oplysningen er ny for mig som DSB's lægelige konsulent. For nogle år siden rejste en eller flere lokomotivførere spørgsmålet om, hvor længe man ikke må fremføre tog efter en blodtapning som bloddonor. DSB benyttede anledningen til at komme med en klar udmelding, at der skal gå 24 timer.

Sådan en udmelding skal naturligvis være sagligt velbegrundet. Derfor spurgte DSB ved lægekonsulenten en almindelig anerkendt blodbankoverlæge til råds. DSB fik det svar, at blodbankoverlægen efter samråd med flere kolleger måtte anbefale en 24 timers pause efter blodtapning, før tjenesten som lokomotivfører kunne genoptages. Denne vel underbyggede sikkerhedsregel vil jeg tro, at DSB vil holde sig til indtil videre, af den grund som beskrives nedenfor.

Da 24-timersreglen blev indført, var DSB selv ansvarlig for at beslutte og iværksætte regler om helbredskrav, der skal opfyldes, for at en lokomotivfører må fremføre tog. Siden er Jernbanetilsynet kommet til. Loven om Jernbanetilsynet bestemmer, at det nu er Jernbanetilsynet, der fastsætter helbredskravene. Jernbanetilsynet har indtil videre godkendt alle de regler, som DSB havde på tidspunktet for oprettelsen af Jernbanetilsynet, det vil sige også den 24 timers regel, som den aktuelle sag drejer sig om. Jeg vil tro, at det betyder, at hvis DSB skønner, at der bør ændres på reglen, skal DSB anmode Jernbanetilsynet om godkendelse af en sådan ændring.

Ja – i denne omgang fik Poul B Andersen altså ikke noget svar på, hvad der er motivet for at nedsætte "karenstiden" til 12 timer, til gengæld fremgår det jo klart af svaret at det er en beslutning som er taget af blodbankerne. Poul B. Andersen og andre lokomotivførere må altså indtil videre affinde sig med "den tåbelige regel" med 24 timers karenstid efter tapning.

Hér på redaktionen undrer det os dog en del, at blodbankerne tilsyneladende har udsendt ændrede regler for blodtapning af "førere af offentlige massetransportmidler, f.eks. tog..." – uden først at have konsulteret Jernbanetilsynet. Hertil svarer overlæge, dr.med. Jan Jørgensen, Klinisk Immunologisk afdeling, Skejby Sygehus:

At regelen er ændret, fremgår af "Vejledning om tapning af bloddonorer", som Sundhedsstyrelsen udgav i 1997. Her står på side 14: "Der bør hengå mindst 12 timer mellem en blodgivning og optagelse af arbejde eller fritidsaktiviteter, som indebærer særlig risiko, eksempelvis førere af offentlige massetransportmidler (tog, fly, busser), kranførere, stilladsarbejdere, faldskærmsudspring, dykning".

Beslutningen om denne ændring er bl.a. truffet på baggrund af "Guide to preparation, use and Quality assurance of blood components", som udgives af Europarådet. Heri står på side 28 (på engelsk) næsten det samme, som Sundhedsstyrelsen angiver på dansk:

"Hazardous occuptions or hobbies should normally entail an interval of not less than 12 hours between donation and returning to the occupation or hobby. As examples, such hazardous occupations or hobbies include piloting, bus or train driving, cranc operating, climbing of ladders or scaffolding, gliding, climbing and diving".

Det har været Dansk Lokomotiv Tidendes ønske at bringe klarhed over, hvorvidt der skal hengå 24 eller 12 timer efter blodgivning, til en lokomotivfører kan føre tog. Denne klarhed er, som det ses, ikke opnået. Hvem har myndighed til at udtale sig i denne sag? Er det DSB, Jernbanetilsynet, Sundhedsstyrelsen eller Europarådet?

Det ville være ønskeligt, om virksomhedens undrende medarbejdere for fremtiden kun bliver underlagt medicinsk betingede restriktioner, som forinden er afklaret "myndighederne" imellem!

NORSKE LOKOMOTIVFØRERE PÅ KURSUS I DANMARK

I dagene 8. - 11. marts afholdt LPA introduktionskursus for afdelingens nyvalgte tillidsrepræsentanter på kursuscenteret Laugesens Have ved Videbæk. Som en del af det tætte samarbejde mellem Norsk Lokomotivmannsforbund og LPA deltog to norske kolleger i kurset. Vi har modtaget følgende beretning fra vores kollega Oddvar Dalen fra Fyllingsdalen i Norge, som på kurset bl.a. har lært at den korrekte stillingsbetegnelse i Danmark er: Lokomotivfører.

En dag i januar modtog jeg et brev, hvor der stod, at jeg sammen med Kai Åge Torgersen var udtaget som Norsk Lokomotivmannsforbunds (NLF) repræsentant til LPA's introduktionskursus for nyvalgte tillidsmænd. Jeg glædede mig!!

For mit vedkommende startede rejsen fra Bergen søndag den 7. marts klokken seks om morgenen. I Oslo mødte jeg Kai, og derfra gik turen med Crown of Scandinavia til København. Vi ankom en time og et kvarter forsinket, og af den grund nåede vi ikke toget med afgang klokken ni fra Hovedbanegården. I havnen blev vi modtaget af LPA's repræsentant, og turen gik så videre til LPA's kontor på Hovedbanegården. Her var der omvisning, indtil toget til Herning afgik klokken 11. Vel fremme i Herning blev vi mødt af LPA's næstformand Per Petersen, som kørte os til Laugesens Have uden for Videbæk. Efter 33 timers rejse var det godt at komme frem. Det første, vi blev mødt med, var frokost med højt dansk smørrebrød; det er noget, vi nordmænd sætter stor pris på. Vi deltog derefter i kurset til hen på aftenen – og de følgende dage.

Temaerne på kurset var økonomi, love, vedtægter og meget mere. Af naturlige årsager blev der også afsat tid til den nye overenskomst, hvor resultatet for lokomotivførerne er særdeles dårligt. Jeg håber, for jeres skyld, at det blev et NEJ ved urafstemningen.



Tirsdag aften var DSB's fremføringschef, Erik Christensen, kommet til stede. Han redegjorde for den nuværende situation, og hvorledes han ser fremtiden tegne sig. I den forbindelse blev der stillet mange spørgsmål, og diskussionen var livlig. Det indtryk, jeg fik, var, at de fleste sager, som er aktuelle i Danmark, er de samme, vi diskuterer i Norge.

Onsdag skulle der arbejdes med ture. Her deltog vi fra Norge i en anden form for "tur"-arbejde. Vores tur gik til Viborg sammen med rejselederne Per og Ole. Da ingen af os var særlig lokalkendt i Viborg, benyttede vi os af et godt råd fra en god ven af mig: *Når du kommer til en by i Danmark, hvor du ikke er kendt, se efter kirken. Når du har fundet den, ligger kroen og apoteket lige i nærheden, og så kan du klare dig de første par dage.* Vi fandt det, vi var ude efter. Det bør dog her præciseres, at der ikke opstod noget behov for at besøge apoteket. Turen var meget vellykket – hvilket jeg også fik indtryk af, at turene, som blev udarbejdet af de andre på kurset, var.

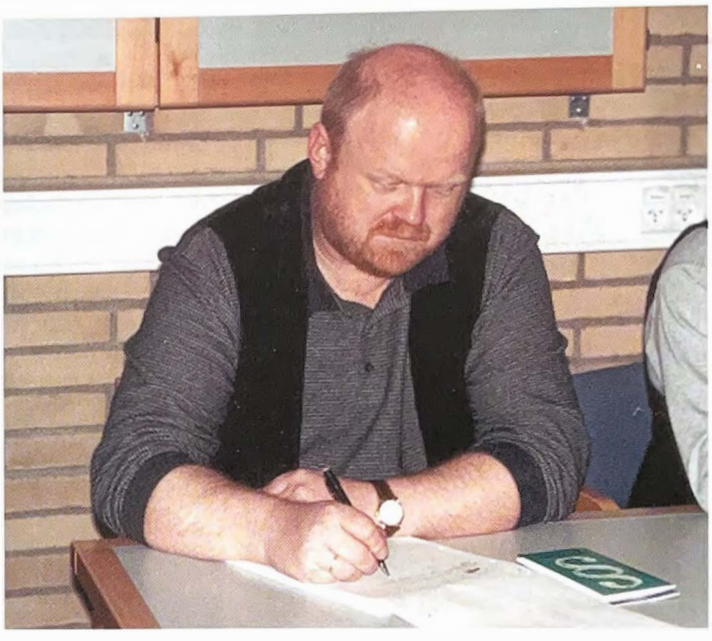
Dagene gik hurtigt, selv om dagen allerede startede klokken 7^{30} med "morgenandagt" og varede til ud på aftenen. Jeg tror, at det er vigtigt at afholde kurser på øde steder, så lærer man hinanden bedre at kende. Jeg vil også fremhæve den gode mad, som blev serveret - der var rigeligt, og den var rigtig god.

Et af temaerne på kurset var det nordiske samarbejde. Et resultat af samarbejdet mellem LPA og NLF er udveksling af deltagere til hinandens kurser. Alle var meget enige om, at forholdet mellem LPA og NLF er rigtig godt og om muligt må udbygges yderligere. Den danske gæstfrihed imponerer mig, hver gang jeg er i Danmark. Toppen var dog, da Per kørte Kai til færgen i København, og Ulrik kørte mig til Hanstholm. Efter at de havde lært os at kende, var det måske mest for at bevare det gode forhold til NLF, at ledelsen i LPA ønskede at se os vel afskibede. Hvem ved?

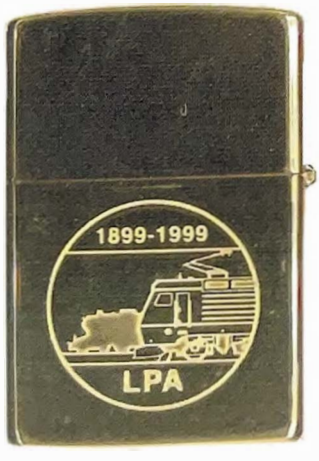
Jeg vil benytte lejligheden til at takke for et hyggeligt ophold. I bidrog alle til, at mit ophold blev lærerigt og blev et godt minde. Også tak for gaverne, jeg fik med mig hjem, de gjorde nytte, for med LPA's jubilæumscap på hovedet og Zippo-lighteren i hånden mødte jeg utrolig velvilje i den norske told.

Nok en gang tak og lykke til alle med det videre arbejde som tillidsmænd.

De bedste hilsner fra Oddvar Dalen.



Oddvar Dalen



200.-

Zippo lighter

Bestil den hos din gruppeformand!

GENERALFORSAMLINGERNE

LPA-gruppernes årlige generalforsamlinger er overstået. Alle er vel mere eller mindre bekendt med, hvad der rører sig på det depot, man selv tilhører, men hvor mange tænker egentlig over, hvilke problemer kollegerne i den anden ende af landet har? Dansk Lokomotiv Tidende bringer her - i uddrag - nogle de beretninger, der er blevet aflagt på generalforsamlingerne.

ESBJERG

v/gruppeformand Jens M. Rasmussen



Gruppeformand Jens M. Rasmussen

Vi vil i fremtiden få flere kollegaer, som bliver overenskomstansatte. Hvad gør vi i fremtiden for at undgå for store spændinger imellem de to ansættelsesformer? LPA i Esbjerg vil gerne opfordre forsamlingen til at tage hensyn til dette faktum ved fremtidige nyvalg til bestyrelsen. Esbjerg vil blive det depot i Danmark, der først får balance imellem de to ansættelsesformer, på grund af det store rekrutteringsbehov der er lokalt.

DSB skal formentlig i de kommende år bruge 120 - 140 nye lokomotivførere hvert år. Første ansættelsesrunde, som lige er afsluttet ultimo 1998 var positiv. 9 blev tilbudt ansættelse i Esbjerg, og alle 9 bor i omegnen af byen. 11. januar startede disse nye kolleger her i Esbjerg. På grund af besparelser bliver det ikke ca. 120, der skal uddannes i 1999, men 85 nye lokomotivførere på hele fremføringsområdet. Der er i øjeblikket 8 personer under uddannelse til lokomotivfører lokalt her i Esbjerg. Deres uddannelsesforløb forventes afsluttet inden sommerkøreplanen 1999.

Det aktuelle styrketal i Esbjerg er, at der 01.01.99 var 61 lokomotivførere til rådighed på depotet. 02.01.99 vendte 2 lokomotivførere tilbage efter at have prøvet kræfter med det private arbejdsmarked. Lægger man ovennævnte tal sammen, og trækker de fra som er tilmeldt bytteordningen, fremkommer et styrketal, der hedder 72 disponible lokomotivførere, når vi når efteråret 1999. Det skal dog bemærkes, at de 72 bor i området. Bestyrelsens mål for 1999 er, at der yderligere skal påbegyndes et LGU-hold (Lokomotivfører Grund Uddannelse) ultimo 99, således at vi på sigt får en styrke, der ligger på ca. 90 mand. Der er udover disse tal tilknyttet 4 rangerførere til gruppen.

Bestyrelsen i Esbjerg har gjort DSB/ Fremføring opmærksom på det uheldige i, at man fremover ønsker at uddanne lokalt, uden at de pågældende depoter er blevet tilført det kørelærerpotentiale, der er nødvendig. Der uddannes i øjeblikket 17 nye lokomotivførere i Esbjerg med 6 kørelærere til rådighed. Fremføringsleder John Bo Jørgensen er enig i vore synspunkter og har indvilget i, at der skal uddannes 3 kørelærere mere til depotet.

Frem til år 2003 skal 15% eller mere af jernbanetrafikken udbydes i fri licitation. Det vil i første omgang givet komme til dreje sig om sidebanerne, men hvilke er der ingen, der ved endnu. Vi må dog her i området have vore bange anelser.

Omkring godstrafikken er der frit slag fra 1. januar 1999. Lokalt har vi jo allerede en privat operatør, nemlig PBS i Tønder.



Lokalt har vi allerede en privat operatør... (foto: Mogens Duus).

DSB vil ikke i fremtiden acceptere dobbeltarbejde, som det i dag allerede foregår i MR-centrene. DSB har lavet en beregning, som siger, at der er et provenu svarende til 30 mill. kr. ved at fjerne dobbeltarbejde i de forskellige centre, hvilket LPA er enig i. Enigheden ophører dog, når materielchef Johannes Pedersen siger at han " - er græskkatolsk, om det er en stationsbetjent eller en lokomotivfører, der trækker det længste strå" - mere om dette på et senere tidspunkt i beretningen.

RYS - som er et reduceret ydre signalsystem - er kasseret af både LPA, DSB og Jernbanetilsynet. Kastrupbanen skal derfor bygges om, så den kommer til at svare til retningslinierne i SR. Banen mellem Lunderskov og Esbjerg forbliver indtil videre som den er, og vil i nærmeste fremtid blive udstyret med hvad der svarer til SR's regler på området.

ATP er et togkontrolsystem, som er tiltænkt Privatbanerne. Det menes at være et godt alternativ til ATC, når der er tale om DSB's sidebaner. LPA er ikke lun på tanken (i og med vi så får et tredje system, der skal håndteres i hverdagen) men ikke afvisende, hvis vi får indflydelse på udformningen af samme. Der er nu indgået en aftale om at afprøve et mini ATP-system på Hornbækbanen, som udelukkende omfatter en KØR/STOP funktion. LPA har samtidig gjort opmærksom på, at materiel, som er udstyret med dette system, bør udstyres med en log, som kan udskrive, hvad der er relevant i tilfælde af uheld og lignende. Gruppebestyrelsen i Esbjerg mener, at hvis forsøget falder heldigt ud, og mini ATP bliver fuldt konvertibel med ATC, skal der arbejdes for, at sidebanerne, blandt andet omkring Esbjerg, bliver udstyret med dette billige anlæg snarest, i stedet for at vente i årevis på fuldt udbygget ATC.

Gruppebestyrelsen i Esbjerg har afsendt et brev til afdelingsbestyrelsen, som påpeger, at vi ikke længere vil finde os i, at Aurora i MR/MRD ikke virker, som man kan forvente, at et varmeapparat skal virke efter en renovering/ombygning. Fejl, som bliver iagttaget, er: Trevejsafspærringsventiler der ikke lukker tæt, defrosterspjæld der hyler samt bundspjæld der ikke lukker tæt og aldrig kommer til det med den udformning det har i dag. Bestyrelsen i Esbjerg har foreslået, at trevejsventilen erstattes med en termostatventil som er gængs, og dermed også billig, at bundspjældet ændres til at kunne lukke tæt evt. ved hjælp af en anden type ventil, samt at defrosterspjæld bringes til at fungere konstant uden hylen. Vi har ligeledes meddelt, at vi gerne deltager i det praktiske arbejde omkring ovennævnte.

Jeg mener generelt om alle de problemer, både sikkerhedsorganisationerne og LPA har med forskellige instanser og personer ved DSB, at LPA også fremover skal gå med i den proces, der skal til for at eliminere problemerne, men jeg mener, at der mangler noget konsekvens, hvis ikke man fra DSB's side lever op til, hvad der er aftalt. I Norge har man f.eks. lige placeret udrangerede lokomotiver, svarende til vores MY, i drift igen, fordi indkøbt nyt materiel fra Tyskland var så behæftet med fejl, at de blev returneret til producenten. De norske lokomotivførere har herefter forhandlet sig frem til, at Di3 og Di4, som pågældende lokomotivtyper hedder, udløser 75 minutters tjenestetid for en times udført arbejde til afspadsering. Omtalte model mener jeg også kan anvendes i Danmark, tænk bare på problemerne vi har med slinger, træk, udstødningsgasser, stolebetræk der stikker osv. osv. Kort sagt mener jeg, at LPA også fremover aktivt skal gå ind i at løse alle typer af problemer, men arbejdsgiveren skal vide, at når kriterier og tid er aftalt, har det en konsekvens, hvis man blot lader stå til.

Det nye MR-center i Esbjerg blev endelig godkendt af sikkerhedsgruppen den 22. december efter adskillige udsættelser, som bl.a. skyldtes, at smeden ikke kunne overholde tidsplanen. Ved opstart af projektet blev der nedsat en brugergruppe, hvor LPA i Esbjerg var repræsenteret ved undertegnede. På nær nogle småproblemer mener jeg, at anlægget nu er i en sådan stand og udformning, at lokomotivpersonalet - hvad angår arbejdsmiljø ved centerhændelser - har fået, hvad man kan forvente. Som det nok er de fleste bekendt, har der været diverse tvistigheder imellem Stationspersonalets Afdeling (SPA) og LPA lokalt i Esbjerg, hvad angår betjening af bl.a. sporskifter på risten m.m.



Vi vil ikke længere finde os i varmeproblemer i MR... (foto: Jørn B. Knudsen).



MY'ernes rette plads... (foto: Jens Hasse).

(fortsat fra forrige side)
I marts måned var problemerne omkring materiellets urolige gang i sporet, i særdeleshed på strækning 29, så alvorlige, at bestyrelsen mente det nødvendigt med et initiativ for at bedre situationen. Bestyrelsen henvendte sig til Banestyrelsen, der kunne meddele, at sporet imellem Taulov og Lunderskov ville blive højde- og sidejusteret i løbet af august/september 1998, hvilket ikke er sket. Jeg skal derfor i lighed med tidligere opslag opfordre den enkelte til at afpasse hastigheden efter, hvad der er rimeligt. Det vil helt klart give forsinkelser, som vi så kan håbe på afstedkommer bedre sporvedligehold. Der har ligeledes været problemer med sporet på strækning 31. Her besluttede banestyrelsen, at der skulle ny ballast under svellerne, hvilket også var tiltrængt, i og med at vi kørte på sand og ikke som andre steder på skærver. Problemet her var, at styrelsen åbenbart løb tør for ressourcer, da der blev brug for en svellestopper. Sporet var af en sådan forfatning, at man i et MR-sæt kunne mærke, når sidste aksel faldt ned i skinnesamlingen. Sporets tilstand er stadig kritisabel, og indtil Banestyrelsen har foretaget sig det nødvendige, mener jeg, at hver enkelt skal tage sagen i egen hånd. De sidste oplysninger, vi er kommet i besiddelse af, tyder på, at Banestyrelsen agter at køre på helt svagt blus resten af året på grund af manglende bevillinger. Er dette tilfældet, er det ikke uaktuelt, at den enkelte allerede nu danner sig et indtryk over, hvor sporets beskaffenhed ikke svarer til den tilladte hastighed. Desværre må vi se i øjnene, at DSB/Fremføring ikke har den gennemslagskraft, der skal til for at fremtvinge et rimeligt spornet.

Aflønning af lokomotivpersonale vil i fremtiden blive en faktor, der kan give anledning til hovedbrud for selv den bedste forhandler. Det er allerede nu en kendsgerning, at det er umuligt at spille kortene på en sådan måde, at lokomotivførere, som er ansat på tjenestemandsvilkår, ikke føler sig snydt, når vi snakker "ren" løn. Det omvendte er tilfældet, når der diskuteres pension og tryghed i ansættelsen. Det er således i dag, at med den sidste aftale på overenskomstområdet får en færdiguddannet lokomotivfører, der er overenskomstansat, ca. 240.000 kr. om året plus diverse tillæg.

Det er ikke nogen kunst for en tjenestemand at blive ansat på ovennævnte vilkår, men jeg kan ikke kraftigt nok opfordre jer til at slå koldt vand i blodet. Jeg bliver ikke forbavset, hvis der inden for den nærmeste fremtid ligger et tilbud til unge tjenestemænd, eksempelvis dem med en ansættelse på under 10 år, på at gå over på den nye ansættelsesform med et klækkeligt beløb som kompensation. Det ville jo være forbandet, hvis en ung tjenestemand måtte sande, at havde han ventet lidt, var bankbogen blevet væsentligt tungere. Det er kun ment som et godt råd fra min side.

Anciennitetssystemet har flere gange været til debat på formandsmøderne, og der er da også en del, der mener, det bør afskaffes. Der er på nuværende tidspunkt ikke noget bud på, hvad der skal erstatte det nuværende anciennitetssystem. Bestyrelsen i Esbjerg har diskuteret denne problematik, og der er enighed om, at gruppen kan anbefale, at lokomotivpersonale kan skifte fra én operatør til en anden her i landet uden at miste tjenesteanciennitet. Der er kræfter i LPA på landsplan, der arbejder for, at dette også skal gælde ud over de danske landegrænser.

Som det tidligere er fremgået, vil der ret hurtigt være ansat en del lokomotivførere på overenskomstbasis, hvilket gør, at de pågældende både kan udsættes for lockout og strejker. I nærmeste fremtid vil det blive besluttet, hvilket niveau kontingentet til en strejkekasse skal ligge på, men der er ingen tvivl om, at den kommer. Lokomotivmændene får i fremtiden strejkeret på overenskomstområdet, og LPA agter at bruge det pågældende kampskridt. Det er ligeledes blevet præciseret, at tjenestemænd ikke kan tvinges til at udføre strejkeramt arbejde.

Som det fremgår af den nye lov på jernbaneområdet skal minimum 15% af persontrafikken udbydes i licitation inden år 2003. Hvordan stiller vi os lokalt til, at en del af styrken evt. skal lånes ud til en fremmed operatør, f.eks. en operatør der vinder licitationen på Bramming – Tønder? Kørslen er i dag blandet på en sådan måde, at strækningerne 30 og 29 er bundet op på hinanden. Det bliver mere end svært at forestille sig, at den alsidighed, vi i dag har ved at lokomotivførere kører varieret, kan bibeholdes, hvis andre operatører vinder en licitation. Jeg nævner det kun, fordi vi ligeså godt kan vænne os til tanken, at det ikke kan tages som en selvfølge, at der alle dage vil stå DSB på ryggen af os. At de overenskomstansatte umiddelbart kan overføres til en fremmed operatør er givet ud fra virksomhedsoverdragelsesloven, hvorimod tjenestemændenes situation er mere uvis, hvis firmaet er privatfinansieret.



Fremtidens lokomotivførere kan strejke og lockout'es

OPSLAGSTAVLEN

Bladets redaktion beder venligst vores annoncører være opmærksomme på bladets (forholdsvis) lange produktionstid. Som udgangspunkt bedes man beregne fire måneders "deadline" ved indlevering af rubrikannoncer til opslagstavlen. Bladets redaktion påtager sig intet ansvar for annoncer, som bringes vederlagsfrit på OPSLAGSTAVLEN. Kommer du i tvivl, er du altid velkommen til at kontakte: Ole H. Andersen, telefon 86 94 64 59.

Jubilæum aflyst

11. juli 1999
Lokomotivinstruktør
S.P.K. Rasmussen, Helsingør

Jubilæum aflyst

1. september 1999
Lokomotivfører
Ib Harald Nielsen, Helsingør

Jubilæum aflyst

1. september 1999
Lokomotivfører
T.M.V. Hansen, Helsingør

Sammenhold gav godt valg

Mandag den 29. marts afsluttedes valgene af medarbejderrepræsentanter til bestyrelserne i DSB og DSB S-tog A/S. De af SID og Dansk Jernbaneforbund i fællesskab opstillede kandidater blev alle valgt - endda med meget høje stemmetal.

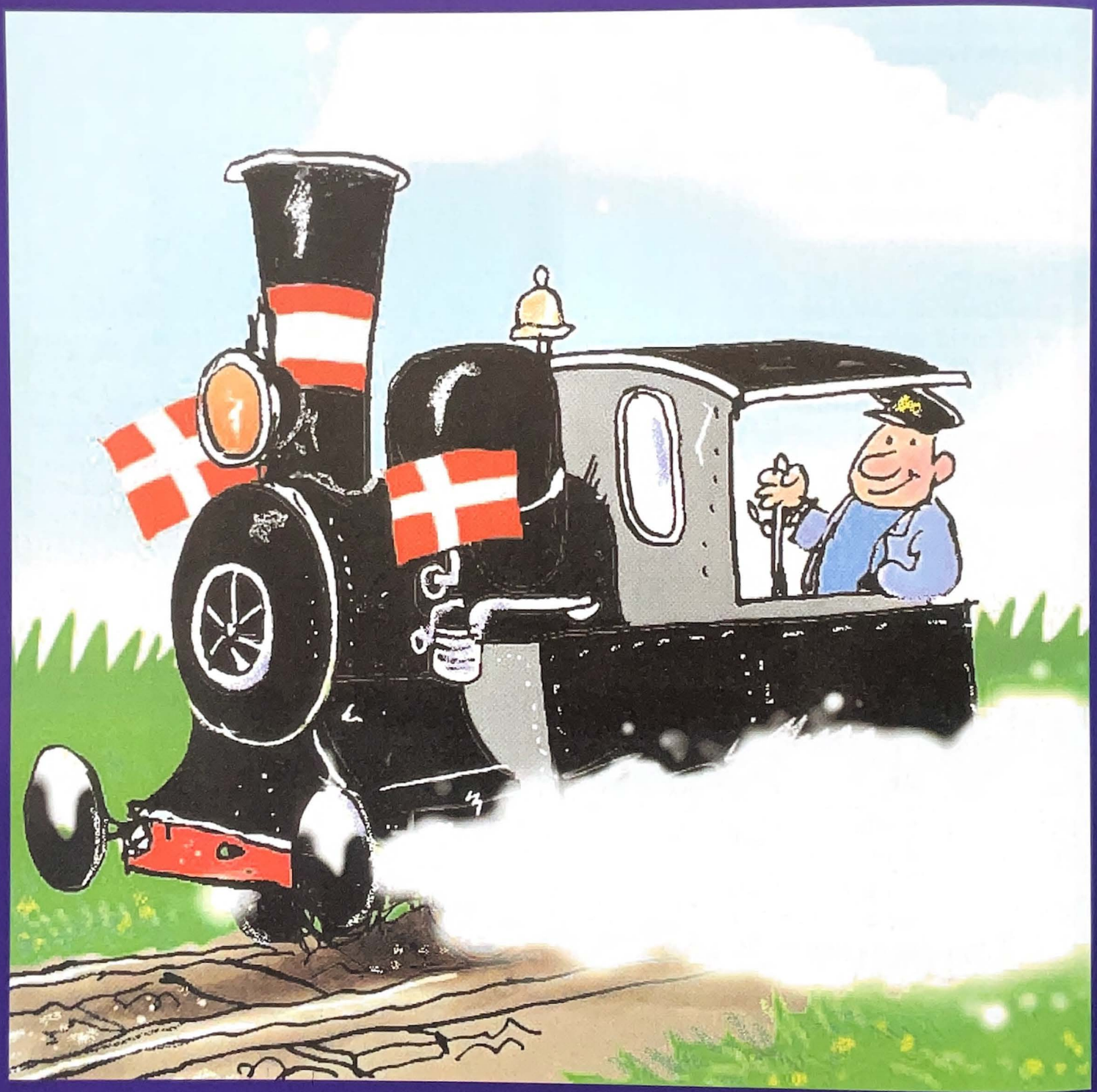
Jeg tager valgsejren som et klart udtryk for medlemmernes tillid til, at valgsamarbejdet vil blive videreført og betyde en faglig og politisk styrkelse i en tid, hvor nye store opgaver og udfordringer står for døren.

Jeg vil gerne hermed benytte lejligheden til at takke de mange, der med deres stemme har bakket op om en aktiv faglig linie, og det er nu vores opgave at arbejde videre ud fra de holdninger, vi har tilkendegivet i de udsendte valgmaterialer.

Ulrik Salmonsen

Forsidefoto:

"På aftægt"
foto: Jørn B. Knudsen



Tegning: Julius