LOKOMOTIVPERSONALETS OMRÅDEGRUPPE
LPO DSB

Det Blå Blad

Nr. 1 - 2018

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. 11. april 2018

Forside: "Skoven i Nykøbing Falster med stillestående ME-lokomotiver" af Brian Mattsson

ISSN: 2246-2457

Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet ...S. 3
En tillidssag? ...S. 4
Interview med administrerende direktør, Flemming Jensen ...S. 5
Jernbaneoverenskomsten ...S. 7
Læserbrev—Den danske model, tak! ...S. 9
Læserbrev—DSB i DI ...S. 9
Overarbejde og sikkerhedsarbejde—Et umage par ...S. 10
ME—Revnede aksler ...S. 11
Er man skyldig indtil det modsatte er Bevist? ...S. 12
Farvel til lokalgruppen i Korsør ...S. 16
Ændringer af hjemmesiden—WWW.LPO-DSB.DK ...S.17
Lokalnyt ...S. 19

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

- Medlemsinformation nr. 15_2017 vedr. øget adgang til undersider på LPO DSB's hjemmeside
- Medlemsinformation nr. 01_2018 vedr. bortfald af DSB's kørsel i Vendsyssel
- Medlemsinformation nr. 02_2018 vedr. udfasning af skindjakke, sko bonner, mv. i uniformsprogrammet
- Medlemsinformation nr. 03_2018 vedr. evt. overgang til Jernbaneoverenskomsten under Dansk Industri
- Medlemsinformation nr. 04_2018 vedr. forberedelsestid lokomotivfører kørelærere
- Medlemsinformation nr. 05_2018 LPO DSB's ordinære generalforsamling
- Medlemsinformation nr. 06_2018 vedr. 1. maj arrangement i Odense

Medlemsinformationerne kan læses på:

http://lpo-dsb.dk/informationer

eller på Facebook:

www.facebook.com/LPODSB

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Hans Schøn Merstrand

Skribent:

Carsten Lehmann Hansen

Skribent:

Thomas Knudsen

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

Mistillid – en alvorlig sag

Af:
Søren Max Kristensen

I januar og februar afholdte LPO DSB's lokalgrupper generalforsamlinger. Disse generalforsamlinger er hjertet i vores demokratiske forening, og derfor glæder det LPO DSB's daglige ledelse, at medlemmerne var mødt så talstærkt op på de enkelte tjenestesteder. Der blev afholdt valg, og økonomien lokalt blev gennemgået og kontrolleret. Men vigtigst af alt var der en rig, kritisk og god debat. Både omkring os tillidsvalgte og vores rolle, lokale sager, men specielt i forhold til DSB og direktionen.

På alle generalforsamlingerne blev der givet udtryk for stor frustration, vrede og mistillid til DSB's øverste ledelse. At der er denne holdning til direktionen, kan ikke komme som en overraskelse. Det fremgår tydeligt af de sidste par års MTA. Men at mistilliden stikker så dybt, er en meget alvorlig situation. En virksomhed har brug for en professionel ledelse, som ikke behøver at være elsket af medarbejderne, men som har medarbejdernes respekt. Det er helt tydeligt ikke tilfældet hos lokomotivpersonalet i DSB.

Hvor kommer denne mistillid så fra? Her er der desværre ikke noget enkelt svar og derfor heller ikke nogen let løsning.

Det er helt tydeligt, at lokomotivpersonalet føler, at der ikke er den fornødne respekt for deres faglighed. De er meget trætte af nedladende projekter om afgang på sekundet m.m. som fjerner fokus fra de virkelige problemer, så som stramme køreplaner, dårligt materiel, og spor og signaler som hører fortiden til.

Samtidig er der stor forargelse og vrede over DSB's måde at behandle personalesager på, hvor lokomotivpersonalets retssikkerhed og helt grundlæggende rettigheder trædes under fode. Hvor en lokomotivførers forklaring intet betyder, og hvor påstande og urigtige oplysninger får betydning for en afgørelse som næsten altid medfører en sanktion over for lokomotivføreren.

Sidst, men ikke mindst, er DSB's forsøg på at melde sig ind i DI, blevet modtaget meget negativt. Måske ikke så meget selve indmeldelsen, men mere det, at alle aftaler og kutymer er opsagt, uden at ledelsen har givet udtryk for, at disse aftaler skal fortsætte med de nødvendige ændringer, såfremt vi overgår til DI's overenskomst. Her har rigtig mange kollegaer givet udtryk for, at specielt forhandlingerne om "Robust DSB" må være foregået på et, fra DSB's side, skjult grundlag. Ellers havde ledelsen vel blot bekræftet aftalen, som går frem til K 21.

Disse tre forhold er nok de grundlæggende årsager til mistilliden. Ud over dette, er der mange andre forhold, som er mere fragmenterede.

Den 9. februar meddelte den administrerende direktør, at den forhadte matrix til behandling af sikkerhedssager nu er afskaffet, og erstattet af et nyt system; "Just Culture". Just Culture er blot et konsulentudtryk for, at DSB nu vil indføre den lærende organisation i stedet for den straffende organisation.

Da LPO DSB siden 2014 har arbejdet for, at DSB skulle bevæge sig fra den mørke middelalder og ind i oplysningstiden, med indførelsen af den lærende organisation, er vi meget tilfredse med udmeldingen fra direktøren. Vi kan undre os over, at det er sket uden involvering og ordentlig inddragelse af de faglige organisationer, men det kan vel nås endnu. En forudsætning for at mistilliden fra lokomotivpersonalet på dette område fjernes, er, at sagsbehandling og afgørelser sker med respekt for den enkeltes retssikkerhed og faglighed. Det ændrer indførelsen af et nyt system ikke i sig selv ved. Her er det udførelsen i dagligdagen, der er afgørende, også i forhold til, om direktørens fine ord skal blive til virkelighed. Her er meget at lære af artiklen på side 12. LPO DSB rækker gerne hånden frem til en kommende reel inddragelse til glæde for alle, og ikke mindst for sikkerheden på jernbanen.

Den kommende tid vil vise, om ledelsen i DSB er parat til at indlede et samarbejde med de faglige organisationer på dette område, og derved bevæge sig et stykke hen ad den lange vej til at genoprette tilliden hos driftspersonalet.

En tillidssag?

Det Blå Blad har modtaget nedenstående fra generalforsamlingen i LPO Aarhus:

Udtalelse fra DSB Lokomotivpersonalet i Aarhus.

Lokomotivpersonalet ved DSB i Aarhus, har på den ordinære generalforsamling, den 18. januar 2018, enstemmigt vedtaget nedenstående udtalelse, omkring manglende tillid til Koncernledelsen i DSB. Generalforsamlingen har desuden pålagt den lokale bestyrelse, om at underrette Koncernledelsen om udtalelsen og den manglende tillid.

Det er med nogen underen, at lokmotivpersonalet nu oplever, at DSB har opsagt alle aftaler og kutymer, i forbindelse med DSB's ønske, om at komme ind under Dansk Industris overenskomsts område.

Lokomotivpersonalet er af den opfattelse, at lokomotivpersonalet har leveret besparelser, i forbindelse med "Robust DSB" aftalen – med virkning frem til udgangen af 2020. Derfor undre det lokomotivpersonalet, at DSB opsiger alle aftaler og kutymer, og dermed skaber usikkerhed omkring løn, aftaler og øvrige ansættelsesforhold, med udgange af 1. kvartal 2018.

Når DSB koncernledelsen på den måde skaber uro omkring fremtidig ansættelsesforhold, og andre aftaler for lokomotivpersonalet, så mener lokomotivpersonalet ikke, at den nuværende koncernledelse er egnet til at lede DSB, hvis der ikke hurtigst muligt "skiftes kurs", fra koncernledelsens side.

At koncernledelsen vælger at skabe frustration og uro på arbejdspladsen, frem for at forbedre forholdet til medarbejderne, så vi sammen kan udvikle DSB, med de udfordringer DSB står overfor, er komplet uforståeligt for lokomotivpersonalet. De seneste to MTAPV undersøgelser som ledelsen selv har stået for, viser at der i forvejen, med alt tydelighed, at der er store kulturelle forskelle mellem ledelsen i DSB, og driftspersonalets virkelighed – en forskel koncernledelsen nu desværre kun øger yderligere.

Lokomotivpersonalet generalforsamling i Aarhus vil på det kraftigste opfordre koncernledelsen, og den øvrige ledelse i DSB, til at genoptage et seriøst samarbejde med vore valgte tillidsrepræsentanter, uden skjulte dagsordner og andet, der kan give mistillid til et godt samarbejde i DSB – for en fælles fremtid for hele DSB.

Da tilliden til koncernledelsen for indeværende er væk, så pålægge den til en hver tid siddende lokalgruppebestyrelse for lokomotivpersonalet i Aarhus, at indkalde til ekstraordinært generalforsamling, medio marts 2018, for at drøfte om koncernledelsen, har valgt at lytte til vores henvendelse – og arbejdet for at normalisere forholdene i DSB.

Udtalelsen er sendt til koncernledelsen og er efterfølgende blevet bakket op med støtteerklæringer fra generalforsamlingerne i LPO grupperne: Struer, LKI-gruppen, Esbjerg, Odense, København, Næstved, Nykøbing F, Kalundborg, Tinglev og Helsingør. Desuden har TPO grupperne i Nykøbing F, København, Fredericia, Aarhus og Struer i skrivende stund reageret med støtte.

Interview med administrerende direktør, Flemming Jensen

Flemming Jensen
Foto: Klaus Holsting
www.dsb.dk

DSB's indmeldelse i Dansk Industri har rejst en lang række spørgsmål blandt medarbejderne i DSB, og har, da overenskomsten, sammen med alle aftaler og kutymer, er opsagt, ført til frustration og utryghed blandt lokomotivførerne. Det Blå Blad har på den baggrund bedt administrerende direktør, Flemming Jensen, besvare en række presserende spørgsmål.

Redaktionen er bevidst om, at der i medlemskredsen er en lang række spørgsmål, som kunne stilles, ud over de, der er indeholdt i dette interview, primært i forhold til de kommende forhandlinger mellem DI / DSB og DJ. Vi har imidlertid – i respekt for disse forhandlinger – valgt at sortere spørgsmål fra, som Flemming Jensen med overvejende sandsynlighed ikke kan / ikke vil besvare, uden at referere til det kommende forhandlingsforløb, herunder spørgsmål som relaterer sig til den sag, der afventer Arbejdsrettens afgørelse.

Kan du kort forklare baggrunden for DSB's ønske om at melde sig ind i Dansk Industri?

Lad mig starte med at kvittere for mulighed for at kommentere på spørgsmålene. En væsentlig årsag er, at vi kan deltage i en række udvalg på lige fod med de øvrige operatører og dermed få større indflydelse i en branche, hvor DSB i dag står alene. Med medlemskabet får vi mulighed for at påvirke meningsdannelsen i branchen. Dertil kommer, at vi ofte bliver udfordret med påstande om, at vores overenskomster ikke er på niveau med det private arbejdsmarked. Nu bliver overenskomsterne ens.

Ser du en sammenhæng mellem DSB's fremtidige tilhørsforhold blandt andre jernbaneoperatører og det ønske om løsrivelse fra staten, som er udtrykt i visionen om DSB som en virksomhed uden subsidier fra 2030? I givet fald hvilken?

Der er ikke noget særskilt ønske om løsrivelse fra staten i vores strategi. Jeg ser en sammenhæng mellem visionen om at være subsidiefrit, og det at DSB kan fungere på markedsmæssige vilkår. Det er nødvendigt, at vores rammer som f.eks. løn og arbejdsvilkår matcher de andre i branchen, ellers er vi bagud på point fra starten.

Hvorfor var det vigtigt at lancere dette tiltag uden forudgående dialog med aftalepartnere og uden forudgående drøftelse i samarbejdsudvalg og dermed også uden forudgående information til medarbejderne?

Grundlæggende mener jeg, at det, at DSB melder sig ind i en arbejdsgiverorganisation, kan sammenlignes med, at de faglige organisationer frit kan beslutte, om de vil melde sig i et hovedforbund. Den endelige beslutning blev taget på bestyrelsesmødet i DSB d. 14. december, og det er vanskeligt at have en bred debat inden bestyrelsen har besluttet sig. Der var i perioden op til indmeldelsen drøftelser med de faglige organisationer, ligesom HSU blev forhåndsorienteret et par dage inden indmeldelsen.

Mange lokomotivførere har, bl.a. på baggrund af den manglende inddragelse og orientering, udtrykt mistillid til koncernledelsen via opbakning til udtalelsen fra lokomotivførerne i Aarhus. Hvad tænker du om det?

Jeg har efterhånden lært, at der nogle gange bruges ganske stærke ord, når man udtaler sig om DSB, men det har overrasket mig, at der er så markante reaktioner allerede inden, vi har haft de første drøftelser med fagforeningerne om konsekvenserne af indmeldelsen. Også set i lyset af den fælles udmelding som vi lavede sammen med Dansk Jernbaneforbund og det faktum, at Dansk Jernbaneforbund allerede har overenskomst med DI. Jeg tror, det bedste i situationen er et personligt møde og muligheden for at diskutere sagen åbent. Det er baggrunden for, at jeg i uge 7 – 9 kommer rundt på de fleste depoter i landet, og jeg ser frem til at møde så mange som muligt.

Jf. udtalelsen, er mistilliden bl.a. begrundet i den utryghed indmeldelsen i DI har afstedkommet. Utrygheden kunne relatere sig til f.eks. fremtidige lønforhold, som jo er anderledes på Jernbaneoverenskomsten. Kan / vil du som administrerende direktør garantere, at indmeldelsen i DI ikke fører til forringede lønforhold for den enkelte?

Det er i forårets drøftelser, vi blandt andet skal finde frem de endelige lønforhold, og derfor vil jeg ikke kommentere alt for konkret på spørgsmålet. Når man ser på lønskalaerne på de to overenskomster, så er der ganske rigtigt en række forskelle. Men jeg mener forskellene går begge veje, og det burde betyde, at vi kan finde nogle fornuftige løsninger. Løn og pension er helt naturligt meget vigtige for den enkelte medarbejder, og derfor skal vi have løst det punkt.

Er der i den forbindelse et overordnet ønske fra DSB om, at tjenestemænd og overenskomstansatte arbejder under samme vilkår, ligesom det f.eks. kendes fra Arriva, hvor udlånte tjenestemænd arbejder efter samme aftaler, regler, mv. som andre lokomotivførere i Arriva? Eller er det et ønske, at adskille de to ansættelsesformer fra hinanden?

Det vil være bedst, hvis der er ens regler for alle.

Hvad tænker koncernledelsen om de aftaler, som virksomheden indgik med de faglige organisationer for mindre end et år siden i forbindelse med implementeringen af "Robust DSB", og på hvilken måde føler koncernledelsen sig forpligtiget af disse aftaler?

Vi står ved de aftaler, vi indgår. Der er tale om gode aftaler, der har levet op til de udfordringer, vi har som virksomhed. I og med at vi nu er indtrådt i DI, skal aftalerne foregå inden for rammen af den overenskomst, der nu vil gælde, og i det lys skal vi naturligvis se på dem igen.

Hvis det lykkes at lande en fremtidig virksomhedsaftale med DJ efter overgang til Jernbaneoverenskomsten, anerkender du da, at der formentlig udestår et arbejde med at genopbygge tilliden mellem ledelsen og medarbejderne, og hvordan forestiller du dig i så fald, at det skal foregå?

Det er min bedste overbevisning, at der er fuld åbenhed om de beslutninger, vi træffer, og om baggrunden for dem. Vi befinder os i en situation, hvor der er stor usikkerhed om DSB's fremtid, og hvor der udfolder sig mange bestræbelser på at udbyde den trafik, vi i dag står for. Det synes jeg, vil være en helt forkert løsning for os alle, og derfor retter mit og den øvrige ledelses fokus sig mod at vise, at DSB er en moderne, effektiv og konkurrencedygtig virksomhed. På mine besøg på depoterne i de kommende uger vil jeg forsøge at give mit syn på de udfordringer, vi står overfor. Gensidig tillid er noget, vi alle har ansvar for, både ledelse, fagforeninger og medarbejdere.

ME-lokomotiver i "skoven" i Nykøbing Falster

Foto: Brian Mattsson

Jernbaneoverenskomsten

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

Som lokomotivfører i DSB skal man have været bortrejst til Antarktis, uden internetforbindelse, de seneste par måneder, hvis man ikke har bemærket den interne debat, der har været blandt kollegaerne omkring Jernbaneoverenskomsten mellem DI og DJ og denne overenskomst set i forhold til det nuværende aftalegrundlag.

Fordele, ulemper og tolkninger har fyldt utrolig meget. Og en ting er sikkert, det er bestemt ikke let at gennemskue, hvilken betydning et overenskomstskifte har for den enkelte. Der er f.eks. nogle markante lønforskelle mellem de to overenskomster afhængig af, om man er ansat som lokomotivfører, lokomotivfører kørelærer eller lokomotivinstruktør, ligesom det – når overenskomsterne sammenlignes – betyder meget, hvor lang tid man har været ansat.

Og hvad med pensionsindbetalingen, egen betaling, procentsatser og procentberegning af hvad? Hvis pensionsindbetalingen er 12 % i stedet for 15 %, men beregnes af et højere beløb, betyder det så noget i den sidste ende? Og hvad med tjenestemændene, skal de overhovedet interessere sig for nærværende? Og hvis ikke, hvad var det så for noget med det brev, der blev sendt ud sidst i januar, vedr. ændring i pensionsdækningsbidraget for tjenestemænd? Var det bare, som der stod, en orientering, eller har det også forbindelse til de opsagte aftaler?

Spørgsmål er der nok af, hvorimod svarene ikke ligefrem står i kø. Om ledelsen havde forestillet sig, at lokomotivpersonalet bare sagde: "Nå", da det kort før jul blev meldt ud, at DSB ville skifte overenskomstområde og alle aftaler og kutymer i øvrigt var opsagt, vides ikke, men det er i hvert fald ikke det, der er sket. Tværtimod.

Når medarbejderne ikke kender deres fremtidige løn, pensions- og ansættelsesforhold bliver de utrygge og vrede. Her forestår nok en relativ stor opgave for ledelsen i forhold til at bringe forståelsen og trygheden tilbage. Det vil den faglige organisation naturligvis gerne hjælpe med, men problemet er bare, at vi heller ikke er informeret om ledelsens planer. Så mens vi venter på afklaring, iler vi til assistance med noget faktuel brugeroplysning omkring forskelle mellem det eksisterende overenskomstgrundlag (som jo så godt nok er opsagt) og Jernbaneoverenskomsten mellem DJ og DI.

Først og fremmest skal man erindre sig, at Jernbaneoverenskomsten er en "rå" overenskomst, hvortil de enkelte virksomheder, f.eks. Arriva, har indgået en supplerende virksomhedsaftale med en række lokalaftaler, ligesom vi kender fra DSB, hvor mange af vores aftaler

ligger i organisationsaftalen, eller som supplerende lokalaftaler uden for overenskomsten. Man kunne måske forestille sig, at DSB blot ville tilslutte sig denne tilgang til overenskomstdækning og overføre eksisterende lokalaftaler. Det har koncernledelsen imidlertid afvist på HSU med ordene: "Tavlen er tom". Der skal derfor – hvis der på et tidspunkt kommer skred i forhandlingerne mellem DJ og DI / DSB – startes med udgangspunkt i den rå Jernbaneoverenskomst.

Og hvad er det så for nogle forskelle man bl.a. skal gabe over, tja? På Jernbaneoverenskomsten gælder bl.a. følgende:

- Grundlønnen for LKF på sluttrin (efter 10 år) er knap 1000 kr. lavere end på statens område. For LKF på kvalifikations løntrin 3 er forskellen ca. 1800 kr.
- Pensionsindbetalingen er 8 + 4 %
- Den ugentlige arbejdsnorm er 37 t (7,4 t pr. dag) og den månedlige er 160,33 timer
- Normtiden er op til 6 måneder
- Natpengesatsen er ca. 7 kr. højere pr. time
- Weekendbetaling er ca. 5 kr. højere pr. time
- Tjenestelængden er max. 9½ time alle dage (nattjenester dog max. 8 timer)
- Af de 26 weekendfriheder pr. år, skal de 10 være en sammenhængende lørdag-søndag
- Der må maksimalt udføres 5 timers arbejde uden pause i forbindelse med fremførelse
- Der skal afholdes 104 fridage samt 9 helligdagsfridage pr. år.
- Statens barselsregler, opsparingsdage, mv. gælder ikke

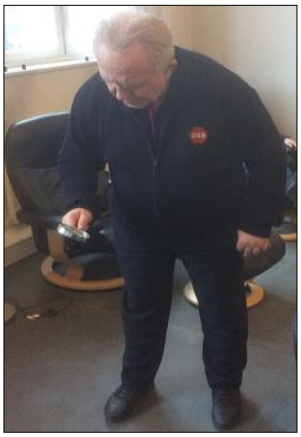
Ovenstående er på ingen måde fyldestgørende, men blot en række eksempler på, hvor store udfordringer der er i forhold til at nå i mål med et fremtidig aftalekompleks.

Det skal afslutningsvis understreges, at vi i denne artikel har valgt at se bort fra, om det overhovedet er muligt at tvinge statens ansatte over på en privat overenskomst. Det spørgsmål afgøres af Arbejdsretten medio marts 2018. Vi har heller ikke forholdt os til den udfordring, det vil være, hvis overenskomstansatte og tjenestemænd fremadrettet skal arbejde på forskellige overenskomster, eller for den sags skyld, hvis tjenestemænd skal motiveres til at skifte til Jernbaneoverenskomsten.

Men alt det har koncernledelsen jo nok tænkt på, da de besluttede at melde sig ind i DI…

Efterlysning – hvor er arbejdsglæden?

I kølvandet på resultaterne af de senere års MTA, og nu senest ledelsens opsigelse af overenskomster, aftaler og kutymer, har en af vores gode kollegaer sat sig for at finde arbejdsglæden. Jagten har været intens, og kollegaen har ledt højt og lavt, men desværre uden held. Giv et tip på vivilhave@aftaler.nu, hvis du ved, hvor arbejdsglæden er blevet af …



Læserbrev—Den danske model, tak.

Af:
Lokomotivfører Ib Nielsen,
Odense

Undskyld, men hvad pokker sker der lige i DSB?
Har man meldt sig helt ud af det danske arbejdsmarked, eller har man bare "glemt", hvordan arbejdsmarkedet er skruet sammen? I Danmark er det sådan, at løn og ansættelsesforhold reguleres af arbejdsmarkedets parter. Det hedder den danske model, og det er vi vidt berømmet for ude i verden, men åbenbart ikke internt i den danske stat!

I den danske model er det sådan, at arbejderne vælger nogle tillidsmænd, som repræsenterer fællesskabet og forhandler på vores vegne. Sådan var det, da jeg i sin tid fik min børnelærdom som tillidsmand i Metal (på Lindø værftet), og sådan har det da også hidtil været her i DSB, hvor jeg også har været tillidsmand.

Men om det stadig er sådan, det er jeg kommet i tvivl om. Ikke kun fordi DSB har opsagt alle vores aftaler, men lige så meget fordi, at ledelsen – når vi medarbejdere kræver, at de skal gå til forhandlingsbordet med vores valgte repræsentanter – kvitterer for vores rimelige krav, ved at gå uden om de tillidsmænd, de burde samarbejde og forhandle med og i stedet prøver at komme i direkte dialog med hver enkelt af os via de dialogmøder, der holdes her i uge 7. Men hvad skal jeg bruge den dialog til? Jeg har jo valgt mine repræsentanter, så hvis ledelsen vil snakke med mig om løn- og ansættelsesforhold, så gør I bare det – gennem dem, jeg har valgt. Står vi ikke fast på det, varer det nok ikke længe, før vi heller ikke har tillidsrepræsentanter mere. Men det er måske også det, der er målet?

Tænker det er ved at være på høje tid, at vores ledelse besinder sig og bekender sig til den danske model...

Læserbrev—DSB i DI

Af:
Lokomotivfører Kørelærer Kurt Christensen,
Struer

Jeg har med undren konstateret, at DSB har meldt sig ind i DI (Dansk Industri, red.). Jeg har derfor efter bedste evne forsøgt at holde vores nuværende overenskomst op mod DI overenskomsten. Dette giver anledning til nogle spørgsmål.

- I forbindelse med pauser står der, at de senest skal falde efter 5 timer i forbindelse med fremføring. Indgår tjek ind tiden, spadseretid og eventuel klargøringstid i de fem timer?
- Jeg kan desuden se, at der kun må være 7 nætter pr. måned. Gælder det også for personale der kører i fast tur? Hvis det skulle være tilfældet, giver det da vores nuværende ture en del udfordringer.
- Der står også, at tid til tjek ind og tjek ud, spadseretider, tekniske tider og tid til overlevering aftales lokalt. Hvem kommer til at aftale dette? Er det LPO DSB eller Dansk Jernbaneforbund, som er vores repræsentanter?

Ja, spørgsmålene er mange, og der dukker nok flere op…

Kære Kurt

Tak for din henvendelse. Som det fremgår flere steder i bladet, er der mange ubekendte. Hos vores kolleger i Arriva har de løst de udfordringer, du spørger til, i deres virksomhedsaftale, men ledelsen i DSB har desværre endnu ikke løftet sløret for, hvorledes man forestiller sig at håndtere de nævnte spørgsmål i praksis hos os. På HSU er det oplyst, at koncernledelsen mener, at "tavlen er tom", dvs. det eneste vi indtil videre har at forholde os til, er den rå DI overenskomst. Om der kommer noget "på tavlen", som bringer os i stand til at besvare dine ellers relevante spørgsmål, og i givet fald hvornår, er desværre uklart. Indtil videre venter vi på Arbejdsrettens afgørelse af, om det overhovedet er lovligt at tvinge statsansatte til at arbejde på en privat overenskomst.

Med venlig hilsen

Jan B Danielsen, næstformand LPO DSB

Overarbejde og sikkerhedsarbejde – et umage par

Af:
Hans S Merstrand,
LPO DSB daglig ledelse

LPO DSB har fået en del henvendelser fra medlemskredsen med spørgsmål til overarbejde. Derfor bringer Det Blå Blad lige en kort opsummering.

Generelt omkring overarbejde:

Her er der enighed med DSB om, at overarbejde så vidt muligt skal undgås, og **der ikke må tilrettelægges mere end 15 timers overarbejde på en kalender måned – og det skal i det hele taget ske under iagttagelse af sikkerhedsmæssige hensyn.**

Definition på overarbejde:

- Tjenesten må forlænges via en korrigering. Start- og sluttid kan dog ikke rykkes mere end 45 minutter (minimum varsel dag 0 + 120 timer, med mindre lokomotivføreren personligt aftaler andet med DSB).
- Solgt ferie og fridag.

Beregning af overtid for lokomotivpersonale i reserven:

Antallet af arbejdsdage pr. måned (inkl. sove- og hviledage) ganges med en daglig norm på 7 timer og 5 minutter. Månedens samlede normtid sammenholdes med månedens faktiske udførte arbejdstid. Den må ikke overstige normtiden med mere end 15 timer.

Husk at overtid i forbindelse med kursusdeltagelse, jf. aftale 543.10 (Kursusaftalen) ikke medregnes i de 15 timer.

Det skal understreges, at LPO DSB – uagtet at vi kan se frem til væsentlig dårligere beskyttelsesregler, hvis det ender med, at vi tvinges over på Jernbaneoverenskomsten under DI – opfatter nærværende som en hjertesag. En sag om massive overskridelser af de 15 timer, som vi ikke har kunnet opnå enighed med DSB om, er p.t. på vej igennem det fagretlige system. Det er vores håb, at der falder en klar dom i den sag, som kan understrege vigtigheden af at overholde de beskyttelsesregler, som vi opfatter som afgørende for at kunne udføre sikkerhedsklassificeret arbejde på betryggende vis.

ME-stamme på Vordingborg St.

Foto: Jan Lundstrøm

ME-lokomotiver i "Skoven" i Nykøbing Falster

Foto: Brian Mattsson

ME – revnede aksler

Af:
Peter Kanstrup,
LPO repræsentant i Sikkerhedsudvalget

Søndag d. 28. januar 2018 skrev DSB i en pressemeddelelse, at samtlige ME lokomotiver, med virkning fra fredag d. 26., var taget ud af drift for at gennemgå et omfattende kontroleftersyn af lokomotivets aksler, idet der var fundet revner i disse. Det kom kort efter frem, at beslutningen ville få den konsekvens, uagtet indsættelse af IC4 og genindsættelse af MR, at der ville være indskrænkninger i regionaltrafikken på Sjælland frem til d. 23. marts, og at pendlerne i myldretiden måtte påregne overfyldte tog.

DSB kunne nogle dage efter uddybe. Årsagen, til at alle ME lokomotiverne var taget ud, var, at revner i akslerne i yderste konsekvens kan føre til akselbrud (og dermed afsporing, red.). Værkstedet kunne oplyse, at begyndende revnedannelser ikke kan ses og vurderes med det blotte øje, så længe akslerne er monteret på lokomotivet. Man havde derfor ikke set anden løsning, end at tage lokomotiverne ind til eftersyn for at skabe et overblik og få afdækket karakteren af revnedannelserne. Det er en tidskrævende proces, da hver aksel skal igennem flere processer med varmekrympning og efterfølgende afkøling. Inkl. tid til undersøgelse, mv. tager det knap en uge fra en aksel demonteres, til den er undersøgt og kan monteres igen. Med 33 ME lokomotiver á 6 aksler forventer værkstedet, at arbejdet kan udføres på ca. 8 uger, og oplyser samtidig, at ME lokomotiverne genindsættes i drift i takt med, at de bliver meldt klar.

Helt grundlæggende er det positivt, at virksomheden reagerer på fund og hændelser, der kan føre til afsporinger og andre alvorlige ulykker. Ingen har efterspurgt det mere end LPO DSB, bla. i forbindelse med MF bremsesagen. Har vi ikke fået andet ud af vores stædighed i dét arbejde, er nærværende måske et udtryk for, at sagen har animeret DSB til at revurdere sin hidtidige tilgang og i stedet valgt at abonnere på den tilgang luftfarten har haft i årtier; at sikkerhedsmæssige hændelser håndteres straks de opdages, uden skelen til aflysninger, rettidighed eller andet, ud fra en antagelse om, at passagernes (og personalets) sikkerhed går forud for profit. Dette endda sagt med vidende om, at sikkerhedschefen tilsyneladende mener, at den tid man har investeret i bl.a. MF bremsesagen, har været "nytteløs energi".

Men her stopper vores begejstring imidlertid også. For sagen har muligvis også en mørk side. I efteråret knækkede en aksel på et ME lokomotiv på Nordvestbanen. Lokomotivet blev transporteret til Roskilde station, hvor det holdt i månedsvis. Det vides ikke om sagen har en sammenhæng med de fundne revner her sidst i januar, så indtil vi bliver klogere nøjes vi med at konstaterer, at hændelsen på Nordvestbanen ikke i sig selv har givet anledning til restriktioner på anvendelsen af ME lokomotiverne.

Som LPO repræsentant i Sikkerhedsudvalget ser jeg i skrivende stund frem til at få en redegørelse i nærværende sag fra ledelsen. En redegørelse der forhåbentlig kan kaste lys over sagens rette sammenhæng.

Er man skyldig indtil det modsatte er bevist?

I fortsættelse af lederen i Det Blå Blad 4-2017 vedr. lokomotivførerens retsstilling har Det Blå Blad besluttet at se nærmere på en af de sager, der ligger til grund for den bekymring, der kommer til udtryk i den pågældende leder. D. 29. august 2016 skal IC-tog 117 – efter ankomst til endestationen i Aalborg – rangeres fra stationens spor 1 via spor 25 til P-risten. Men en tilsyneladende helt normal procedure ender i en meget langstrakt sag. Stationsbestyreren mener, at lokomotivføreren i forbindelse med nævnte rangerbevægelse har passeret et signal i stilling forbikørsel forbudt. Selv om lokomotivføreren ikke er enig i den udlægning, burde det være en ret banal sag. Det er imidlertid ikke tilfældet i Aalborg. Stationen er ikke udstyret med togkontrolanlæg og har desuden et ældre signalapparat, hvor det ikke er muligt at udlæse en signalfilm. Eneste mulighed for indsamling af tunge tekniske beviser, er derfor en udlæsning af signalrelæernes stilling. Dette sker imidlertid ikke, og nu er der kun indicier og påstande tilbage.

Lokomotivføreren på tog 117 pågældende dag var Kurt Granow. Kurt er 52 år og ansat i Fredericia. Han har været lokomotivfører i 26 år og har ikke tidligere været involveret i sikkerhedssager i DSB. Det Blå Blad har mødt Kurt, som her giver sin udlægning af sagen.

Aalborg St.

Foto: Peter Nielsen

Du var i august 2016 involveret i en hændelse på Aalborg Station, som efterfølgende blev takseret som en signalforbikørsel – kan du kort beskrive hændelsen?

Jeg skulle rangere fra spor 1 og ud til spor 25 for at køre i forsyningen. I spor 2 holder der et MR-togsæt, som også skulle rangere til spor 25. Mens togsættet i spor 2 rangerer ud mod spor 25, bliver der sat en rangertogvej for mit tog ud mod PU-signal O1 som viser forbikørsel forbudt. På min vej ud mod PU-signal O1 observere jeg 3 mænd, der arbejder ved et sporskifte. De virkede noget forskrækket over, at der pludseligt kom et tog. Da jeg holder ved PU-signal O1, kan jeg ikke forstå, at der ikke bliver lavet en rangertogvej ud til spor 25, da MR togsættet er kørt væk derfra. Knap 2 minutter efter bliver jeg kaldt op af stationsbestyreren, som siger, at jeg er kørt forbi PU-signal P1 i stilling forbikørsel forbudt. Det stiller jeg mig uforstående over for, da jeg helt sikker på, at alle rangersignaler stod på forbikørsel tilladt.

Hvad skete der umiddelbart efter?

Ingenting. Jeg ser i Driftscenterets døgnrapport (FED), at undersøgelsesvagten er blevet underrettet, så jeg skriver en synergirapport og forventer, at undersøgelsesvagten kontakter mig, så vi kan få klarlagt forløbet og få taget et referat. Og selvfølgelig få fat i loggen på signalerne. Men intet sker.

Hvordan blev du opmærksom på, at hændelsen blev takseret som en signalforbikørsel af DSB?

Jeg kan ikke helt huske det, men mener at jeg blev kontaktet af min gruppeleder.

Du blev indkaldt til en samtale, hvad blev konklusionen på den?

Ja, jeg blev indkaldt til samtale ca. 30 dage efter den påståede hændelse. Konklusionen blev, at min gruppeleder var af den mening, at denne sag var så speget og mærkelig, at han ikke vil tage en afgørelse, da det jo er påstand mod påstand. Så han sendte sagen tilbage til DSB Sikkerhed.

Hvad skete der så?

Da der igen ikke sker noget, kontakter jeg LPO. Det er min oplevelse, at det kun er takket være LPO, at der overhovedet sker mere i forhold til at få sagen klarlagt, for tilsyneladende har DSB Sikkerhed lagt sig fast på, at det er mig, der har fejlet.

Hvad lagde DSB Sikkerhed, Undersøgelser til grund for deres afgørelse?

Meget forskrækkende siger de, at når Banedanmark siger, at jeg er kørt forbi et rangersignal, så har jeg gjort det, for Banedanmark er en myndighed. Så det er dem, der har ret.

Aalborg St. Forsyningen

Foto: Peter Nielsen

Er der tekniske beviser i sagen, der understøtter enten din forklaring, eller de udsagn som er i sagen fra Banedanmark eller andre?

Nej, men der er nogle ting, som viser, at min udlægning er rigtig. Banedanmark siger, at jeg kun kunne køre frem til PU P1 da der var udkørsel mod syd fra spor 3. Jeg er nu sikker på, at der ikke var udkørsel, da jeg derfra, hvor jeg holdt, kunne overskue hele området mod syd. En anden sikringssagkyndig har udtalt, at jeg var kørt forbi PU P1 da der var sat indkørsel. Også signalkommissionen har været inde i sagen. De siger, at uanset om der er ind- eller udkørsel i Aalborg, ville jeg have kørt et dækningssporskifte op, hvis jeg var kørt forbi PU-signal P1 i forbikørsel forbudt. Men der er jo ikke kørt nogle skifter op. Desuden var der tilsyneladende noget forvirring omkring en sporspærring på stationen i samme tidsrum, hvilket måske kan forklare de forskrækkede banearbejdere.

Synes du, at det – på baggrund af sagens akter – er rimeligt at påstå, at der er tale om påstand mod påstand, altså din oplevelse versus stationsbestyrerens?

Ja, det er helt klart en påstand mod påstand sag.

Hvad lægger Undersøgelser så til grund for deres fastsættelse af skyldsspørgsmålet?

Såre simpelt, de fastholder at Banedanmark er en myndighed, så dermed er den sag afgjort. Uden hensyn til min retsstilling.

Hvad tænker du om det?

At det er ikke til at have med at gøre. At man fuldstændigt bliver overhørt. Man står som medarbejder helt alene mod en overmagt som i værste fald kan fratage dig dit levebrød. På et forkert grundlag.

Påvirker sagen dig i din dagligdag – i bekræftende fald hvordan?

Ja den gør. Jeg er i forvejen meget kontrollerende over for mig selv. Og sagen her har gjort, at det nok er tiltaget en del. Uanset hvor meget jeg ved, hvad jeg har set, kan jeg godt tænke, om jeg nu har set rigtigt.

LPO DSB har været involveret i sagen, både lokalt og centralt, hvad tænker du om den hjælp, der er givet i den anledning?

Selv om min gruppeleder har bakket mig op, må jeg nok sige, at uden LPO havde jeg været helt alene overfor DSB Sikkerhed og HR afdelingen. Det er dejligt, at der er nogle der bakker op og vil hjælpe med at undersøge sagen.

Er der noget du afslutningsvis har lyst til at tilføje?

Det her job er meget specielt, og sker der noget, kan du ikke stå alene. Så bak op omkring din fagforening.

Da ovenstående interview forud for det oprindeligt fastsatte udsendelsestidspunkt i december 2017 blev forelagt sikkerhedschef, Carsten Dam, anmodede DSB Sikkerhed, Undersøgelser, om, at artiklen blev udskudt, idet der var kommet nye oplysninger frem i sagen, som Undersøgelser ønskede at få kigget nærmere på. Selv om sagens principielle karakter – at man tilsyneladende er skyldig indtil det modsatte er bevist – egentlig ikke kaldte på yderligere udsættelse af den snart 1½ år gamle sag, besluttede LPO DSB at acceptere anmodningen om udsættelse, idet hensynet til Kurt, og hans sag, vejede tungest.

Ultimo januar 2018 meddelte DSB Sikkerhed, Undersøgelser, at sagens supplerende undersøgelse var tilendebragt. Den viste bl.a., at:

- *Der var sagsakter, der ikke tidligere havde været fremlagt*
- *Der var flere faktuelle fejl i sagen, bl.a. var der ikke – som ellers tidligere fremført af Banedanmark – stillet udkørsel fra spor 3*
- *Der var uoverensstemmelse mellem tidligere fremsendte oplysninger fra Banedanmark og de faktiske forhold omkring hvem, der var tilstede i kommandoposten i Aalborg, og hvem af de tilstedeværende, der gjorde hvad.*

Undersøgelsen viste også, at der ikke kunne drages signaltekniske konklusioner, eller sagt mere firkantet: PU P1 kunne både have vist forbikørsel forbudt og forbikørsel tilladt. Det var derfor ikke muligt for DSB Sikkerhed, Undersøgelser, at konkludere noget nyt i forhold til skyldsspørgsmålet, idet stationsbestyreren fortsat fastholder, at PU P1 stod i forbikørsel forbudt, ligesom Kurt henholder sig til den forklaring, han gav i forbindelse med den oprindelige afhøring tilbage i september 2016, hvor af det fremgår, at PU P1 viste forbikørsel tilladt.

Og så havde vi her på redaktionen ellers lagt an til endnu et angreb på sikkerhedsmatrixen og Kurts udsigt til – i værste fald – at være truet på sit job frem til 29. august 2021, hvor sagen forældes i matrixen, men…

D. 9. februar 2018 udsendte administrerende direktør, Flemming Jensen, i øvrigt uden anden forudgående inddragelse af den faglige organisation end en kort orientering dagen før, en information til samtlige lokomotivførere i DSB F&R og på S -tog, hvoraf det fremgik, at ledelsen med virkning fra 1. april 2018 havde besluttet en ny tilgang til håndtering af sikkerhedsmæssige hændelser. Man kunne i samme information læse, at de disciplinære konsekvenser i matrixen afskaffes straks, og at citat: "Den nye tilgang er inspireret af den anerkendte sikkerhedskulturmodel, "Just Culture", som bruges i flere andre industrier, fx luftfartsbranchen, hvor sikkerhedskulturen er baseret på LÆRING fremfor sanktioner". Altså præcis det, LPO DSB har argumenteret for siden 2014.

Det er rigtig positivt, at DSB's ledelse nu tilsyneladende – for vi ved ikke helt hvad afskaffelsen indebærer – endelig har besluttet at lytte til medarbejderne og den faglige organisation. Den ændrede tilgang og matrixens afskaffelse ændrer imidlertid ikke på skyldsspørgsmålet i sager, som bygger på "påstand mod påstand", i hvert fald ikke vurderet ud fra de meget sparsomme informationer, ledelsen har begunstiget LPO DSB med. Det Blå Blad har på den baggrund bedt områdegruppeformand, Søren Max Kristensen, kommentere sagens principielle aspekter.

Områdegruppeformand Søren Max Kristensen:

Nu kender jeg ikke sagens præcise sammenhæng, men jeg ved, det fremgår af sagens akter, at vores medlem gøres ansvarlig for hændelsen, da DSB – i fravær af tekniske beviser – lægger til grund, at stationsbestyrerens udsagn vejer tungere end lokomotivførerens, da man opfatter Banedanmark som en myndighed. Ud over at det er forkert – myndighedsudøvelse udøves på jernbaneområdet af Trafik- og Byggestyrelsen – så er det også dybt problematisk.

Hvad blev der af det grundlæggende danske retsprincip, at man er uskyldig til det modsatte er bevist? I LPO DSB påstår vi ikke, at vi ved, hvad der er sket i denne sag, men det er der jo tilsyneladende heller ikke andre, der gør, for så var beviserne vel blevet fremlagt?

Sagen er med til at tegne et billede af en virksomhed der enten ikke ønsker – eller ikke formår – at tage vare på egne medarbejdere og bakke op, også når det bliver svært. På den måde er denne sag ikke et særsyn – desværre. Denne og andre sager, er med til at skabe – eller måske ligefrem udbygge – en dyb tillidskløft mellem medarbejderne og den ledelse, hvis opgave det burde være at beskytte sine ansatte.

Det er vores håb, at Flemming Jensens udmelding om, at matrixen bortfalder og at ledelsen ønsker en anden tilgang til håndtering af sikkerhedsmæssige hændelser, kan være et skridt i den rigtige retning. I skrivende stund har vi desværre ikke ret mange facts at støtte denne forhåbning til, da koncernledelsen ikke har ønsket at inddrage LPO DSB og heller ikke har ønsket en dialog.

Så indtil videre må jeg med beklagelse konstatere, at den bekymring for lokomotivførernes retsstilling, jeg gav udtryk for på de netop overståede lokalgruppe generalforsamlinger, fortsat er tilstede. Risikoen for, at en sag som nærværende – hvor virksomhedens HR afdeling roder rundt i begreber som myndighedsudøvelse, infrastrukturforvalter og hvad det vil sige at være vidne eller part i en sag – danner præcedens, bekymrer. LPO DSB vil agere ud fra dette og tage de midler i brug, vi finder nødvendige for at bringe almindelig retspraksis tilbage på vores område. Helst via dialog med virksomheden, men det forudsætter naturligvis, at der er nogen i virksomhedens ledelse, der ønsker at medvirke.

Aalborg st. P-risten

Foto: Peter Nielsen

Farvel til lokalgruppen i Korsør

Af:
Dan Nielsen,
Korsør
og
Peter Kanstrup,
LPO DSB daglig ledelse

Korsør depot har været lukket for tilgang og under afvikling siden beslutningen om etableringen af en fast forbindelse over Storebælt i midten af 1980'erne. Efter de senere års kraftige reduktion i antallet af lokomotivførere på depotet, primært som følge af naturlig afgang, meddelte DSB i slutningen af 2016, at man ikke længere ville acceptere valg af en lokal tillidsrepræsentant, da minimumskravet herfor ikke mere var opfyldt.

Den manglende mulighed for valg af tillidsrepræsentant gjorde det de facto umuligt for LPO DSB at opretholde en lokalgruppe i Korsør, hvilket førte til nogle interne drøftelser i områdegruppen. På baggrund heraf afholdt LPO DSB's daglige ledelse d. 24. november 2017 et møde med de 4 tilbageværende lokomotivførere på Korsør depot.

Mødet førte til et fælles forslag om afvikling af LPO Korsør med følgende hovedpunkter:

- Lokalgruppen ophører som selvstændig økonomisk enhed ved udgangen af 2017 og overskydende midler overføres til LPO DSB, som til gengæld afholder lokalgruppens normale driftsudgifter i perioden frem til lokalgruppens opløsning.
- Lokalgruppen afholder generalforsamling d. 7. februar, hvor lokalgruppen opløses.
- Lokalgruppens resterende 4 medlemmer overføres til LPO Odense, når lokalgruppen er opløst.

Da der hele tiden har været et ønske om, at lokalgruppens midler på en eller anden måde skulle kunne tilfalde lokale aktiviteter, også efter lokalgruppens opløsning, var der enighed om følgende: I perioden fra lokalgruppens opløsning og frem til udgangen af 2020, kan midlerne anvendes til sociale arrangementer med fagligt indhold afholdt af aktive lokomotivførere ved Korsør depot, lokomotivførere pensioneret herfra og deres evt. ledsagere. Herefter overføres evt. resterende midler til Områdegruppens formue.

Desuden gav LPO DSB's daglige ledelse tilsagn om, at ville arbejde for at holde DSB fast på, at tjenestestedet i Korsør – også efter lokalgruppens nedlæggelse – skal fortsætte på lige fod med andre tjenestesteder, dvs. med egne ture (underlagt Turgruppen i Odense) og egen ferierække (administreret af Feriekontrollen i Odense).

Ovenstående – inkl. en række nødvendige praktiske og administrative tiltag – blev godkendt på områdegruppebestyrelsesmødet d. 11. december 2017, og på LPO Odenses ordinære generalforsamling d. 24. januar 2018 sørgede man for, at vedtægter, mv. blev tilpasset, så man i Odense var klar til at kunne optage Korsør-gutterne.

Så udestod kun selve afviklingen…

Onsdag den 7. februar 2018 afholdte LPO Korsør så den ordinære, og desværre også den sidste, generalforsamling for lokomotivførere i Korsør. På generalforsamlingen deltog de 4 aktive lokomotivførere, der var tilbage på depotet, samt 5 pensionister. Der var blandt deltagerne en lidt mærkeligt følelse af at være dem, der lukker og slukker efter så mange år med egen gruppe.

Fremtiden for Korsør som tjenestested

I forbindelse med drøftelserne omkring Robust DSB meddelte DSB Togdrift, at man agtede at afvikle tjenestestedet i Korsør ved udgangen af 2020. LPO DSB og Dansk Jernbaneforbund anerkender ikke dette, da beslutningen – efter den faglige organisations opfattelse – strider mod det tilsagn tidligere transportminister, Helge Mortensen, gav lokomotivførerne i Korsør.
I forbindelse med det såkaldte Storebæltsforlig omkring om- og genplacering af medarbejdere ved DSB i Korsør og Nyborg, lovede Helge Mortensen lokomotivførerne i Korsør, at de kunne forblive i Korsør, indtil depotet var afviklet ved naturlig afgang.

Jernbanen kom til Korsør (fra Roskilde) i 1854. Det var den kun 2. jernbanestrækning i Danmark. Dansk lokomotivmandsforening (DLF) blev stiftet 10. december 1898, og der har, efter hvad det har været muligt at støve op, været lokalt organiserede lokomotivførere i Korsør i mere end 100 år.

Tilbage er kun – på vegne af LPO Korsørs afgående bestyrelse – at sige tak til alle dem, der gennem årene har slidt og stræbt for stadig bedre forhold og aftaler for lokomotivførerne i Korsør.

Ændringer af hjemmesiden – www.lpo-dsb.dk

Af: Peter Kanstrup,
LPO DSB daglig ledelse

I forbindelse med en revision af LPO DSB's informations politik har områdegruppebestyrelsen på mødet i december 2017 besluttet at åbne op for de undersider på LPO DSB's hjemmeside, som hidtil har hidtil været beskyttet af adgangskontrol og derved alene har været forbeholdt de af LPO DSB's medlemmer, som havde oprettet sig som bruger og modtaget et login.

Det drejer sig om sider vedr. vedr. bl.a. aftaler og referater placeret under menuen "For medlemmer".

Områdegruppebestyrelsen har samtidig besluttet at lukke ned for lokalgruppernes undersider, således www.lpo-dsb.dk alene indeholder informationer fra LPO DSB. Der vil på hjemmesiden dog være navn og kontaktoplysninger på lokalgruppeformændene fra de 13 lokalgrupper. Har lokalgruppen egen hjemmeside og / eller en side på de sociale medier, f.eks. Facebook, vil der være en henvisning til denne.

Arbejdet med ændringer af hjemmesiden pågår løbende henover de kommende måneder.

Og så lidt forbrugeroplysning. Tilgår du hjemmesiden på smartphone og tablets, kan du med fordel bruge fast link.

- IOS (iPhone og iPad): Åben www.lpo-dsb.dk i din browser. Vælg firkanten med pil op og tryk herefter på "Føj til hjemmeskærm". Der kommer nu et ikon (en slags app) med LPO DSB's logo på din skærm på din iPhone / iPad, som du blot skal trykke på, næste gang du vil ind på hjemmesiden.
- Android (f.eks. Samsung smartphones): Åben www.lpo-dsb.dk i din browser. Tryk på de tre prikker i øverste højre side og tryk herefter på "Føj til startskærm". Der kommer nu et ikon (en slags app) med LPO DSB's logo på din skærm på din smartphone / tablet, som du blot skal trykke på, næste gang du vil ind på hjemmesiden. Bemærk Android anvendes af flere producenter, der kan derfor forekomme afvigelser i forhold til denne vejledning.

Uanset om du bruger IOS eller Android finder du undermenuerne på hjemmesiden ved at trykke på de 3 vandrette streger øverst til højre.

LPO DSB's ordinære generalforsamling

Tirsdag d. 24. april 2018 kl. 13.15

Hotel Dalgas

Storegade 2

7330 Brande

Der er følgende forslag til dagsorden:

1. Mødets åbning
2. Godkendelse af dagsorden
3. Fastsættelse af forretningsorden
4. Valg af generalforsamlingens tillidsmænd
5. Aflæggelse af beretning
6. Orientering om økonomi
7. Behandling af indkomne forslag
8. Valg:
   - A. Områdegruppenæstformand (4 år)
   - B. Områdegruppekasserer (4 år)
   - C. 2 hovedbestyrelsessuppleanter (2 år)
   - D. 2 bilagskontrollanter (2 år)
   - E. 1 bilagskontrollantsuppleant (2 år)
9. Indlæg ved indbudte gæster
10. Mødets afslutning

Har du som medlem lyst til at overvære generalforsamlingen, så meddel det venligst til Hans Schøn Merstrand på mail hamer@dsb.dk **senest den 3. April 2016.**

Generalforsamlingen starter med en lille frokost kl. 12.15 og afsluttes med en middag (husmandskost) omkring kl. 17.30.

Med venlig hilsen

Dansk Jernbaneforbund
Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Medlemsinformation

Medlemsinformation nr. 06 **21.02.2018**

Vedr. 1. maj arrangement i Odense

LPO DSB holder igen i år 1. maj i Odense, hvor vi vil være en del af LO Fyns 1. maj arrangement, som afholdes i Kongens Have – lige over for Odense Banegård.

Det officielle arrangement starter kl. 12.30 med taler fra scenen, men vi er allerede på pladsen / i teltet fra ca. kl. 11.30.

Områdegruppen er vært med både mad og drikke til alle fremmødte medlemmer helt frem til kl. 17.15, hvor de sidste taler, har talt, underholdningen stopper og pladsen lukkes ned.

Igen i år får vi besøg af vores lokomotivførerkolleger fra S-banen og som noget nyt finder vi også plads til DJ pensionisterne. For at gøre plads til dem – og et forhåbentligt mindst lige så stort fremmøde fra vores egne lokalgrupper, som sidste år – har vi bestilt både et telt i størrelse XL med plads til ca. 100 personer og en lidt mindre model, som placeres ved siden af det store telt.

Hvis nærværende har fanget din interesse så hold øje med lokale opslag eller kontakt din lokalgruppeformand. Vi ved, at flere lokalgrupper planlægger at tage turen til Odense.

Vi glæder os til at se dig – vel mødt.

Med venlig hilsen

Dansk Jernbaneforbund
Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Lokalnyt

Af:

Lars Rolving Jensen

Aalborg

Et gammelt ordsprog siger: "Ingen kender dagen før solen går ned". Og dette mundheld har vi godt nok måttet sande mange gange i den seneste tid. Før jul varsledes afskedigelser blandt det administrative personale, men medlemmer af DJ blev lovet holdt uden for fordi "DJ har bidraget ved gennemførelsen af Robust DSB". Også depotet i Aalborg var blevet "fredet". Men næ, nej. Pludselig var medlemmer af DJ igen i spil til de varslede afskedigelser i administrationen. Og trods indsigelser fastholdt DSB, at der nok var noget, DJ havde misforstået, da man blev lovet holdt uden for afskedigelserne. Knap var dette meddelt, før man løb fra det næste løfte. På depotet i Aalborg var der nu 10-12 mand for meget. Årsagen skal angiveligt være, at den udsatte implementering af det nye signalsystem på strækning 25, fjerner nødvendigheden af at uddanne personalet i at køre på ERTMS. Samtidig er det angiveligt umuligt at indbygge ombord-udstyret til ERTMS i vores "gamle" MF-togsæt, og derfor bortfalder lyntogskørslen mellem Aalborg og Frederikshavn til efteråret. Til den tid regner Banedanmark med, at ERTMS går i drift nord for Lindholm. Regner med … ?? Det er vist smuttet før, ikke! Og som et Nota Bene: MF 5056 HAR fået indbygget ombord-udstyret, og er i skrivende stund ved at blive klargjort til "first of class". I lokalgruppen undrer vi os over, at man ikke lægger sig mere i selen for at kunne bibeholde lyntogene til Frederikshavn, til gavn for passagererne i Nordjylland.

Der er tilbudt fratrædelsespakker til de af os, som har mulighed for at forlade DSB, men mærkeligt nok er de kun tilbudt depotet i Aalborg, og ikke andre steder. Det ville have været rart, om der også havde været mulighed for at medarbejdere på andre depoter, f. eks. i Aarhus, kunne have gavn af disse pakker. Det kunne have givet mulighed for, at lokomotivførere fra Aalborg kunne komme til nærmeste depot. Som det er nu, hedder det afsked fra Aalborg depot og tilbud om ansættelse i København. Ikke fordi der er noget i vejen med det depot, men det er godt nok langt væk fra Aalborg, eller Randers. Nu risikerer lokomotivførere at stå med overvejelsen om enten at opsige sit job, eller rykke familien op med rode og flytte hele molevitten til København.

Byggeriet af den nye "Rampen" i Næstved

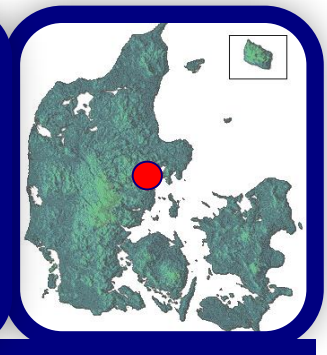
Foto: Jan Lundstrøm

Det mest frustrerende i alt dette er mistanken om, at der foregår noget i kulissen. Noget politisk, som ingen kan eller vil bekræfte. Måske har politikerne endeligt fået hakket den skinnebårne offentlige transport i Danmark så meget i stykker, at det synes som om, der ingen udvej er mere. Og fordi nogle af eksperimenterne pine død SKAL være en succes, trækker man i tråde i det skjulte for at denne profeti går i opfyldelse. Midt i det hele står lokomotivførere, og andre, og bliver brikker i et spil, som savner al form for logik og sund fornuft. Det er fandeme svært at holde ja-hatten på hovedet i dette stormvejr.

Men er der da slet ikke noget positivt at melde fra det Nordjyske. Jo, jo. Banedanmark har afsluttet ombygningen fra gammel til ny LED-belysning på P-risten … i Frederikshavn.

God dag til alle herfra.

Lokalnyt



Af:

Jens Christian Øvli Røjgaard

Aarhus

Generalforsamling og urafstemning

Torsdag den 18. januar 2018 var der ordinær generalforsamling for LPO DSB Aarhus. En yderst velbesøgt generalforsamling. Ikke alle kunne være der hele aftenen, men omkring 90 medlemmer var repræsenteret i løbet af de timer generalforsamlingen varede. Programmet forløb i det store hele som forventet – dog med den ene, men særdeles væsentlige overraskelse, at der viste sig at være en modkandidat til formandsposten.

LPO DSB Aarhus har således været ude i en urafstemning mellem den siddende formand, Niels F Jacobsen og LKF K, Peter H Fonvig. Urafstemningen sluttede d. 7. februar og resultatet blev, at 88 % af de 159 stemmesedler kom retur i stemmeboksen med en fordeling som følger:

Niels F. Jacobsen: 121

Peter H. Fonvig: 17

Blanke stemmer: 2

Hermed er Niels F. Jacobsen genvalgt til formand for LPO DSB Aarhus de kommende to år. Bestyrelsen vil gerne takke for den markante valgdeltagelse. Det er altid skønt at mærke medlemmernes interesse for foreningens sager. Når det gælder – så er vi der. Det skal vi også huske fremover. Også en stor tak til dirigenten Hans Friis for den "lille" ekstra tjans med at stå for afholdelse af denne urafstemning.

Færre gruppeledere i Aarhus

Vi er i Aarhus nu blevet en gruppeleder færre efter den senest gennemførte fyringsrunde, således der nu kun er tre gruppeledere tilbage på depotet. LPO DSB, lokalgruppe Aarhus vil gerne takke Allan for et godt samarbejde gennem årene og alt efter, hvad Allan nu vælger, vil vi også glæde os til i tiden fremover – muligvis – atter at have ham "på lægterne" blandt depotets øvrige lokomotivførere.

"Fra en tid hvor kerneopgaven synes at være brandslukning på bekostning af driftsstabilitet og sikkerhed"
Foto: Anonym

Af:

Per B. Baden

Esbjerg

Som nævnt i sidste blad, så har der været afholdt et par afskedsreceptioner efter bladet udkom. Og ja, de var velbesøgte. Tendensen med afskedsreceptioner ser ud til at fortsætte i det nye år, hvor vi snart tager afsked med Johnny Smedegaard.

I december var der igen maddag, hvor Per Pedersen diskede op med en lækker ribbensteg, der blev nydt af kolleger fra nær og fjern. Der var vist over 25 m/k forbi bordet med den lækre mad. Vi havde selvfølgelig også æbleskive / hotdog dag op til jul. Jeg var den første på skansen, men skulle ud at køre. Der var ikke andre på det tidspunkt, men mon ikke der dukkede flere op i løbet af dagen.

Lokalnyt

Et stort tilløbsstykke var kassererens nye påfund: Banko. Selv om vi nåede at trække 82 numre inden juleferien, var der kun 12, der havde gevinst. Så vi måtte trække lod om de sidste otte gevinster. Et par af de gevinstløse mente, at Smadremanden kunne gøre det bedre. Kassereren siger, at Smadremanden desværre ikke kan komme i år, så vi bliver nok nødt til at aflyse banko.

Den 23. januar afholdt vi generalforsamling. Den var velbesøgt, sikkert set i lyset af DSB's indmeldelse i DI, og måske også fordi vi denne gang afholdt generalforsamlingen på banegården i Café Salskov.

Formanden afholdt som sædvanligt en kort version af beretningen, hvilket måske var godt nok, da spørgelysten var stor efter det næstsidste indlæg, hvor LPO DSB's områdegruppeformand, Søren Max Kristensen, havde et indlæg om overgangen til DI overenskomsten og siden svarede på spørgsmål. Forhåbentligt bliver tilslutningen til generalforsamlingen lige så stor næste år.

Lokalt har vi kæmpet lidt med sporspærringen i vaskeanlægget, da vi i forbindelse med elektrificeringsprojektet skal have ny og moderne vaskemaskine. Især om aftenen har vi problemer med at forsyne to tog i timen, når de skal samme vej ind og ud.

Til sidst vil jeg bare lige gøre opmærksom på en mindre sensation. De nye el-drev til sporskifte 46, spor 8-9, er monteret og taget i brug. Hurra! Så slipper vi for den ubehagelige tur ned i skærverne.

Af:

Ole Bang

Fredericia

Generalforsamling 2018

LPO Fredericia holdt, som sædvanligt, ordinær generalforsamling den 3. tirsdag i januar, og ca. 60 medlemmer, gæster og pensionister, valgt at bruge eftermiddagen på faglig orientering og debat. Og der var nok at tale om, ikke mindst DSB's ageren med opsigelse af fællesoverenskomst, lokalaftaler og kutymer. I bestyrelsens beretning blev emner som DI overenskomst, lokomotivførernes retssikkerhed, arbejdstidsregler, udlicitering, ansvarshavende jobbet og kørelærer jobbet bl.a. vendt. Der var ikke den store debat efter hverken bestyrelsens eller Turgruppens beretning, og begge blev godkendt. Regnskabet, som viste et meget positivt resultat, blev også godkendt. Og så var der denne gang hele 10 forslag til behandling, hvilket gav en del debat.

Under punktet "Valg" var der enkelte udskiftninger på de valgbare pladser. Ny bestyrelsessuppleant blev Bo Nygaard og ny mand i Turgruppen blev Jens L. Hansen. Alle andre blev genvalgt. Stort tillykke til de valgte og tak for indsatsen til de afgående og alle dem, som i årets løb har gjort noget ekstra for kollegaerne.

Bestyrelsen havde inviteret gæster fra DJ, LPO daglig ledelse og formænd fra nabodepoterne. Henrik Horup, Preben S. Pedersen og Søren Max Kristensen kom med en orientering om, hvad der rører sig på jernbaneområdet og i DSB, og særligt omkring DSB's overgang til DI overenskomsten. Især det sidste gav en del spørgsmål og debat. Lokalgruppen vil gerne takke alle for deltagelsen og ser frem til fortsat godt samarbejde.

Ferievalget

Efter flere år med en høj ferienorm i "højsommeren", har DSB i forbindelse med indgåelse af den nye ferieaftale (som så godt nok efterfølgende er opsagt) krævet, at der skal være en flad struktur i hele sommerferieperioden. Det har betydet, at der for første gang i flere år er mange kollegaer, som ikke får ferie i skolebørnenes ferie eller i de uger, hvor

Lokalnyt

deres familie har ferie. Det er frustrerende og demotiverende for dem, det går udover, men desværre er det nok, hvad vi kan forvente fremover. Lokalgruppen vil naturligvis arbejde for, at vi kan få en bedre feriestruktur fremadrettet.

Selve ferievalget styrede Frank Vedsted og Tina Jensen med hård hånd, så alt forløb planmæssigt. Sidste plads i skoleferien lukkede ved nr. 100 og sidste plads i august ved nr. 125.

Af:

Hans-Morten B. Andersen

Helsingør

Grundet stort arbejdspres med generalforsamling m.m. bliver indslaget fra LPO Helsingør denne gang ganske kort.

Pilotprojekt

Så har vi, når dette blad udkommer, været i gang med vores pilotprojekt vedr. reservens vilkår i snart 2 måneder. Det første evalueringsmøde er afholdt. Vi har justeret lidt på rammerne i aften / nat reserven. Dette var en nødvendighed, da tjenestefordeleren havde nogle tjenester, som ikke kunne dækkes. Ændringen træder i kraft fra 1. marts 2018. LPO Helsingør har ikke modtaget nogen klager fra dem, der kører i disse rammeture.

Generalforsamling

Den 6. februar 2018 blev der afholdt generalforsamling i skydeselskabets lokaler. Dette var noget af et tilløbsstykke. Om det skyldtes menuen på dagsorden, eller det var den menu, som vi skulle have efter generalforsamlingen, eller måske fordi LPO DSB og DJ havde en del de kunne berette, skal være usagt.

24 stemmeberettigede medlemmer var mødt frem, hvilket er over 50 % af styrken på depotet. Der er vist ikke mange andre depoter, der kan slå sådan et flot fremmøde. Korsør tæller jo ikke med mere. Og så kom der endda yderligere 2 til spisningen også.

Som formand kan man jo godt blive lidt urolig, når der sidder så mange medlemmer i salen, men der var nu ingen grund til bekymring. Bestyrelsen forsætter uændret i Helsingør, alle andre poster er også uændret.

Det var kun i vores lokale turudvalg, der blev skiftet ud. Mogens Kieffer gik ud frivilligt, og ny i turudvalget blev Kenn Lykke Nielsen, som er startet i Helsingør december 2017. Kenn har tidligere lavet ture på KH.

Men dejlig at se så mange. En havde lige haft 40 års jubilæum i DSB, og andre havde kun været ansat en måned. Det er bare supergodt.

Risteperroner og lys på sporskifter i Helsingør

Nu lysner det med de risteperroner. Arbejdstilsynet har været forbi og ISS har fået et påbud til 1. april 2018. Den dag SKAL der være

Billetsalget på Kokkedal St. efter kl. 19

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

Lokalnyt

Generalforsamling i lokalgruppe Helsingør

Foto: Hans-Morten B. Andersen

fundet en løsning. Og når en ISS rengøringsmedarbejder ikke må kravle op i toget under de nuværende forhold, må en lokomotivfører vel heller ikke, eller hvad?

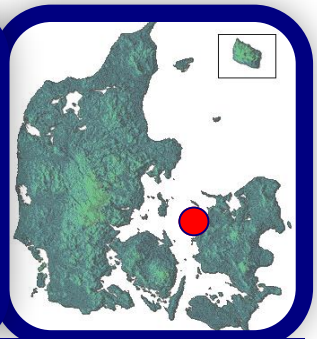
Så har man også fået rettet lyskeglen hen på de rigtige sporskifter på P1, P2 og P3. AMIR, gruppelederen og LPO HG var tilstede da dette lys blev justeret, og det er nu godkendt. Nu skal vi bare have sænket lyset i de andre sporskiftelamper, da de blænder meget, hvilket er meldt ind.

Personale i Helsingør

I januar 2018 er Jannik Østergård, Poul-Erik Tolstrup og Lasse Slotsmann startet som nye lokomotivførere i Helsingør. Der skal lyde et stort velkommen til alle 3.

Så havde Karsten Fricke Urth 40 jubilæum 1. februar 2018. Også her skal også lyde et stort tillykke.

Det var ordene fra Lokalgruppe Helsingør denne gang. I ønskes alle et varmt forår



Af:

Maiken Tomlinson

Kalundborg

Generalforsamling.

Onsdag d. 31. januar afholdt vi vores ordinære generalforsamling for LPO Kalundborg på restaurant "Den tykke kok". I år var vi 15 stemmeberettigede til stede samt 3 gæster: Søren og Jan fra daglig ledelse, samt Ebbe fra København.

Generalforsamlingen forløb rigtig fint med debatter om bl.a. vores nye forsynings- og F0-tjenester på pladsen og materielsituationen. Men det der nok fyldte mest (udover Søren Max´ indlæg) var DSB's (mulige) indmelding i DI, og hvad det måske / måske ikke kommer til at betyde for os i fremtiden.

Udover formandens mundtlige beretning fremlagde Jimmi Rasmussen beretning fra turgruppen, og beretningen fra vores lokale AMIR blev læst op, da han ikke selv var til stede. Derudover fortalte kassereren lidt om LPO Kalundborgs regnskab, og hvad vi har brugt penge på i det forgangne år.

På valg i år var følgende:

- 1 bestyrelsessuppleant: Carsten G. G. Pedersen blev genvalgt
- 1 bilagskontrollant: Søren Monberg blev genvalgt
- 1 bilagskontrollantsuppleant: Christian T. Nielsen blev valgt
- formand: her blev jeg selv genvalgt

Stort tillykke til de valgte og genvalgte, og tak for tilliden ved at give mig en periode mere!

Lokalnyt

Aalborg p-rist

Foto: Peter Nielsen

Efter generalforsamlingen havde vi, vanen tro, inviteret pensionerede kolleger, samt vores gruppeleder til spisning. I år deltog 7 pensionister, så vi i alt kom op på 26 til spisning, hygge og en god snak om både gamle dage og nye tider.

AMIR.

Vi har de seneste 5-6 år haft en af vores stationsbetjente, Harry, som AMIR for lokomotivførerne i Kalundborg. Dette var der en del utilfredshed med i starten (længere historie, som jeg ikke vil komme ind på her), men da der var valg til posten i 2015 var der ingen andre, der stillede op, hvormed Harry fik 3 år mere.

Og der er nok en grund til, at ingen andre stillede op. Harry har nemlig gjort det rigtig godt som AMIR på depotet, og har fået en masse forbedringer igennem. Da han nu kun er her på "lånt tid" til udgangen af K18, har Harry valgt ikke at genopstille. Så nu bliver det spændende at se, hvem vores AMIR bliver efter d. 1. april. Der skal i hvert fald lyde en stort tak herfra til Harry for mange års god indsats og godt samarbejde på Kalundborg depot!

Grill-dag.

I forbindelse med det sidste bestyrelsesmøde i 2017 valgte vi at grille på depotet i stedet for at gå ud til frokost. Det var rigtig hyggeligt, at flere af vores gode kolleger kom forbi og fik en pølse / burger med. Derfor satser vi på at fortsætte dette tiltag i 2018, og her skal vi nok gøre vores bedste for at give jer besked i så god tid som muligt, så endnu flere får mulighed for at kigge forbi.

Lokalnyt

Af:

Ebbe L. L. Drögemüller

København

Afslutningen på 2017

De fleste havde vel set frem til en rolig afslutning på året 2017, navnlig efter en af de sidste dele af aftalen om "Robust DSB" – vore nye normtid på 7.05 – blev implementeret ved overgangen til K18. Med det på plads var forventningen, at vi kunne se frem til nogle år med ro på, hvilket også var tiltrængt, efter flere års konstante krav om effektiviseringer og besparelser. Julefreden var således så småt ved at indfinde sig på depotet medio december, da DSB's ledelse uden varsel valgte at smide en håndgranat ind i den porcelænsbutik, vores aftalegrundlag, vel bedst kan betegnes som. DSB meldte sig, som det efterhånden nok er de fleste bekendt, ind i DI (Dansk Industri) den 14. december, kun 4 dage efter, at en af de sidste dele af aftalen om "Robust DSB" var effektueret. De lokale tillidsfolk på depotet blev orienteret af tilfældige kolleger, der havde læst det i medierne. Først troede vi, det var en dårlig julejoke, men historien skulle nu hurtigt vise sig at holde vand. At informationsniveauet fra vores ledelse er mangelfuldt, har de seneste års mange enslydende MTAPV rapporter beskrevet så tydeligt, men at det var så mangelfuldt, kommer i den grad bag på os. Nu skal vores forhandlere og virksomheden så til at samle stumperne i porcelænsbutikken, hvis dette overhovedet er muligt. Måske virksomheden skulle have overvejet sin strategi med at smadre alt, og måske have tænkt igennem om det mon var den klogeste beslutning, man tog, inden man afsikrede håndgranaten og blot smed den ind i butikken. Det er tydeligt for alle, der har fingeren på pulsen hos folkene på gulvet at ovenstående har skabt dyb mistillid til vores øverste ledelse. Lokalgruppen kan kun opfordre til, at der hurtigst muligt indgås de nødvendige og naturlige lokalaftaler, m.m.

Sommerferievalg 2018

I fortsættelse af ovenstående, blev der afviklet sommerferievalg i København i starten af december, (før DSB's ledelse lavede drengestreger). Ferievalget forløb som vanligt og med de sædvanlige udfordringer. Lokalgruppen måtte rykke

Tog i Marslev under det Østfynske sporarbejde i 2016

Foto: Peter Kanstrup

Lokalnyt

en ekstra gang for indlevering af ferieønskesedler, da der manglede en hel del feriesedler kort før ferietildelingens start. Dette hjalp og der var derfor kun få der overså/glemte ferievalget. Desværre har den seneste tids uro omkring vores aftaler og kutymer også påvirket vores sommerferievalg, idet DSB til at begynde med, direkte forespurgt, ikke ville garantere, at den tildelte ferie kunne afholdes. Det rettede ledelsen så lidt op på med en fællesmail til alle lokomotivførere primo februar, men det skal ikke være nogen hemmelighed, at lokalgruppen aldrig har oplevet noget lignende. Ferie er et sprængfarligt emne, det bør ingen være i tvivl om. Det er jo ikke kun den enkelte medarbejder der bliver berørt, men familie, venner og i sidste ende arbejdsmiljøet og driften af vores firma. Omtalte fællesmail indeholdt, ud over tilsagn om at tildelt sommerferie kan afholdes (ja, hvad ellers!) nogle mærkværdige holdninger i forhold til det kommende vinterferievalg, hvor ledelsen nu ikke vil garantere enkeltdagsvalget. Hvad det så ender ud med, er svært at sige i skrivende stund.

Generalforsamling 2018

Den 25. januar blev vores årlige generalforsamling i lokalgruppen afholdt. De flestes fokus var selvsagt rettet mod den seneste tids tumult i DSB, og hvad fremtiden på den baggrund, ville give af forandringer. Som altid havde lokalgruppen inviteret LPO DSB og forbundet til at give en status på rigets tilstand. Selve generalforsamlingen forløb, som vanligt. Bestyrelsens beretning blev vel modtaget og ligeledes blev regnskabet. Der skulle på dagen behandles 11 forslag, som også skulle debatteres, og hvad deraf følger. Dette tog lidt over en time. Derefter skulle valghandlingen til tillidsposterne foregå. Her var der genvalg til de opstillede kandidater. Af nyvalg blev Niels Christian Hultmann Poulsen valg som suppleant til bestyrelsen. Tillykke med valget og genvalget til de øvrige. På generalforsamlingen blev der i lighed med flere andre depoters generalforsamlinger, enstemmigt og med klapsalver, vedtaget en opbakning til en udtalelse fra vores gode kolleger i Aarhus. Heri udtryktes der manglende tillid til den øverste ledelse af vores firma. Ingen var i tvivl om de skrappe ord og den spidse tone, men den seneste tids agerren fra vores topledelse, krævede efter nogens mening et kontant modsvar. En stor tak skal lyde til Carsten M. Olesen fra DJ for endnu en tørn på dirigentposten. Ligeledes tak til LPO DSB's formand, Søren Max Kristensen og forbundsformand, Henrik Horup, for nogle alvorlige, men gode og saglige indlæg med saft og kraft. At forbundet har lokomotivførernes fulde opbakning var især tydeligt, da forsamlingen rejste sig og gav stående klapsalver til vores forbundsformand efter hans indlæg til forsamlingen.

ME aksler og materielsituationen

Det kom som en stor overraskelse for lokomotivførerne i København, at DSB pludselig og uden yderligere varsel meddelte, at de indstillede driften med ME lokomotiverne sidst i januar på baggrund af revnedannelser i flere aksler. At lokomotiverne fra den ene dag til den anden bliver en sikkerhedsrisiko giver selvsagt dønninger i forhold til personalet og deres tjenestegøring. Virksomheden har allerede efterspurgt fleksibilitet i forhold til den anstrengte situation, man står i. Selvfølgelig skal vi som medarbejdere udføre det arbejde, der bliver os pålagt, og som holder sig indenfor vores aftaler og sikkerhedsregler. Det er jo ligesom det, vi får løn for, og har aftalerne til. Det havde dog været bedre, hvis efterspørgslen på fleksibilitet tog afsæt i en oprigtig tro på, at den kommende overenskomst og fremtidige aftaler var godt på vej. Virksomheden har desværre sat sig i en situation, som den bilist der kører vinteren i møde på nedslidte sommerdæk. Han håber ikke, det bliver vinter med frost og sne, for hvis det gør, er han godt nok på den. Han kører dog ud alligevel, og når han så er havnet i grøften, beder han alle andre om hjælp. Få nu sat de vinterdæk på bilen, så bilen kan stå fast og køre fremad i fuld fart i den udfordrende tid der kommer. Her har vi ikke brug for risikovillige vovehalse, manglende dømmekraft eller for den sags skyld, hjul og aksler der falder af undervejs. Vi har i stedet brug for en god chauffør og en gennemprøvet og stabil bil til vores fælles køretur ind i fremtiden.

Afgang og velkomst

Den 15.december 2017 gik lokomotivfører, Hans Henrik Hornebo Jensen på pension. Kort ind i det nye år valgte LGU elev, Henrik Rasmussen og LGU elev, Jeanne Mangerel at stoppe ved DSB. Begge var startet på uddannelsen til lokomotivfører i november 2017, så det blev desværre til et kort bekendtskab. Lokalgruppen ønsker alle held og lykke fremover.

Lokalnyt

D. 1.januar 2018 startede der et hold på 20 lokomotivførere på LGU uddannelsen. De 17 skal køre i København, de sidste 3 i Helsingør. D. 1. februar 2018 startede et LGU hold på 15 lokomotivførere. 10 af disse stationeres i København. De 5 øvrige skal til Næstved. Velkommen til jer alle herfra.

At virksomheden tydeligvis ikke har orienteret de nyansatte om, at det de er blevet stillet i udsigt mht. løn, aftaler osv. og som den enkelte har taget beslutning om ansættelsen ud fra, er blevet ændret undervejs fra deres ansøgning og ansættelsessamtaler til deres start i virksomheden, kommer desværre ikke bag på lokalgruppen. Det havde dog klædt virksomheden, at man havde orienteret vores nye kolleger inden de startede i virksomheden om, at det lovede og foreviste aftalegrundlag var blevet opsagt. Måske enkelte med den viden i hånden havde trukket deres ansøgning og bibeholdt deres hidtidige arbejde i stedet. Det havde i hvert fald været ordentlig og anstændig adfærd, men det er måske bare os, der tænker sådan…?

Lokalgruppe København ønsker alle lokomotivførere et godt forår i denne usikre tid.

Af:

Jakob Østergaard Elikofer

Nykøbing F

Den 27. januar 2018 havde vi lokalgruppe generalforsamling. Det blev som noget nyt afholdt i den gamle restaurant i Nykøbing Falster Hallen. Der var stort fremmøde, hvilket jeg på bestyrelsen vegne gerne vil sige tak for. Blandt de fremmødte så vi også de nyuddannede lokomotivførere på depotet. Dejligt med nye folk, der allerede fra starten tager del i det faglige arbejde. Fagligt arbejde er nu engang sjovere og mere spændende, når det bakkes bredt op – eller som formanden sagde i sin beretning: 'Fagligt arbejde er for alle'. Formanden indledte for øvrigt Generalforsamlingen med en lille sød historie om vilje og mod – trods modgang og svære kampe. Moralen var at lokomotivførere er dygtige folk, der kæmper og slås for at banen fungerer. Til trods for til tider umulige odds, kører vores tog hver dag Danmark tyndt til glæde for vore kunder. Formanden lod det stå klart at alle lokomotivførere skulle være stolte af deres gerning og opfordrede desuden til sammenhold.

Siden mødet har jeg tænkt over, hvad godt kollegaskab er. Jeg synes virkelig, vi lokomotivførere er dygtige til godt kollegaskab – og det skal vi holde fast i. Jeg kender til at komme op på mit tog, som min kollega har rigget op til mig. I GreenSpeed skærmen, har kollegaen skrevet GODWEEKEND eller GODTUR – det hygger lidt. Her i Nykøbing er vi super gode til at hjælpe hinanden. Vi har et fantastisk sammenhold, og er næsten som én stor familie. Det kalder jeg godt kollegaskab. Andre ting der hjælper til godt kollegaskab, er den daglige almindelige omtanke for hinanden. At man lige fjerner sit affald, eller sine LA og køreplaner. At man lige stiller førerstolen tilbage i ordentlig stand, når man har siddet der. Uanset om det så er efter endt tur, eller når man har lånt den på en pass-rejse. Hvem kender ikke den småirritation, det er at sætte sig i førerstol, der nærmest føles som en tandlægestol. Jeg bliver sådan lidt ærgerlig over det, for den der rejser sig derfra efter pass-rejsen, viser trods alt sin kollega en lille omtanke, ved at stille den tilbage i bare nogenlunde normal stilling. En anden ting der hjælper til godt kollegaskab er at afløse til tiden. Ja tak, den tager jeg på mig – her øver jeg mig. I det hele taget er det alle de små ting, vi gør for hinanden, der gør et godt kollegaskab. Jeg synes virkelig, vi har et helt unikt og fantastisk godt kollegaskab i DSB – og efter min mening i særdeleshed i Nykøbing. Det skal vi alle sammen være stolte af. For med godt kollegaskab følger sammenhold – og med et stærkt sammenhold følger en god arbejdsplads.

Lige kort før jul kunne vi erfare, at DSB havde meldt sig ind i Dansk Industri (DI). Ikke en eneste forklaring på, hvorfor, har jeg hørt. Og det var der heller ikke andre, der havde. Så det startede en spekulation uden lige. Selv nu aner jeg ikke,

Lokalnyt

Typisk MQ—Desværre

Foto: Jan Lundstrøm

hvad hensigten er – men som jeg ser det, kan det kun skyldes en interesse for at spare. Ikke noget andet. Jeg savner ros til lokomotivførerne. Godt vores formand siger, vi skal være stolte. Det samme burde vores ledelse fortælle os – for det er trods alt os, der holder deres virksomhed kørende. Desværre skal vi stolte kolleger – tjenestemænd og overenskomstansatte – nu igen stå uvidende om, hvad det er vores ledelse vil med os. Det er i skrivende stund d. 3. februar og længe siden, det var jul, og stadig ved jeg ikke, hvad min ledelse vil med indmeldingen i DI. Det eneste de reelt har svaret på, er noget mundhuggeri med DJ. Jeg savner, min ledelse havde mod til at komme til mig. Trykke min hånd og se mig i øjnene, og fortælle mig, hvad de vil med det.

Det mod har de vidst desværre ikke. Derfor glæder jeg mig over, det gode kollegaskab jeg har sammen med alle Jer – mine gode kolleger. Da jeg i sin tid startede i DSB, kom jeg på kurset 'Pas på – På banen' – Det er på alle måde aktuelt i dag. Selvfølgelig fordi vi, som altid, skal passe på, på banen, fordi vi som aldrig før, har banearbejdere rendende rundt i vores spor. Men vigtigst af alt dog fordi, vi skal passe på os selv og på hinanden.

Af:

Jan Lundstrøm

Næstved

MQ & Lille Syd

Vi har stadig vores udfordringer med MQ. D. 24. og 25. januar havde vi besøg af håndværkere fra værkstedet i Fredericia, og der var mulighed for at stille spørgsmål og diskutere nogle af de problemer, vi har. Besøgene skulle gerne munde ud i en "Pixi-bog", der giver svar på nogle af de problemer, vi oplever i hverdagen. Flere af os fik diskuteret konkrete problemer med håndværkerne, så vi nu om ikke kan løse problemerne, så dog bedre forstår, hvorfor de opstår. Det er nu igen, igen aftalt, at vi får håndværkerbesøg hver tirsdag og torsdag – samt når der er behov. Og det er er tit! Meget ofte kører de tog, der skal køre med to togsæt, kun med et togsæt.

Jo, det er ikke let at være passager på Lille Syd. I øjeblikket går der næppe en dag uden problemer med et signal, en overkørsel eller et sporskifte. Overkørsel 97 i Lille Skensved har drillet gentagne gange og været bevogtet af to vagter mange dage i træk, fordi Banedanmark manglede reservedele …

Lokalnyt

Der er nu lavet en "prototype" for, hvordan skørtet på MQ'erne skal ombygges for at muliggøre påfyldning af motorolie uden at skørterne skal åbnes. Det ser OK ud, men der er stadig lidt udfordringer, primært med lys, og så skal vi nok bruge nogle knæpuder på perronen.

Her midt i februar måned begynder Siemens Aarsleff at "slå lejr" i Tureby, der skal være udgangspunkt for elektrificeringen mellem Næstved og Køge Nord. I flere måneder har man været i gang med at fælde træer langs banen, og Siemens Aarsleff har lavet "prøvesugninger" der, hvor mastefundamenterne skal stå.

Samtidig er Signalprogrammet i gang med udskiftning af sporskiftedrev samt ombygning af overkørsler. Og det er kun det, vi kan se. Der sker sikkert også en del, vi ikke kan se. Der holder i hvert fald ofte biler ved de nye teknikhuse, der huser de nye stationssikringsanlæg.

Uro & graffiti

Desværre har vi nogen tid været plaget af uro på stationen. Unge sidder og ryger fjolletobak i venteskurene på perronen, og ved flere lejligheder har der været uvedkommende inde i vore tog på parkeringssporene. I et par tilfælde er kollegaer, der har arbejdet i toget, blevet frastjålet jakker, mens de var et andet sted i toget. Det er specielt gået ud over ISS' personale, og bliver det ikke bedre, overvejer ISS at stille med en vagt. Det er godt nok for dårligt, at man ikke kan være i fred på sit arbejde, og at politi og sociale myndigheder ikke er deres opgave voksen.

Om der er en sammenhæng mellem disse "elementer" og stigende problemer med graffiti på vore tog, skal jeg lade være usagt, men flere og flere af vore tog er desværre overmalede af graffiti, ofte så passagererne ikke kan kigge ud!

Sidste dag med den gamle Præstøvej-bro i Næstved

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalnyt

Bedre bliver det ikke af den manglende udvendige rengøring. Selv vores nye vaskemaskine kan ikke komme til bund i skidtet, og lidt efter lidt bliver togene brunere og brunere. Regelmæssig håndvask er en nødvendighed, også af ruderne. På rejser rundt om i Europa har jeg aldrig set tog med så uigennemsigtige ruder som vores tog har! Og desværre er problemet ikke begrænset til Lille Syd. Mange af DSB's tog er plaget af graffiti, og der kan gå uger eller måneder før det renses af, og jeg er bange for, at netop det, at hærværksmanden kan se sit (u)værk uge efter uge gør det mere attraktivt at male på vores tog.

Rengøring på depotet

Vi har (haft) lidt problemer med rengøringen på depotet. ISS har haft lidt "gennemtræk" i vores hus de seneste år, og hver gang er det som om, der går noget tabt ved overleveringen. Eller også er det bare ISS, der er god til at lave kontrakter, men måske knapt så god til at gøre rent, så vi er tilfredse. Det er trods alt en arbejdsplads, hvor der kommer og går mange hver dag. Der bruges i hvert fald meget mindre vand end for få år siden! Og sådan noget som hovedrengøring er vist en by i Rusland …

Vi kan kun frygte, hvis Gregers, der gør rent i vore tog, en dag skulle vælge at stoppe! Han yder fortsat prima rengøring, og kender ofte vore tog, vaskemaskine m.m. bedre end vi selv gør, for han er her jo hver aften.

L. A. Ring

Når man googler LA Ring står der bl.a. "Laurits Andersen Ring var en af dansk kunsts fremmeste malere ved indgangen til det 20. århundrede. I 1881 tog han navn efter sin fødeby, landsbyen Ring syd for Næstved, og kendes siden som L.A. Ring". Han har bl.a. malet en ledvogter i Ring. Men det de fleste af os nok tænker på, er den LA på 80 km/t, der har været i Ring siden engang i 2009. Tænk, hvad den har kostet i ekstra diesel og bremseklodsslid på en 160 km/t-strækning!! Hertil kommer manglende mulighed for at indhente en eventuel forsinkelse. Lidt bedre står det til ved Klarskov. Her forsvandt hastighedsnedsættelse for nogle år siden, men nu er der igen 120 km/t i det nordgående spor. Begge steder udførte en lokal entreprenør i 2009 stabilisering af banedæmningen, ligesom der blev lavet støttedæmninger og afvanding, men alligevel skal vi fortsat, nu snart ni år senere, nærmest liste forbi.

Generalforsamling

Vi afholdt generalforsamling i Metalhuset i Næstved fredag den 26. januar. 17 kollegaer mødte før eller senere op til generalforsamlingen, hvor vi også havde besøg af en repræsentant fra DJ, tre fra DSB LPO daglig ledelse, og en fra hver af nabodepoterne Helsingør, Kalundborg, København H og Nykøbing Falster. Og naturligvis må vi ikke glemme de fem pensionister der valgte at tilbringe nogle interessante og hyggelige timer i vores fælles selskab. Tak til alle der mødte frem!

I år var spørgelysten til de lokale beretninger meget begrænset, men så meget større var den til indlægget fra LPO DSB, hvor DSB's ønske om at skifte til DI-overenskomst, har skabt stor usikkerhed om, hvad fremtiden vil bringe.

Der var genvalg til vores formand Frederik, til 1. bestyrelsessuppleant, Kim Schelde Christensen og nyvalg til 2. suppleant, Lars G. Jacobsen. Og så var der genvalg til bilagskontrollant, Jan Hanssen og bilagskontrollantsuppleant, Kaj B. Nielsen. Sidstnævnte blev også genvalgt som fanebærer. På generalforsamlingen blev det også meddelt, at de to turrepræsentanter Lars G. Jacobsen og Flemming Johannessen var genvalgt uden modkandidater.

Efter generalforsamlingen var der hyggeligt samvær med spisning.

Her dagen før dette skriv afleveres, kom der meddelelse om, at undertegnede er genvalgt, uden modkandidat, som arbejdsmiljørepræsentant.

Personalesituationen

Ved årsskiftet var vi 49 lokomotivførere på depotet i Næstved, fordelt på 18 tjenestemænd (heraf syv kørelærere) og 31 overenskomstansatte (heraf fire kørelærere).

Lokalnyt

Julestemning i Odense

Foto Søren Andersen

På de første hverdage i januar måned fik vore første fem nye lokomotivførere, Christoffer, Mads, Michael, Philip og Ruben attest til MQ, så nu har de i en måneds tid kunne afhjælpe manglen på lokomotivførere i Næstved. I starten af februar måned gik de så i gang med andet og foreløbig sidste litra, som er MF. DSB har – i hvert fald foreløbig – besluttet, at de ikke skal have attest til ME og ABs.

Da det er besluttet, at også den sidste halvdel af lokomotivførerne i Næstved skal uddannes i det nye signalsystem i første halvdel af i år, er personalesituationen fortsat noget stram. Derfor er tre kollegaer fra reserven Nykøbing F blevet uddannet i MQ, og glædeligt nok var interessen så stor, at der skulle lodtrækning til! Vinderne blev Christian Aagesen, Henrik Clausen og Kenneth Jørgensen. Vi glæder os til, de kommer op og kører på Lille Syd.

Vi har også igen hjælp fra vore kollegaer i Aarhus. De kører dels på Lille Syd, dels en del af de natlige prøvekørsler for Signalprogrammet på den nordlige del af Lille Syd.

Bedre bliver det ikke mellem den 24. marts og den 4. juni, hvor Sydbanen er spærret syd for Orehoved. Det giver os en betydelig merproduktion. Mandag, tirsdag og torsdag er der syv tjenester uden for tur, onsdag og fredag "kun" seks. Lørdag samt søndag er der to. Af disse tjenester er der to lange nattjenester mandag til torsdag og én fredag til søndag. Normalt har vi én tjeneste uden for tur i dagtimerne mandag, tirsdag, torsdag og fredag, , så det siger sig selv, at vores tjenestefordeler, Palle, står over for noget af en "kabale", der skal gå op, samtidig med, der er kollegaer på ferie og på efteruddannelse. Oven i det kommer ressourcer til Signalprogrammet, der kræver personale til uddannelse, gentræning og prøvekørsler!

Lars Demus har valgt at søge nye udfordringer i LKI-vagten og stoppede ved udgangen af januar måned. Vi takker Lars for de år, han har været en rigtig god kollega på depotet i Næstved, og ønsker ham held og lykke fremover!

I utilfredshed med efteruddannelse, der alene består af teori uden mulighed for praktik på tog og manglende kørelærermøder, har to af depotets kørelærere valgt at fraskrive sig kørelærertitlen!

Lokalnyt

Af:

Søren Andersen, vikarierende lokalredaktør

Odense

Udlicitering af Svendborgbanen

Som mange nok vil vide, er DSB's ageren på Svendborgbanen (og i det Midt- og Vestjyske) en stakket frist, der udløber ved overgangen til K21. Det betyder, at depotet formentlig vil blive kløvet mere eller mindre midt over i to fraktioner: Dem der bliver i DSB og dem der i en eller anden grad vælger at flytte med over til den nye operatør. Transportministeriet har besluttet både virksomhedsoverdragelse af overenskomstansatte og forpligtet den kommende operatør til at indgå aftaler med DSB om udlån af tjenestemænd, hvilket har vakt stor lokal tilfredshed. Hvad det så indebærer i mere præcise detaljer, er der endnu ingen der ved, men håbet om, at vi får et reelt valg, skal ingen tage fra os.

Julehygge

På den baggrund kunne julefreden sænke sig over depotet. Mængden af julepynt har traditionelt været til at overse og det affødte et ønske om en mere synlig julestemning. Udover diverse frugt, slik og juleknas, manifesterede det sig i en hidtil uset mængde julepynt, der havde potentialet til at gøre selv Gertrud Sand grøn af misundelse. Og som om det ikke var grelt nok ved oppyntningen d. 1. december, så voksede mængden løbende som julemåneden skred frem. Hvorvidt brandmyndighederne ville dele vores begejstring, hvis de aflagde et visit, vides ikke…

Generalforsamling – og nu med ny formand

Med julen godt overstået og depotet viklet ud af julepyntens jerngreb, var vi klar til at tage hul på et nyt år. Da dette var blot fire dage gammelt, blev en mindre bombe detoneret; Vores mangeårige formand, Peter Kanstrup, mente, at tiden var moden til forandring og ønskede derfor ikke at genopstille på den forestående generalforsamling. Peter ville dog fortsætte sit virke i LPO's daglige ledelse og i øvrigt som lokomotivfører på depotet. En enig bestyrelse pegede i stedet på Kent Larsen Jensen.

Lundby St.

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalnyt

Den 24. januar troppede 27 medlemmer op på generalforsamlingen, der vanen tro blev afholdt i Hjallese Forsamlingshus. Her forblev Kent ikke den enlige kandidat til formandsposten, da Michael Plauborg, der normalt er forfatter til disse linjer, også stillede op. Resultatet af den efterfølgende urafstemning faldt ud til Kent Larsen Jensens fordel, som derfor nu også kan skrive lokalgruppeformand på cv'et. Derudover blev undertegnede også valgt ind i den lokale bestyrelse i stedet for Søren Kingo, som heller ikke genopstillede.

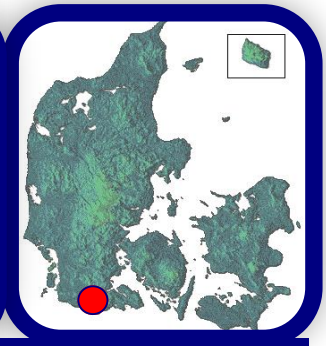
Inden vi nåede til de føromtalte valghandlinger, skulle vi igennem hele 15 forslag, der, som så mange gange før, gav anledning til en livlig debat. De mange punkter, der skulle behandles, gik helt fra tilskud ved afskedsreceptioner, henover tvangstildeling af ferie, til et mistillidsvotum til LPO DSB's daglige ledelse, som dog blev eftertrykkeligt nedstemt! For dem som er på Facebook, kan et mere detaljeret resumé af generalforsamlingen læses her: https://www.facebook.com/LpoOdense/posts/1428135337314062.

Nye medlemmer i lokalgruppen – farvel til LPO Korsør

Som det kan læses andet sted i dette blad, blev det i 2017 klart, at LPO Korsør ikke kunne fortsætte som en selvstændig lokalgruppe, da man ikke længere levede op til minimumskravet for valg af lokal tillidsrepræsentant. Efter ønske fra de 4 tilbageværende, og efter beslutning på områdegruppebestyrelsesmødet d. 11. december 2017, blev Paul K Jørgensen, Finn Ebbe Laugesen, Dan Nielsen og Niels Flemming Kjær d. 8. februar – dagen efter lokalgruppens afvikling – overført til LPO Odense. Vi vil gerne benytte lejligheden til at ønske alle 4 velkommen. Om det bliver ligesom at komme hjem, kan vi ikke love, men dagligdagen i Odense kender I jo i hvert fald som jeres egen bukselomme, da I ledelsesmæssigt (gruppeleder og tjenestefordeler) har hørt sammen med os i Odense de seneste mange år.

Personalia

Desværre er medlemskredsen ikke kun for opadgående, da Jens O. T. Lund valgte at overgå til pensionisternes rækker med udgangen af januar. Jens har i de seneste knap 15 år passet viceværtfunktionen på flexjob og vil, udover sit rare væsen, også blive savnet som den med styr på alt det praktiske. Mere end 50 nuværende og tidligere kolleger mødte op til reception den 2. februar og var med til at få sagt pænt farvel til Jens.



Af:

Torben Rydahl Due

Tinglev

Den røde fane blafrede i vinden fra det åbentstående vindue, tonerne fra "Når jeg ser et rødt flag smælde" drønede ud af højtalerne, konfettien dalede ned fra loftet, røgkanonerne sløredede den fyldte storsal på Tinglevhus, da bestyrelsen til jublende, stående ovationer indtog deres podiepladser til depotets 16. ordinære generalforsamling torsdag d. 1. februar 2018. Tonen var slået an til en på alle måder historisk dag. Aldrig har så mange procentuelt deltaget ved depotets generalforsamling. Hele 62% af medlemmerne mødte op, hvilket sammen med vores ærede gæster gav en fortættet stemning og følelse af et stærkt sammenhold og et stort fagligt engagement. Virksomhedsejere, og andet godtfolk udefra, må sende DSB nogle misundelige tanker. Tænk at have så dedikerede medarbejdere med så titanisk interesse i, at det går godt for deres arbejdsplads. Årets begivenhed i Tinglev var samtidig udvidet med en hel klokketime, så Danmarks svar på legendariske Fidel Castro (Søren Max) kunne få god tid til at orientere medlemmerne om, hvad der rører sig i virksomheden her og nu. LPO´s formand skuffede bestemt ikke. Som sædvanligt informerede og underholdt han velforberedt den store forsamling og besvarede med glød de mange spørgsmål og kommentarer fra salen. Alle medlemmerne blev klædt topprofes-

Lokalnyt

sionelt på til det kommende spændende år med verdens bedste job i DSB. Vi er alle klar til at yde vores yderste for at skabe en god arbejdsplads i et sundt og robust DSB.

Inden Søren fik ordet havde vores lokale gruppeformand på vanlig sikker og gennemarbejdet vis, fremlagt bestyrelsens årlige beretning. Hans kom grundigt omkring stort og småt, hvilket kan læses i referatet fra dagen. Også vores AMIR, ferieadministrator, turgruppeformand og kasserer bidrog med deres indlæg til en rigtig god dag, sidstnævnte havde endda den fordel, at han kunne afstemme årets regnskab under dække af det indbrud og tyveri af foreningens kontantkasse, som var blevet begået ultimo december. Kassereren udtalte ifølge nogle ondsindede rygter, at arbejdet var bestilt og måske bliver gentaget næste år nær udløb af regnskabsåret – dette kunne han naturligvis ikke selv bekræfte.

AMIR, Errol Vestergaard, valgte at stoppe det gode arbejde, det samme gjorde vores bestyrelsessuppleant Ib M. Holm. Generalforsamlingen takkede begge for deres engagement og interesse. Sidstnævnte blev erstattet af Alex Jakobsen, mens Errols afløser endnu ikke er fundet, da det jo som udgangspunkt intet har med dagen at gøre. Efter hvad deres udsendte har hørt, så skulle der være interesserede, så måske ender det ligefrem i et sundt kampvalg om den yderst vigtige post. Af øvrige valg blev Hans genvalgt som lokalgruppeformand og både Christian og Keld fortsætter på deres poster som henholdsvis bilagskontrollant og suppleant til samme post. Tillykke til alle.

Også en stor tak til dirigenten som på fornem vis styrede forsamlingen sikkert gennem regler, talerrækker og ikke mindst afpassede mødet efter tidsplanen. Slutteligt vil jeg på alles vegne takke særligt Lene, men bestemt også Dorte, for den fantastiske forplejning under og efter mødet. Alene dette traktement er hele mødet værd. TUSINDE TAK BEGGE 2.

Slutteligt vil jeg opfordre alle på depotet til at passe godt på jer selv, være gode kolleger og udfør jeres arbejde omhyggeligt og professionelt.

ME-lokomotiver i "Skoven" i Nykøbing Falster

Foto: Brian Mattsson

Du skal den vej Flemming!...
DSB