Dansk Lokomotiv Tidende

Lokomotivpersonalets Afdeling



3/99

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.

Lanternen

Må jeg ha' lov at præsentere mig? Mit navn er "Lanternen", tjenestegørende i Lokomotivmændenes selskabelige forening "Lanternen". Hvis du kender mig, er al yderligere præsentation overflødig. Hvis ikke så læs her:

Mit liv var forudbestemt. Jeg skulle gøre tjeneste på et lokomotiv. Men - jeg hoppede fra i tide og forenede det praktiske med det behagelige.

I de sidste 78 år har jeg haft fornøjelsen, med jævne mellemrum, at lyse op blandt festklædte mennesker og veldækkede borde, nemlig hver gang lokomotivmændene og deres damer holdt fest i "Lanternen".

Og det vil jeg sige dig - det er det bedste stykke arbejde, jeg nogen sinde har været sat til. Jeg kan knapt nok beskrive, hvorledes jeg fyldes med velvære, når mit petroleumsblod risler raskt igennem mine årer, og jeg spreder lys, varme og duft mellem glade mennesker.

Nå!! Nok om gamle minder. Kom selv og vær med, det skal nemlig opleves. Yderligere oplysninger kan fås hos formand Per Brygger tlf. 46 40 35 60.

Hilsen og på gensyn!
Lanternen

Jubilæum aflyst

1. september 1999
Lokomotivinstruktør John Kok, Lki-gruppen

Jubilæum aflyst

1. november 1999
Lokomotivfører Sven Erik Warrer, Rødby Færge

Statsbanepersonalets Laane- og Spareforening af 1883

Statsbanepersonalets Laane- og Spareforening af 1883 nedsætter med virkning fra 1. august 1999 renten, og samtidig forhøjes det maksimale lånebeløb til 42.000,00 kr. Endvidere nedsættes kravene til medlemsanciennitet for opnåelse af de billigste lån.

Afdragstiden for lån er fortsat højst 24 måneder.

Renten er fra 1. august 1999:

Medlems-anciennitet	Rentesats for lån med løbetid indtil 12 mdr. - p.a.	Rentesats for lån med løbetid fra 12-24 mdr. - p.a.
over 5 år	4,2%	4,8%
over 3 år	6,0%	6,6%
under 3 år	7,8%	8,4%

Renten beregnes månedsvis af lånets restgæld.

Gebyrer
Til sikkerhedsfonden (henlæggelse til eventuelle tab) beregnes ½% af lånebeløbet. Der opkræves et ekspeditionsgebyr på 25,00 kr. for tjenestemænd og 125,00 kr. for overenskomstansatte. Det højere ekspeditionsgebyr for overenskomstansatte dækker opkrævningen af afdrag, der betales af Låneforeningen.

Rentebeløbet for hele lånets løbetid samt bidrag til sikkerhedsfond og ekspeditionsgebyr fratrækkes ved lånets udbetaling.

Henvendelser til foreningen
Henvendelser til foreningen bedes så vidt muligt foretaget skriftligt, dog kan forretningsføreren normalt træffes søgne torsdage mellem kl. 14.00 og 16.00.

Ved anmodning om medlemskab hhv. rekvisition af låneansøgning bedes det altid oplyst, om man er tjenestemand eller overenskomstansat.

Adressen er:
Statsbanepersonalets
Laane- og Spareforening af 1883
Københavns Godsbanegård
Bernstorffsgade 48 A
1577 København V

Forsidefoto: "Lokomotivmand"
Stemningsbillede fra DSB Museumstogs vellykkede åbent hus arrangement den 15. - 16. maj i år.

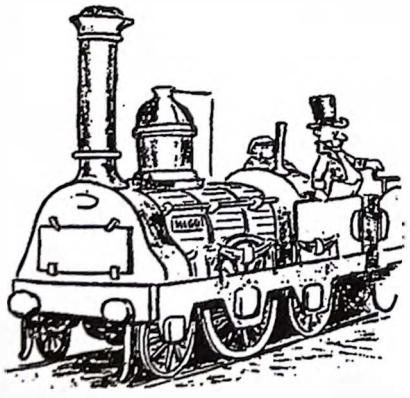
Nye lønsystemer på statens område

Et centralt tema i forårets overenskomstforhandlinger på det statslige område var en videreudbygning af de nye lønsystemer. Hensigten var at give de lokale forhandlere optimale betingelser for at gøre brug af de forhandlingsværktøjer, der er indbygget i de nye lønsystemer, således at også basislønnen tilpasses de enkelte virksomheders specielle forhold og arbejdsvilkår. Endvidere ville der derved gives mulighed for indgåelse af aftaler om systematisk kompetenceudvikling og opkvalificering som grundlag for løndannelsen hos medarbejderne i statens tjeneste.

Det nye lønsystem fremstår, som om det er lykkedes for Centralorganisationernes Forhandlingsudvalg (CFU) at få overbevist landets bureaukratiske finansminister om, at vi nu, tæt på år 2000, ikke længere lever i enevældens tid. Vi i LPA er desværre alvorligt bange for, at de mange fine ord ikke har bund i realiteterne. Finansministeren sidder nemlig fortsat roligt tilbagelænet i stolen og underkender alt hvad der bliver indgået af nye lokale lønaftaler i henhold til statens nye lønsystem. Hvis ikke der er tale om en direkte nedbringelse af de samlede lønomkostninger, bliver aftalerne automatisk afvist. Således underkendte finansministeren LPA's organisationsaftale med DSB af 1. oktober 1997, på grund af at lønniveauet angiveligt var for højt, og at den pligtige afgangsalder for tjenestemandsansatte lokomotivførere ikke automatisk kunne overføres til overenskomstansatte. DSB og LPA modtog herefter et diktat fra Finansministeriet om, hvorledes niveauet skulle være.

Den 21. december 1998 indgik DSB og LPA en aftale om et kvalifikationstillæg til overenskomstansatte lokomotivførere. Aftalen tog udgangspunkt i de omfattedes specifikke ressourcer af viden og færdigheder. Uden en sådan aftale vil det på det nærmeste være umuligt at rekruttere og fastholde kvalificerede overenskomstansatte lokomotivførere. Den 29. januar 1999 modtog LPA en opsigelse af aftalen. Finansministeriet havde over for DSB fastslået, at aftalen var i strid med aftalen om nye lønsystemer. Begrundelsen herfor var, at tillæg ikke gives til større grupper (dvs. grupper på over 5 personer), som udfører det samme arbejde. Dette er i direkte modstrid med, hvad Statsansattes Kartel (StK) har meldt ud på et seminar om nye lønsystemer! LPA advarer derfor kraftigt andre faglig organisationer imod at overgå til statens nye lønsystem, medmindre Finansministeriet stopper sin utidige indblanding i de decentrale lønforhandlinger. Ændrer man ikke fra ministeriet signaler, agter LPA at indstille til StK, at der tages initiativ til opsigelse af aftalen om nye lønsystemer i staten. LPA finder det uholdbart og på grænsen til det groteske, at vi som medarbejdere i statens tjeneste på denne måde undertrykkes af en socialdemokratisk finansminister.

Dansk Lokomotiv Tidende * Nr. 3 - 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

LEDER- OG TILLIDSMANDS-SEMINAR I LPA

Som opfølgning på leder- og tillidsmandsseminaret i 1997 har DSB og LPA afholdt et lignende seminar den 26. maj 1999. I år omhandlede seminaret samtidig en debat om jernbanedrift og DSB's fremtid. I panelet deltog fremføringschef Erik Christensen, afdelingsformand Ulrik Salmonsen, DSB's lægelige konsulent Jørgen Worm-Petersen, praktiserende læge Per Hors og kontorchef Kurt Linz fra Jernbanetilsynet.



Af Preben W. Jensen, Afdelingsbestyrelsen



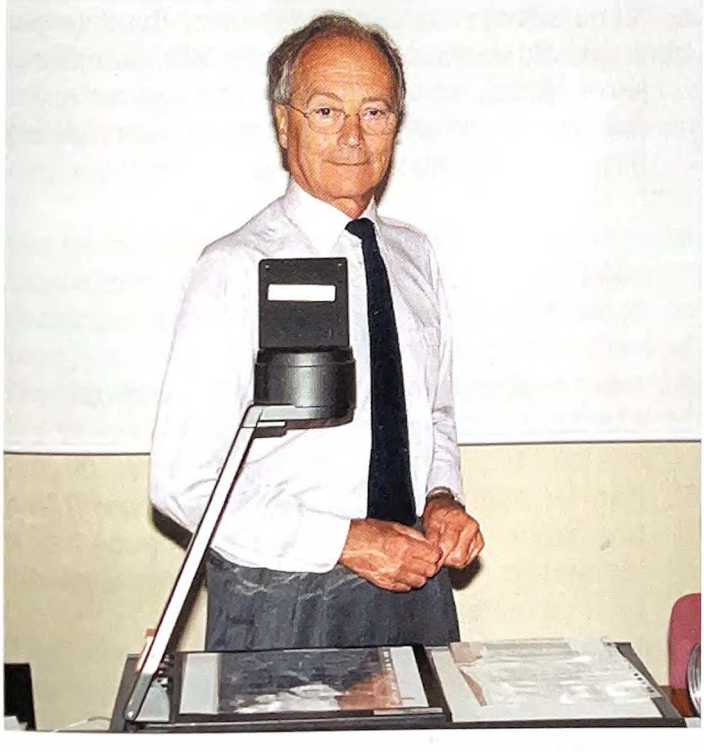
DSB's lægekonsulent Jørgen Worm-Petersen

Worm-Petersen indledte med at omtale forskelle mellem det danske lægesystem med *familielæger* og andre lande, bl.a. Norge og Sverige, hvor det er *jernbanelæger,* som undersøger sikkerhedsklassificerede medarbejdere. Worm-Petersen fortalte endvidere om sit arbejde for DSB som lægelig konsulent, og hvorfor han mener, det danske lægesystem er unikt.

Lægekonsulentens rolle er ikke at behandle, men at foretage en vurdering af den enkeltes helbredstilstand på grundlag af de informationer, som læger og speciallæger afgiver. Der er også mulighed for, at lægekonsulenten kan rådgive medarbejdere både som grupper eller som enkeltpersoner.

Lægekonsulenten har ingen formel myndighed, men er *rådgiver* for DSB. Når der opstår sygdom hos en sikkerhedsklassificeret medarbejder, er det DSB, som i dialog med medarbejderen skal søge at få vedkommende i behandling hos egen læge. Det er også DSB's ansvar at fritage medarbejderen fra sikkerhedsklassificeret arbejde, såfremt dette måtte være nødvendigt.

Et godt helbred er en forudsætning for at yde en god indsats i dagligdagen. Derfor er det en forudsætning, at medarbejderen har et godt helbred ved ansættelsen, hvor den lægelige konsulent også rådgiver DSB ud fra lægeerklæringer.



DSB's lægekonsulent Jørgen Worm-Petersen.

Praktiserende læge Per Hors

Per Hors gav i sin indledning udtryk for, at han havde vovet sig ud i noget, han måske ikke skulle have gjort. Han fortalte om den praktiserende læges arbejde med at forebygge og behandle sygdomme. Per Hors gav udtryk for, at den praktiserende læge er *advokat* for sine patienter, og udtrykte en dyb skepsis over for brugen af læger i forbindelse med helbredserklæringer ved ansættelser - en undtagelse var dog tjenestemandsansættelser, da der i denne ansættelse er en god økonomisk beskyttelse i tilfælde af afsked på grund af sygdom.

De praktiserende læger deltager ej heller i en alkoholtest af en DSB-medarbejder, medmindre der er tale om en politisag.

En praktiserende læge kan ikke forhindre en lokomotivfører i at køre tog - det kan kun DSB. Den praktiserende læge kan heller ikke fratage en bilist sit kørekort. Når en praktiserende læge har en lokomotivfører som patient, er det Per Hors' opfattelse, at lægen ofte glemmer forskellen mellem lokomotivføreren og andre patienter med hensyn til sikkerhedsklassificeret arbejde.



Praktiserende læge Per Hors.

Fortsættes næste side

LEDER- OG TILLIDSMANDS-SEMINAR I LPA

(fortsat fra forrige side)

Kontorchef Kurt Linz Jernbanetilsynet

Kurt Linz fra Jernbanetilsynet fortalte om tilsynets opgaver vedrørende DSB, Banestyrelsen, privatbanerne, uheld, regelændringer samt udarbejdelse af nye regler.

Dengang det kun var DSB, som kørte på egne skinner, var det DSB's egne regler, som var gældende. Nu hvor politikerne har besluttet, at der skal være konkurrence på skinnerne, er opgaven med dette flyttet til Banestyrelsen med Jernbanetilsynet som kontrollant.

Jernbanetilsynet skal udarbejde regler og fastsætte helbredskrav til sikkerhedsklassificeret personale. Jernbanetilsynet deltager også i pilotprojektet i forbindelse med uddannelse af svenske lokomotivførere i Danmark og danske lokomotivførere i Sverige.

I forbindelse med grænseoverskridende trafik skal der udarbejdes fælles helbredskrav på jernbaneområdet. Helbredskravene er forskellige, og derfor skal der ske en harmonisering. Dette forventes i Norden at kunne ske inden for et år. Tidshorisonten i EU er 3 til 5 år. Der foregår i øjeblikket et harmoniseringsarbejde i Norden, og hvis dette lykkes, forventes det at give gennemslag i hele EU.



Kontorchef Kurt Linz.

De foreslåede nye krav vil blive sendt til høring hos DSB, privatbanerne og LPA. Jernbanetilsynet er af den opfattelse, at lokomotivføreruddannelsen bør foregå uden for DSB af hensyn til konkurrencen. Forstået på den måde at det kan være AMU-centrene, som skal uddanne lokomotivførerne. Herved vil udgifterne blive flyttet til det offentlige, og operatører kan ansætte lokomotivførere uden samtidig at have uddannelsesomkostningerne. Lokomotivførerne forudsættes herefter udstyret med et certifikat på gennemgået uddannelse.

Gruppearbejde

Efter indlæg fra panelet var der gruppearbejde, hvor følgende spørgsmål skulle debateres:

1. Hvad bør sikkerhedsklassificeret personale kunne forvente af deres læge?

2. Hvad bør man som sikkerhedsklassificeret person gøre sin læge opmærksom på
   - ved rutineundersøgelse - for eksempel B 44 attest?
   - når man søger læge, fordi man føler sig syg?

3. Betyder det noget, hvis en lokomotivfører fortæller dig, at der er lidt uro eller smerter omkring hjertet?

4. Når I spørger lokomotivføreren, hvad lægen sagde til, at der er lidt uro eller lidt smerte omkring hjertet, og lokomotivføreren svarer, at lægen sagde: "Vi ser tiden an, kom igen hvis det bliver værre" - hvordan reagerer I så ?

5. Hvordan kan hjertesygdomme påvirke en persons egnethed til at udføre sikkerhedsklassificeret tjeneste? (Nævn gerne flere muligheder).

6. Hvad skyldes forhøjet blodtryk? (Nævn gerne en eller flere årsager).

7. Kan for højt blodtryk være en harmløs tilstand hos nogle mennesker, eller i en periode hos et menneske, og hos andre et alvorligt sygdomstegn (symptom)?

8. Hvad kan der ske, hvis man har forhøjet blodtryk, som ikke bliver behandlet?

9. Er det lægens ansvar at tage stilling til, om hans patient, der er lokomotivfører, er helbredsmæssigt egnet til at varetage sikkerhedsklassificeret tjeneste?

10. Kan man skabe en dialog mellem medarbejdere, tillidsmand og gruppeleder om helbredsforhold og om medarbejderens kontakt til egen læge?

Den efterfølgende plenumdiskussion viste tydeligt, at der hos tillidsmændene er en del skepsis over for måden, hvorpå helbredsramte behandles. De største frustrationer skabes af den usikkerhed, som den enkelte lokomotivfører føler, når han/hun bliver sat fra.

Det er klart opfattelsen, at kommunikationen mellem den enkelte lokomotivfører, DSB's ledelse, den praktiserende læge og DSB's lægekonsulent kunne være bedre.

Dagens debat afslørede også, at vi skal være varsomme med at overvurdere de praktiserende lægers viden om lokomotivførerjobbet og de store krav, der stilles til vores helbred.

Fremtidens DSB

Debatten om fremtidens DSB blev åbnet af Fremføringschef Erik Christensen, som fortalte om jernbaneloven, udlicitering, kontraktkørsel, fri trafik og nye operatører (konkurrenter).

Fra 1. januar 1999 er DSB en selvstændig offentlig virksomhed, som man forventede ville få større frihed i forhold til politikerne. Denne forventede frihed er endnu ikke slået igennem. Hvis DSB ønsker at foretage nye indkøb over 100 mill. kroner, skal dette først godkendes af politikerne.

Økonomien for DSB er kun etårig, hvilket forhindrer langsigtede strategier. DSB har gennem de sidste 10 år oplevet mange forandringer, og spørgsmålet er, om man kan sige, at DSB i dag er en „støvet" virksomhed. De fremtidige licitationer vil vise, om vi er i stand til at konkurrere. Der kan være lidt positivt i at tabe en licitation, så har vi dog mulighed for at se, hvordan andre vil drive jernbanedrift.

Mere gruppearbejde

Til gruppearbejde skulle følgende emner debatteres:

DSB som attraktiv arbejdsplads. Fleksibilitet - Effektivisering - Kvalitet.

Der var enighed om, at emnerne var brede, og diskussionen bar da også præg heraf. Diskussionen om emnerne omhandlede ture, regler, anciennitet, løn for fleksibilitet, mindre administration og heraf mindre service til lokomotivførerne. På forslag om lokalaftaler om tjenestetid fastslog afdelingsformand Ulrik Salmonsen, at den dag grupperne lokalt kan løse de små opgaver, og Hellerupvej slipper for at bruge tid på dette, vil en større decentralisering kunne komme på tale, men ikke før dette krav er opfyldt.

Sidst på dagen ankom driftsdirektør Johannes A. Pedersen for at give sin version af dagens DSB. Johannes udtrykte sin frustration over Dansk Jernbaneforbund og forbundets opfattelse af faggrænser anno 1999. Han gav udtryk for dyb forundring over, at et helt års forsøg på en dialog om faggrænser var endt med ingenting. Ifølge Johannes Petersen er der stadig områder, hvor dobbeltarbejde finder sted (to er til stede og én arbejder). For DSB er det ligegyldigt, hvem der udfører opgaven, der skal bare ikke være to til en mands arbejde. Dansk Jernbaneforbund kan blot sige, hvem der skal lave hvad, men man ønsker ikke at ændre noget og fastholder, at der ikke kan flyttes faggrænser.

Der var blandt tillidsmænd og ledere en vis forståelse for Johannes Petersens argumenter, men LPA er heller ikke altid tilfreds med den måde, vi som faglig organisation - og afdelingsformanden i særdeleshed - bliver behandlet af DSB.

Vi fik endvidere en orientering om DSB's situation generelt og i særdeleshed om de nye begreber som: *Banestyrelse*, *netafgifter*, *miljøtilskud*, *nye operatører* samt *udliciteringer*. Johannes udtrykte en smule undren over, at regulariteten ikke kunne være bedre, når der for øjeblikket ikke foregår nævneværdige sporarbejder.

DSB Gods har nu fire år til at få balance i regnskaberne, så der skal reduceres kraftigt i omkostningerne, og urentable kunder skal vælges fra. Dette vil naturligvis medføre, at der bliver færre godstog at køre.

DSB's grundlag

Sluttelig fik vi ledelses opfattelse af DSB's grundlag:

* Økonomisk sund virksomhed.
* Kundernes foretrukne jernbanevirksomhed.
* Sikker, hurtig og miljøvenlig.
* Attraktiv arbejdsplads.

Statstilskud, statstilskud og statstilskud

Under overskriften "Kroner og Ørestaden" har Margrete Auken sendt et åbent brev til Rigsrevisionen, som hun opfordrer til at udvide en igangværende undersøgelse af den københavnske metro til også at omfatte en egentlig forvaltningsrevision af organisationen bag projektet: Ørestadsselskabet.



(Foto: Søren Bjerregaard)

Af Margrete Auken, trafikpolitisk ordfører, Socialistisk Folkeparti

For at få sikkerhed for at Folketinget ikke blot får klar besked om, hvor galt det er fat med det københavnske metroprojekt, men også hvorfor det er kommet så vidt - skal der her lyde en opfordring om, at rigsrevisionen udvider den igangværende undersøgelse til også at omfatte en egentlig forvaltningsrevision. Det følgende er en beskrivelse at nogle af de mange forhold, der trænger til et meget grundigt og kritisk "kasse-eftersyn".

Ørestadsselskabets indbyggede konstruktions- og systemfejl bliver tydeligere og tydeligere, efterhånden som projektet afspores. Det eneste den nye bestyrelsesformand Henning Christophersen i dag kan sige med sikkerhed er, at metroens forventede start foreløbig er udsat med mere end to år - hvilket bestyrelsen har taget til efterretning!

Størrelsen af den samlede regning, der om få år bliver udskrevet til skatteyderne, er der ingen, der kan sætte tal på. Og sådan har det i øvrigt været, lige siden den daværende planlægningschef i DSB, Anne Grete Foss, første gang indviede en sluttet kreds i Würtzen-udvalget om metroen, der fuldt og helt skulle betales af salget af statens og kommunens forblæste arealer på Amager Fælled - alt sammen pakket ind i en uigennemskuelig selskabskonstruktion. (*Würtzen-udvalget var et udvalg, som skulle give et samlet bud på den offentlige trafik i København, opkaldt efter formanden, red.*).

Statens illusionsnummer

Da Lov om Ørestaden blev fremsat af finansministeren og vedtaget i 1992, skete det også helt uden seriøse beregninger over de økonomiske konsekvenser. Både indtægter og udgifter var grebet ud af den blå luft med det politiske formål at kunne argumentere for, at projektet ikke ville komme til at koste skatteyderne en eneste krone.

Det er imidlertid kun en finansminister, der kan slippe levende fra at fremsætte en lov, hvor der ikke er regnet på, om den kommer til at koste samfundet 5, 10 eller 15 mia. kr.(!) Finansministeriets "budgetbisse"-funktion kortsluttes nemlig, når ministeriet selv laver illusionsnummeret og opfinder nogle medgørlige tal, der kan få det hele til at se tilforladeligt ud og ende med et pænt lille rundt nul efter 10-15 år og derefter gi' overskud. Dermed blev den første konstruktions- og systemfejl fuldbyrdet.

Derefter blev de videre beslutninger og checkhæftet overdraget til en politisk udpeget bestyrelse - der som en af sine første handlinger ansatte Anne Grete Foss som administrerende direktør. (Der var i øvrigt ingen i bestyrelsen, som havde faglig indsigt i gennemførelsen af store infrastruktur- og trafikprojekter).

Forskellige trafiksystemer

Der kunne nu tegnes videre på skitserne fra Würtzen-udvalget. Opgaven blev overdraget til det vidtfavnende ingeniørfirma COWI. Resultatet blev en rapport, der skulle belyse fordele og ulemper ved forskellige trafiksystemer, metro, light-rail, moderne sporvogne. På forunderlig vis kunne COWI med små taknemmelige tal vise, at den førerløse mimimetro var det absolut bedste valg. Bestyrelsen tilsluttede sig efter et kort møde i 1994 COWI's anbefaling - som det i øvrigt med små bogstaver blev oplyst var foreløbig. (!)

Offentligheden fik først kendskab til denne rapport, efter at beslutningen var truffet. Det har Anne Grete Foss efterfølgende beklaget, men hvis uvildige og hæderlige fagfolk havde fået fingre i COWI's rapport, inden den var blevet forelagt for bestyrelsen til godkendelse, var den med stor sandsynlighed blev pillet fra hinanden og stemplet som et "politisk" bestillingsarbejde forklædt som en "objektiv" faglig/teknisk rapport. Dermed blev den anden konstruktions- og systemfejl fuldbyrdet.

Dementeret af virkeligheden

Alle de pæne små tal i COWI's rapport er efterfølgende blevet dementeret af virkeligheden - men det er der ingen, der ønsker at forholde sig til i dag. Det er jo historie, og den kan man altid grave i. COWI har i den mellemliggende periode ramt en veritabel guldåre. Hver gang der skulle besvares et spørgsmål af teknisk karakter, er COWI nemlig blevet spurgt og har for få tusind kroner i timen fabrikeret et "passende" svar. Ørestadsselskabet valgte nemlig fra starten en model, hvor næsten al den tekniske og faglige ekspertise lå uden for huset i diverse konsulentfirmaer.

(fortsættes næste side)



Minimetroen i London, der som den københavnske er førerløs, kører som højbane i det nye byområde „The Docklands".

Statstilskud, statstilskud og statstilskud

(fortsat)

De har indtil nu modtaget en lille halv milliard for deres indsats - og med de seneste forsinkelser er Ørestadsselskabet blevet en sikker indtægtskilde mange år ud i fremtiden. Havde bestyrelsen valgt et andet og på forhånd afprøvet trafiksystem i 1994, ville COWI's rådgivning have antaget en langt mere beskeden karakter.

Konstruktions- og systemfejlen har bestået i, at bestyrelsen ikke i tide har indset sine egne begrænsninger og sikret sig, at beslutningsgrundlaget var i orden - bl.a. ved at inddrage offentligheden og ved at sikre sig uvildig og uangribelig fagkundskab.

Budgettet eksploderet

Minimetroen kom i licitation, og COWI fik overdraget opgaven med at vurdere de forskellige tilbud. Entreprenørfirmaet COMET og togfabrikken Ansaldo fik opgaven i 1996. Siden er det gået skævt, måned for måned. Budgettet er eksploderet, og tidsplanerne er revideret gang på gang på gang. Indtil for få måneder siden var beskeden, at det gik fint, og at der kun var mindre forsinkelser. Det er der vist ingen, der tror på længere.

Efter et vedholdende arbejde i Folketinget er det omsider lykkedes for bl.a. Socialistisk Folkeparti at få bragt en del af problemerne op til overfladen. Ministeren har i et brev til Folketinget beklaget, at regeringen i sine mange svar har tegnet et alt for optimistisk billede af projektet - og bestyrelsen har fået ny formand, ligesom den for første gang er blevet tilført personer med faglig indsigt i de problemer, der behandles på bestyrelsesmøderne.



Der mangler dog fortsat bestyrelsesmedlemmer, der har forstand på det jernbanetekniske - og det kan vise sig at blive meget dyrt.

Statstilskud, statstilskud og statstilskud

Den ene side af problemkomplekset handler således om de galopperende udgifter og den manglende styring af projektet. (Det kan som nævnt blive dyrt og ende et pænt stykke på den forkerte side af de 10 mia. kr., der vel i dag er det mest realistiske bud).

Den anden side af problemkomplekset handler om det manglende grundsalg til private. Anne Grete Foss hævder fortsat, at man er forud for tidsplanen. Det er også rigtigt, hvis man tager udgangspunkt i den sidst reviderede tidsplan og ikke den oprindelige! Men forklaringen er bl.a., at Ørestadsselskabet har fået foræret nogle havnearealer af staten/kommunen kvit og fri.

Finansministeren, som for et år siden valgte at overdrage ansvaret for Ørestadssprojektet til trafikministeren, regner ellers ikke med, at noget er gratis. Alternativet havde været, at staten/kommunen havde solgt grundene og derefter foræret pengene til Ørestadsselskabet. Men så var det selvfølgelig blevet tydeligt, at selskabet allerede er kommet på finansloven. De mange offentlige institutioner, som man planlægger at flytte ud i Ørestaden, har også kun et sted at hente deres penge: Nemlig hos skatte- og licensbetalerne (Danmarks Radio flytter til Ørestaden). Lad os derfor kalde det, hvad det er: Statstilskud, statstilskud og statstilskud.

Jubler befolkningen?

Socialistisk Folkeparti har ikke betænkeligheder ved at finansiere kollektive trafikprojekter over statsbudgettet, og vi har aldrig krævet kompenserende motorveje i Jylland eller på Fyn. Vi har derimod vedholdende krævet, at man tænker sig grundigt om, og at offentligheden bliver inddraget hele vejen igennem.

Hvis befolkningen var blevet stillet spørgsmålet: Vil du over skatterne være med til at betale for en minimetro i København, med små korte tog og få stationer, med et system der er behæftet med fejl og med et anlægsbudget på den forkerte side af 10 mia. kr.? Og vil du over skatterne betale overpriser for at få flyttet offentlige institutioner ud på en forblæst mark på Amager for nødtørftigt at få fremskaffet penge til at betale renteudgifterne? Så er jeg ikke sikker på, at champagnepropperne var sprunget rundt omkring i de små hjem.

Skatteyderne har derfor en helt berettiget krav på at få en ordentlig forklaring. Rigsrevisionen har mulighederne og ressourcerne til at afdække alle de konstruktions- og systemfejl af såvel politisk som teknisk/administrativ karakter, der fra første færd har afsporet projektet. Noget helt andet er så, om Henning Christophersen kan få lappet projektet så meget sammen, at det kommer op at køre. Det bliver ikke nemt, men han kan godt regne med SF som en konstruktiv (men kritisk) medspiller. Vi skal være de første til at melde os ved "pumperne", nu hvor det omsider er alment kendt, at "skibet er sprunget læk".

Men tag ikke fejl, vi vil slå hårdt ned på nye sø- og bortforklaringer. De har allerede kostet skatteyderne et ukendt milliardbeløb.

Fakta om mini-metroen

- **Lov om Ørestaden blev fremsat af finansministeren og vedtaget af Folketinget i 1992, med det formål at en københavnsk jernbane, en mini-metro, skulle finansieres ved salg af offentligt ejede grunde, primært på Amager.**
- **Formålet med konstruktionen siges at tilfredsstille "den jyske mafia" i Folketinget - som ellers ville kræve motorveje på øde strækninger i Jylland, hvis København fik en hårdt tiltrængt forbedring af sin kollektive trafik.**
- **Mini-metroen består af førerløse tog på et særligt skinnesystem, der ikke kan bruges af almindelige tog.**
- **Mini-metroen skal køre i en boret tunnel under de centrale dele af Københavns indre by, det indre Frederiksberg og under Christianshavn. På Amager skal toget køre på en højbane, og på det ydre Frederiksberg og i Vanløse i en banegrav.**

GENERALFORSAMLINGERNE

NÆSTVED

v/gruppeformand Poul S. Nielsen



Gruppeformand Poul S. Nielsen

Vi fejrede i 1998 LPA Næstveds 60 års jubilæum. Det blev fejret på selve dagen ved et åbent hus arrangement og senere ved en medlemsfest på De Hvide Svaner.

Vi har haft valg til Folketinget, der har været valg om EU-spørgsmål og næsten samtidig arbejdskamp på det private arbejdsmarked for første gang i mange år. Vi har oplevet, hvordan den nyvalgte regering greb ind i strejkerne ved hjælp af de andre højrepartier, for det blev godt nok Socialdemokratiet, der dannede regering, men det kunne ikke ses på deres handlinger. Som året er gået, er det blevet værre: indgreb i efterlønnen, som de blev valgt på ikke at ændre, pinsepakke osv. - det tegner ikke godt for fremtiden.

Hvad der også havde stor betydning var, at Storebæltsbroen blev åbnet for biltrafik. Jeg tror, at vi alle var meget spændte på, hvordan det ville få betydning for den store passagerfremgang, vi havde set på Storebælt, og om det ville få flere konsekvenser på Sydbanen, hvis antallet af passagerer ville falde kraftigt på Storebælt - det skete ikke; der er ikke sket noget fald andet i weekenden. Jeg kunne godt have tænkt mig et lille fald, så der kunne være blevet nogle IC3-sæt tilovers til Sydbanen.

I stedet har DSB, på trods af at alt disponibelt materiel er sat ind, store pladsproblemer på de mest populære afgange. En ståplads foran toiletdøren eller en siddeplads på et dørtrin, sådan oplever mange passagerer togturen med DSB. Der er sat aflastningstog ind af ældre materiel, men folk vælger alligevel de forbindelser, der køres med de nyeste tog. De vil hellere stå op end køre med det gamle materiel. Vi kan se de samme tendenser her på Sydbanen. Hvem har ikke stået og set om morgenen, når der køres med IC3 i myldretrafikken her fra Næstved? Folk står og venter kun på det, og selv om der kommer et andet tog i mellemtiden, vil de hellere vente og køre med IC3. Jeg ser det som et stort problem på længere sigt. Vi vil miste passagerer, så selvom vi har fået 4 sæt til Sydbanen, er det ikke nok. Vi skal have nye tog, hvis vi skal fastholde vores kunder og have mange flere til at bruge toget.

Vi har endnu en mistelten, som vi skal tage i ed: BANESTYRELSEN. De bestemmer suverænt, hvor der skal laves spor eller andre nødvendige arbejder. Vi kan klage, men der er altid et andet sted, hvor det er mere nødvendigt at lave forbedringer - mærkeligt nok er det næsten altid på hovedstrækningerne.

Hvad der er værre er, at der er ved at opstå en konflikt mellem ledelse og medarbejderne. Der er trusler om fyringer, selvom der allerede er skåret kraftigt ned blandt de almindelige ansatte. Der er massive krav til medarbejderne om omstilling og heller ikke mangel på stribevis af strategiplaner og nye organisationsformer, men der er ikke tillid til ledelsens evner til at føre noget som helst igennem. Det værste der kan ske er, at ledelsen i panik over at skulle opfylde alle de nye mål slår over i egentlige diktater. Hvis det sker, er der ingen tvivl om, at der bliver lavet færre sporarbejder, og derfor vil der komme en stribe af faste hastighedsnedsættelser. Jeg vil give et eksempel: De sporarbejder, der har været i gang før Fredericia, er blevet stoppet på grund af manglende penge til at gennemføre arbejdet, hvilket kan lyde som et godt argument. Når man så samtidig får at vide, at maskinerne, som er nyindkøbt til et anseligt millionbeløb, bare skal stå stille uden at blive brugt - alle materialer er indkøbt og betalt!



Storebæltsforbindelsen har haft stor betydning... (Foto: Morten Møller Petersen).



Gods på Sydbanen skulle køres med MK... (Foto: Johnny Larsen).

DSB Gods - alene navnet giver mig kuldegysninger. Jeg har været til utallige møder, og hver gang har det været en jammer med økonomien, nedskæringer, forflyttelser, lukning af terminaler og fuldstændig tåbelige beslutninger. Som da sporet til Maglemølle blev lukket af Jernbanetilsynet. Næstved kommune ejer stykket til Fabriksvej. Der er tilsyneladende ingen, der ejer stykket langs Fabriksvej, og det er det, der er stridsspørgsmålet. Hvorimod Maglemølle selvfølgelig ejer stykket inde på fabriksgrunden. DSB Gods ville i hvert fald ikke betale for reparation af sporet, selv om de er de eneste, der bruger det. I stedet blev der lejet en vognmand til at køre papir fra møllen til stationen. Det har for 1998 kostet ca. 1,4 mio. - sporet kunne have været lavet for ca. 85.000 kr. Det kan ikke fortsætte, så de involverede parter, DSB/Møllen, har en kontrakt, der løber til 1. januar 1999, så må vi se, om de kommer overens, eller DSB Gods mister en stor kunde, der så vil benytte lastbiler til transporten - der skal bruges ca. 20 stk. i døgnet.

Så blev der regnet på, om det kunne betale sig at lukke for al kørsel på Sydbanen. De fandt ud af, at de kunne spare 10 mio. kr. ved at stoppe al kørsel, men de havde en indtægt 24 mio. Så det kunne selv DSB Gods' ledelse se var en for god forretning at lukke, men de fandt ud af, at næsten al godskørsel på Sydbanen kunne køres med MK, eventuelt i forspand fra Ringsted. Hvis det er rigtigt, at det er billigere at bruge to rangerførere og to MK'er, end det er at bruge en lokomotivfører og et lokomotiv, har vi og DSB et stort problem i fremtiden.

Personalesituationen for lokomotivpersonalet har i 1998 været meget anspændt, og kun fordi lokomotivførerne har været meget fleksible, er det lykkes at undgå massive aflysninger af tog. Der har været udstationeret folk flere steder i Jylland, og det har selvfølgelig kunnet mærkes her på Sjælland. Det bliver ikke bedre de nærmeste år, selvom der skal ansættes over 500 nye lokomotivførere over de næste 5 år. Allerede i 1999 skal der ansættes 135 mand. De skal fortrinsvis ansættes i vest og skal søges og ansættes lokalt. Det har ikke foreløbig været noget problem at finde egnede ansøgere i Jylland, men der er noget, der tyder på, at når der skal bruges nogen til Sjælland, bliver det svært. Det har været umuligt at finde egnede ansøgere til S-tog. DSB har haft annoncer i de københavnske lokalblade uden større succes. Det var meget få ansøgninger, der kom ind.

I Næstved har det ikke været udstationering, der har været det store problem, men derimod at der har været en stigning af sygdom, som har været så alvorlig, at de er blevet taget fra og ikke måtte køre tog. Det har selvfølgelig lagt et ekstra pres på reserven, som har kørt, for at sige det lige ud, røven ud af bukserne. Det betød selvfølgelig, at det var svært at få fri, og de har, da det var værst, vist en smule surhed og ulyst til at hjælpe DSB. Vi kører nu igen MR-tog på Køgebanen. Det første indtryk er, at der ikke er sket nogle forbedringer med standarden og vedligeholdelsen. Der er stadigvæk en masse småfejl og nogle store, men det er ikke de samme fejl, som da de var herovre sidste gang. Der er igennem hele året forsøgt med forskellige tiltag for at bedre standarden, men lige meget hjælper det, for når de kommer til Fredericia og bliver skiftet, får vi nogle, hvor der er nogle andre småfejl, og så starter det forfra. Det har i hvert fald vist sig, at en udskiftning om ugen er for lidt, og der er håb om, at i 1999 vil de blive skiftet to gange om ugen.



Det har været umuligt at finde egnede ansøgere til S-tog.

GENERALFORSAMLINGERNE

(Fortsat fra forrige side)

Der er i Næstved i 1998 ikke påbegyndt uddannelse til IC3. Det har været umuligt at vinde gehør hos de, der bestemmer. De har lavet færdige uddannelsesplaner, og de vil ikke afvige dem for vores skyld. Jeg har forsøgt alt, for at vi fik startet på uddannelse. Vi har fået uddannelse til E-styrevogn. Nogle vil nok sige, at det var begrænset, hvad man fik ud af den ene dag, der var undervisning, men det blev bedre med de sidste hold, og de, der har haft behov for det, har fået lidt mere opfriskning senere. De, der manglede uddannelse til MR, blev uddannet i Næstved af vores egne kørelærere. Det vil jeg betegne som en succes, og det er fremtiden at undervise lokalt. Vi andre fik en opfriskning af MR, også af lokale kørelærere, og igen var det godt både for os og de, der underviste. I 1999 er vi til gengæld med på uddannelsesplanen på IC3. Vi skal have 20 mand fra Næstved på uddannelse efterår/vinter 99/00. Resten af de, der ikke har uddannelsen, vil få den inden sommerkøreplanen 2002, hvis planerne holder. Tunneluddannelsen af Næstved maskindepot skal være færdig inden sommerkøreplanen 1999. Det er godt nok ikke blevet lovet på et stykke papir, men jeg vælger at være optimist, så må vi jo se til sommer, om jeg var for optimistisk.

Der er, efter at vi igen har fået MR-kørsel, opstået problemer med, at vi skulle køre uden togfører på grund af personalemangel blandt togpersonalet. Det har kunnet lade sig gøre, fordi der ikke har været noget sikkerhedsmæssigt ulovligt på de strækninger, hvor vi kører med MR. Efter en henvendelse fra Togpersonalets Afdeling (TPA) om at hjælpe dem, henvendte jeg mig for at få nogle retningslinier om fortolkningen i SIN om en kortere strækning. Vi fik et opslag, som var "godkendt" af DSB, inden det blev sendt ud. Det blev læst og fortolket på lige så mange måder, som der er lokomotivførere i Næstved, og efter en del forklaringsproblemer, valgte vi at orientere om, hvad der var bestyrelsens anbefaling, som er den modsatte af, hvad vi kunne have ønsket. Der er siden måske opstået en sag om dette problem. Den 27. december kørte der et IC3-tog fra Ålborg til København uden togfører. Så må vi vente og se, om der kommer noget ud af den eventuelle sag - eller er det også en kortere strækning?

RØDBY FÆRGE

Fra Rødby Færge gruppen har vi modtaget følgende reportage fra generalforsamlingen:

Der blev afholdt ordinær generalforsamling den 23. januar 1999 kl. 10.00 i Rødby Færge. Under generalforsamlingens formalia, valg af dirigent o.s.v., var undertegnede fraværende, da jeg skulle afhente en af vore tyske gæster. Da jeg kom tilbage, var jeg valgt til dette skrivende job. Morale: *Vær altid til stede ved en generalforsamling!*

I vor generalforsamling deltog gæster fra GDL (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer) og GdED (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschland). Det var første gang, GDL var repræsenteret,og det var ved deres formand for Lübeck-området, Hans-Jürgen Göbbeln.



Gruppeformand Sven Erik Warrer.

Gruppeformand Sven Erik Warrer kom i sin beretning ind på vigtigheden af det internationale samarbejde mellem lokomotivførerorganisationerne. Han fremhævede især det gode nordiske samarbejde og udtrykte håb om et snarligt, formelt samarbejde med de tyske organisationer. Han kom endvidere ind på DSB's deling i Banestyrelse, S-tog og DSB s.v. og de manglende bevillinger fra regeringen. Svend Erik kommenterede i kraftige vendinger DSB Gods og deres tiltag i Nykøbing F. Man har nedlagt stykgodsterminalen pr. 1. januar 1999, men det har man så ikke alligevel???? Man kører i dag godset på 8-9 store sættevognstræk mellem Ringsted og Nykøbing. Dvs. Rg-Nf-Rg om eftermiddagen og det samme igen om natten. Samtidig kører godstogene stadig, i dag dog kun med hellast, hvilket betyder, at der kun køres med ganske få vogne. (Her kommer selv overlærer Jensens lille røde til kort). Depotstrukturen er et samtaleemne over hele landet, sagde Svend Erik og manede til besindighed, da udlicitering og "gode tog til alle" kan ændre mandskabsbehovet, som vi kender det i dag. Mandskabssituationen i Nykøbing/Rødby blev også berørt. Svend Erik håbede på tilgang af mindst to lokomotivførere. For at rette bare en lille smule op på de mangler der i dag er ved de to depoter. Uniformeringsproblemet (slips og kasket) blev berørt, og der havde været nogle kedelige "slipsesager". En undersøgelse af rygproblemer, som skal foretages af arbejdsmedicinsk klinik, har været sat i bero på opfordring af SIU, men ser nu ud til at være på vej.

I kommentarer til bestyrelsens beretning faldt der mange "knubbede" ord om gruppelederfunktionen, så som: Helt overflødig, de jagter folk, osv. Rygundersøgelsen fik også et par kommentarer med på vejen, bl.a. at DSB sikkert ikke var glad for denne undersøgelse.

Herefter berettede turrepræsentanter og sikkerhedsrepræsentant om deres arbejde og de opnåede resultater.

De forskellige valg blev foretaget uden problemer, der var ikke kampvalg til nogen af posterne.

Ulrik Salmonsen gav som sædvanlig en god og fyldestgørende redegørelse om situationen i dag og i fremtiden. Der var i år ikke den store spørgelyst blandt medlemmerne, så Ulrik slap lidt let.

Om aftenen havde damerne gjort sig smukke (undskyld: smukkere), og generalforsamlingen sluttede på vanlig vis med en gallamiddag og efterfølgende en svingom med de smukke damer.

E.K.S. Laursen

FREDERICIA

v/gruppeformand Benny Nissen



Gruppeformand Benny Nissen.

1998 var året, hvor vi alle skulle til at forholde os til de nye politiske tiltag, der var under endelig behandling i foråret 98 i Folketinget; her tænkes specielt på lov om DSB. 1998 var også året, hvor DSB og Banestyrelsen skulle foretage mageskifte - på nuværende tidspunkt tror jeg såmænd ikke, at dette er endeligt foretaget. 1998 var også året, hvor vi i DSB skulle til at vænne os til tanken om at være operatør på Banestyrelsens net og omvendt. Der var en del uro i starten af året efter opsplitningen, nærmest "stillingskrig". Denne krigsførelse blev dog bragt ned på et tåleligt leje hen over året, dog med en mindre opblusning her sidst på året.

Dette er nok meget normalt, indtil *alle* finder deres rette ben at stå på. Det er trods alt et mangeårigt sammenspil, der herefter skal foregå fra to baser mod normalt en.

Banestyrelsen er ligesom DSB underlagt en stram økonomisk styring og vælger måske, set med vores øjne, nogle dårlige løsninger; her tænkes specielt på stop af sporudskiftning omkring Middelfart og lignende tiltag. Man bør dog huske på, at Banestyrelsen i dag er et selvstændigt firma under Trafikministeriet og må som sådan også vælge, hvor der skal spares. Dog stiller jeg spørgsmålet: "Er det vigtigere at udskifte alle skilte og lignende på alle stationer i hele Danmark, herunder udskifte hele vognparken hurtigere end lynet, end det er at prøve på at behandle alle sine medarbejdere på en anstændig måde?" - Man skal her huske på, at der er meldt ud, at styrelsen skal spare op mod 400 mand! Hvorfor løser man ikke sine interne problemer, førend man storstilet forsøger at sælge firmaet udadtil? Hvem hopper på den limpind i dagens Danmark?

Man må dog også stille spørgsmålstegn ved vores egne lederes evne til personalepleje. Hvorfor, med et overskud i den størrelse, kunne der "i himlens navn" ikke blive til en hel skindvest til lokomotivpersonalet, som dog *kun* denne ene gang kunne fejre sit 100 års jubilæum? Det er simpelthen det, jeg betegner som, **at man går i for små sko**.

Mange problemstillinger i fremtiden vil tegne sig i forholdet til overenskomstansatte kontra tjenestemænd, f.eks. lønforhold, anciennitetsforhold, osv. osv.

Her bør vi allerede på nuværende tidspunkt huske på, at vi skal behandle de nyansatte ordentligt fra starten, fordi de med tiden, og det er ikke kun ud i fremtiden, det er faktisk nogle steder om nogle få år, vil være i overtal og derfor ville kunne tyrannisere tjenestemandsgruppen, ja de vil såmænd kunne gå ind og overtage magten i foreningen. Derfor må devisen være følgende: **Behandl de nye, som I selv ønsker at blive behandlet senere.** Hvad med tjenestemændene i firmaet, når vi med tiden er en lille gruppe, vil vi da lig tjenestemændene i Combus blive tilbudt en overgangsordning eller hvad? Spørgsmålene er mange, og der er i foreningen emner nok at tage fat på i fremtiden.

Fleksjobordningen - dette er en ordning blandt snart mange. Denne ordning har bl.a. til formål at beholde folk længere på arbejdsmarkedet, jf. regeringens politik på området, og gennem en kontrakt sikre en beskæftigelse, der ellers ikke på grund af sygdom samt regler herfor kunne udføres. Kommunen går ind og betaler en del af grundlønnen på området og sikrer derved, at firmaerne beholder medarbejderne i beskæftigelse i forhold til en med kommunen aftalt grad. Vi har allerede en ansat på disse vilkår her i byen.

LPA Fredericia-gruppen har i anledning af organisationens 100 års jubilæum givet til alle gruppens medlemmer et skrivesæt, som enten er udleveret eller kan afhentes ved henvendelse til gruppebestyrelsen.

Sluttelig skal nævnes, at det stort anlagte projekt vedrørende RYS (Reduceret Ydre Signaler) er skrinlagt. Det blev det tildels, fordi man glemte i Banestyrelsen at spørge brugerne (LPA), og her er det ikke småpenge, man taler om, som bare er hældt ud af vinduet, - hvorfor, må man spørge sig selv, i himlens navn bliver man ikke klogere? **Disse midler kunne have været anvendt på en langt bedre måde !!**

FYRAFTEN FOR SIDSTE GANG - OG HVAD SÅ?

...så melder vi os naturligvis ind i DSB Pensionisternes Landsforening



Fordi man er blevet pensioneret, er der ingen grund til bare at stå med hænderne i lommen!

Og hvorfor så det?

- Fordi det som pensionist må være lige så naturligt at være medlem af sin pensionistorganisation, som det var at være medlem af den faglige organisation som aktiv.

Historien

Under første verdenskrig blev økonomien så stærkt forringet for tjenestemænd og navnlig tjenestemandspensionister, at ideen om at danne en forening for DSB pensionister opstod. Initiativtagerne mente, at en pensionistforening, med større vægt end den enkelte pensionist, kunne fremsætte ønsker og krav om bedre økonomiske forhold og forvente disse imødekommet.

Under medvirken af lederne af de to jernbaneorganisationer, Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund, blev pensionistforeningen stiftet på et møde den 14. januar 1917.

Den første bestyrelse bestod af 2 togførere, 2 lokomotivførere og 1 portør. Kontingentet blev fastsat til 10 øre for pensionister med en pension under 1.000 kr. og 25 øre for dem med over 1000 kr. pr år. Tiden var naturligvis en anden. Udgifterne til et møde i Århus løb op i 8 kr. - et beløb der højtideligt blev bevilget. Kontingentet er over årene steget, så det i dag er 15 kr. om måneden. Det fratrækkes over pensionen.

Fra 1950 og til i dag er der oprettet lokalforeninger i 22 byer. Alle disse foreninger udfører et stort arbejde til gavn for sammenholdet mellem DSB pensionisterne.

Igennem alle de år foreningen har bestået, har der været en udstrakt rådgivning, ligesom der er lagt mange „lodder" i vægtskålene hos de besluttende organer med henblik på bedre forhold for pensionisterne.

DSB Pensionisternes Landsforening i dag

DSB Pensionisternes Landsforening har i dag 6.100 medlemmer. Det er en organisationsprocent på ca. 47. Alle tidligere ansatte ved DSB kan blive medlem.

Vi er medlem af Statspensionisternes Centralforening (SC). SC er en paraplyorganisation for pensionister fra postvæsenet, told og skat, politiet, teknisk lærerforenings pensionistgruppe, seniorgruppen i foreningen af tekniske og

administrative tjenestemænd, pensionistgruppen under forsvarets civiletat, statspensionistforeningen af 1945, Handelsskolernes Lærerforenings Pensionistforening samt Danmarks Lærerforenings pensionistgruppe.

SC er repræsenteret i hovedbestyrelsen i Statsansattes Kartel (StK), i Centralorganisation II (CO II) og i Lærernes Centralorganisation. Så muligheden for at frembringe vore synspunkter er til stede.

Foreningens aktiviteter

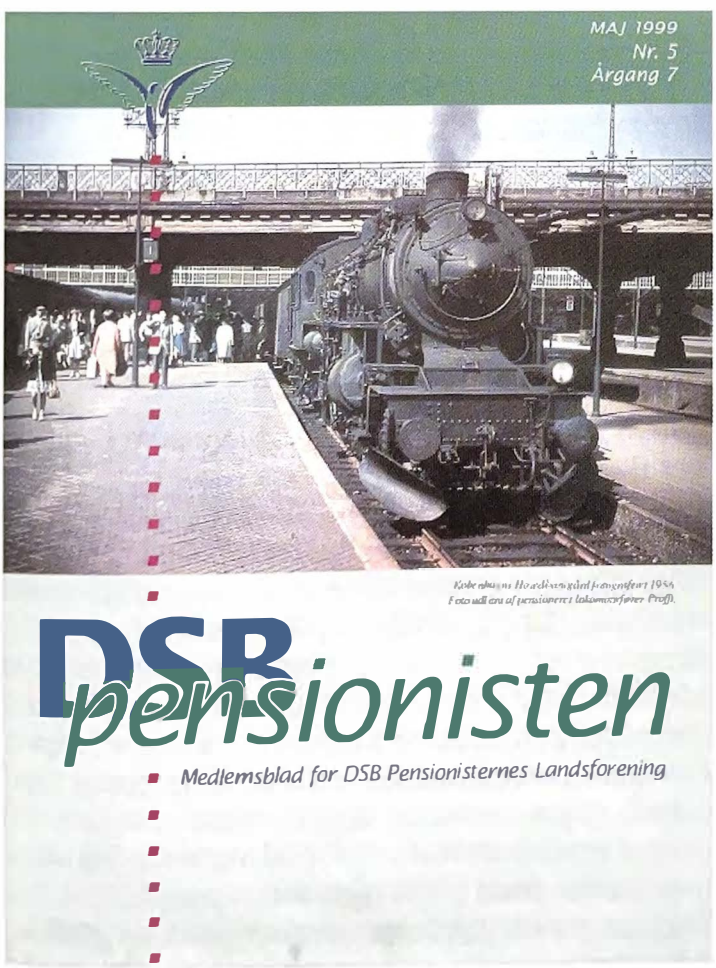
Landsforeningen udgiver et blad, DSB Pensionisten, der udkommer 11 gange om året. Bladet behandler naturligvis særligt artikler om forhold, der vedrører pensionister, men ind imellem er der også artikler eller kommentarer til mere almene samfundsforhold. Desuden er bladet meddelelsesorgan for lokalforeningerne.

Vi arrangerer medlemsmøder - normalt 2-3 om året - rundt omkring i landet, hvor vi tager aktuelle emner op til orientering og debat.

Vi arrangerer to ferieudflugter - normalt i foråret og i eftersommeren. En aktivitet vi har megen glæde af.

Vi har været i Holland, i Frankrig, i Tjekkiet, i Østrig, flere steder i Tyskland, på Malta og på Tenerife.

I lokalforeningerne er der stor aktivitet, strækkende sig fra



Foreningens blad 'DSB Pensionisten'.

andespil over foredrag, filmaftener, virksomhedsbesøg til rejseaktiviteter - større og mindre - i både ind- og udland.

Et programpunkt er en synliggørelse af landsforeningen. Der er gjort meget tidligere, også ved hjælp af de to jernbaneorganisationer. Målet er at gøre det endnu bedre.

Landsbestyrelsen har et stort ønske om, at mange flere DSB pensionister vil melde sig ind, således at foreningen endnu mere bliver et samlingssted for tidligere medarbejdere. Jo flere vi er, jo mere vil vi også vægte, når vi skal tale statspensionisternes sag med de besluttende myndigheder.

Selv med 22 lokalforeninger spredt ud over landet så vil der naturligvis være mange „bare" pletter. Vi vil i de kommende år arbejde for, at vi får flere lokalforeninger, så den geografiske dækning bliver endnu bedre. Vi er villige til at støtte oprettelsen, både teknisk og økonomisk, men interessen skal naturligvis komme fra lokalområdet, vi ønsker ikke at presse noget igennem.

Med henblik på en stærkere tilknytning mellem lokalforeningerne og landsforeningen afholder vi møder/kurser for medlemmer af lokalforeningernes bestyrelser.

Inden for Statspensionisternes Centralforening udøver vi en aktiv indsats med det mål at medvirke til en styrkelse af pensionisternes forhold.

Statspensionisternes Centralforening har gennem tilknytningen til Centralorganisationerne forhandlingsret for statspensionister.

Et punkt i vort arbejdsprogram lyder:
- at sikre en regulering af pensionerne i forhold til lønudviklingen i samfundet.

Vi søger en løbende udbygning af samarbejdet med andre pensionistorganisationer samt en styrkelse af samhørigheden blandt landsforeningens medlemmer. Vi har brug for mange flere medlemmer. Ikke ud fra troen på at alt stort er godt, men fordi vi tror, jo flere vi er, jo vanskeligere er vi at overse.

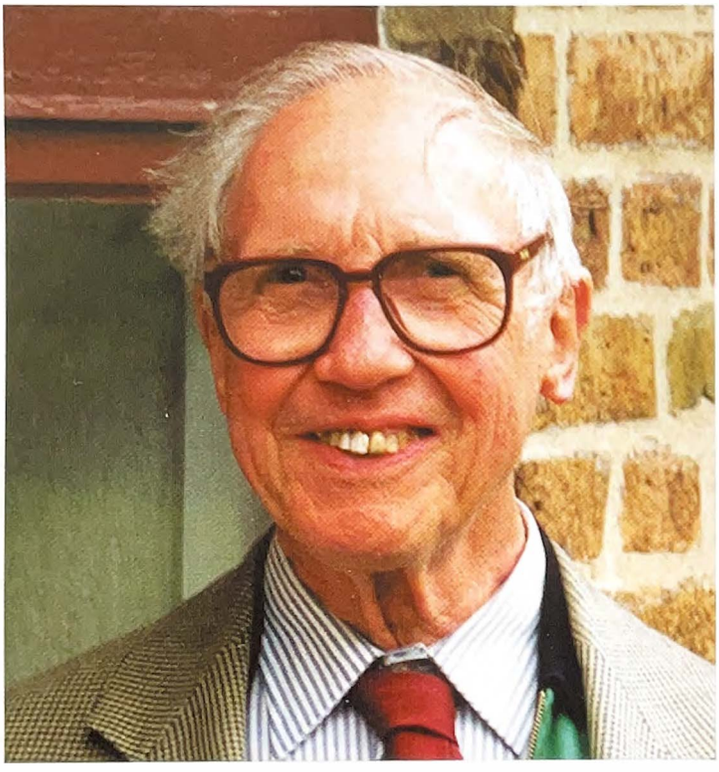
Det arbejde, vi udfører, sker ikke på en måde, hvor vi er os selv nok, men i samarbejde med de organisationer, vi har et tilhørsforhold til og med en realistisk holdning til det samfund, som vi også er en del af.

Ønsker du yderligere oplysninger om DSB Pensionisternes Landsforening, kan du henvende dig til:

DSB Pensionisternes Landsforening
Jørgen Brønlundsvej 7
7100 Vejle
Tlf. 75 83 36 78

LOKOMOTIVMÆND PÅ PENSIONISTKURSUS I VESTJYLLAND

Jamen, jeg har det jo også godt...



På trods af at Erik Willemoes Jespersen er fyldt 83 år, er han i besiddelse af et livsmod og en energi, som de fleste yngre kolleger (undertegnede inklusive) må misunde ham. At Eriks fysik og kondition er helt i top, på trods af en nylig overstået hjerteoperation, bemærker jeg straks, da han, med rank ryg og et smil, som ville gøre enhver tandpastafabrikant misundelig, med raske skridt kommer mig i møde. "Jamen, jeg har det jo også godt," er Eriks beskedne kommentar, da jeg komplimenterer ham for hans ungdommelighed.

Erik fortæller, at hans jernbanetid startede den 20. marts 1938 i Korsør, og hans karriere sluttede den 9. januar 1979 på Københavns Godsbanegård. "Jeg søgte på dette kursus, fordi jeg er en flittig læser af fagbladene, hvor kurset blev annonceret, og syntes, det kunne interessant at møde så mange gamle kolleger. Det er hyggeligt og rart at træffe gamle bekendte fra jernbanetiden og få en sludder om gamle dage. Det er jo et ganske dejligt sted her. Jeg har tidligere, mens jeg var på Helgoland, benyttet både Knudshoved og Røsnæs meget, så jeg glædede mig selvfølgelig meget til at opleve det nye sted. Jeg synes, at kurset er interessant med gode foredragsholdere samt en spændende og lærerig udflugt med Viggos Busser".

Røsnæs har en stor plads i Eriks hjerte. "Dér mødte jeg min senere hustru, som jeg desværre mistede for 23 år siden, og jeg var naturligvis ked af det, da vores feriehjem blev solgt. Jeg har dog stadig, ad omveje, lidt forbindelse med stedet, idet min søn og svigerdatter begge arbejder inden for socialforsorgen, og det er jo deres organisation, som i dag driver Røsnæs".

"Jeg har ikke haft problemer med at få tiden til at gå, efter jeg er blevet pensioneret. Jeg har altid interesseret mig for politisk og organisatorisk arbejde og brugt meget tid på dette". Herefter kommer der, som sk... fra en spædekalv, en opremsning af nogle af Eriks mange interesser: Gymnastik, svømning, dans, folkedans, squaredance, madlavning, sprog (italiensk), højskoleophold, udlandsrejser osv. osv. Det kniber efterhånden at følge med, og mens jeg kæmper febrilsk med blok og blyant, bryder Erik af: "Ja, så skal du ha' tak for sludderen, men nu skal jeg altså ind og nyde et glas sammen med de andre gutter".

I dagene 25. til 27. maj afholdt Dansk Jernbaneforbund pensionistkursus på Laugesens Have. Kursusstedet, som efterhånden må være mange af LPA's medlemmer bekendt, ligger mellem Herning og Ringkøbing i den smukke vestjyske natur. Hvis man er bosiddende i København, kan denne beliggenhed måske forekomme noget "decentral", men det kompenseres så rigeligt af den storslåede natur (som endog ved denne lejlighed også kunne lugtes!) og Laugesens Haves enestående service og gæstfrihed. På dette kursus deltog 50 pensionister, heraf var 3 lokomotivførere. Dansk Lokomotiv Tidende har spurgt de tre, hvorfor de har søgt på pensionistkursus.

Arbejdet savner jeg overhovedet ikke...



Pensioneret lokomotivfører Kurt Christensen var tidligere ansat ved Lyngby – Nærum Jernbane fra 1976, indtil han gik pension i 1996. Kurt, som i dag er 63 år, fortæller: "Jeg deltager primært i dette kursus for at høre noget om, hvorledes det går ved jernbanerne i dag. Det er sundt at høre om andres oplevelser og de problemer, de går og tumler med; derfor har jeg hele tiden været indstillet på at være åben over for alle de indtryk, jeg måtte få på dette kursus. Da jeg ikke har haft nogle specielle forventninger til kurset, kan jeg jo ikke så godt sige, at jeg hverken er blevet skuffet eller positivt overrasket. Jeg befinder mig godt hér og lægger stor vægt på de sociale rammer og samværet med gamle kolleger."

Om sin overgang til pensionisttilværelsen siger Kurt: "Det var ikke nogen svær omstilling. Jeg har mange fritidsinteresser, som jeg nu kan dyrke mere intensivt. Jeg interesserer mig meget for at tegne og gå til fodbold – og så kører jeg gerne en tur i omegnen på min knallert. Meget af min tid går også med at passe hus og have. Vi bor i Gilleleje, i et hus vi anskaffede os for 20 år siden. Mens jeg endnu var aktiv lokomotivfører, brugte vi huset som sommerhus, men da jeg blev pensioneret, flyttede vi fra vores lejlighed for at bo fast i huset. Det var et godt bytte."

Helt sige sig fri for at tænke på sin gamle arbejdsplads kan Kurt nu ikke: "Jo – skal jeg være helt ærlig, så savner jeg mine passagerer og mine gamle kolleger. På sådan en lille bane kendte man jo gud og hvermand. Men selve arbejdet savner jeg overhovedet ikke. Jeg kunne godt mærke, at de skiftende arbejdstider blev mere og mere belastende, efterhånden som jeg blev ældre. Derfor besluttede jeg også, da jeg var 58, at jeg ville gå af som 60-årig. Den beslutning har jeg aldrig fortrudt."

"Min gamle bane har jo fået nyt materiel -" slutter Kurt af, "- jeg frabad mig pænt at blive uddannet til at køre med RegioSprinteren, da jeg jo vidste, at jeg var på vej hjem. Jeg har været godt tilfreds med at køre med de gode gamle Y-tog (med alle deres små skavanker), og jeg synes ikke, at jeg er gået glip af noget, fordi jeg ikke fik stiftet bekendtskab med den nye teknologi."

Fortsættes næste side

LOKOMOTIVMÆND PÅ PENSIONISTKURSUS I VESTJYLLAND

(Fortsat fra forrige side)

Det var ærgerligt, da K94 Sommer blev tabt på gulvet...



Bent Sten Kristensen, af de fleste nok bedre kendt som *Bent Aulum* eller slet og ret: *BS*, søgte sin afsked fra DSB med udgangen af marts måned 1996. BS lægger stor vægt på, at han selv søgte sin afsked, ligesom han også selv søgte om ansættelse den 15. september 1951 ved Maskindepot Struer. De fleste af BS' aktive år tilbragte han i Struer, men de sidste år virkede han som instruktør i Århus.

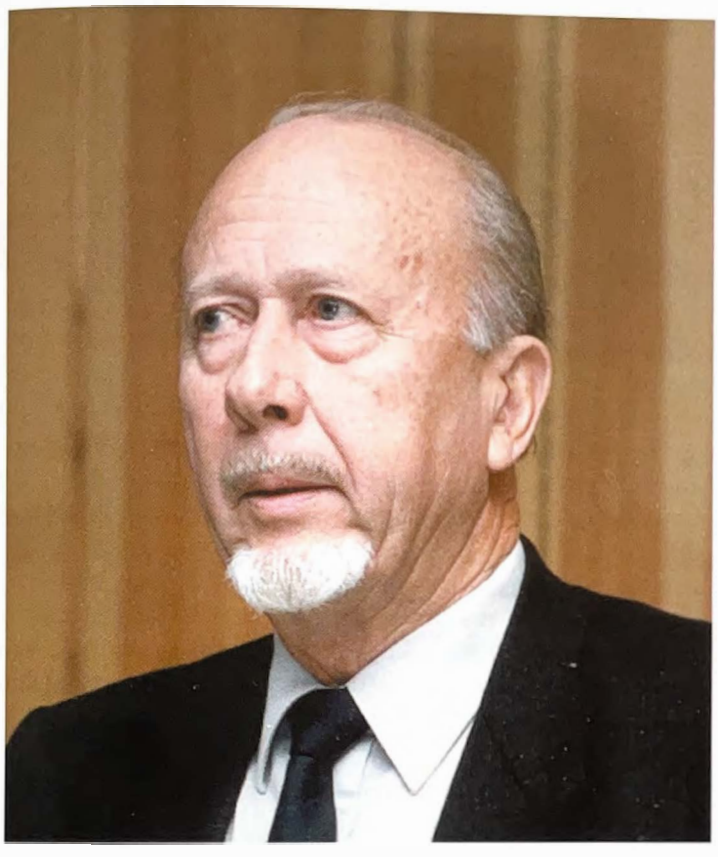
Om sin deltagelse i kurset siger BS: "Jeg tilmeldte mig for at få lejlighed til at høre lidt om, hvad der sker i DSB. Som tidligere mangeårig tillidsmand kan man jo ikke sådan glemme duften af savsmuld. Det er også hyggeligt at møde gamle kolleger og få en sludder om gamle dage. Det er kommet tydeligt frem, at alle er meget negativt indstillet over for, hvad der sker i DSB og Banestyrelsen i dag. Det gælder alle personalekategorier, men alle har også været meget glade for deres arbejde og er derfor, situationen i dag til trods, stadigvæk loyale over for virksomhederne."

Som sagt er BS gammel tillidsmand. Han har været medlem af Dansk Lokomotivmandsforenings (DLF) hovedbestyrelse fra 1974 til fusionen med Dansk Jernbaneforbund i 1986. I Struer, som er hans gamle bastion, var BS i bestyrelsen i ca. 29 år - heraf godt og vel 20 år som afdelingsformand (gruppeformand). "Jeg har altid lagt stor vægt på at komme til bunds i problemerne, hvad enten det har været i mit virke som tillidsmand eller senere som instruktør," fortæller Bent, "- jeg har altid interesseret mig meget for turarbejdet. Det er jo lokomotivførerenes primære arbejdsmiljø, som bliver skabt dér. Derfor synes jeg også, at det var ærgerligt, da K94 Sommer blev tabt på gulvet."

"Selvfølgelig har det givet problemer at skulle vænne sig til at være pensionist," fortsætter BS, "- det er svært fra den ene dag til den anden at skulle omstille sig fra at være aktiv og engageret til pensionisttilværelsen. Det glæder mig dog, at nogle af de, som tidligere forholdt sig skeptisk over for mit turarbejde, senere er kommet og givet mig et skulderklap og sagt: – *det var ikke så ringe endda, BS!* Jeg skal da heller ikke lægge skjul på, at det, jeg savner mest, er turarbejdet og at få lov at undervise de nye kolleger i SR."

Det er nok muligt, at BS er gået på pension, men engagementet og de klare holdningerne har han ikke efterladt i skabet hos DSB sammen med de "udleverede effekter", da han gik hjem.

NEKROLOG



Lørdag den 29. maj døde Dansk Lokomotivmands Forenings mangeårige formand **Knud Børge Kamp Knudsen**. En intelligent og god kollega er ikke mere iblandt lokomotivmændene.

Efter udstået læretid i Århus blev K.B. i 1946 ansat ved DSB som ekstrahåndværker. I Brande gjorde han tjeneste som "kørende ekstrahåndværker", og ad denne vej kom han i gang med lokomotivmandsuddannelsen. Han fik dog ikke lov til at køre lokomotiv ret længe, før han i 1951 blev udpeget som sekretær i foreningens nyerhvervede hovedsæde på Hellerupvej. På kongressen i 1966 blev han valgt til foreningens næstformand - en position og et hverv som han følte sig godt tilpas i. Derfor var det heller ikke nogen ønskesituation for K.B., da han på den ekstraordinære kongres i 1978 nødtvungent lod sig vælge som foreningens nye formand. Der havde op til denne kongres været uro i geledderne, og der var lagt op til paladsrevolution. I netop sådanne situationer kom en af K.B.'s måske allerstærkeste egenskaber til udtryk. Han evnede at analysere en tiltagende krises reelle baggrund og skue klart gennem småligheder og personlige ambitioner. Derfor lykkedes det ham også altid at vende begivenhederne til lokomotivmændenes fordel. Dette skete dog sjældent uden personlige ofre. Som tidligere nævnt havde K.B. ingen personlige ambitioner om at blive DLF's formand, og da han lod sig vælge, var det da også alene for at redde situationen for lokomotivmændene.

Mange vil nok opfatte det som et paradoks, at K.B., som i mange år havde kæmpet for at afskaffe begrebet *æresmedlem*, ved sin tilbagetræden på DLF's sidste kongres af en enig forsamlingen selv blev udnævnt til æresmedlem. At han fortjente denne æresbevisning, var ingen lokomotivmand i Danmark imidlertid i tvivl om – bortset fra K.B. selv!

En af K.B.'s største fortjenester som formand var, at det lykkedes ham at få reetableret dialogen med Dansk Jernbaneforbund. Det er ingen hemmelighed, at relationerne mellem de to forbund i mere end et halvt århundrede mildt sagt havde været temmelig anspændt. Endnu en gang lykkedes det ham, bl.a. ved tilsidesættelse af egne personlige interesser, at få tingene til at gå op i en højere enhed. Ikke uden sværdslag – men som altid, når han troede på en sag, gik K.B. selv i forreste geled og tog med oprejst pande imod de hug, der blev ham til del. Han havde igen, klarere end de fleste, analyseret lokomotivmændenes muligheder i fremtiden og handlede derefter.

K.B. var på sin egen helt specielle måde et stille og beskedent menneske. Man oplevede ham aldrig forsøge at sætte sig selv i centrum, men så han sit snit til at føre lokomotivmændenes interesser på bane, hævede han gerne stemmen, ofte fulgt op af en lille ed og en knyttet næve slået i bordet. K.B. kendte alle en forhandlings små virkemidler og brugte dem gerne, men altid med klogskab og pli, hvilket skabte stor respekt om hans person, hvor end han repræsenterede sine kolleger.

Mangen ny tillidsmand har modtaget en "tilrettevisning" af K.B., men aldrig ubegrundet. Den slags kollegiale samtaler brugte K.B. aldrig til at fremme egne interesser, men alene for at hjælpe en mindre erfaren kollega i gang med tænke og handle under ansvar over for det tillidshverv, han havde påtaget sig. K.B. havde en ganske enestående evne til at hjælpe - uden at blande sig.

Heller ikke privatlivet var uproblematisk for K.B. Hustruen Jytte har igennem mange år har været ramt af svær sygdom, hvilket imidlertid aldrig har haft negativ indflydelse på hans arbejde for DLF, og man må beundre ham for den helt enestående energi, han altid måtte lægge for dagen for at få tingene til at hænge sammen. K.B. selv blev heller ikke forskånet for sygdom; de seneste år tilbragte han sammen med Jytte på plejehjem.

K.B. Knudsen fyldte den 6. juli 1998 80 år. Han efterlader sig hustruen Jytte og en voksen søn.

I øvrigt mener jeg

Under denne overskrift vil der fremover blive bragt indlæg om alt mellem himmel og jord. Ideen er, at LPA's medlemmer her kan få lejlighed til at få luft for stort og småt, som måtte irritere i hverdagen. Der vil ikke i forbindelse med disse indlæg blive indhentet svar eller forklaringer fra anden part eller blive bragt svar fra redaktionen. Indlæggene vil derfor altid fremstå ukommenterede.

Det første indlæg kommer fra lokomotivfører Jens Lindhard. Han har tidligere forsøgt at få det bragt i *DSB i dag*, men her har man tilsyneladende, belært af erfaringerne, ikke haft mod på at få skabt en dialog med Banestyrelsen. Dansk Lokomotiv Tidende har ikke gjort sig tilsvarende overvejelser.

DEN DÅRLIGE REGULARITET PÅ GRENÅBANEN

Flere grønne signaler på Grenåbanen - Tak!

Af lokomotivfører Jens Lindhard, Århus

Efter ibrugtagning af det nye sikringsanlæg i Århus er det blevet et dagligt fænomen, at togene holder for STOP ved næsten alle togfølgestationerne. STOP forekommer, uanset om der skal krydses eller ej. Efter krydsninger skal det førstankommende tog ofte vente flere minutter på en "udkørsel". Det er påfaldende, at "signalet kommer", efter lokomotivføreren har kaldt op over strækningsradioen, og umiddelbart før FC, efter urimelig lang ventetid, svarer på opkaldet. De mange standsninger forårsager forsinkelser, og toggangen påvirkes, på grund af den stramme køreplan, af en dominoeffekt, så forsinkelserne vokser dagen igennem. Det er utilfredsstillende, at banen, der i mange år har kunnet køre rettidigt, pludselig har daglige forsinkelser på adskillige minutter.



Kan arbejdet organiseres bedre i kommandoposten på Århus H?

Forholdet hænger tidsmæssigt sammen med det nye sikringsanlæg i Århus. På Grenåbanen kører nemlig det samme lokomotivpersonale og de samme togsæt. Der er heller ikke nævneværdige ændringer hverken i køreplan eller understationernes sikringsanlæg. Da det nye sikringsanlæg på Århus H er konstrueret efter alle kunstens regler, kan årsagerne til forsinkelserne med sikkerhed findes i den måde, arbejdet er organiseret i kommandoposten på Århus H.

De mange STOP og de lange svartider på radioopkald nærer den mistanke, at enten gider styringsmedarbejderne ikke have noget med Grenåbanen at gøre, eller også er kommandoposten underbemandet. Endelig kan koncentrationen af mange styringsmedarbejdere i samme lokale forlede til hyggesnak, hvilket afleder opmærksomheden på mindre prestigefyldte opgaver.

Jeg kan vanskeligt tro, at der, fra DSB's og Banestyrelsens ledelser, findes en skjult dagsorden med det formål at genere trafikken og kunder på Grenåbanen mest muligt. Det er derfor, uanset årsag, vigtigt, at ingen lægger låg på problemerne ved at sylte lokomotivførerrapporter og komme med intetsigende svar, men at man til gengæld seriøst undersøger og blotlægger de bagvedliggende årsager, så trafikken på Grenåbanen igen kan komme til at køre rettidigt, og at problemerne ikke spredes til andre sidebaner på grund af vanetænkning hos styringspersonalet.

Det er uinteressant, "hvis skyld" det er! Bare gør noget ved det.

Jeg ser frem til nogle flere grønne signaler i fremtiden.



„Togophobning i Hornslet".

Hvem ka' - LANTERNEN ka'

Af Lone Stiller

LANTERNEN - en selskabelig forening, som er leveringsdygtig i godt selskab og gode arrangementer. Det oplevede jeg i weekenden den 17. og 18. april, hvor LANTERNEN holdt fest på Tisvilde Højskole, som vi havde helt for os selv.Allerede fra ankomsten lørdag eftermiddag var stemningen helt i top. Der var stor gensynsglæde blandt mange af de nogle og fyrre deltagere, og selv som 'ny' var man med i samværet lige fra start. Når jeg skriver ny i anførselstegn, er det fordi vi tidligere har været med i Lanternen i mange år, men har holdt pause i lige så mange.

Men vi havde hørt om en LANTERNE weekend sidste år, som mange roste i høje toner, så vi meldte os ind igen, og det har vi bestemt ikke fortrudt.

Vi havde en festlig og fornøjelig weekend. Programmet bød på eftermiddagskaffe, god mad, vin ad libitum, levende musik og dans. Og hvor vi dansede - det er længe siden, jeg har været sammen med så mange danseglade mennesker. Aftenen sluttede med natmad, og nogle af os gik på hovedet i seng, mens andre hyggede sig i smågrupper til den næsten lyse morgen.



Næste morgen stod vi op til et veldækket morgenbord, og så skulle vi have været på strandtur, men det satte vejret en effektiv stopper for. Det var orkan og piskende regn, så de fleste af os hyggede os indendørs. Der var dog nogle få fanatikere, der trodsede vejrguderne og vendte hjem som drukne mus.

Vi sluttede af med lækker frokost og kørte velfornøjet derfra ved totiden søndag eftermiddag.

Det er selvfølgelig ikke gratis at feste en hel weekend, men vi fik meget for pengene, så vi glæder os til den næste fest med LANTERNEN.

P.S. Et godt råd til arrangørerne: Fremover bør vi damer have mulighed for at købe en drink, og ikke kun øl og vand. Godt man havde forsyninger med hjemmefra, ellers havde man da lidt druknedøden i vand.

Det er kommet helt bag på

Det er kommet helt bag på

…vores kollega Thomas Tjørnehøj, at sikkerheden var i højsædet i det tidligere DDR. Dette var han ikke længere i tvivl om, da han opdagede denne flotte plakat i Rejsegodset på stationen i Dargun, hvor sidebanen fra Malchin sydøst for Rostock endte. Thomas fortæller: "Bemærk især *det værdifulde gods*, de seje 50'er Trabanter på biltransportvogningen! Banen blev i øvrigt nedlagt i begyndelsen af juni 1996 – jeg tog billedet 4 uger forinden".





…Odderbanens ledelse, at man i en reklame for den lokale biograf Malling Bio kunne læse følgende tekst: *Et tog uden togfører er et førerløst tog. – En jernbane uden papagøje er en humørforladt jernbane. Begge dele er lige dumt…. – Forlad dem, Gøje – thi de ved ikke, hvad de har!*

Baggrunden for denne (ikke helt almindelige) biografannonce er følgende: En farverig og meget talende kollega med kælenavnet *papegøjen* har fået sin afsked fra Odderbanen og er nu ansat ved en anden bane. Indehaveren af Malling Bio, Per Haulberg, var i mange år ansat som styringsmedarbejder ved DSB og en god bekendt af *gøjen*. Så det….

