LOKOMOTIVPERSONALETS
LPO DSB
OMRÅDEGRUPPE

Det Blå Blad

Nr. 2 - 2019

Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet S... 3

Forhandlinger vedr. arbejdstid, medarbejderindflydelse, mv.—Opfølgning S... 4

Når der går ideologi i sikkerheden S... 6

Ny afgangsprocedure—Innovativ jernbanedrift eller beskæftigelsesterapi S... 9

Redaktørens klumme—
Godt der snart er valg... S... 10

Hvorfor er det vigtig at bakke op om fagbevægelsen S... 10

Infrastrukturindøvelse og test—
En sidste gang (forhåbentlig)... S... 12

DSB's fraværspolitik S... 14

Udlicitering Midt– og Vestjylland og Svendborgbanen—Status S... 15

Når ulykken er ude... S... 16

Kronik—Overgreb på en overenskomst S... 18

Lokalnyt S... 20

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Henvendelser til Det Blå Blad:
detblaablad@live.dk

Ansvarshavende redaktør:
Søren Max Kristensen
Bernstorffsgade 20. 2.sal vær. 230
1577 København V

Redigering:
Peter Kanstrup
Thomas Knudsen

Indlæg til næste nummer sendes pr. mail senest d. 13. juni 2019

Forside: "Røde faner i Kongens have i Odense"
Foto: Jørn Weiss

ISSN: 2246-2457

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Hans Schøn Merstrand

Skribent:

Carsten Lehmann Hansen

Skribent:

Thomas Knudsen

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

- Medlemsinformation nr. 06-2019 vedr. overtrædelse af overenskomsten
- Medlemsinformation nr. 07-2019 Kampen for Fair Forhold i DSB fortsætter
- Medlemsinformation nr. 08-2019 Endnu et konfliktskabende DSB-tiltag – Ophør af TR-repræsentation
- Medlemsinformation nr. 09-2019 vedr. ikke afviklet UA tid

Medlemsinformationerne kan læses på:

http://lpo-dsb.dk/informationer

eller på Facebook:

www.facebook.com/LPODSB

Artikler mv. er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller områdegruppens holdning, med mindre der er gjort opmærksom herpå. Redaktionen forbeholder sig retten til at forkorte artikler og læserbreve. Det vil—hvis muligt—ske i samarbejde med skribenten.

Formanden har ordet

1. maj, sammenhold og forhandlinger …

Af:
Søren Max Kristensen
Områdegruppe-formand

Den 1. maj afholdt LPO DSB 1. maj i Kongens Have i Odense, hvor vi er en del af LO Fyns og FTF's arrangement. At LPO DSB afholder 1. maj i Odense, er efterhånden blevet en tradition.

Der var mødt knap 250 lokomotivførere og pensionister op. Samtidig var der et rigtigt fint fremmøde fra andre områdegrupper og fra den daglige ledelse og ansatte i Dansk Jernbaneforbund. Det er meget positivt, at så mange medlemmer, fra hele landet, bruger en fridag til fagligt og socialt samvær. Det beviser med al tydelighed, at selv i denne individualistiske tid, hvor mig, mig, mig og selviscenesættelse på diverse sociale medier er i højsædet, er fællesskab og sammenhold stadig en stærk sammenhængskraft blandt Dansk Jernbaneforbunds medlemmer. Det er utroligt vigtigt specielt i de vanskelige tider, som vi, som DSB-ansatte, befinder os i lige nu.

På sådan en dag er der, ud over en øl og en pølse, også rig lejlighed til at få en god snak kollegaer imellem. Der var mange gode og lange samtaler og sågar også diskussioner, hvor alle havde lejlighed for at give deres besyv med.

Et gennemgående emne var selvfølgelig de forhandlinger, som foregår lige nu vedrørende alle vores lokalaftaler. Forhandlinger, som nu er gået ind i en ny fase, efter at Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH, tidligere LO, red.) og Dansk Arbejdsgiverforening er blevet placeret som overdommere. De har bedt DSB, Dansk Jernbaneforbund og områdegrupperne indgå i et meget intensivt forhandlingsforløb, som skal være afsluttet inden den 1. juni 2019.

Under sådanne forhandlinger er det normalt, at parterne undlader at kommentere på disse. Det er endda sådan, at FH og DA har indskærpet denne regel og uddelt store holdkæft-bolsjer til alle. Det betød desværre, at de mange gode og relevante spørgsmål, som mange gode kollegaer kom med, ikke kunne besvares. Det beklager vi meget. Et holdkæft-bolsje indtages i sagens natur med munden og gør det svært at tale. Men et holdkæft-bolsje påvirker heldigvis ikke ørerne, så de mange gode forslag, idéer og kommentarer fra lokomotivpersonalet, tager vi med ind i forhandlingslokalet.

At der er sat en forhandlingsfrist til den 1. juni, respekterer LPO DSB selvfølgelig. Den lange periode med usikkerhed og frustrationer, som DSB skabte ved at melde sig ind i Dansk Industri og samtidig opsige alle vores aftaler, har varet siden december 2017, og det er længe nok.

Vi går, som altid, konstruktivt ind i forhandlingerne med et klart ønske om at blive færdige den 1. juni. Men udmeldingerne fra de lokale generalforsamlinger først på året står stadig fast:

Vi indgår ikke aftaler, fordi en frist er udløbet. Vi indgår aftaler, når vi mener, at resultatet er godt nok i forhold til lokomotivførernes løn- og arbejdsforhold.

Forhandlinger vedr. arbejdstid, medarbejderindflydelse, mv.—Opfølgning

Af:
Jan Danielsen og Peter Kanstrup
LPO's forhandlere vedr. arbejdstid, mv.

Vi kunne i en artikel a la nærværende i seneste nummer af Det Blå Blad – i billedsprog og kryptiske vendinger – fortælle om forhandlingsforløbet i bestræbelserne på at nå til enighed om en ny arbejdstidsaftale, medarbejderindflydelse, mv. Det er ikke så simpelt, når man ikke må referere direkte fra forhandlingerne, men mange læsere fangede pointen. Det gik fremad. Langsomt, på rette vej, men også med alvorlige udfordringer. Det fremgik ikke, men ingen tvivl om, at udfordringen var – og er vel reelt i skrivende stund fortsat – DSB's egen tolkninger af Jernbaneoverenskomstens bestemmelser.

Allerede da vi mødte ind til forhandlingerne d. 6. marts meddelte vi, at der var uro i baglandet og, at denne uro udgjorde en trussel for de videre forhandlinger. Ud på dagen stod det klart, at vi ikke kunne fortsætte forhandlingerne i en situation, hvor vi knap kunne nå løsninger i samme tempo, som overenskomstens ordlyd blev udfordret af ledelsen. Efter dialog med forbundet meddelte vi derfor, at forhandlingerne måtte sættes på pause, indtil der blev fundet en løsning på det, LPO og DJ opfattede som DSB's gentagne overenskomstbrud. Det tog DSB mildt sagt ilde op, og et skriv i den anledning fra underdirektør, Anette Haugaard, til medarbejderne i Togdrift, havde en karakter, som tvang LPO til at komme med en uddybning af de faktiske forhold. De to informationer kan læses her:

Frustrationerne på begge sider var i den følgende periode betydelig, og heller ikke møder mellem Dansk Jernbaneforbund og Dansk Industri førte umiddelbart parterne nærmere hinanden. Man enedes dog, sidst i marts, hvor tiden efterhånden var meget knap, om, at forbundet skulle fremsende et forslag til, hvad der skulle til, for at forhandlingerne kunne genoptages. Planen indeholdt flere punkter, bl.a. et forslag om intern håndtering ved uenighed omkring overenskomst- og aftalespørgsmål. Lidt overraskende var det dog ikke dette forslag, men i stedet Dansk Jernbaneforbunds krav om en forlængelse af protokollatet vedr. tillidsrepræsentant (TR)-aftalen, som gjorde udslaget. DSB forlangte, at forbundet skulle underskrive og tiltræde den TR-aftale, man tidligere var nået til enighed om. Det kunne Dansk Jernbaneforbund ikke, da der ikke indgås delaftaler. Og da slet ikke en delaftale, som ville have sikret TR, men ville have efterladt medlemmerne på perronen i selskab med en række uafklarede forhold omkring løn og arbejdstid – ja, faktisk uklarhed om alt andet.

Dansk Industris hovedsæde i København

Foto: Søren Max Kristensen

Det må DSB have været vidende om. Det er derfor vanskeligt at se det sammenbrud, der fulgte, og som i sin konsekvens efterlod en af landets største virksomhed uden TR, som andet end klassisk magtudøvelse fra ledelsens side. Nu skulle den faglige organisation tvinges i knæ og tvinges til at rette ind. Og skulle der have været en enkel uopmærksom medarbejder eller TR et eller andet sted i DSB, der ikke lige havde fanget den pointe, kunne de få dage senere læse en information fra Togdrift omkring ændrede vilkår og bortfald af diverse tillæg. Så var den sidste tvivl om virksomhedens hensigter da i hvert fald ryddet af vejen.

Udsigten til et totalt sammenbrud i forhandlingerne, forringede løn- og arbejdsvilkår og bortfald af TR-repræsentation blev dagen efter for meget for en gruppe med navnet "Medarbejderne i DSB". Gruppen udsendte sent om aftenen d. 29. marts en pressemeddelelse, hvor i man kunne læse, at togene ville holde stille d. 1. april fra kl. 04:00-15:00. Grundet den danske tradition med at holde andre for nar d. 1. april, blev der i meddelelsen gjort opmærksom på, at der ikke var tale om en aprilsnar. Og konsekvensen blev da også, at alle DSB-tog øst for Odense holdt stille i det anførte tidsrum.

Den ulovlige arbejdsnedlæggelse førte til endnu en tur i Arbejdsretten for Dansk Jernbaneforbund. Forbundet kunne efterfølgende meddele, at det med at få lokomotivførerne til at genoptage arbejdet godt kunne blive en lidt vanskelig sag, da der jo ikke længere var lokale TR, som kunne påtage sig denne opgave. Bekymringen var nu ubegrundet, da arbejdet – som annonceret i pressemeddelelsen – blev genoptog kl. 15:00.

I forbindelse med den rituelle tur i Arbejdsretten havde forbundsformand, Henrik Horup, i medierne givet udtryk for, at konflikten måske var nået dertil, at Dansk Jernbaneforbund og Dansk Industri / DSB havde behov for hjælp til at komme videre i bestræbelserne på at nå en forhandlet løsning.

DSB's hovedkvarter i Høje Taastrup

Foto: Peter Kanstrup

Det var åbenbart den åbning, der var brug for. I løbet af få dage kom Dansk Arbejdsgiverforening (DA) og Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH) (det tidligere LO, red.) på banen. Og allerede d. 5. april kunne DA og FH præsentere en køreplan for det videre forløb. Set fra vores stol ligner den fremlagte tidsplan til forveksling et aftaleforløb ophøjet til en slags overenskomstforhandling, hvilket er lidt morsomt, da det strider mod ånden i Arbejdsrettens afgørelse tilbage i september.

Når det så er sagt, er det ikke det bare sjov. Den udefrakommende involvering fra de "tunge drenge" (og piger, undskyld Lizette) i DA og FH er også en spændetrøje, som begrænser vores muligheder for selv at påvirke det forhandlingsforløb, der startede kort efter påske og som SKAL være afsluttet inden udgangen af maj. Og det gælder ikke bare vores forhandlinger om arbejdstid, medarbejderindflydelse, mv. Det gælder samtlige lokalaftaler i DSB, herunder også aftaler om løn, pension, uddannelse, osv.

Hvor vi er henne i forhandlingerne, når disse linjer læses, om vi når i mål indenfor tidsfristen og hvad der sker, hvis vi ikke gør, vides ikke. Og selv om vi vidste det, ville du ikke kunne læse det her. Det skyldes, at DA og FH i forbindelse med deres involvering i "DSB-konflikten" har krævet, at der ikke informeres, mens forhandlingerne foregår.

Det er artiklens skribenter og Det Blå Blad naturligvis nødt til at rette ind efter.

Faktaboks vedr. løn, pension, tillæg, mv.

Der står ikke ret meget i dette blad om løn og pension, og de ellers ret omfattende udfordringer og de dertil hørende frustrationer, DSB's indmeldelse i Dansk Industri har medført i forhold til netop løn, mv. Det skyldes bestemt ikke, at løn, pension, løntillæg, mv. ikke interesserer Det Blå Blad og LPO. Årsagen er den, at hovedparten af udeståender omkring lønforhold, mv. ikke vedrører lokalaftalerne, som forhandles af LPO, men er knyttet direkte til Jernbaneoverenskomsten. Overenskomstspørgsmål håndteres af Dansk Jernbaneforbund.

Når der går ideologi i sikkerheden…

Af:

DJ's udpegede medlemmer af signalkommissionen: Ebbe Drögemüller, Hans Morten Brejning Andersen, Ole Bang, Theis Depenau Møller og Thorkil Sode (S-tog)

En del har nok fulgt med i al balladen omkring signalkommissionen, og hvem der skal sidde i den som repræsentanter for lokomotivførerne. De af Dansk Jernbaneforbund (DJ) udpegede medlemmer af signalkommissionen føler på baggrund af den seneste tids debat, i den grad et behov for at beskrive balladen set fra vores side. En ballade som vi intet forstår af, og som efter vores bedste overbevisning ikke giver nogen mening overhovedet. En ballade som også nåede en af landets højeste instanser, da den udløste §20 spørgsmål til ministeren. Spørgsmålene og ministerens (DSB's) svar kan du finde på folketingets hjemmeside www.ft.dk (§20 spørgsmål 708, 709, 710)

Balladen starter dog et helt andet sted, nok nærmere bestemt i den faglige uoverensstemmelse, der p.t. er imellem DJ på den ene side og DSB/Dansk Industri (DI) på den anden side, og kampen for nye lokalaftaler i DSB efter indmeldelsen af virksomheden i den private arbejdsgiverorganisation DI.

Ingen af os udpegede signalkommissionsmedlemmer kan forstå, hvad alt dette har med det arbejde, der udføres i signalkommissionen, at gøre. Et arbejde der i rigtig mange år har været særdeles stor respekt og ro om. Et arbejde der til alle tider har været udført ved gensidig forståelse, samarbejde og klare retningslinjer fra alle sider. Signalkommissionen er til oplysning upartisk i forhold til operatører og infrastrukturejerforhold og tager kun udgangspunkt i, at jernbanesikkerheden er, og skal være, så god som mulig.

Jf. SODB (Signalanlæggene og deres betjening) er reglerne forholdsvis klare i forhold til personkredsen i en signalkommission. Herunder oplistet med uddrag fra SODB:

5.7.4 Sammensætning

5.7.4.1 Krævede deltagere

-Signalkommissionen ledes af en repræsentant fra den instans i Banedanmark, som har ansvaret for afholdelse af signalkommissioner.

-For at signalkommissionen kan træffe beslutning om signalplaceringen, skal der herudover deltage en repræsentant for lokomotivførerne, som er stedkendt på den pågældende strækning.

-Endvidere skal alle jernbanevirksomheder, der er tildelt kapacitet på den pågældende strækning have mulighed for at deltage i (være indbudt til) signalkommissionen.

Hvis jernbanevirksomheder ønsker at deltage i signalkommissioner med bestemte personer, kan dette aftales med lederen af signalkommissionen. Til dato har DSB Fremføring og DSB Sikkerhed ønsket at blive indbudt til at deltage i alle signalkommissioner, som vedrører strækninger, hvor DSB kører fjern- og regionaltog. Ligeledes har DSB S-tog Fremføring og DSB S-tog Sikkerhed ønsket at blive indbudt til at deltage i alle signalkommissioner, der berører S-baner.

Ikke alt signalkommisionsarbejde foregår i marken. Her kigges der på "Ny Ringstedbane på papir"

Foto: Ebbe D.D. Drögemüller

DJ's signalkommisionsmedlemmer er også med når der skal indføres enmandsbetjening på en ny strækning og opsættes nye standsningsmærker. Her på Lille Syd. Det er vidst meget godt…

Foto: Ebbe D.D. Drögemüller

Som man kan læse af ovenstående, er det altså et krav i SODB, at der skal deltage en repræsentant fra lokomotivførerne. Denne repræsentant har til alle tider været udpeget af DJ, hvilket aldrig tidligere har ført til nogle konflikter eller problemer med virksomhederne. Heller ikke hos de andre virksomheder, der allerede er under Jernbaneoverenskomsten (Arriva, DB Cargo, Hector Rail, m.fl.) DSB vælger dog nu, som den eneste virksomhed selvstændigt at tolke på SODB og mener ikke længere, denne repræsentant skal udpeges af DJ. Det er i stedet noget, som DSB fremover selv vil stå for. Hvordan virksomheden kan tro, den kan udpege repræsentanter for lokomotivførerne, har vi svært ved at forstå? De kan, jf. ovenstående, udpege alle de medlemmer de vil til deltagelse i alle signalkommissioner, og det har de for øvrigt kunnet altid. Hvorfor DSB hidtil ikke har vægtet deltagelse i signalkommissioner, kan vi af gode grunde ikke svare på, men faktum er, at DSB kun meget sjældent har deltaget. De har således i mange år accepteret, at DJ's repræsentanter har repræsenteret DSB såvel som alle andre operatører. Har dette så skabt ballade eller problemer? Nej. Ingen af de udpegede DJ signalkommissionsmedlemmer har på noget tidspunkt hørt eller modtaget nogen form for kritik, eller klager, fra DSB's side over det udførte arbejde. At DSB nu har en holdning til, at signalkommissionsarbejdet ikke længere skal ske ved hjælp af DJ og deres udpegede repræsentanter, men fremover alene med lokomotivførere udvalgt af DSB, skriger jo til himmelen af arrogance og uvidenhed. En af DSB valgt lokomotivfører til signalkommissionen vil aldrig kunne repræsentere andre end sig selv og virksomheden DSB. At prøve at bilde folk ind, at det forholder sig anderledes, er ikke blot misvisende, men et godt billede på, at man ikke kender til, hvad det vil sige at repræsentere nogen. De udvalgte DJ-medlemmer af signalkommissionen repræsenterer, om man kan lide det eller ej, samtlige lokomotivførere, der kører på de danske skinner. Dette uanset om de kører gods eller persontrafik. DSB's repræsentanter repræsenterer … Ja netop kun DSB. Hvis man er utilfreds med dette, er det dog ikke DJ, eller de af DJ udpegede signalkommissionsmedlemmer, man skal bebrejde, men forfatterne til SODB og de myndigheder, der har godkendt selvsamme.

En helt anden del af denne sag er så det rent personlige og menneskelige aspekt. Hvordan kan det lige være, at man fra DSB's side vælger at føre en faglig kamp på noget, som intet har med overgangen til Jernbaneoverenskomsten eller den nuværende "konflikt" at gøre? Er det fordi man med djævelens vold og magt vil tvinge DJ væk fra indflydelse på alt, der har med jernbane at gøre? Er det fordi, at nogle af DJ's udpegede signalkommissionsmedlemmer samtidig er "besværlige" tillidsfolk, som man vil "straffe" ved at fratage dem indflydelse på jernbanesikkerheden? Er det fordi, man i sin iver for at udvise ledelse, har mistet overblikket over, hvad der hænger sammen og hører til de forskellige steder? Vi ved det ikke, men venter alle sammen spændt på at høre begrundelserne. For det er vel ikke faglig kamp, man fører, med sikkerheden som gidsel og sikker taber?

Måden, hvorpå man som DJ udpeget signalkommissionsmedlem opdager, at tingene og tilliden til ens arbejde i signalkommissionen har ændret sig., er desværre ikke noget kønt forløb at berette om. Vi har endnu ikke fået en officiel henvendelse fra DSB's side, men opdager kun, at DSB har ændret i deres opfattelse af signalkommissionen, da vi bliver nægtet frihed til signalkommissionsarbejdet, herunder et årligt møde i signalkommissionen, hvor den af SODB krævede efteruddannelsen skulle foregå.

At man fra DSB's side behandler medarbejdere, der i mange år loyalt har udført disse vigtige arbejdsopgaver på en så arrogant og uanstændig måde, er i den grad en kedelig og demoraliserende oplevelse. At DSB tillige tilsyneladende ingen problemer har med denne opførsel er ligeså kedeligt, men desværre ikke overraskende.

DSB har nu udpeget deres egne repræsentanter til signalkommissionen. 2 lokomotivførere fra Østområdet og 2 gruppeledere fra Vest. På S-tog havde DSB også udpeget en lokomotivfører, som dog valgte at trække sig efterfølgende. At der er kolleger, der vælger at stille op for DSB, må vi selvfølgelig tage til efterretning. Hvad DSB har lovet den enkelte af frihedsmuligheder og støtte i arbejdet, er vi heller ikke vidende om. Men det er dog tankevækkende, at DSB ikke vil bevilge frihed til én part men gerne til en anden. Så det kan jo ikke være et spørgsmål om frihed til arbejdet, det drejer sig om. Det lugter derfor langt væk af faglig kamp på sikkerhedsfronten, for der findes intet fagligt belæg for disse handlinger.

Om disse 4 personer så kan løse opgaven med signalkommission ved vi selvfølgelig ikke, men de kan altså, som tidligere nævnt, kun repræsentere dem selv og DSB.

DJ's signalkommisionsmedlemmer dækker alle operatører. Her kigges der på udkørsel fra "godssporerne" i Ringsted mod Fjenneslev

Foto: Ebbe D.D. Drögemüller

Vi andre signalkommissionsmedlemmer fortsætter selvfølgelig som udpegede medlemmer af DJ og vil, i den udstrækning virksomheden DSB vil bevilge den nødvendige frihed, fortsætte med at repræsentere lokomotivførerne. Bevilger virksomheden ikke den nødvendige frihed, har forbundet (DJ) meddelt, at de er villige til at betale for friheden. At en fagforening skal bruge kontingentkroner på sikkerhedsarbejde, siger vist alt om DSB's ageren i denne sag. Det er sølle, men omvendt glædeligt, at forbundet aldrig vil tillade, at jernbanesikkerheden kommer i fare på grund af en faglig strid.

Af ministerens svar på §20 spørgsmålene er det tydeligt at læse i svarene, at der ligger en klar opbakning til DSB's handlinger i denne sag. Ligeså har Banedanmark valgt også at følge DSB's ønske om at bruge ledelsesretten til at styre signalkommissionen med. At man på denne måde vælger at tage jernbanesikkerheden ind under ledelsesretten, indikerer jo meget godt, hvordan man tænker, der fremadrettet skal arbejdes med sikkerheden på jernbaneområdet. Det vil ikke længere være med fokus på sikkerhed, men på, hvad der nu passer den siddende ledelse i DSB bedst. De kan fuldstændig egenhændigt styre deres udpegede folk med løfter om dit eller sanktioner om dat, hvis de udpegede medarbejdere ikke lige vælger den løsning, som DSB's ledelse har brug for. Og er det ikke tilstrækkeligt, kan ledelsen jo vælge at udskifte de formastelige ud med nogle mere medgørlige. Hvordan man i en sådan situation skal kunne fastholde uafhængigheden i signalkommissionsarbejdet, er i hvert fald svært at få øje på.

DSB har uden varsel, eller anden anledning, valgt denne konfrontation, DSB er derfor også de eneste, der kan standse den igen. DJ's udpegede signalkommissionsmedlemmer er altid klar til at række hånden frem, men det kræver, at virksomheden viser os den respekt, som vi mener at have gjort os fortjent til efter mange års trofast og loyalt arbejde for sikkerheden på de danske jernbaner.

Jernbanesikkerhed er alt for vigtig et emne at overlade til simpel og rå ledelsesret. Det kræver indsigt, erfaring, upartisk tilgang til arbejdet og gode samarbejdsrelationer på tværs af branchen. Det har de siddende signalkommissionsmedlemmer efter over 40 års samlet arbejde med signalkommissioner.

Ny afgangsprocedure—
Innovativ jernbanedrift eller beskæftigelsesterapi?

Af:
Peter Kanstrup
LPO DSB daglig ledelse

I en efterhånden relativt lang periode har DSB anvendt ressourcer i et ikke ubetydeligt omfang på at udvikle en ny afgangsprocedure. Flere forslag har været i spil, og det værste vildskud er da heldigvis faldet af undervejs.

Nu nærmer vi os imidlertid det tidspunkt, hvor den nye afgangsprocedure er lige på trapperne. Men at anvende ressourcer på løsning af et ikke eksisterende problem forekommer i denne tid at være både absurd og utilstedeligt.

Udgangspunktet for projektet har været et ønske om at fremme rettidig afgang fra stationer, hvilket jo umiddelbart kan lyde ganske sympatisk. Problemet er bare, at en stor del af analysearbejdet er udført af teoretikere med meget lidt jernbaneerfaring, konklusionerne er letkøbte og forventningerne om forbedring af rettidigheden bygger på udokumenterede påstande.

Projektet virker set udefra som beskæftigelsesterapi af værste skuffe:

1. Nogle ledere med meget sparsom relevant baggrund har behov for at profilere sig. De ser et problem, fejlanalyserer årsag og virkning og bestiller en løsning hos nogle "optimeringseksperter".
2. Eksperterne går i gang. Meget systematisk, målrettet og professionelt arbejdes der i måneder med først at sætte sig ind i den hidtil anvendte praksis og baggrunden herfor, og siden analysere, vurdere og opstille mulige alternativer. Der arbejdes i en brainstormingsproces, hvor alle muligheder er i spil.
3. En del driftsmedarbejdere tages med på råd, men deres betænkeligheder fejes af banen med et: "Det er jo RETTIDIGHED (eller hedder det punktlighed nu? Red.), det handler om. Det her er DSB´s fremtid!".
4. Projektet rammes undervejs af "virkelighedsmuren" nogle gange. Det går op for de ansvarlige, at det der skulle have været så nemt, egentlig er ganske kompliceret, men for at undgå at tabe ansigt fastholder man kursen.
5. Eksperterne ser en klar fordel i at holde liv i projektet, det er jo trods alt, det der giver brød på bordet.
6. Efter at have afværget en version der var blottet for jernbanelogik, når man frem til, at det mindst farlige af de fremkomne forslag skal gennemføres "koste hvad det vil".

Hvis man ser nærværende forløb som et eksempel på fejlslagen akademisering, er det nok ikke helt forkert, men bagved ligger et meget større problem, som er:

- Ledelsessvigt på højt niveau.
- En tyrkertro på, at optimeringsprojekter altid vil føre til "paradis".
- Fravær af tillid til, at der faktisk kan være gode grunde til, at vi har fastlagt vores rutiner, som de er.
- Og en total mangel på krav om validitet og dokumentation fra projektmagere.

Når projektet på et tidspunkt fører til en konkret ændring, må vi håbe, at resultatet er brugbart, eller i det mindste ikke er generende for driftsafviklingen. Om den nye afgangsprocedure så også fører til en målbar forbedring af rettidigheden, er desværre nok tvivlsomt.

Baggrund: Tog har afgang fra Københavns Hovedbanegård

Foto: Thomas Knudsen

Redaktørens klumme—
Godt der snart er valg ...

Af:
Peter Kanstrup
Redaktør

Måske er der så småt ved at gå et lys op for mig! Måske handler DSB's angreb på medarbejderne og Dansk Jernbaneforbund ikke bare om forringelse af løn og arbejdstid. Stadig mere tyder på, at det handler om – via provokation – at skabe en tilstand af konflikt og konfrontation, hvor medarbejderne reagerer med arbejdsnedlæggelser. Det slæber man så de involverede i Arbejdsretten for. Fint nok. Det er spillets regler. Men måske er det slet ikke turen i Arbejdsretten og en deraf følgende bod til medarbejderne, det handler om for DSB?

Jeg tænker, det måske handler om at få konfliktniveauet så højt op, og Dansk Jernbaneforbund så voldsomt involveret, at DSB kan få forbundet idømt organisationsansvar. Og hvorfor nu det? Måske fordi en bod til forbundet i den forbindelse kan løbe op i mange, mange mio. kr. Dvs. boden kan have en størrelse, hvor den enten tvinger forbundet til at holde kæft (for at undgå yderligere bod) eller tvinger forbundet i knæ økonomisk. Om ikke første gang, så i hvert fald i gentagelsestilfælde.

Argh! Nu løber fantasien sgu da af med mig – tænker du måske – men nej. DSB er skam allerede i gang med de indledende øvelser og rejste faktisk i Arbejdsretten d. 1. april krav om, at Dansk Jernbaneforbund skulle idømmes organisationsansvar. Mit gæt er, at det – hvis konflikten ikke finder en løsning – ikke bliver sidste gang, vi hører det krav.

Kan man få tøjleret eller elimineret Dansk Jernbaneforbund, står medarbejderne ubeskyttede tilbage. Så gevinsten for DSB – og deres støtter i Dansk Industri, Moderniseringsstyrelsen og Transportministeriet (og muligvis flere andre steder) – er betydelig. For nu skal jernbanearbejdere ned med nakken. Området skal "normaliseres", som det hedder på DJØF'sk. Jernbanen skal liberaliseres og regningen skal betales af de ansatte. Det lyder, som noget man har hørt før, f.eks. under lærerkonflikten i 2013.

Men først skal medarbejderne og deres organisation tvinges til tavshed.

Er det, det Danmark vi ønsker anno 2019? Hvor magthaverne: Staten, centrale ministerier og politikere, altså dem som dybest set repræsenterer os allesammen, i uskøn forening med nogle af de allertungeste spillere fra erhvervslivet, bruger deres magt til at tryne udvalgte grupper.

Godt der snart er valg ...

Hvorfor er det vigtig at bakke op om fagbevægelsen?

Ikke kun vi i Dansk Jernbaneforbund har vores at slås med. Som det efterhånden er de fleste bekendt, er også vejtransporten og chaufførfaget under gevaldigt pres, bl.a. fra østarbejdere og filippinske chauffører på sulteløn. Vores gode kolleger i 3F Transport kæmper en brav kamp, som ikke bare føres af 3F Transport selv, men også af nogle aktivistiske chauffører. En af dem er "bloggeren", Knud Erik Christensen, som har skrevet nedenstående (lettere redigerede, red.) tankevækkende indlæg ...

Working poor – Derfor skal vi værne om fagbevægelsen

Hvorfor arbejdsgiverne og liberale politikere ikke skal have frit slag. Og hvorfor vores fagbevægelse i Danmark er en grundsten i samfundet.

Vi behøver blot at kigge til vores nabo mod syd, Tyskland, hvor fagbevægelsen allerede for mange år siden er blevet stækket, og i dag er nærmest tandløs. Tyskland har i den grad været foregangsland for liberal erhvervspolitik, med

store omkostninger til følge for rigtigt mange almindelige mennesker, som må siges at være hårdt ramt af social dumping.

Er det tyske forhold, vi ønsker os i Danmark? Tja, når man ser, hvad folk i transportbranchen kan sidde og lukke ud på sociale medier, kan man godt få den tanke. Ønsket om "Wild West" forhold på arbejdsmarkedet, er til at få øje på specielt i vores branche.

Krifa og DFH-overenskomster, eller for den sags skyld slet ingen overenskomster, er med til at trække lønmodtagerne ned i løn, og forringe de sociale forhold. Lønnen her og nu og de sociale forhold på sigt. En lav løn giver en forholdsvis lavere pension, og medvirker til at trække de sociale forhold i minus.

Hvor galt det kan gå, kan du se i denne video fra Tyskland: https://youtu.be/lDveK6oWN5w. Er det sådan, du vil tilbringe din alderdom?

Working poor er et kæmpe problem i Tyskland, og andre lande i Europa, og det er påfaldende nok de steder, hvor fagbevægelsen er svag. Lande, hvor man har fået forpurret enhver form for sammenhold blandt arbejdstagere. Jeg forstår simpelthen ikke, at man fra politisk hold ikke kan se et problem i at stække fagbevægelsen. Det bliver de selvsamme politikere, som kommer til at skulle rede trådene ud, når mennesker står uden en ordentlig pensionsopsparing. Og det bliver de arbejdere, som ikke har indset i tide, at de skulle have bakket op om ordentlige overenskomster, som kommer til at samle flasker for at overleve.

For at beholde den standard, vi har i Danmark, er vi nødt til at have en stærk fagbevægelse som kæmper for lønmodtagerne. Og det er det kun LO-forbundene, som gør. Og NEJ! Jeg er ikke socialdemokrat, men et socialt menneske, som vil mine medmennesker det godt. Og nej! Jeg har ikke været lønmodtager hele mit liv. Jeg har drevet virksomhed, men kan derfor alligevel godt se fornuften i en stærk fagbevægelse, det er en fordel for både arbejdstager og arbejdsgiver. Som forstår og accepterer, at der er rene linjer, og at begge parter her redskaber til at løse problemer på arbejdsmarkedet.

Tænk på din alderdom. Vær med til at stoppe social dumping. Stop fattigdom. Tænk på dine børn og børnebørns fremtid. Bak op om Fagbevægelsen!

Du kan læse hele blogindlægget i dets fulde ordlyd her: https://reki33.blogspot.com/2019/03/working-poor-derfor-skal-vi-vrne-om.html

Fakta om fagforeninger ...

Ud over blogindlæg er Knud Erik også leveringsdygtig i lidt fakta om fagforeninger, både fra den etablerede fagbevægelse (her 3F) og data fra "De Gule". Er du nysgerrig på disse fakta kan du læse dem her: https://reki33.blogspot.com/2019/03/advarsel-advarseladvarsel.html?spref=fb&m=1

Kilde: https://bib.ballerup.dk/nyheder/aktuelt/jeg-har-set-et-roedt-flag-smaelde

Infrastrukturindøvelse og test – en sidste gang (forhåbentlig) …

Af:

Peter Kanstrup

LPO DSB daglig ledelse

Vi har efterhånden en del gange her i bladet hen over de seneste knap 6 år skrevet om emnet infrastrukturindøvelse og test. Sagen tager sit udspring i implementeringen af de såkaldte EU-certifikater. Første fase var udstedelse af et fælleseuropæisk certifikat. Den kom, jf. den daværende bekendtgørelse, på plads i 2013, men er efterfølgende ændret / tilpasset et antal gange, bl.a. som følge af en række afvigelser i forbindelse med Trafik-, bygge- og boligstyrelsens (TBBST) tilsyn i DSB. Anden fase har omhandlet håndtering af øgede krav til inddeling og kategorisering af den infrastruktur lokomotivførerne befarer, og som skal fremgå af certifikatet, herunder håndtering af krav vedr. infrastrukturindøvelse og test. Og det er ikke bare svært at stave til, og svært at læse, det er åbenbart også næsten umuligt at håndtere i en moderne virksomhed som DSB.

Som nævnt i indledningen har vi berørt nærværende her i bladet siden 2013. Er du en af dem, der ønsker at have historikken på plads inden den videre læsning, kan du med fordel starte her (5-2013, 5-2015 og 2-2017). Har du allerede styr på forhistorien, følger her den seneste udvikling fra 2017 og frem til nu. I udgangspunktet er historien heller ikke længere, end det, du kan læse herunder, idet DSB i et anfald af total ledelsesarrogance har koblet den faglige organisation fuldstændig af. Uden af fortrække en mine har ledelsen besluttet at nedlægge den såkaldte Fase 2 arbejdsgruppen, under OSU Uddannelsesudvalget, hvor alle spørgsmål vedr. infrastrukturindøvelse og test, har været håndteret. Naturligvis ikke face to face, men i en kortfattet mail, da man jo aldrig vender ansigtet til musikken. Ledelsen har i øvrigt, i samme ombæring, holdt OSU Sikkerhedsudvalget for nar, med en oplysning om, at spørgsmål i forhold til sagens sikkerhedsmæssige aspekter, ville blive besvaret i OSU Uddannelsesudvalget. Ja, hvis det ikke lige var fordi ledelsessiden i dette udvalg altså i mellemtiden nedlagde arbejdsgruppen. Troværdig ledelse? Bedøm selv!

Nu er nedlæggelsen af en arbejdsgruppe i udgangspunktet – bortset fra yderligere bortfald af dialog mellem ledelse og medarbejdere – et meget begrænset tab. Og ærgrelsen her knytter sig da heller ikke til tabet af dialog. Den skyldes i stedet, at vi faktisk var forholdsvis tæt på at kunne præsentere en brugbar model for infrastrukturindøvelse og ikke mindst en model med meget færre test.

Vi var i arbejdsgruppen nået frem til, at bekendtgørelsen og dialogen med TBBST kunne tolkes således, at infrastrukturtest, i modsætning til infrastrukturindøvelse, ikke omhandlede konkret infrastruktur, men alene forskellige typer af infrastruktur, f.eks.: Dobbeltspor, vekselspor, linjeblok og ATC. Med den tilgang kunne vi identificere ca. 10 infrastrukturtyper, som der så fremadrettet skulle testes i ved ny- og generhvervelse. I praksis vil et sådant system betyde, at nye lokomotivførere vil blive testet i alle de infrastrukturtyper, der er relevante for netop deres tjenestested. Herudover vil det kun være nødvendigt at teste, når en lokomotivfører skal forrette tjeneste på en infrastrukturtype, som vedkommende ikke i forvejen har kompetence til. Den situation kan opstå, hvis man skifter tjenestested, ens depot skal befare en infrastrukturtype, depotet ikke tidligere har befaret (f.eks. ATC-togstop), eller der er en type infrastruktur, man godt nok har kompetence til at befare, men ikke har kørt på de seneste 12 md. (generhvervelse).

P-risten på Odense St.

Foto: Peter Kanstrup

En både fornuftig og pragmatisk tilgang, som dog havde den lille udfordring, at modellen ikke var i tråd med Jernbanerne Uddannelsesråds (JU) daværende branchenorm.

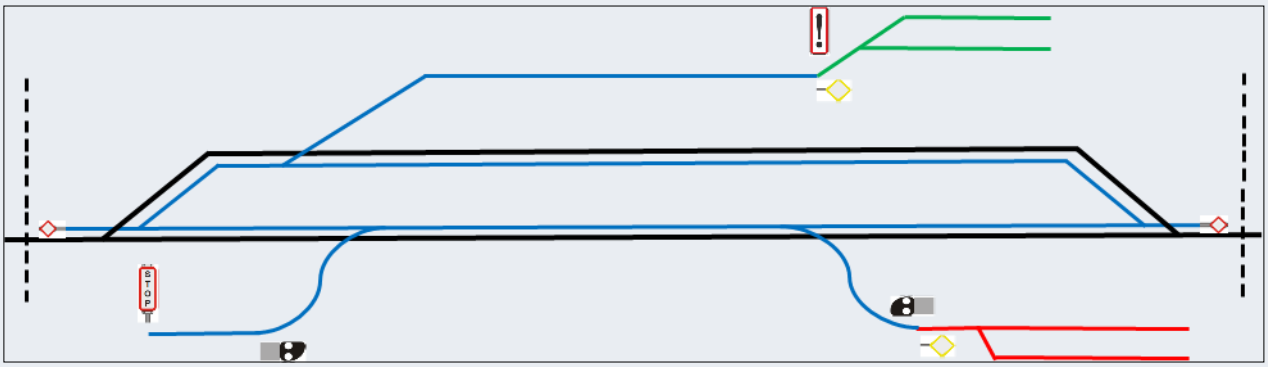
Umiddelbart var der i JU stemning for at kigge på branchenormen, men JU var på det tidspunkt uden formand, da Banedanmark, som "ejer" denne plads, havde nedprioriteret arbejdet. Lang historie kort. I efteråret 2018 var man så vidt, at en ny formand ikke bare var udpeget, men også sat ind i tingene. Ny branchenorm for "lokomotivfører licens- og certifikatuddannelser, samt fag- og kørelærere " blev af JU i november 2018 forelagt TBBST til godkendelse, og kort før jul forelå styrelsens godkendelse af den nye branchenorm så, med gyldighed fra januar 2019.

Den nye branchenorm, som jf. LPO's informationer p.t. indarbejdes i DSB's uddannelsesstandarder, skulle gerne sikre, at det fremover vil være muligt at afholde test i infrastrukturtyper, i stedet for at afholde test i forlængelse af hver eneste indøvelse i enhver konkret infrastruktur. Når jeg skriver "skulle sikre", er det fordi status på implementeringen er ukendt (i hvert fald for LPO). Og fordi LPO fortsat – som følge af ledelsens beslutning om at afbryde samarbejdet om nærværende – står tilbage med nogle ubesvarede spørgsmål, både i forhold til kravene i branchenormen og dens konkrete udmøntning. LPO har desuden en række opfølgende spørgsmål omkring opdatering af de strækningsskemaer, der anvendes i forbindelse med infrastrukturindøvelse, da flere af disse fortsat trænger til en opdatering.

Og så har vi da også en række spørgsmål til DSB's seneste tiltag i kategorien "Fikse ideer". DSB har bedt TBBST om tilladelse til – som forsøg – at gennemføre infrastrukturindøvelse som e-læring, i første omgang på strækningen Roskilde – Holbæk. Hvordan sådan et tiltag spiller sammen med bekendtgørelsen, branchenormen og helt almindelige læringsprincipper, melder historien desværre ikke noget om. Det er da sikkert fint at se en strækning på en skærm i stedet for ud af frontruden. Og fint at kunne gentage scenarier efter behov. Men hvem skal man spørge, hvis man bliver i tvivl om noget? Og hvordan ved man, hvad man ikke har forstået? E-læring er muligvis brugbart i visse sammenhænge. Indlæring af sikkerhedsinstruktionsstof er IKKE en af dem. Prøv at spørg hos Boeing, hvor man p.t. prøver at genfinde fodfæstet efter at have oplevet de skæbnesvangre konsekvenserne af korte e-læringsmoduler til de piloter, som skulle flyve Boeing 737 MAX.

Selvfølgelig skal man altid være beredt med "Ja-hatten", men lige nu er der grund til bekymring. Så selv om nærværende artikel formentlig, som anført i indledningen, er den sidste som direkte omhandler infrastrukturtest, er det næppe sidste gang vi skriver om infrastrukturindøvelse. Eller rettere, det er næppe sidste gang, vi forholder os til den iderigdom, der udfoldes i bestræbelserne på at skabe den ringeste indøvelse til de billigste penge.

Indtil da må vi glæde os over, at der i det årelange forløb kom nogenlunde styr på opdelingen af infrastruktur, mv. gældende for både erklæringsskemaet og det midlertidige certifikat.



Sort: Togvejsspor – en del af strækningskendskabet

Blå: Rangertogveje (dækket af stationens sikringsanlæg)

Grøn: Stedbetjente sikringsanlæg (sporskifteomstillingsanlæg)

Rød: Usikret område

Og med lidt held er der vel også på et tidspunkt nogen, som påtager sig opgaven med at opdatere strækningsskemaerne, så de 6 års arbejde ikke har været helt spildt ☹

DSB's fraværspolitik

Af:
Søren Max Kristensen
Områdegruppeformand, LPO DSB

På Hovedsamarbejdsudvalgsmødet (HSU) d. 8. februar 2019 fremlagde ledelsen en ny fraværspolitik. Inden fremlæggelsen havde den nye politik været behandlet i Personalepolitisk Udvalg.

Under behandlingen i Personalepolitisk Udvalg havde medarbejdersiden haft flere kritiske bemærkninger og forbehold. Ledelsen valgte, på trods af disse bemærkninger og forbehold, at fremlægge fraværspolitikken for HSU. Efter fremlæggelsen, som var lettere forvirrende, fremførte medarbejdersiden de samme kritiske bemærkninger og forbehold, som også var fremlagt i Personalepolitisk Udvalg.

Ledelsen lyttede tålmodigt til medarbejdersiden, og præciserede et par forhold, men var ikke indstillet på at ændre i det fremlagte. Ledelsen kunne herefter meddele, at den nye fraværspolitik ville blive gennemført.

Fraværspolitikken vil altså, helt udsædvanligt, blive gennemført via dekret, uden at medarbejdersiden har vedgået den i HSU.

Et af forbeholdene har sin baggrund i det forhøjede sygefravær fra den 25. juni til den 1. juli 2018. DSB indklagede det forhøjede sygefravær til Arbejdsretten, som efterfølgende har meddelt, at sygefraværet var en maskeret arbejdsnedlæggelse. DSB valgte derefter, kort før jul, at trække flere kollegaer i løn for fraværsperioden, uden først at indgå i en dialog med Dansk Jernbaneforbund. Rigtig mange kollegaer manglede altså mange tusinde kroner lige før årets mest kostbare højtid. På den baggrund stillede vi følgende spørgsmål på HSU den 8. februar:

Spørgsmål til DSB

"For at undgå, at sygemeldte uforvarende bliver involveret i en af Arbejdsretten bedømt arbejdsnedlæggelse, skal fraværspolitikken rettes til således, at den der modtager sygemeldingen, har pligt til at oplyse den sygemeldte om, hvorvidt virksomheden kræver dokumentation for fraværet."

Svar fra DSB:

"Det er ikke ved selve sygemeldingen, at det vurderes, om der samlet set er tale om en maskeret arbejdsnedlæggelse. Så det kan den enkelte leder ikke vurdere ved den enkeltes sygemelding. Det afhænger af det samlede antal, samt varighed, mv."

Som det tydeligt fremgår af svaret, mener DSB ikke, at den enkelte leder kan vurdere, om der er tale om en arbejdsnedlæggelse. Det kan vi sådan set godt forstå, men når den enkelte leder ikke kan vurdere det, hvordan skal den enkelte medarbejder så vurdere det?

Ved et senere møde med ledelsen fremførte vi igen problemstillingen:

Hvordan forhindres det, at en medarbejder, der melder sig syg et par dage, en sygeperiode, hvor man ofte ikke søger læge, uforvarende bliver inddraget i en afgørelse fra Arbejdsretten, der nu pludselig afgør, at den sygemeldte har været med i en ulovlig arbejdsnedlæggelse, blot fordi der er et stort sygefravær? Vel at mærke et stort fravær, som den enkelte ikke har en chance for at vide noget om?

Svaret var nu, at det jo kun var aktuelt, hvis der var et kraftigt forhøjet sygefravær. Det mente ledelsen ikke, at de var forpligtet til at oplyse. Den enkelte medarbejder kunne blot følge med i pressen, da der ofte ville blive skrevet noget om det i medierne!!!

Vi tager den lige igen. Hvis du er syg, så er det den enkelte, der må holde øje med medierne, om de skriver noget om et forhøjet sygefravær i DSB, og der derfor er en risiko for, at man som syg skal straffes med et meget stort løntræk!

LPO DSB er selvfølgelig helt uforstående over for ledelsens tilsyneladende manglende evne til at tage et ansvar over

for deres medarbejdere. Vi bliver ofte tudet ørene fulde med ledelsens ret til at lede og fordele arbejdet. Sammen med den ret følger vel også en pligt til at tage ansvar og sikre, at den enkelte medarbejder ikke uforvarende kommer i klemme. Men her tager vi åbenlyst fejl.

Den nye fraværspolitik er normalt tilgængelig på DSB's intranet. Trods en grundig søgning er det ikke lykkedes at finde den. Men den bliver vel lagt ud…!

Selve sagen om løntræk fra den 25. juni til den 1. juli 2018 vil blive behandlet i Arbejdsretten d. 18. juni 2019 for så vidt gælder de overenskomstansatte. For tjenestemændene gælder, at deres sag skal behandles i Tjenestemandsretten. Her er der endnu ikke berammet en dato.

Det er Dansk Jernbaneforbund, der i disse sager varetager medlemmernes interesser.

Udlicitering Midt- og Vestjylland og Svendborgbanen – status

Af:
Jan B Danielsen og Peter Kanstrup,
LPO DSB daglig ledelse

Vi har her i bladet sat os for at holde læserne orienteret om udbuddet af "den skrå bane" mellem (Fredericia) Vejle og Struer, henholdsvis Svendborgbanen, som Arriva overtager med virkning fra K21 (december 2020). Ikke underligt er vores primære fokus i den anledning konsekvenserne for lokomotivpersonalet i Struer og Odense.

Der har ikke været afholdt møde mellem ledelsen i Togdrift og LPO i den såkaldte referencegruppe siden starten af februar. Ledelsen lægger dog op til, at der afholdes et møde i en ikke al for fjern fremtid (mødet kan være afholdt, når disse linjer læses, red.). Uenigheden mellem parterne er betydelig, og fakta omkring den forestående overdragelse er på nuværende tidspunkt begrænset. Der er ingen grund til her at udstille de forskellige opfattelser, de kan såmænd tidsnok komme frem i lyset. Og måske skal de væsentligste tvistigheder slet ikke løses direkte mellem Togdrift og LPO. De vil formentlig i stedet kunne indgå i de igangværende forhandlinger om lokalaftaler.

En anden overvejelse er, at det måske slet ikke er her, LPO skal bruge energien. Der er flere indikationer på, at uenighederne med Togdrift ikke er den største udfordring. Det viser sig nemlig, at flere af de elementer, der lå i udbudsmaterialet og i juristernes oprindelige tolkning heraf, ikke er som først antaget. Jævnfør vores oplysninger er der i hvert fald grund til at antage, at Arriva har et noget andet syn end DSB på, hvilke forpligtigelser de har som ny operatør for så vidt angår deres overtagelse af kørslen i Nordvestjylland.

Kort fortalt handler det om de bagvedliggende overvejelser i Arriva, hvor de på den ene side skal overdrage strækningen Skjern – Holstebro til Lemvigbanen / Midtjyske Baner, samtidig med at de overtager DSB's nuværende kørsel i det Nordvestjyske. Eller rettere. Det gør de jo faktisk ikke. De overtager ganske vist regionaltogskørslen mellem Struer og Vejle, men ikke det sidste stykke mellem Vejle og Fredericia. Hovedparten af fjerntogene i Nordvestjylland, som i dag næsten udelukkende køres af Struer depot, forsvinder. Ikke på grund af Tulles Billundbane, men pga. udliciteringen, indfasning af det nye signalsystem og elektrificeringen, der blev væk. Den resterende DSB-kørsel med fjerntog mellem Struer og Fredericia planlægger DSB – hvis de får magt, som de har agt – at køre fra depotet i Fredericia.

Hvor stiller alle disse ændringer det nuværende DSB lokomotivpersonale i Struer? Og hvad med de tjenestemænd, der siden 2003 har været udlånt fra Struer depot til Arriva i forbindelse med den oprindelige udlicitering regionaltrafikken i Midt- og Vestjylland?

Spørgsmål er der nok af og svarene er få. Men måske er de ikke langt væk – svarene altså. Der afholdes nemlig medarbejdermøder i nær fremtid i både Odense (d. 21. maj) og Struer (d. 22. maj). Begge steder deltager ledere fra både DSB og Arriva.

Og LPO? Vi følger forløbet tæt og står klar til – i det omfang DSB og Arriva ønsker at lukke os ind – at finde løsninger for de, der måtte komme i klemme.

Når ulykken er ude …

Af:
Ole Bang
Lokalgruppeformand, Fredericia
&
Hans Schøn Merstrand
LPO DSB Daglig ledelse

I gennemsnit er der hver dag en lokomotivfører, som er ude for en påkørsel eller nærved-påkørsel. Disse hændelser har en psykisk påvirkning på os alle. Hændelsen påvirker selvfølgelig forskelligt fra person til person, men hvordan bliver lokomotivføreren hjulpet efter en hændelse?

Er DSB gode nok til at følger op på lokomotivførernes påkørsler, nærved påkørsler, eller det der er værre? Er vi i LPO gode nok til at hjælpe vores kollegaer? Er vi alle gode nok til at hjælpe hinanden?

I Dansk Jernbaneforbunds fagblad, Jernbane Tidende nr. 1-2019 kunne man på side 5 læse om den forfærdelige togulykke på Storebælt, som skete den 2. januar i år. Ulykken havde stor mediefokus i ugerne lige efter, hvilket er naturligt, de meget tragisk følger ulykken havde, taget i betragtning.

Ud fra artiklen kan man umiddelbart konkludere, at både DSB's og LPO's beredskab omkring lokomotivpersonalet fungerede, om end med et par små fejl undervejs. Men hvad med alle de andre tragiske hændelser, lokomotivpersonalet oplever, når de udfører deres arbejde? Fungere beredskabet på dagen ved en personpåkørsel, nærved påkørsel, voldsepisode eller andre ubehagelige eller traumatiske oplevelser? Og hvad med tiden efter? Bliver der efterfølgende fuldt op på, hvordan den berørte lokomotivfører har det, eller bliver man bare glemt?

På dagen for en hændelse, er den generelle opfattelse i LPO, at de fleste hændelser bliver taklet på en god måde, også dem vi som faglig organisation ikke har direkte indflydelse på. Dog er der et antal hændelser hvert år, der ikke bliver tacklet tilfredsstillende. Dem forsøger vi at løse i dialog med DSB i "Påkørselsudvalget". Og så forsøger vi at lære af de fejl, der begås.

Påkørselsudvalget er et lille forum under Togdrift F&R, hvor både ledere og tillidsrepræsentanter, med jævne mellemrum mødes for at vende de hændelser, eller episoder, der har været. For indeværende er der, ligesom ved alle andre samarbejdsudvalg, sået tvivl om, hvorvidt DSB fortsat ønsker et påkørselsudvalg, efter indmeldelsen i Dansk Industri.

EA i Næstved. Ikke for første gang, men første gang den skal køre selv.

Foto: Jan Lundstrøm

Det er ikke til at vide, hvor det ender, men et er sikkert; Håndteringen af hændelser "på dagen", hvor ulykken er ude, skal fungere. Og her betyder påkørselsudvalgets arbejde, og de indmeldinger der kommer fra lokomotivpersonalet og deres lokale tillidsrepræsentanter, noget.

De første uger efter en hændelse, er der et opfølgende "flow", hvor den eller de berørte er i kontakt med både deres leder og deres tillidsrepræsentant, eller i hvert fald har mulighed for det. Det sker dog, at personer, som har været ude for en hændelse falder "ned mellem to stole". Det kan der være flere årsager til, men når det sker, er det vigtigt, at de bliver spottet af kollegaer, eller vores kolleganetværkspersoner, som kan hjælpe dem videre til enten den nærmeste leder eller deres tillidsrepræsentant.

Så langt så godt. Kigger man udover de første uger, og måneder, efter en hændelse, f.eks. en personpåkørsel, så ser det desværre noget anderledes ud med hensyn til opfølgning i forhold til den enkelte lokomotivfører. Der findes nemlig hverken systematisk opfølgning, eller måling af tilbagefald, i DSB.

1. januar på Københavns Hovedbanegård. Mange passagerer og korte tog.

Foto: Ruben Schmidt

LPO har i forskellige samarbejdsfora i DSB spurgt ind til registrering af tilbagefald efter arbejdsskader, da det jo kunne være interessant at vide, hvordan den enkelte lokomotivfører har det på "den lange bane", efter en alvorlig hændelse. Hændelser som – skal man huske på – både kan være traumatisk for den enkelte og for de pårørende.

Noget tyder desværre på, at DSB er holdt op med at registrere tilbagefald, hvilket man ellers gjorde for år tilbage, f.eks. i forbindelse med fraværssamtalerne, hvor et øget fravær måske kunne tyde på mistrivsel.

Set i det lys er det alvorligt, eller rettere bedrøveligt, at der opstod så meget usikkerhed om den rapport DSB havde bestilt via Center for selvmordsforskning. Først blev den offentliggjort. Så blev den trukket tilbage. I den udgave, der blev trukket tilbage, kunne man bl.a. læse følgende: *"De ansatte lokomotivførere mister tilliden til ledelsen, når de bliver svigtet af DSB på tidspunkter, hvor de har allermest brug for hjælp og støtte, f.eks. efter en togpåkørsel (selvmord, Selvmordsforsøg)"*, citat slut.

Det var DSB åbenbart ikke var tilfreds med. Så nu har man i stedet udsendt en såkaldt "endelig rapport med anbefalinger til DSB". De, som har adgang til DSB's intranet, kan læse videre her.

Og trods den svære fødsel, er det positivt, at der nu kommer nogle anbefalinger. Forhåbentlig kan anbefalingerne hjælpe de mange lokale tillidsrepræsentanter og kolleganetværkere, som opfanger og griber kollegaer, som har det skidt mange måneder efter at have slået et eller flere mennesker ihjel med deres tog.

Anbefalingerne bør imidlertid læses af alle både ledere og medarbejdere. For selvfølgelig inddrages de lokale ledere. Tit er de en del af løsningen, men ofte er det faktisk i mødet mellem "almindelige" kollegaer, at det bliver tydeligt, når nogen har behov for hjælp. Og rigtig mange kollegaer gør faktisk meget for at hjælpe de, der har det skidt. Som en psykolog sagde, på et møde, så er der meget "hjertevarme" på lokomotivførernes opholdsstuer.

Hvis DSB har tænkt sig at reducere samarbejdet i "Påkørselsudvalget" og andre samarbejdsfora, så skal LPO, og de valgte kolleganetværkere, have udtænkt en ny metode til at hjælpe de kollegaer, der bliver ramt af ubehagelige og traumatiske hændelser. Der er brug for en model til opfølgning på hændelser, som kan fungere på "den lange bane". En model, som kan fange de kollegaer op, som bliver ramt, ikke bare under udførsel af deres job i DSB, men også uden for.

Kronik – Overgreb på en overenskomst

Af:
Carsten Understrup
Lokomotivfører, Aarhus

Med den hastighed, hvormed Telegade tolker og digter videre på overenskomsten, samt ændrer de retningslinjer, de selv har opstillet, kan dele af efterfølgende meget vel være forældet, når det læses. Måske har Arbejdsgiverretten også foretaget sig noget fornuftigt og dømt, samt uddelt bod til DSB. Nu har jeg ikke deltaget i et af blokvognsmøderne med Flemming Jensen (FJ), og Per Schrøder (PS), så om de der nævner de oprindelige argumenter, og konsekvenser ved overgangen til DI-overenskomsten, kan jeg derfor af gode grunde ikke vide. Men på skrift er det længe siden, jeg har set argumenterne. Så lad mig ridse dem op her: Sammenlignelighed med de private operatører, mindre rigide aftaler og det er ikke intentionen, at nogen skal gå ned i løn.

Med hensyn til det sidste er det da muligt, det ikke var / er intentionen, men det kan da blive konsekvensen. Til den slags ræsonnementer har svaret været: "Ingen samlet set går ned i indkomst". Nærmere uddybning har DSB Telegade undladt. I disse computertider ville intet vel have været nemmere, end at udsende nogle eksempler på en nuværende lønseddel og hvordan samme lønseddel vil se ud i fremtiden. 7-8 af den slags eksempler ville have været nok til at understøtte troværdigheden i FJ's løfte. At man har undladt dette, samt FJ's fremfærd i alle andre sager, styrker ikke min personlige tro på løftet. Og i uge 13 bekendte DSB-direktionen da også kulør. En mail fra Anette Haugaard (AH) kundgjorde bl.a. bortfald af tillæg for ansvarshavende tjenester og for lokomotivfører (K) bortfalder tillægget for elevkørsel også. Fortsættes læsning af den muntre fredags-bulletin fra Telegade, kan man desuden læse, at den maksimale tjenestetidslængde på 9,5 time, som er beskrevet i Jernbaneoverenskomsten, i virkeligheden skal læses som 11-12 timer. Reglerne for dobbelte fridage, som i overenskomsten kun forefindes som weekendfri, indeholdende en lørdag, eller søn- og helligdag, findes nu pludselig også som dobbeltfridag på hverdage.

DSB Telegades ønske om mindre rigide aftaler kræver jo, at man kan stole på direktionen. Det har de endnu ikke givet os nogen grund til. Meget kan man sige om Jesper T. Lok, og det er også gjort, men han var en mand af sit ord. At vi ikke ret tit brød os om det, han sagde, er en anden sag, men han havde i min optik en høj grad af troværdighed. Hvordan skal man kunne give det nuværende DSB Telegade urigide aftaler, sådan som de tolker helt klare paragraffer i den overenskomst, der har været deres hedeste ønske. Hvordan 9,5 timers tjenester, pludselig ud af det blå, tolkes til at kunne være på 11-12 timer. At enkeltstående fridage på hverdage som jf. overenskomsten skal være på 40 timer, bliver til at dag to, godt kan være på 20 timer, hvis DSB har valgt at lægge dem i forlængelse, vides ikke. Men sikkert er det, at det ingen steder står i overenskomsten. Og således er overenskomsten blevet til "Verden i følge Poul Gemzøe-Enemark (PGE)", samt DSB HR Forhandling og Personalejura. Nej, en evt. aftale med DSB Telegade bliver en lang liste med; det må I ikke, det må I heller ikke, og det er forbudt. DSB Telegades nuværende opførsel vil give omfattende og rigide aftaler og ikke, som de ønsker, et ukompliceret og fleksibelt aftalekompleks.

I den tidligere statsoverenskomst var DSB den eneste togoperatør, og der kunne derfor tolkes uden konsekvenser for andre. Men da DI-overenskomsten jo dækker andre togoperatører, har de nuværende tolkninger også konsekvenser for de øvrige operatører. De øvrige operatører har jo valgt at indgå lokalaftaler med deres medarbejdere, aftaler som DSB´s tolkninger undergraver, og således risikerer DSB Telegades tumlen rundt at have negativ indvirkning på de øvrige operatørers interne samarbejde. Sammenlignelig med de øvrige operatører vil FJ gerne være, men hvorfor har han så ikke tilbudt samme lokalaftale, som Arriva har indgået med deres medarbejdere? Mere sammenligneligt kan det da ikke blive. At FJ ikke som udgangspunkt, har tilbudt samme aftale som hos Arriva, øger blot min skepsis overfor hans løfter.

Og det er tilsyneladende skruen uden ende. Der går stort set ikke en uge uden DSB Telegade udsender meddelelser med nye provokationer. Antallet af hjerneblødninger i direktion og bestyrelse er utallige som stjernerne på himlen. Det er den eneste forklaring, jeg kan finde. Da der er trykkabine i fly, kan undskyldningen jo ikke være iltmangel til hjernen. For det er vel ikke bevidst, man forsøger at provokere sine medarbejdere?

DA og FH (Fagbevægelsens Hovedorganisation, det tidligere LO) indtrådte i de afbrudte forhandlinger d. 5. april. Om det er af det gode, eller af det onde, er endnu for tidligt at sige noget konkret om. Det har i skrivende stund dog afholdt DSB Telegade fra yderligere tolkninger i snart 3 døgn, men de har jo efterhånden også omskrevet overenskomsten til ukendelighed. Det kan også være, at deres digter-muse PGE, er løbet tør for inspiration, selvom det er svært at tro. DA's og FH's indtræden har dog endnu ikke rullet de meget alternative PGE-tolkninger tilbage. Det er svært at spå, specielt om fremtiden. Og svært at vide om det tilstundende Folketingsvalg har nogen betydning for hovedorganisationernes interesse. Det kan kun tiden vise. Ikke mange interesserer sig for DSB eller jernbanen generelt, men jeg er sikker på, at ingen i Folketinget, hverken blå eller røde, ønsker at føre valgkamp i en periode, hvor togene indimellem holder stille. Hvis Folketingsvalget er overstået inden 1. juni, som er den periode, hvor DA og FH sidder med ved forhandlingsbordet, er jeg ikke i tvivl om, at noget af motivationen for deres indtræden på forhandlingsscenen, er drevet af et ønske om at skabe ro under valgkampen.

På den mere positive side, kan det være DA's og FH's deltagelse kan lægge en dæmper på AH's mantra om, at vi aldrig kommer tilbage i maskinrummet igen, hvilket vel også kan være det samme, så længe hun befinder sig der. Eller måske lægge en dæmper på PGE's bedste (eneste?) argument i enhver sag: "Vi har ledelsesretten". Hvis det er, hvad 5 års jurastudie bibringer, synes jeg nok, man kan spare lidt på den uddannelse, og afkorte studietiden med 4 år og 11 måneder, 3 uger, og 6 dage.

Måske når FJ 100% målopfyldelse inden han stopper, i så tilfælde er DSB vel klar til "En Combus". Ved godt, der er sket en prisudvikling siden 2001, så prisen bliver nok omkring 1000,- kr. for virksomheden. Måske skulle vi medarbejdere overveje at købe selskabet?

Der er deadline til Det Blå Blad længe inden udgivelse. Og med den hastighed DSB Telegade indtil nu har arbejdet, for så vidt angår kunde- og medarbejderfjendtlige tiltag, er det ikke nødvendigvis ond vilje, jeg ikke har kommenteret på alt, hvad der sker. I øvrigt er jeg ene mand, DSB Telegade adskillige tusinde.

Husk der er koldt på toppen. På et tidspunkt iføre Flemming Jensen sig flyverdragten, og så letter piloterne fra Telegade. Tilbage er vi, til at samle stumperne op og klinke skårene.

1. maj i Kongens have i Odense

Foto: Hans Schøn Merstrand

Lokalnyt

Af:

Jørgen Peter Ohmeyer

Aalborg

Så er det igen blevet tid for et indlæg fra lokalgruppen. Er der så sket noget nyt siden sidst? Tja, på det store område omkring Jernbaneoverenskomsten er der ikke sket så meget. Og dog, DSB er begyndt med, og fortsætter med at digte på, deres eget lille eventyr om, hvordan de mener, Jernbaneoverenskomsten skal forstås. Det sidste de har fundet på, er åbenbart, at tillæg ikke er en del af lønnen, samt at tillæg ikke kan udbetales, når lokalaftaler er opsagt. Men det er da bare underligt så, at de samtidig mener, at arbejdsopgaven stadig eksisterer. Men sådan er der så meget, når DSB fortolker på Jernbaneoverenskomsten, selvom der pågår forhandlinger. Det er ikke god stil.

Den 11. marts var jeg, sammen med de øvrige lokalgruppeformænd, inviteret til et møde i Telegade af Flemming Jensen. Tilstede var også DSB's bestyrelsesformand, Peter Schütze. Fra mødet kan jeg ikke referere direkte, da der ikke blev aftalt noget om, at nogen tog referat. Men jeg kan da løfte sløret for en lille ting, som Flemming Jensen sagde. Han syntes faktisk, at Det Blå Blad var meget negativ omkring ledelsen i DSB. Så nu vil jeg skrive noget positivt.

.....

.....

.....

Det var så det positive, jeg kunne finde på.

Lokalt har vi afholdt LSU. Der var ikke så meget at snakke om. Vi har godt styr på det med at få afholdt vores frihed, og vores sygefravær ligger indtil videre på et fornuftigt niveau. Jeg forespurgte om det var muligt, vores tjenestefordeler kunne komme op til os et par gange om måneden, men det har han åbenbart ikke tid til. Jeg har modtaget arbejdssedler omkring for lang tjenestetid vedrørende kursus i Aarhus. Disse er sendt videre som aftalebrud til LPO's daglige ledelse, som sørger for at sende dem videre til Dansk Jernbaneforbund.

Den 31. marts 2019 stoppede vores gode kollega Jørgen Peter Skov Nielsen. Siden d. 1. december 2018 er der stoppet 4 kollegaer, så vi nu er 47 lokomotivførere tilbage her i Aalborg. Nu må vi så bare håbe, at der ikke er flere der siger op. Men vi ved jo aldrig, når DSB åbenbart ikke er opsat på at skabe gode forhold.

Nu nærmer vi os den varme tid, og her tænker jeg på vejret. Lad os håbe, at det kun er vejret, der får temperaturen til at stige.

I ønskes alle en god forsommer

Morgenfriske kolleger på vej til 1. maj i Kongens Have i Odense

Foto: Hans Schøn Merstrand

Lokalnyt

Af:

Carsten Understrup

Aarhus

Det går stærkt for tiden, både i samfundet generelt, og i særdeleshed hos DSB. I DSB er det ikke med tiltag til glæde for kunder eller frontmedarbejdere, snarere tværtimod. Derfor er det rart med faste holdepunkter. Og siden sidste udgave af Det Blå Blad, har vi på depotet taget afsked med netop sådan tre anker-punkter.

John Kjær Nielsen. Hvis ingen genkender navnet, er det nok, fordi han bedre er kendt som Røde. Han har efter mange års moden overvejelse valgt at forlade virksomheden. Man kan vel sige, han kom afsted i tide. John har stort set altid været et fast indslag på studieturene. Den sidste tur til Prag var ingen undtagelse. Beslutningen om snarlig pensionering var taget, dog var en dato ikke fastsat, da turen gik til Prag. På hele Prag-turen kunne John berette, han som pensionist ville sørge for, at tempoet hos lokomotivførere ansat ved DSB kom i overgear og arbejdsforholdene være sammenlignelige med det værste, som Østeuropa kunne byde på. Har John haft den mindste indflydelse på den nuværende situation hos DSB, må man sige: "John, job well done." ☺

Paul Buchtrup, Ristens Nestor, har valgt at forlade den veldrevne virksomhed, netop som den kulminerer i et væld af gennemtænkte tiltag. Beslutningen om at lade sig pensionere var tilsyneladende ikke svær. DSB Telegade gjorde det vist overordentlig nemt. Personligt husker jeg bedst Paul, som den ansvarshavende der, når det en "sjælden" gang kneb med overblikket i Hovedstadens kontorer, lige trak vejret dybt og afventede telefonens kimen med kontraordre. Den fremgangsmåde har sparet mange unødige skridt for de orange på P-risten. Mon ikke samme seriøse, men afslappede, fremgangsmåde kommer til at præge Pauls tilværelse som pensionist? En super afskedsreception satte officielt punktum for Pauls karriere hos DSB.

Torben Løhde Jensen, er det tredje faste holdepunkt, som takker af og forlader den for tiden omtumlede tilværelse hos banen. Som medlem af Oplysningsudvalget har han planlagt ture rundt i hele Europa, til glæde for kollegerne. Udover savnet som kollega, kommer vi i Oplysningsudvalget, til at mangle Torbens overblik omkring DB´s køreplaner, samt hans viden om store og små baner rundt i Europa, og ikke mindst deres geografiske beliggenhed. Desværre kunne jeg ikke deltage i Torbens afskedsreception, selvom invitation var fremlagt i god tid. Jeg har stadig ikke vænnet mig til at søge fri 42 dage ude i fremtiden. Men kender jeg Torben ret, har der ikke manglet noget.

John, Paul og Torben – stort tillykke med pensioneringen, og jeres kommende tilværelse som pensionister. De tre ovennævnte herrer, skal nu ikke mere høre: "Sådan tolker vi overenskomsten. Er du utilfreds, må du henvende dig hos din fagforening". Men måske kan de få glæde af den holdning, bemærkningen er udtryk for. Når antallet af gule "Post It" med opgaver fylder hele køleskabet, eller hvilket system der nu bruges i hjemmet, kan de jo forsøge med: "Sådan tolkede jeg det, er du utilfreds, kan du ringe efter en håndværker". Ved overdreven brug af sætningen risikerer de måske at blive single :-D. God vind til jer alle, og jeres familier, håber vi fortsat ser jer til diverse arrangementer.

40 år er lang tid, og siden Det Blå Blad udkom sidst, har vi på depotet haft en 40 års jubilar. Bjarne Rene Fischer Lassen kunne d. 1. april 2019 fejre 40 år i Statens tjeneste. Stort tillykke med den flotte milepæl.

Fra en lang karriere ved banen, til nye karriereforløb. De fleste har vel nu mødt, de 8 nye kolleger som er startet på depotet 1. marts. Velkommen til LGU-holdet, Rainer, Alexander, Ole, Jes, Tyge, Lars, Anders, og Morten.

Traditionen tro er der i maj måned ture til Djurs sommerland. I lighed med sidste år, bliver arrangementet afholdt over to dage, henholdsvis søndag d. 19. og søndag d. 26. maj, begge dage med forplejning i form af sodavand, øl, og grillpølser. Dette Blå Blad skulle være udkommet lige inden sidste tilmeldingsfrist d. 10. maj, hvis nogen skulle have overset opslagene på depotet.

Lokalnyt

Hvad der lige p.t. foregår i DSB, hører vel retteligt ikke ind under lokal-nyt, da Aarhus ikke er hårdere, eller værre, ramt af DSB Telegades efterbrændere, end andre depoter. Men det fylder meget, og skal derfor ikke gå upåtalt hen. Lokalredaktøren (altså undertegnede) har i den anledning haft den skarpe pen fremme. Betragtningerne i den anledning kan du læse på side 18, under overskriften: "Overgreb på en overenskomst".

Af:

Af: Hans-Morten B Andersen

Helsingør

Indledning

Her oppe i det nordlige Sjælland kan man godt mærke, at tålmodigheden er ved at slippe op hos vores medlemmer. Hvis ikke tingene allerede så kaotiske ud omkring d. 3. februar, er de da ikke blevet mindre kaotiske nu, hvor vi nærmer os ferieperioden. Sommerferien er på plads for de fleste. Det skulle den også gerne være, for der er ingen hjælp at hente i ferieplanen Den er rød, og der er fuldt optaget samtlige dage fra d. 2. maj og frem til 30. september.

Så hvis man skal noget i den periode, er man noget på den. Med den måde turene er bygget op på, er det næsten umuligt at bytte med en kollega, og hos tjenestefordelingen kan det også være svært at få hjælp. De er nemlig lige så låste af den måde, det kører på i øjeblikket. Det kan godt blive en lang sommer ☹

Og vinterferievalget? Det er der i skrivende stund ingen der ved noget om …

TR i Helsingør

Det har været noget af en farce. Først var alle taget fra. Så var man TR frem til 31. marts 2019. Så var vi uden TR fra d. 1.-5. april i hele DSB. Det fandt man så ud af, var en dårlig ide, da man jo så ikke havde nogen TR at forhandle med, hvorefter man så genindsatte alle TR frem til d. 1. juni 2019. Om det er tid nok til forhandling, får vi jo at se, men indtil d. 1. juni forsætter lokalgruppen i Helsingør som hidtil.

Og måske er der hjælp forude til det videre forhandlingsforløb, da hovedorganisationerne på arbejdsmarkedet, FH og DA, er gået ind i forhandlingerne. Så vi må håbe, der findes en løsning som begge parter kan være tjent med, ikke bare i forhold til TR, men også i forhold til alle de andre løse emner.

Det her emne er der skrevet om andre steder, så det undlader jeg her. Jeg vil i stedet henvise til side 6 her i bladet, hvor der er en artikel om signalkommissionen. "Når der går ideologi i sikkerheden", hedder artiklen. Den vil jeg opfordre jer til at læse.

ERFA møde lokomotivfører (K)

3 april. blev det årlige ERFA-møde for kørelærerne afholdt i Helsingør. Det var et meget positivt møde. Måske fordi vi ved mødets start, alle blev enige om ikke at bruge tid på DI-overenskomsten m.m., men hellere ville bruge tiden på det faglige arbejde som lokomotivfører (K).

Mogens Kieffer netop ankommet med hans karrieres sidste tog

Foto: Hans-Morten B Andersen

Lokalnyt

Vi 6 lokale kørelærere havde fået en opgave hver, som skulle fremlægges ved tavlen. Det var alt lige fra koblingsproblemer til dørafspærring og løbske togvogne i Oslo. Vi kom lidt rundt om det hele. Det kom der meget snak og debat ud af. Alt i alt en rigtig god ide at bruge tid på dette. Vi snakkede også om fremtidens rolle som lokal kørelærer i Helsingør, og til sidst var der lidt tid til at snakke om de kaotiske tilstande, der er på kørelærerområdet i DSB i øjeblikket. Her var vi enige om at se tiden an og håbe på en hurtig løsning, der gavner alle.

Det skal i øvrigt med her, at der i løbet af foråret bliver slået 3 lokomotivfører (K) stillinger op her i Helsingør.

Pension

Den 20. marts havde Mogens Kieffer sidste arbejdsdag ved DSB, Næsten halvdelen af depotet stod på perronen og tog mod Mogens, da han kom til Helsingør med sit sidste tog som lokomotivfører. I denne tid er der nok mange, der ville misunde Mogens denne dag. Efter Mogens havde sundet sig oven på denne velkomst, var der øl, vand og mad på Sundkroen. Alle på Helsingør depot ønsker Mogens et godt otium.

Hvad der er skidt for medarbejderne i DSB i denne tid, er godt for nogle andre. Her tænker jeg på de instruktører, som er ved at lægge sidste hånd på sommerens revyer rundt om i landet. Der er emner nok. Transportministeren og DSB så er aftenens revyprogram fyldt ud allerede. Og mon ikke Flemming Jensen er med i et revynummer et sted i landet også?

Det var ordene fra Helsingør. I ønskes en god forsommer derude.

Af:

Maiken Tomlinson

Kalundborg.

Lad mig lægge ud med en positiv historie fra det virkelige liv: MG'erne har fået ny software opdatering, som bl.a. betyder, at vi nu får færre A-fejl og kan foretage afgangsprocedure på under ½ minut!

Aftalebrud og egenfortolkninger.

I min tid som tillidsrepræsentant har jeg ALDRIG oplevet så mange aftalebrud, som efter vi gik over på den rå JA-overenskomst d. 3. februar 2019! Tak til alle de kollegaer, der har indleveret deres arbejdssedler. Fortsæt endelig med jeres årvågenhed overfor aftaler, der ikke bliver overholdt, og meld det ind!

At DSB har ledelsesretten (og ikke holder sig tilbage fra at bruge den!) er der vist ikke længere nogen, der er i tvivl om, men noget nyt har vi da lært i de forgangne måneder; alt hvad der ikke står i overenskomsten, er op til fri og udvidet fortolkning, sålænge denne kun foretages af DSB´s egne fortolkere og godkendes af Dansk Industri!

Og netop DSB´s egenfortolkninger af overenskomsten førte til, at DJ satte forhandlingerne på standby d. 6. marts, med krav om, at DSB skulle trække deres fortolkninger tilbage, før forhandlingerne kunne genoptages. Dette vender jeg tilbage til senere.

K19 – ture.

Den 3. februar trådte de nye ture i kraft. I Kalundborg betyder det, at vi nu har 2 ture at vælge imellem; en morgenvendt og en aftenvendt tur med plads til 12 personer i hver. Førhen havde vi 4 ture med 6 personer i hver; en morgentur, en blandet tur, en eftermiddags-/aftentur, samt en aften-/nat tur. Det nye tiltag med kun 2 ture at vælge imellem gør det langt sværere for folk at komme i en tur, der passer godt ind i netop deres hverdag/ privatliv (for jo, sådan ét

Lokalnyt

har vi faktisk også, når det lader sig gøre, udenfor arbejdstiden)!

Planlægningen af de nye ture stod DSB alene for, idet vores ellers dygtige, faste planlæggere var "smidt ud af maskinrummet", som man siger!! Samtlige turrepræsentanter havde meddelt, at de ikke ønskede at være med til planlægningen af K19, da alle lokalaftaler var opsagt, og de ikke ville have nogen opbakning eller støtte fra hverken de faste (medarbejder-) planlæggere eller LPO, som jo var blevet smidt ud.

Alligevel fik de lokale tillidsrepræsentanter en mail, hvori der stod, at ledelsen ønskede at inddrage medarbejderne i processen omkring udarbejdelse af turene, hvorved jeg for Kalundborgs vedkommende "fik lov til" at indmelde 2 turrepræsentanter til at: "kigge de udarbejdede ture og tjenester igennem for at sikre den højest mulige kvalitet i vores hverdag". *SERIØST?!!!!* Var vi interesseret i dette fantastiske tilbud, havde vi under 2 døgn til at finde to kandidater, der var villige til at stå på mål overfor deres kolleger, til den gang gøgemøg, som DSB havde bikset sammen med skubbeweekender og tidslommer m.m.

Det blev et "nej tak" til tilbuddet over hele landet.

1. maj i Kongens have i Odense

Foto: Hans Schøn Merstrand

Og nu er vi så kommet "godt" i gang med turene, og korte overgange, gentagne tjenester mod uret, tidslommer, der ligger beslag på næsten halvdelen af døgnet indtil 5 dage før, samt skubbeweekender (fordi man kan!) er blevet en del af hverdagen! Kunne de 2 frivillige turrepræsentanter så have gjort en forskel ved at "kigge de udarbejdede ture og tjenester igennem"?

NEJ! Kun hvis de havde været med til planlægningen fra starten sammen med de andre erfarne planlæggere, ville de have kunnet gøre en forskel!

TR eller ej? (Ja undskyld, hvis jeg gentager mig selv!)

I modsætning til november sidste år, hvor samtlige TR blev frataget deres hverv (som en selvfølgelig konsekvens af sammenbrud i forhandlingerne) d. 1. november, kom det nærmest som en overraskelse for ledelsen i DSB, at vi ikke kunne fortsætte som TR efter d. 1.april i år, eftersom der ikke lå en underskrevet TR-aftale (eller nogen som helst andre aftaler, der var blevet underskrevet af andre end DSB´s ledelse for den sags skyld!). Man mente, at eftersom man var blevet enige om indholdet af en TR-aftale, var det da helt naturligt, at denne blot ville træde i kraft, og at DJ bare kunne indmelde de 41 tillidsrepræsentanter som "aftalt". Dette til trods for, at man tidligere fra DSB´s side havde anerkendt DJ´s krav om, at alle aftaler skulle på plads, før man underskrev så meget som én eneste af dem. *Dette kaldes en musketér ed, og er tilsyneladende ikke noget, man har den helt store forståelse eller respekt for i toppen!* I hvert fald kom det da helt bag på dem, at DJ agtede at overholde *deres* løfte. Nemlig at *ingen* bliver efterladt på perronen!

Når jeg sidder og skriver dette, siger datoen 7. april og samtlige tillidsrepræsentanter er igen-igen blevet genindsat. Dette skete nogle dage efter, at store dele af Danmark havde været ramt af en arbejdsnedlæggelse blandt lokomotivførerne. Bægeret flød over, da vi lige pludselig stod uden nogen tillidsrepræsentanter *overhovedet!*

Og nu tilbage til min bemærkning i starten vedrørende fortolkninger; for nu hvor alle tillidsrepræsentanter er genindsat, kan forhandlingerne tilsyneladende genoptages… Undskyld mig, men blander man ikke tingene sammen her? For-

Lokalnyt

handlingerne brød jo sammen pga. ledelsens fortolkninger, og arbejdsnedlæggelsen skete – så vidt vides – på baggrund af alt det, vi er blevet budt i det forgangne 1½ år *og* fordi, der nu heller ikke længere var tillidsrepræsentanter. Hvordan kan forhandlingerne så genoptages ved at genindsætte TR, hvis man fortsat laver egenfortolkninger? (NB! Dette skrives med forbehold for, at alt kan nå at have ændret sig i alle retninger fra dette indlæg blev skrevet, og til bladet udkommer!)

Lokalt.

Hvordan står det så til med stemningen lokalt? Tjo, arbejdsglæden er langt fra, hvad den har været. Rigtig mange kolleger er ved at være godt trætte af det hele, og turene hænger allerede mange ud af halsen. Alligevel er der stadig plads til sporadisk godt humør og til trods for, hvad vi ellers bliver udsat for fra topledelsen, er forholdet til vores gruppeleder heller ikke så ringe endda.

Forløbet siden DSB's indmeldelse i Dansk Industri har været, og er stadig, en langsommelig, forvirrende og frustrerende proces for os alle sammen. Jeg håber dog, at vi alle fortsat står sammen, uanset hvad fremtiden byder på og, at vi kan hjælpe hinanden i den tid, der kommer!

En stor tak til Dansk jernbaneforbund, fordi de stadig har kræfterne til at kæmpe for fair forhold, og til LPO´s superdygtige og standhaftige forhandlere, som ikke lader sig rokke, blot fordi der gang på gang råbes "LEDELSESRET"!!

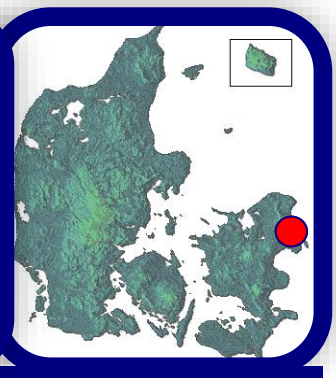
Fødselsdage på depotet siden sidst.

D. 6. marts fyldte Alan J. Evans 65 år

D. 25. marts fyldte Carsten Thanning 50 år

Et stort tillykke med fødselsdagen til jer begge to.

Med håbet om fortsat sammenhold, ønsker LPO Kalundborg alle en god forsommer!



Af:

Ebbe L. L. Drögemüller

København

En meget positiv historie…

En samlet tillidsmandskreds var indbudt til møde med DSB's øverste direktør Flemming Jensen og DSB's bestyrelsesformand Peter Schütze den 11. marts 2019. Dette på baggrund af de mange mistillidserklæringer, der var sendt i DSB's ledelses og bestyrelses retning fra lokomotivførernes generalforsamlinger. I sig selv et positivt tiltag fra de højere herres side, at de vil afsætte tid til at høre på deres undersåtters repræsentanter. På mødet var der en fordomsfri og direkte debat og udveksling af meninger og holdninger til virksomhedens situation, som den tog sig ud på dette tidspunkt. Ikke fordi der kom så meget ud af det, men en ting kan der i hvert fald sættes flueben ud for efter mødet. Ingen af de 2 herrer kan længere være i tvivl om lokomotivførernes holdninger til DSB's gøren og laden i forhold til overgangen til den private overenskomst i DI. Alle væsentlige elementer, som er rejst overfor LPO DSB's tillidsfolk den senere tid, blev rejst på mødet. En anden ting som godt kan uddrages af mødet, og som vi i lokalgrupperne godt kan ændre på, er den kritik ledelsen kom med omkring de negative vinkler, der altid er på tingene i nærværende blad. De 2 herrer overvejede desværre på intet tidspunkt muligheden for, at det kunne være sådan medarbejderne opfattede tingene.

Lokalnyt

Arbejdskampen starter tidligt for nogle

Foto: Hans Schøn Merstrand

Nuvel. Vi kan godt tåle kritik og ændrer da gerne på formen. Lokalskribenten vil derfor, for at imødekomme kritikken, anstrenge sig for at gøre dette indlæg positivt…☺

Et sted at starte er udenfor DSB. Her går det åbenbart så stærkt på det private arbejdsmarked, at selv en låsesmed er svær at skaffe. Vi har på depotet i København haft en yderdør til vores lokaler, som har ventet på sådan en efterspurgt svend i snart 20 dage. Er han nået frem inden udgivelsen af dette blad, er det jo superpositivt. Når han det ikke, kan vi jo glæde os over den nemme adgang til arbejdspladsen i mellemtiden.

Tillidsmandsystemet har været lukket ned i en kortere periode. Det har haft den positive effekt, at flere af de berørte tillidsfolk har fået finpudset deres færdigheder og ved selvsyn nydt den fremragende planlægning, der er i turene. At man rejser pass den ene vej, mens en anden rejser pass den anden vej, er jo super. Meget positivt, at der er så stort overskud af personale lige for tiden.

Siden sidste nummer af Det Blå Blad er det også positivt, at der er kommet afklaring på en masse ting. Vi har blandt andet fundet ud af, at løn er løn og tillæg er tillæg og disse 2 ting intet har med hinanden at gøre. Ligeledes har vi fundet ud af, at man ikke kan udbetale tillæg uden en underskrevet lokalaftale, altså selvfølgelig forudsat, at det ikke er noget, som DSB har brug for. Positivt er det også, at DSB har så stor tiltro til, og respekt for, sine medarbejderes arbejdsglæde og arbejdsiver, at de uden at rødme det mindste, forventer deres personale fortsætter med at udføre deres arbejdsopgaver, selvom der skæres tillæg væk. Det er enormt positivt, at vi som medarbejdere nyder den tillid hos vores øverste ledelse.

Hvis nogen skulle møde en lokomotivfører (K) og snakken kommer til at falde på aflønning, kontrakter, elevtillæg, m.m., så bliv ikke overrasket, hvis du ikke møder et positivt menneske. Mange lokomotivfører (K) i København mener ikke, der er noget positivt at sige om fjernelsen af bl.a. elevtillæg. Positivt er det dog, at det blot har fået kørelærergruppen i København til at stå tættere sammen, når man angriber dem på deres lovede tillæg. Om det fører noget positivt med sig, er svært at sige.

Mandag den 1. april havde nogle anonyme medarbejdere meddelt pressen, at de ville nedlægge arbejdet mellem klokken 04 – 15. Der var en del debat i medierne, om dette nu blot var en aprilsnar, eller om det var alvor. Det viste sig, det var alvor, og sådan noget er jo ikke positivt. Nu kunne en masse mennesker ikke komme på arbejde, i skole eller på ferie med toget og måtte i stedet finde alternative rejsemuligheder. Lidt positivt er der dog at berette fra dagen. Det private taxamarked havde kronede dage, og flere folk fik lidt luft og påtvunget motion, da de var henvist til apostlenes heste, cykler og løbehjul. Fra medierne har man efterfølgende kunnet læse, at folk var overvejende positive over arbejdsnedlæggelsen og godt kunne forstå de medarbejdere, der nedlagde arbejdet. En positiv sidegevinst var det måske også, at mange mennesker fik øjnene op for, at et velfungerende offentligt transportsystem faktisk er nødvendig for at få al anden trafik til at glide lidt lettere. Mange oplevede på dagen, at de opholdt sig længere tid i deres private biler end de plejede, hvilket vist ikke var så positivt alligevel.

En positiv udgang på alt dette var, at FH og DA fredag meldte sig ind i kampen for at få styr på aftalerne i DSB. Nu skulle der ske noget, og det blev selvfølgelig positivt modtaget af alle involverede. Det hele var faktisk så positivt, at de før "fyrede" tillidsfolk alle blev genindsat. Om der kommer noget positivt ud af forhandlingerne med FH og DA på sidelinjen, er svært at spå om, men det er da positivt, at de involverer sig.

Lokalnyt

En mistanke om skimmelsvamp i flere opholdslokaler på Hovedbanegården viste sig desværre at være positiv. Som konsekvens af dette er det berørte personale sendt til andre lokaler. Det forlyder, at der er taget positivt imod det berørte personale, de steder de er flyttet til, og det er jo meget positivt.

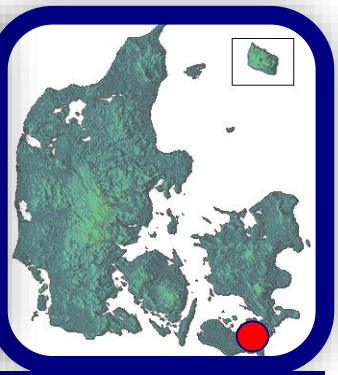
Lokalskribenten fik i perioden, hvor der ikke var tillidsrepræsentation, afprøvet kantineordningen med hensyn til bestilling af mad til weekenden. Det var helt klart en positiv oplevelse. Systemet var nemt at bestille i, og den bestilte mad var positivt til stede både lørdag og søndag. Hvorfor sådan en ordning ikke kan udrulles til andre depoter rundt om i landet, er desværre svært at forstå. Der bestilles og maden stilles i køleskab. Til det behøver der jo ikke positivt at være personale tilstede. Her er det jo nok med et køleskab til at opbevare maden i. En sådan løsning ville helt klart blive positivt modtaget rundt om i det ganske land.

I skrivende stund (11. april) står 1. maj for døren og traditionen tro arrangerer lokalgruppen samlet tur til Odense for at mødes med kolleger fra det øvrige land. Meget positivt har over 50 lokomotivførere fra lokalgruppen allerede skrevet sig på deltagerlisten. Det er flot og vidner om et stærkt ønske om at bakke op om LPO DSB's arrangement. Nu krydser vi så bare fingre for positivt vejr på dagen.

Der skulle efter sigende være positivt nyt om en ny app til at indmelde forsinkelser, så det bliver muligt at indmelde overarbejde fra første minut. Lokalgruppen ser positivt på dette og forventer også, der bliver taget positivt imod de indmeldinger, der er lavet (og laves) på 6 minutter, indtil den nye app er klar.

Ferietimerne skulle, når dette blad læses, også være positivt lavet om til feriedage. Efter overgangen til JA overenskomsten følger DSB nu den til enhver tid gældende ferielov. At det ikke allerede er sket, er ikke positivt, men sådan er der jo så meget…

Lokalgruppe København ønsker alle en rigtig positiv forsommer.



Af:

Jakob Østergaard Elikofer

Nykøbing F

I skrivende stund er det d. 7. april 2019. I fredags gik Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH) og Dansk Arbejdsgiverforening (DA) ind i forhandlingerne mellem DI/DSB og DJ. Endelig kunne man fristes til at sige. Måske som en reaktion på den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse om mandagen, og truslen om nye den kommende mandag? Måske fordi DJ's forbundsformand, Henrik Horup havde bedt FH om det? Måske fordi ministeren gerne ville have det? Måske fordi trafikudvalget gerne ville have det? Jeg ved det ikke. Jeg kan ikke regne det ud. Det eneste der står lysende klart for mig er, at vi ansatte i DSB siden d. 15. december 2017 – i 16 måneder – er blevet holdt for nar af vores ledelse.

DSB, der engang var en god arbejdsplads, er nu forvandlet til et sted, hvor folk føler, de bare er, til de skal pensioneres, om forhåbentlig ikke al for lang tid. Vores direktør virker ikke til at lede virksomheden, eftersom administrationen blot vokser og utilfredsheden ligeså. Samtidig har han kun formået at skabe uro på en arbejdsplads, hvor der reelt ALDRIG nogensinde har været så meget uro og utilfredshed. Det eneste, der er lykkedes for ham, er at skabe et stærkt fællesskab blandt de ansatte, vendt mod ham.

Der skete det d. 1. april 2019, at man stod uden tillidsfolk, for de var som bekendt af en underdirektør blevet opsagt i deres hverv med øjeblikkelig virkning den 1. november 2018. Efter lidt forvirring i Telegade, og lidt forhandling med

Lokalnyt

DJ, havde man så fundet ud af, at man kunne lave en aftale om, at tillidsfolkene kunne fortsætte frem til den 31. marts 2019. Her kunne en ny TR aftale så træde i kraft, **hvis alle øvrige aftaler var på plads på dette tidspunkt**. Det var de så ikke, og mit gæt er, at det er de stadig ikke den dag, hvor dette blad udkommer…

Nu har man så fundet ud af, sammen med FH og DA, at samtlige tillidsfolk fortsætter i deres hverv frem til den 1. juni, hvor så et helt nyt sæt lokalaftaler skal være på plads for alle DJ's medlemmer ansat ved DSB. DJ har i skrivende stund, som de eneste, meddelt at det er sådan. DSB mangler fortsat at komme med den udmelding. I må undskylde mig, men det oser ikke ligefrem af velvilje fra DSB ledelsens side. Om lidt går jeg i seng, da jeg skal op og på strækningsindøvelse på Lille Syd i morgen. I min aftenbøn vil jeg bede til, at min ledelse starter på en frisk, og fra nu af vil mig og mine kolleger det godt.

Det store sporarbejde 2019 er gået i gang. Lige nu betyder det spærring mellem Nykøbing og Næstved – og spærring i Ringsted. Så vi er nødt til at køre over Lille Syd. Der skal jo køres tog. Og snart skal der også køre tog på den nye Ringstedbane, så det kræver også indøvelse. Ledelsen, der mener at kunne tolke regler, som det nu passer bedst ind i deres planlægning, har sat sig for, at vi gerne må arbejde mere end de 9,5 time, der ellers i Jernbaneoverenskomsten er maksimum for en arbejdsdag, også under uddannelse. Tilmed kan det nævnes, at strækningsindøvelse på Lille Syd ikke er uddannelse, men derimod togkørsel, hvorimod strækningsindøvelse på den ny Ringstedbane tilsyneladende er uddannelse, og derfor tolkes efter ledelsens egne regler for dette.

1. maj i Kongens have i Odense

Foto: Hans Schøn Merstrand

Jeg ved godt, at vi har nogle underdirektører, der mener, at vi har aftaler om det, men der tager de fejl. Aftaler på arbejdsmarkedet indgås mellem de forskellige parter, her DSB og DJ. Så aftaler indgået mellem en direktør og en underdirektør er ikke det samme, som en aftale for ansatte. Fordelen ved at indgå en aftale er (eller bør være), at man kan holde hinanden op på det aftalte, men det, der foregår i DSB, er et diktat.

DSB har en underdirektør, der mener, at DSB har fortolkningsfortrinnet, som i min verden er et helt nyt ord. Jeg kendte det ikke før, men på en måned har jeg lært det at kende til hudløshed. Ligeså med begrebet "udvidet ledelsesret", som jeg endnu er for dum til at forstå. Fortolkningsfortrinnet har haft betydning for mange ting i den seneste tid. Ting jeg håber på, jeg om nogle år blot vil smil af. Som f.eks. når ordet "bad" ikke længere betyder en indretning til at lade en krop overrisle med vand, for derved at skabe en renhed og friskhed. Nu viste det sig nemlig, at ordet "bad" slet ikke var til at læse – og eftersom det ikke kunne læses, kunne fortolkningsfortrinnet træde i kraft. Man kunne nu tolke sig frem til, at ordet slet ikke stod der. På et tidspunkt ville skæbnen dog, at dem med fortolkningsfortrinnet alligevel godt kunne se, der stod "bad". Derfor har man nu indkøbt en slags kropskondom, der skulle være en sammenklappelig brusekabine. Endda en ganske særlig brusekabine, da dens nuværende placering synes kun at efterlade muligheden for et "tørbad". Det er bestemt mit håb at den, eller de, personer, der er ansvarlige for at have brugt over 8.000 kr. af skatteydernes penge på at indkøbe et ubrugeligt "tørbad", bliver stillet til ansvar for deres handlinger og sløsede omgang med offentlige midler.

I forbindelse med sporarbejdet har DSB også fundet på, at en arbejdsdag ved jernbanen kan have en ubekendt længde.

Lokalnyt

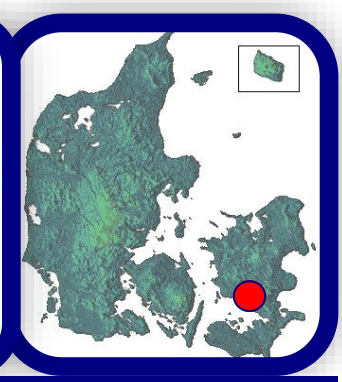
For fortolkningsfortrinnet vise fædre har bestemt, at vi kan møde i Nykøbing F til tjek ind, og derpå lade os fragte til Næstved, kører vores daglige dont, og når vi slutter i Næstved, kan der så være gået 9,5 time – altså den maksimale tid for en arbejdsdag. Derfra må vi selv sørge for at komme hjem, enten med bus eller taxi. Når vi så ankommer til Nykøbing F, kan vi dér foretage vores tjek ud. Rejsetid fra Næstved til Nykøbing F indgår altså ikke, som en del af beregningen af den maksimale arbejdstid, men tæller dog med i normtiden. Det skal her bemærkes, at turen hjem med bus om aftenen kan tage næsten 2 timer. Og så er det endda lige før vi skal sige tak til DSB. De mente her, at de var flinke, fordi de trods alt accepterede at rejsen til Næstved talte med i den maksimale arbejdstid!

I januar måned blev vi lovet, at vi ville få flere ferierækker stillet til rådighed, da der i forbindelse med det meget omfattende sporarbejde henover sommeren 2019, ikke er brug for den samme styrke som til daglig. Først forleden dag, dvs. her i starten af april, fik vi så frigivet lidt. 4 pladser mere pr. dag henover sommeren. Ikke meget, men måske lidt et plaster på såret. Så er der da 4 mere, der får mulighed for at få sommerferie sammen med deres familie. Tillykke til de, det lykkes for.

Som det står at læse i ovenstående, er der mange udfordringer for os ansatte i DSB. De gange arbejdet har været nedlagt, har man ment, at personalet tog kunderne som gidsler. Jeg synes, at det er noget pladder, og mere udtryk for en retorik, der kommer fra det borgerlige Danmark. Til gengæld vil det være meget mere korrekt at påstå, at DSB's ledelse, og politikerne, tager DSB's medarbejdere som gidsler. Hvor det for kunderne handler om, at de skal finde en alternativ transportform, eller vente til arbejdet genoptages, så er de ansatte ved DSB faktisk økonomisk afhængige af deres arbejde. Tilmed er de ansatte utroligt ærekære, og det betyder meget for den enkelte, at vores kunder får den bedste mulige behandling.

Vores gode kollega, Niels Marius Kildegaard Nielsen, har med udgangen af maj måned, valgt at trække sig fra sin stilling som lokomotivfører for at gå på pension. På vegne af den lokale afdeling af LPO, vil jeg gerne sige Niels Marius tak for lang tro tjeneste ved DSB og ved depotet. Du vil blive savnet i dagligdagen, så vi håber, du kigger forbi, hvis du får tid. Om ikke andet skal du, ligesom alle øvrige lokale pensionister, være velkommen ved vores årlige generalforsamling. Du ønskes et godt otium.

Jeg vil slutte med at ønske alle min pragtfulde kolleger Fair Forhold og en rigtig god forsommer.



Af:

Jan Lundstrøm

Næstved

Niendedags ETCS-undervisning

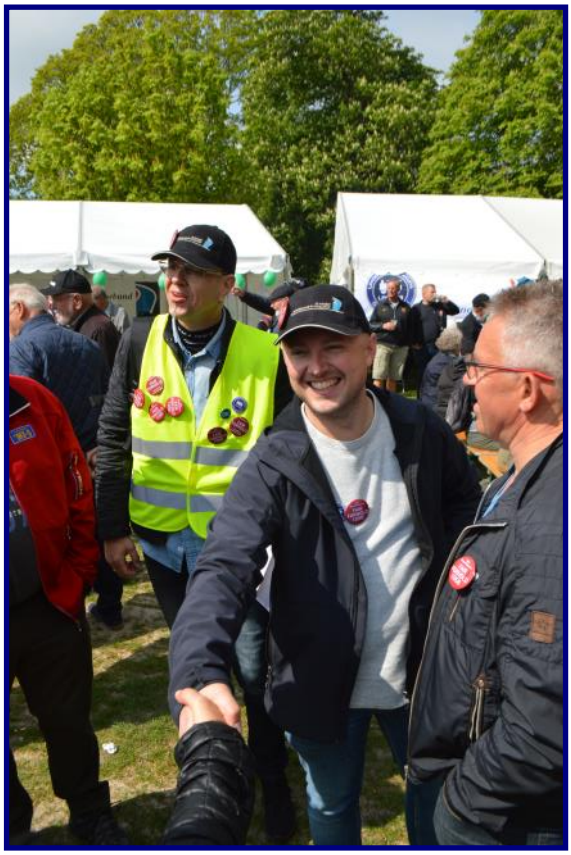
Vi er begyndt med niendedagen af ETCS-undervisningen. Det er dog ikke noget, man indkaldes til via læringsportalen. Den dukker bare op som en anden tjeneste. Det ville ellers være rart med en indkaldelse. Dagen består nemlig ikke kun af praktikkørsel, men også af en "overhøring" og prøve på Baneeksamen, og så er det er jo rart at være forberedt.

I min optik er der også et "missing link" mellem gentræningerne og så denne niende dag. Jeg ved godt, at forløbet af denne dag ikke var fastlagt, da jeg fik min (foreløbig) sidste gentræning, men jeg håber, man tilpasser indholdet af de sidste gentræninger, så vi bliver "klædt på" til de afsluttende prøver.

Næstved som endestation

I de fire uger fra 24. marts til den 23. april, hvor strækningen mellem Næstved og Ringsted var spærret kørte "Store

Lokalnyt



1. maj i Kongens have i Odense

Foto: Hans Schøn Merstrand

Syd" via Lille Syd og Sjælland var "MQ-frit område". Det betød selvsagt store ændringer i vores tjenester, når vi ikke længere har vores MQ'ere, som vi normalt tilbringer langt den største del af vores arbejdstid i. Vi kører til Hovedstaden i et omfang, som skribenten til disse her linjer aldrig tidligere har oplevet. En del af vores "nye" lokomotivførere, enten har været eller, er i skrivende stund i gang med ME-uddannelsen, og for dem er det naturligvis rigtigt godt med så meget ME-kørsel, ligesom flere af os andre også nyder at køre et rigtigt lokomotiv!

Siden d. 24. april har der igen kørt tog mellem Næstved og Ringsted. MQ'erne er tilbage på Lille Syd, og de hårdt prøvede passagerer, der ikke lige bor i en af endestationerne eller Haslev og Køge har igen halvtimesdrift. Længe var det planen at vi på grund af elektrificeringsarbejdet på Næstved station ikke kunne op- og nedformere de tog, der kører med to MQ i myldretiderne. Det har været anledning til en del hovedbrud, for der er ikke for meget vendetid på endestationerne, og slet ikke når det er et togsæt med ETCS, hvor der skal tastes flere oplysninger ind, og anlægget resettes hver gang. Otte minutter skal man regne med, inden vi er klar til at køre den anden vej. DSB ville ikke medgive togførere, men heldigvis blev der i sidste øjeblik åbnet op for, at vi alligevel kunne rangere lidt på Næstved station.

Varslingsanlæg på Lille Syd

Mens "Store Syd" er kørt via Lille Syd har der været krydset mange gange hver time, og ofte på andre stationer og med anden sporbenyttelse end normalt. Desværre har det vist sig, at varslingsanlæggene tilsyneladende ikke virker i alle tilfælde. Jeg tror ikke, de har en tilfældighedsgenerator stående i FC Roskilde, men netop fordi det langt fra er hver gang, varslingsanlægget ikke går i gang, er det svært at få et overblik over problemet. Undertegnede har haft åbnet sidevinduet for at høre om varslingsanlægget virkede, og det har de gjort, hver gang jeg har passeret. Umiddelbart skal varslingsanlæggene altid virke på en indkørselstogvej, men der kan være situationer, hvor de ikke er aktiverede ved udkørsel. Det er selvsagt helt uacceptabelt, og noget vi skal i dialog med Banedanmark om. Det vil nok være svært at få ændret i de unikke sikringsanlæg på Lille Syd, men et eller andet skal der ske, når der næste år spærres mellem Næstved og Ringsted cirka 154 dage – fra den 28. marts til den 30. august!

Strøm til byen

Sent på aftenen den 20. marts afgik det første el-tog – i øvrigt oprangeret således: EA – B – ME – om ikke fra Næstved station, så dog fra vores "Gare du Nord". Der er jo endnu ikke opsat master og monteret køreledning på Næstved station, men kun til stationsgrænsen. Prøvekørslerne gik godt, men desværre går der jo en rum tid, før vi kommer til at køre med el-tog på Lille Syd. De officielle udmeldinger siger el-drift mellem Næstved og Køge i sidste halvdel af 2021, når de første nye ellokomotiver er klar til drift, og når der er skiftet til ETCS mellem Næstved og Køge. Det sidste er nødvendigt, da man ikke vil immunisere det nuværende og noget ustabile sikringsanlæg på strækningen.

Så lang, så godt, men vi skal jo videre end Køge, og op på Den Ny Bane ved Køge Nord. Der opsættes konventionelle (gamle) signaler på Den Ny Bane, men Køge Nord får intet stationssikringsanlæg. Det betyder, at alle sporskifter er låst af indtil ETCS tages i brug på Den ny bane, og det kan – alt efter fremdriften i projektet, herunder indbygning af ETCS i MF – trække ud til 2024!!! Det er da at holde de togrejsende og skattebetalerne for nar.

Lokalnyt

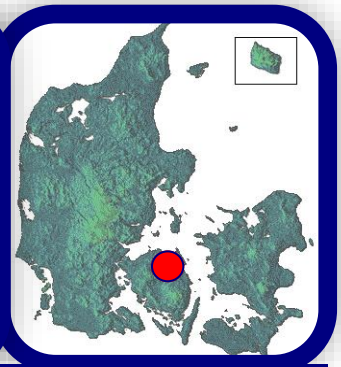
Situationen er helt åbenlyst uholdbar, men i skrivende stund er der ikke tegn på en løsning. Specielt slemt bliver det næste år, hvor der – som skrevet ovenfor – er spærret mellem Næstved og Ringsted i 154 dage. Her skal tog fra "Store Syd" så fortsætte til Køge, hvor de jo så ikke kan komme længere pga. mangel på materiel med ETCS. Et sikringsanlæg til Køge Nord skulle efter det oplyste koste cirka 30 millioner kroner og set i betragtning af, hvad man i øvrigt bruger trafikmilliarder til, er det jo småpenge, der vil lette livet for de mange pendlere og øge værdien af den milliard dyre nye bane.

Sti forbi depotet

Desværre tabte vi jo kampen med kommunen om placeringen af en gang- og cykelsti fra det nye parkeringshus til stationen, og får den nu placeret hen over vores drejeskive og mellem depotbygningen og sporene. Vi er dog lovet, at der også opsættes hegn ind mod vores asfalterede område.

Personale

Anders Larsen har valgt at stoppe ved DSB den 30. april for at tiltræde en stilling hos CFL Cargo, hvor han skal køre tog og uddannes til kørelærer/instruktør i materiel og færdselssikkerhed. Desuden skal Anders være med i udarbejdelse, planlægning og afholdelse af uddannelse af lokomotivførere og rangerledere i virksomheden samt afholde førerrumsbesøg. Vi takker Anders for godt i samarbejde på depotet i Næstved og ønsker ham alt vel fremover med de nye udfordringer.



Af:

Søren Andersen

Odense

Arbejdsnedlæggelser

I lighed med sidste lokalindlæg fra undertegnede, har der også i denne periode været en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse. Årsagen? Dem er der formentlig ganske mange af, som jeg vil komme ind på om lidt, men den udløsende faktor var formentlig, at DSB d. 29. marts DSB afbrød forhandlingerne, og vi som følge heraf stod uden anerkendte tillidsrepræsentanter pr. 1. april. Herefter kom en kryptisk pressemeddelelse, der var underskrevet "medarbejderne i DSB". Af den kunne man læse, at der ikke ville køre tog i tidsrummet fra 04:00 til 15:00, ligeledes den 1. april. Nu kunne man jo hurtigt foranlediges til at tro, at der var tale om en tidlig aprilsnar, men det eneste muntre indhold var, om noget, datoen, og hvis den blev ændret til én af 364 andre af slagsen, så var der intet som helst at more sig over. Det blev da også ramme alvor dén mandag morgen, hvor al togtrafik øst for Odense holdt stille. Men hvorfor dette drastiske og, i øvrigt, ulovlige tiltag? Det er givetvis vanskeligt at kloge sig på, og det er næppe heller entydigt, hvorfor den enkelte reagerer, som han, eller hun, gør. Måske folk er fyldt op til over begge ører med ledelsens fuldkommen absurde tolkninger og handlinger. Den gode Fru Haugaard udsendte eksempelvis en informationsskrivelse d. 27. februar, der redegjorde for tjenestetidslængder i forbindelse med kursus og kørsel på fremmed depot efter den 1. april. Her kunne man læse følgende: *"Tjenestetiden fra afrejse hjemstedsdepot til udført tjeneste/tur på fremmed depot må max være 9½ time. Hjemturen fremgår og regnes som arbejdstid, men indgår ikke i de 9½ time - dog indgår hjemkomsttidspunktet som gældende ift. overgang og/eller fridage"*. Efter at have læst dette (måske endda et par gange), er det tilladt at tage sig til hovedet og måbe over det fuldkomne fravær af realitetssans. Måske skal man fremover skrive overenskomsterne, så det beskrives, hvad man ikke må i stedet for at skrive, hvad parterne er blevet enige om, for det

Lokalnyt

er tilsyneladende helt frit for arbejdsgiveren at opfinde sine egne paragraffer efter forgodtbefindende. Igen, jeg har ikke svarene, men det er nærliggende at tro, at det er denne type af provokationer, der fører til, at den enkelte vælger at deltage i den føromtalte arbejdsnedlæggelse. Man må da som ansvarlig leder være klar over, hvis man blot har marginal forstand på mennesker, at der er et punkt, hvor folk ikke vil finde sig i mere, uanset konsekvenserne. Men måske er det her, problemet er; man har ikke forstand på mennesker. Eller også vælger man bare at være komplet ligeglad, hvilket jo er to sider af samme sag.

Men for at ikke alt er sort i sort, må vi glæde os over, at der nu er kommet gang i forhandlingerne igen, og denne gang endda med assistance fra højeste sted på begge sider af forhandlingsbordet. Lad os håbe det gør en forskel, for vi kan ikke leve med den nuværende usikkerhed omkring vores løn- og arbejdsvilkår. Nu har vi så fået skæringsdatoen 1. juni at sigte efter, så forhåbentlig kan vi få begravet stridsøksen inden da.

Svendborgbanen

Der har i alt for lang tid været fuldkommen tavshed om udliciteringen af vores kære lokalbane og dermed også fremtiden for depotet, men nu er der inviteret til medarbejdermøde den 21. maj, hvor der vil være ledelsesrepræsentanter fra både DSB og Arriva. Det er et meget tiltrængt møde, som forhåbentlig kan give folk svar på deres mange spørgsmål og et oplyst grundlag, de kan basere deres valg af fremtidig arbejdsgiver på. Da nyheden kom om udliciteringen, virkede det som en meget fjern fremtid, men nu er vi blot halvandet år fra K21, og der er endnu ingen der ved, hvilket ben de skal stå på. Det er vist ingen overdrivelse, at det haster med at få klarlagt alle scenarier, så man kender betingelserne, uanset om der er tale om DSB eller Arriva.

Det Østlige Rangerhoved

I forrige lokalindlæg kunne man læse om, at der på lidt over et halvt år har været to rangeruheld på den østlige forlængelse af spor 3, bedre kendt som Det Østlige Rangerhoved. Her er en afløbssko ikke blevet løftet af kommandoposten, og den er derfor blevet påkørt ved to lejligheder – senest i starten af januar. Det var først ved udgangen af marts måned, at det igen var muligt at bruge sporet, dvs. næsten tre måneder med kun ét vendespor i den ende af stationen. I lokaldelen for Odense, kunne man i et nyhedsbrev læse, at man nu vil male afløbsskoen i en tydelig farve for at øge synligheden. Det er vist det man kalder symptombehandling, men heldigvis kan man i samme nyhedsbrev læse, at Banedanmark arbejder på at centralsikre afløbsskoen, så denne type uheld kan undgås i fremtiden. Måske man skulle have gjort det da man alligevel havde det halve af stationen splittet til atomer i sommeren 2016…?

1. maj i Kongens have i Odense

Foto: Hans Schøn Merstrand

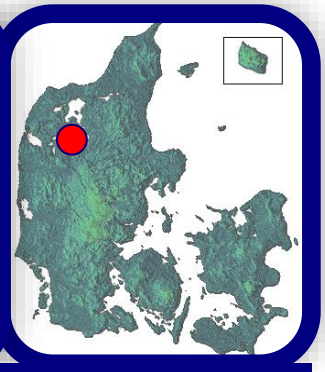
Personalia – flugten fra DSB

Den 28. februar måtte vi desværre sige farvel til Dan Nielsen, der tilhørte depotet i Korsør. Dan havde været sygemeldt i en længere periode og fik derfor en helbredsbetinget afsked. Det er vi kede af, for

Lokalnyt

gode folk er altid rare at have i nærheden – især i disse turbulente tider. Med sin ligefremme facon, var man aldrig i tvivl om, hvad Dan mente om et givent emne. Han vil blive savnet for sit gode humør og rare væsen. Vi håber, han vil kigge ind i ny og næ til en kop kaffe og en snak om de gode tider i DSB.

Som om afgangen af folk ikke var slem nok i forvejen, blev en veritabel bombe detoneret i slutningen af marts, da hele fire mand meddelte, at deres fremtid lå hos DB Cargo fra den 1. maj. Simon Martin Knoth skulle til Fredericia og Jan Brauer, Brian Kristensen og Poul Jensen tog skridtet østpå til Nyborg. Uden at fornærme nogen, kan man vist roligt sige, at det er nogle af depotets mest farverige folk, vi desværre har taget afsked med. Der er ingen tvivl om, at vi bliver mange grin og gode stunder fattigere i fremtiden. Jeg skal ikke svare for den enkelte, men mon ikke det i lige så høj grad er DSB's fortjeneste, at nogle af deres bedste folk vælger en fremtid uden for hegnet. Alle har de givet udtryk for, at kollegerne er det, de vil savne, men samtidig er de lettede over at slippe for det konstante pres og den usikkerhed, som dagligdagen i DSB har budt på i efterhånden rum tid. Der er ingen, der kan fortænke dem i deres beslutning, så samtidig med at vi kniber en tåre, ønsker vi dem tillykke med deres nye job og al muligt held og lykke i fremtiden.



Af:

Niels Haunstrup Christensen

Struer

Endelig forår – selv i Struer. Her oppe i det nordvestjyske kan vi godt have brug for lidt optimisme. Vi føler os rimelig klemt og glemt af politikere og andet godtfolk. Det er selvfølgelig den kommende overdragelse af trafikken til Arriva, der fylder hos os.

Et af de første ofre for udliciteringen, og her skal vi helt tilbage til 2002, var muligheden for etablering af et omstillingsanlæg i Struer. På grund af at det meste af vores kørsel på daværende tidspunkt blev givet bort til Arriva, røg Struer ganske naturligt langt ned ad listen for etablering af omstillingsanlæg. Vi kan da godt forstå, at DSB ikke ønskede at bekoste en sådan etablering blot for, at et konkurrerende firma skulle have glæde af det. Cirka 14 år senere var DSB færdig med at etablere omstillingsanlæg ved et hvert et lille sted, dog manglede Struer. Men vi fik lovning på, at nu var det vores tur. Desværre overhalede politikkerne os indenom. Strækning 33 Struer-Vejle skulle med i udbuddet af den såkaldte "diesel-pakke", og så trak DSB, af naturlige årsager, etableringen af anlægget tilbage. Vi får dog som et plaster på såret forbedrede risteperroner. Om ikke andet, så bliver op- og nedstigningsforholdene rimelige. Min største anke er, at de evige udliciteringer også her stiller lokomotivførerne med et dårligere arbejdsmiljø. Der er nemlig ingen, der fremover vil få lyst til at bruge penge på de lidt større anlægsarbejder. Operatørerne vil med god ret kunne melde hus forbi, da kontrakterne er på maksimalt ti år. Banedanmark vil, med de få midler de har, heller ikke have den store interesse i at etablere omstillingsanlæg. Til syvende og sidst er det jo hellere ikke deres personale, så det er ikke dem, der skal betale sygedagpenge. Så – som nævnt – så harmer det mig, at det er os ude på de lange skinner, der skal betale med et dårligere arbejdsmiljø.

Noget andet, der har bragt mig op i det røde felt, er, at der er to gruppeledere i vest, der har sagt ja til at deltage i signalkommissionsarbejdet. Ja, de to herrer er da uddannet som lokomotivførere i tidernes morgen, men har i de sidste mange år næsten udelukkende kørt skrivebord. Jeg må tolke det, som en forringelse af rang, at DSB på den måde forsøger at udelukke den faglighed de DJ udpegede signalkommissionsmedlemmer har. Endvidere kan gruppelederne hurtigt blive en lus mellem to negle. Hvad vil de mon vægte højst? Hensynet til lokomotivførernes ønsker eller driftens ønsker? Med mit kendskab til dem, er det driftens ønsker, der bliver hørt. Jeg vil på det kraftigste opfordre jer til at trække jer. Bliver I i signalkommissionen skubber I hårdt til den gruppe af lokomotivførere, der ønsker, at gruppelædernes fremtidige organisering bliver udenfor LPO.

Lokalnyt

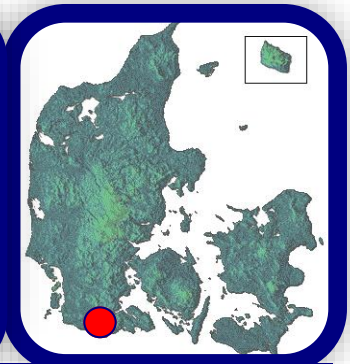
Andre der hellere ikke har fattet noget som helst er borgmestrene langs strækning 33. LPO nedsatte for flere år siden et udliciteringsudvalg. Vi forsøgte på bedste måde at oplyse de folkevalgte langs strækning 33 om, hvilke udfordringer en udlicitering af strækningen kunne give. Blandt andet blev samtlige borgmestre og byrådsmedlemmer langs strækning 33 kontaktet og gjort opmærksom på, at der var stor risiko for, at landsdelen blev skåret fra den direkte trafik til København. Vi gjorde tydeligt opmærksom på, at hvis strækningen ikke blev elektrificeret, ville den blive koblet af landsdelstrafikken. Nu har de kære borgmestre klaget deres nød i dagspressen om, at Tullebanen til Billund vil fjerne de direkte forbindelser til Nordvestjylland. Her må jeg melde hus forbi. Det er ikke Tullebanen, men den manglende elektrificering, der er årsag til ulykken. De kan da ikke forvente, at DSB holder en stribe MF'er i løb til tid og evighed for at tilgodese deres ønsker. Jeg må blot konstatere. I havde muligheden for at påvirke Christiansborg, men I forpassede den.

Den 22. maj er der indkaldt til møde i Struer vedr. overgang til Arriva, som vandt kørslen i Midt- og Vestjylland (igen). Vi er alle meget spændte på, hvad der vil dukke op på det møde. Vi er nemlig stærkt bekymrede for, at Arriva ikke kan bruge alle i Struer. Nu kan I så spørge, hvorfor de ikke kan / vil / skal bruge alle os fra Struer, når nu de overtager vores kørsel. Det korte svar er, at der fra Struer kun skal køres til Vejle, ikke helt til Fredericia. Dette giver helt naturligt mulighed for, at du kan nå to ture til Vejle på en arbejdsdag.

Og som om det ikke var galt nok, så har politikkerne givet trafikken mellem Holstebro og Skjern til Region Midtjylland og Lemvigbanen. Arriva kører jo denne strækning i dag, men ingen fra Arriva skal virksomhedsoverdrages til Lemvigbanen, da man – ligesom i Nordjylland – "kun" har overdraget trafikkøberansvaret. Og for at gøre det rigtig skidt, så har Arriva så sent som den 1. april i år ansat 6 nye lokomotivførere, som nu går på skole i Tønder. Det efterlader os i Struer med aben. Jeg spørger, ligesom mange af mine kollegaer, hvorfor skal vi betale for tabet af kørslen mellem Holstebro og Skjern, når vi ikke har kørt dér siden december 2002.

Så der bliver meget at spørge om på mødet d. 22. maj. Er det anciennitet, der er afgørende, hvis der skal ske en udvælgelse? Skal de i dag udlånte tjenestemænd indgå i samme anciennitetsrække som os, eller er de for sig selv? Og hvad med de overenskomstansatte?

Som I nok fornemmer, bliver det et varmt forår i Struer, når alle kaster sig ud i kampen for deres egen plads i fremtiden. I næste nummer vil jeg skrive om, hvad der kom frem under mødet den 22. maj. I skal på første parket blive vidner til dødskampen. Husk! Vel er vi terminale, men vi trækker stadigt vejret …



Af:

Torben Rydahl Due

Tinglev

Den 1. april er jo traditionelt en sjov dag i dagens Danmark, hvor den opmærksomme borger altid er lidt på vagt overfor nyheder og historier. På min kones arbejdsplads, som er en ungdomsuddannelse, havde en vittig lærerinde kaldt alle elever til fælles indsamling af affald i det lange spisefrikvarter. Da eleverne mødte op kl. 11:45 havde lærerinden taget mikrofonen og råbt: "APRILSNAR"! Reaktionen fra eleverne kom dog bag på alle. Ingen havde syntes, at det på nogen måder var sjovt, idet de unge så meget alvorligt på den stadigt stigende mængde affald i naturen. De insisterede på, at der skulle samles affald, og det hele endte rent faktisk med at resten af skoledagen gik med at forskønne skolens og de nærliggende områder. For at blive i sporet, så er der næsten ingen lokomotivførere, som synes, at den nuværende situation er sjov. Vi venter faktisk næsten alle på, at der snart bliver råbt: "APRILSNAR"!

Lokalnyt

Når du kære læser sidder med dette smuds mellem fingrene engang i maj, så er der ENDELIG og LØKKEligvis udskrevet valg til afholdelse på samme dag som valget til EU-parlamentet. Det kommende valg bliver helt givet retningsgivende for fremtiden i Danmark. Vil vi køre videre som et egoistisk bumletog på et sidespor. Et sidespor, som før eller siden kører os i afgrunden som ensomme og holdningsløse nikkedukker, hvor lønningsposen er den eneste reelle opium i en verden, hvor murerne vokser og fællesskabsfølelsen smuldrer. Er vi tilfredse med at have en smule ekstra moneter til et fix af kortvarig materiel lykke, som en slags medicin for at kunne udholde en stadig ringere fælles ånd i et land på afgrundens rand. Hvis du ønsker flere bankskandaler, hvidvaskning, gyldne håndtryk, politiske hovsaløsninger og flere statslige institutioner/arbejdspladser kørt i sænk, så vil undertegnede anbefale at sætte kryds ved den nuværende regering, Nye Borgerlige, DF og ja noget så ynkeligt som Klaus Riskær Partiet. Sidstnævnte er i øvrigt en ufattelig dårlig joke, men igen, et virkelig godt tegn på, hvor vi er på vej hen.

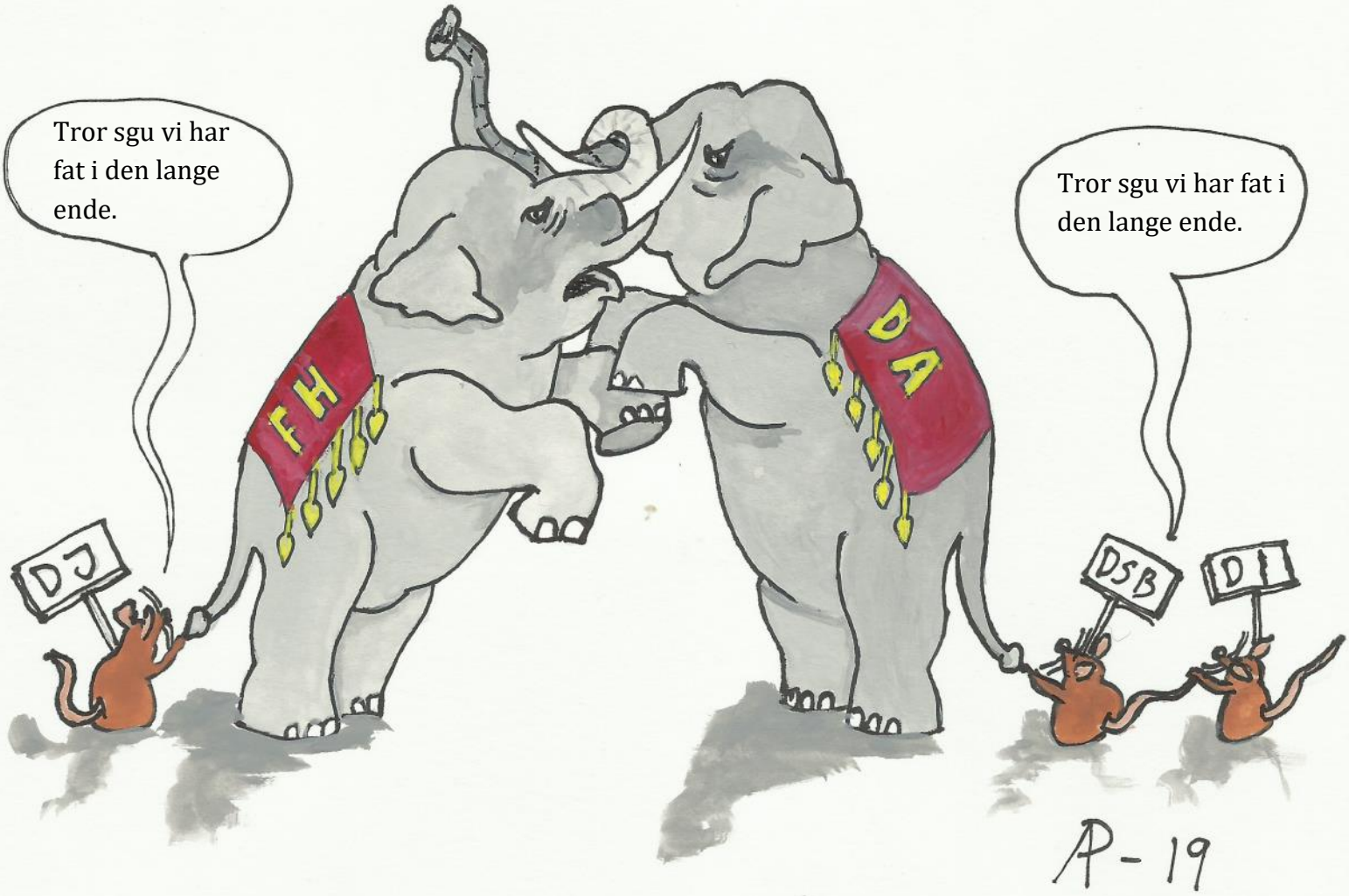
Men er det der, vi gerne vil hen? Vores forfædre byggede et land, hvor de brede skuldre tog et lidt større ansvar, så vi også kunne se de svage i øjnene. Et land, hvor man ikke kun var sin egen lykkes smed, men også tog vare på de dårligt stillede og gav dem et anstændigt liv. Er venstrefløjens politikere så bedre? Vil de mere end blot at skovle penge ind på egen konto? Svaret er: "JA". De er ikke perfekte og laver også fejl, men de sætter trods alt fællesskabet højere og arbejder for hele befolkningen. De er i højere grad visionære og tør prioritere udgifterne til det sociale Danmark over det materielle Danmark. Jeg vil gerne betale mere i skat, hvis det går til daginstitutioner, folkeskolen, plejehjem, psykiatrien, sygehusene, god offentlig transport, kulturen etc. Valget er dit og mit - stem med hjertet og medmenneskeligheden. Bare vent – så bliver vi atter verdens lykkeligste land.

Vores lokale generalforsamling blev afholdt primo februar. Vi havde en rigtig god dag, beæret med besøg fra daglig ledelse (Søren Max og Jan Danielsen). Der skal fra Tinglev gives en kæmpe stor tak for besøget, som i høj grad beriger generalforsamlingen. Generalforsamlingen gav i øvrigt genvalg på alle tillidsposter.

Der arbejdes her i Tinglev på fra 2020 at lave fælles lokaler for lokomotiv- og togpersonale. Det skal vi nok finde ud af, men det kræver nogle bygningsmæssige ændringer, da sammenlægningen bliver hos os lokomotivførere.

Vores tysklandskørsel er virkelig udfordret, og der er pt. mange "hvis'er". Nu er nattoget til / fra Hamborg begyndt at køre. Snart omlægges Eurocity produktionen fra Rødby-Puttgarten, så der køres via Sønderjylland. Disse tog har ikke et planlagt stop i Flensborg, hvilket det tyske politi (pga. paskontrol, mv.) har gjort indsigelse imod. Der er mange udfordringer, og den fortsatte mangel på lokalaftaler, gør det desværre ikke lettere. Produktionen er dog vigtig for Tinglev, så der må og skal findes en løsning indenfor de givne rammer.

Siden seneste nummer af bladet har Kim E. Nielsen valgt at sige sin stilling op. Vi vil her gerne takke Kim for mange gode år på depotet i Tinglev og ønske al muligt held og lykke med tiden fremover. Snart siger vi også farvel til Keld Grønlund, som efter mange gode år ved banen nu hænger som en moden pensionsfrugt på et stort flot frugttræ. Også held og lykke med livet fremadrettet til Keld. Begge de to herrer er i øvrigt gode eksempler på, at selv lokomotivførere øst for bæltet kan blive velintegreret i det sønderjyske. Så sidder der nu et par stykker i Østdanmark med ønsket om en fremtid i Tinglev, så kontakt jeres gruppeleder med ønsket. I får MEGET mere hus og lykke for MEGET mindre hernede. Og kan I tilmed lidt tysk, og køre Tyskland, så er det jo nærmest et kald. Rekrutteringen har allerede båret frugt, da Per Stryger er startet hos os og Ivan Winther meget snart følger trop. Desuden kvidrer en fugl om, at der på det kommende hold i Tønder også er et par stjerner til os.

Slutteligt et stort opråb til alle gode kolleger, som vil have den bedste arbejdsplads for alle lokomotivførere: Mange kolleger er naturligvis hårdt presset i disse tider og må derfor indimellem træffe nogle svære valg. Nogle har også et privatliv at tage vare på, hvor man gerne vil deltage i mærkedage hos familien eller blot få dagligdagen til at hænge logistisk sammen. De gør det ikke for at udvise mangel på solidaritet, så dem skal vi også kunne rumme. Jeg er sikker på, at alle gør det bedst muligt. Vi skal passe på hinanden, passagererne og vores forhåbentligt snart endnu bedre arbejdsplads.

Når man ringer efter "De voksne"