LOKOMOTIVPERSONALETS OMRÅDEGRUPPE
LPO DSB

Det Blå Blad

Nr. 4 - 2018

Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet **S... 3**

DSB i Dansk Industri—
Faktabaseret status **S... 4**

Arbejdsretten d. 30. og
31. august 2018 **S... 6**

Udliciteringsmøder i Odense og
Struer **S... 8**

Kent Larsen Jensen—
Lokalgruppeformand LPO Odense **S... 12**

Manglende STM-uddannelse **S... 14**

Evaluering ETCS-uddannelsen—
Status **S... 16**

Påkørsel af væltede træer—igen... **S... 17**

Vold mod kollegaer—
Så faldt afgørelsen
... Og de fik 30 dages betinget fængsel **S... 20**

Lokalnyt **S... 22**

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. 16. november 2018

Forside: "Dansk Jernbaneforbund og rigtig mange medlemmer i samlet flok foran arbejdsretten"
Foto: Peter Kanstrup

ISSN: 2246-2457

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Hans Schøn Merstrand

Skribent:

Carsten Lehmann Hansen

Skribent:

Thomas Knudsen

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

- Medlemsinformation nr. 15-2018 Tvangsudstationering
- Medlemsinformation nr. 16-2018 Arbejdsretten
- Medlemsinformation nr. 17-2018 vedr. anmeldelse af fejl, mv. på arbejdssedler

Medlemsinformationerne kan læses på:

http://lpo-dsb.dk/informationer

eller på Facebook:

www.facebook.com/LPODSB

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

Formanden har ordet

Arbejdsretten giver DSB og Dansk Industri medhold

Af:
Søren Max Kristensen

Den 28. september kom der langt om længe en afgørelse fra Arbejdsretten i sagen om DSB's indmeldelse i Dansk Industri.

Sagen er egentlig delt i 2 dele. En del, hvor Dansk Jernbaneforbund havde bedt om det juridiske grundlag for indmeldelsen, da Dansk Jernbaneforbund ikke var tilfreds med det meget korte notat, som DSB og Dansk Industri udleverede. Det medførte, at Dansk Industri bad Arbejdsretten om at tage stilling til indmeldelsen.

Den anden del omhandlede Offentligt Ansattes Organisationers (OAO) hovedaftale med Finansministeriet. Heraf fremgår, at det er OAO, der har fællesoverenskomsten med DSB.

Arbejdsrettens afgørelse har fastslået, at DSB kan melde sig ind i Dansk Industri og derved overgå til JA overenskomsten. Arbejdsrettens afgørelse er endelig og kan ikke ankes.

Om DSB's indmeldelse i Dansk Industri er en god idé, kan der være mange holdninger til. De faglige organisationer har nu fået et ordentligt juridisk grundlag, som de 3 højesteretsdommere i Arbejdsretten har sagt god for.

Nu hvor afgørelsen er taget, kan det konkrete arbejde med overgangen langt om længe gå i gang. Grundlaget er JA overenskomsten mellem Dansk Industri og Dansk Jernbaneforbund. for så vidt angår de overenskomstansatte, og CFU og statens regler for så vidt angår tjenestemændene. Frem til d. 31. oktober skal DSB og de 3 områdegrupper (TPO DSB, LPO S-tog og LPO DSB) forsøge at forhandle sig frem til en virksomhedsaftale vedr. arbejdstid, så der ikke er forskellige arbejdstidsregler for overenskomstansatte og tjenestemænd. Såfremt dette arbejde lykkes, skal parterne efterfølgende se, hvilke øvrige lokalaftaler, der skal indgås.

Dansk Jernbaneforbund vil sideløbende forhandle lønaftale, tillidsmandsaftale og en fremtidig samarbejdsstruktur.

LPO DSB vil selvfølgelig indgå i de kommende forhandlinger på en konstruktiv og resultatorienteret måde. Om forhandlingerne så vil resultere i nye aftaler, må den nærmeste fremtid vise.

Der er ingen tvivl om, at arbejdet bliver svært, da alt tyder på, at vi og DSB står temmelig langt for hinanden. Det har dog tidligere været muligt at nå til enighed selv i en svær situation. Her er aftalerne vedr. Robust DSB et rigtig godt eksempel.

Med hensyn til løn og pension har den administrerende direktør Flemming Jensen udstedt en garanti for, at ingen nuværende ansatte i DSB vil opleve en nedgang.

Skulle det vise sig nødvendigt, vil LPO DSB selvfølgelig minde direktøren om denne garanti.

DSB i Dansk Industri – faktabaseret status

Af: Peter Kanstrup,
Redaktør

Det Blå Blad har fået mange positive tilkendegivelser fra vores læsere på seneste nummers fakta ark vedr. "DSB i Dansk Industri". Så mange, at vi iler til med yderligere fakta, da det er vores vurdering, at der i en tid med mange – rigtig mange – rygter, er et ekstraordinært stort behov for at holde medlemskredsen orienteret på en faktabaseret baggrund.

Det efterfølgende baserer sig på områdegruppens direkte involvering (om end den indtil videre har været noget begrænset), orienteringsmøder i forbundet og på information fra såvel DSB, som Dansk Jernbaneforbund via deres respektive kanaler, herunder tilbagemeldinger fra administrerende direktør Flemming Jensens medarbejdermøder og Facebook opdateringer fra Dansk Jernbaneforbunds formand, Henrik Horup.

Det er meget svært at undgå at kommentere på rygter og stuesnak, ikke mindst nu, hvor den er så massiv, men formålet med nærværende er faktisk det modsatte, nemlig at aflive rygtesmeden og sikre, at debatten i medlemskredsen foregår på et oplyst grundlag.

Siden seneste nummer af Det Blå Blad er der sket en række ting i relation til "DSB i Dansk Industri":

- Der afholdes primo og medio juli drøftelser mellem Dansk Jernbaneforbund og Dansk Industri, henholdsvis DSB.
- Der er her (naturligvis) enighed mellem parterne om, at drøftelserne holdes internt, men blot to dage efter drøftelsens afslutning orienterer DSB medarbejderne om dele af drøftelser (som i mailen kaldes en forhandling) i det Dansk Jernbaneforbund kalder en "fredags mail".
- Forbundet svarer på Facebook igen med at løfte sløret for flere af de ting, DSB har præsenteret for forbundet under drøftelserne, f.eks. at ingen længere skal køre i faste ture, at underretningsfristen for tildeling af tjeneste reduceres til 8 dage (for alle). Desuden ønsker ledelsen, at antallet af weekendfriheder skal reduceres.
- Forbundet oplyser samtidig, at man – for at imødekomme det ønske om sammenlignelighed med andre virksomheder, som administrerende direktør, Flemming Jensen, har gjort sig til talsmand for både internt på medarbejdermøder og i medierne – under drøftelserne lancerede et forslag til ny arbejdstidsaftale, som tager afsæt i den arbejdstidsaftale, som i dag er gældende i Arriva. DSB afviser dette forslag.
- Yderligere drøftelser udskydes til ultimo august.
- Dansk Jernbaneforbund, HK Trafik og Jernbane og FO Jernbanedrift (håndværkerne i DSB) afholder et fælles stormøde for tillidsrepræsentanterne d. 14. august. Mødet munder ud i en fælles erklæring.
- Dansk Jernbaneforbund og Dansk Industri, henholdsvis DSB mødes til nye drøftelser d. 29. august. Drøftelserne fører frem til en fælles forståelse omkring det videre forløb, såfremt DSB får lov at forlade statens aftaleområde og melde sig ind i Dansk Industri.
- Dansk Arbejdsgiverforenings sag mod Dansk Jernbaneforbund og OAO's sag mod Moderniseringsstyrelsen, begge anlagt for at få afklaret retsgrundlaget i forhold til om en selvstændig offentlig virksomhed kan melde sig ind i privat arbejdsgiverorganisation, og dermed flytte det samlede aftalegrundlag fra en offentlig til en privat overenskomst, behandles i Arbejdsretten d. 30. og 31. august.
- Flere hundrede medlemmer og tillidsfolk møder op til demonstration foran Arbejdsretten de to dage.
- Arbejdsretten oplyser, at der falder dom i sagen (sagerne) i løbet af 3-6 uger.
- Ledelsen i Togdrift indkalder primo september TPO DSB, LPO S-tog og LPO DSB til såkaldte "sættemøder" (møder som skal fastsætte rammer for en drøftelse / forhandling). Møderne fører dog ikke til

noget, da drøftelserne / forhandling internt i DSB er afhængig af forudgående enighed mellem DSB og Dansk Jernbaneforbund på en række overordnede spørgsmål omkring arbejdstid, mv. Den opnås ikke.

- Nye drøftelser mellem DSB / Dansk Industri og Dansk Jernbaneforbund d. 17. september fører til enighed mellem parterne om en "køreplan" for det videre forløb, såfremt Arbejdsretten voterer til fordel for arbejdsgiverside (Dansk Industri og DSB).
- Køreplanen gør, at alle aftaler forlænges til 1. november 2018, desuden forlænges aftaler vedr. løn og arbejdstid til 3. februar 2019.
- Parterne forpligtiger sig til at søge at opnå enighed om en ny arbejdstidsaftale i løbet af oktober måned. Forhandlingerne flyttes ned i virksomheden DSB og vil komme til at foregå mellem Togdrift (og Planlægning) på den ene side og områdegrupperne (TPO DSB, LPO S-tog og LPO DSB) på den anden side. Opnås der enighed, vil parterne fortsætte med at forhandle lokalaftaler i perioden frem til 3. februar 2019. Opnås der ikke enighed om en ny arbejdstidsaftale er Jernbaneoverenskomsten under Dansk Industri gældende fra 1. november 2019.
- For at holde TR kredsen orienteret indkalder Dansk Jernbaneforbund til TR møde i Forbundshuset d. 25. september.
- Samme dag mødes Dansk Jernbaneforbund og DSB første gang for at søge at opnå enighed om en ny TR aftale. Også her er deadline for en aftale fastsat til udgangen af oktober 2018.
- Arbejdsretten voterer d. 28. september til arbejdsgivernes fordel.
- Før nævnte "køreplan" iværksættes. LPO DSB (og de øvrige områdegrupper) indkaldes samme dag til indledende møde for drøftelse af arbejdstid. Mødet berammes til d. 4. oktober.

Evt. yderligere orientering vil blive givet via medlemsinformationer fra enten Dansk Jernbaneforbund eller LPO DSB. Det skal pointeres, at der normalt ikke informeres om status eller lign. i et igangværende forhandlingsforløb.

MG-togsæt ankommer på Københavns Hovedbanegård spor 1 d. 10. juli 2018.

Foto: Jan Lundstrøm

Arbejdsretten d. 30. & 31. august 2018

Af: Thomas Knudsen,
Skribent, Det Blå Blad

Af to årsager vil der aldrig opstå revolution i Danmark. Først og fremmest regner det for meget, og man kan ikke revolutionere under en opslået paraply. Dernæst skal ethvert tilløb til revolution overstås inden spisetid, for danskeren vil ikke gå glip af sin varme aftensmad".

Arne Melchior (1924-2016)

Dansk trafikmister 1982 – 86

Fremmødet ved demonstrationen foran Arbejdsretten torsdag d. 30. august 2018 satte en skærende kontrast til Arne Melchiors lidt nedladende udtalelse.

Mere end 100 lokomotivførere, togførere og stationsbetjente, flankeret af en del sympatisører, var mødt op på Sankt Annæ Plads i silende sommerregn. En regn der ikke kunne andet end at få forsamlingen til yderligere at rykke tæt sammen og styrke det sammenhold og den energi, Dansk Jernbaneforbunds medlemmer mobiliserer mod uret og ansvarsløs virksomhedsledelse i DSB.

Flere tillidsrepræsentanter satte præcise ord på konfliktens baggrund fra "talerstolen" på fortovet og de sendte, sammen med kollegerne, et tydeligt signal til DSB´s ledelse i retssalen bag de hvide mure. Et signal om, at nok er nok og, at der grænser for, hvad man kan byde medarbejdergrupper der dag og nat loyalt tager det seje træk på skinnerne, og har gjort det siden 1847.

Det er muligt, at de fleste nåede hjem til den varme aftensmad, men klart står det, at parolen "IKKE UDEN KAMP", som kunne læses på ryggen af flere, ikke kan misforstås.

Billederne er taget af:

Hans Schøn Merstrand, Liv Marvold,

Billederne er taget af:

Hans Schøn Merstrand, Liv Marvold,

Udliciteringsmøder i Odense og Struer

Af: Niels Haunstrup, lokalredaktør Struer

Og

Peter Kanstrup, redaktør

Som det vidst nok er de fleste bekendt, er det besluttet at inkludere Svendborgbanen og "Den Skrå Bane" mellem Fredericia og Struer i udbuddet, når regionaltogskørslen i Midt- og Vestjylland genudbydes i december 2020. Den nye operatør kendes endnu ikke, men det forventes, at Transportministeriet kan afslutte den igangværende udbudsproces, og melde navnet på den nye operatør ud, inden årets udgang.

Ledelsen i Togdrift udtrykte midt på sommeren ønske om at afholde medarbejdermøder på de to depoter – Odense og Struer – som påvirkes markant af udliciteringen af de to strækninger. Dette til trods for, at man endnu ikke kendte den nye operatør og der som følge heraf ville være en række uafklarede spørgsmål omkring overdragelse og fremtidige arbejdsforhold.

Forud for medarbejdermøderne har der været nogle drøftelser mellem ledelsen i Togdrift og LPO DSB's (og TPO DSB's) repræsentanter. Drøftelserne har ført til nogen afklaring, men også rejst nye spørgsmål. Og, som nævnt, er der forhold som ganske enkelt ikke kan afklares, før der kan indledes dialog med den kommende operatør.

Disse udeståender til trods, blev der afholdt informationsmøder med de berørte medarbejdergrupper i Odense d. 17. september og i Struer d. 19. september. Desuden blev der afholdt informationsmøder for det berørte værkstedspersonale i Fredericia d. 18. september og for lokomotivpersonalet i Fredericia d. 24. september. Sidstnævnte gruppe bliver dog ikke – uagtet at depotet i dag kører på både Svendborgbanen og "Den Skrå Bane" – påvirket af udliciteringen, så her var formålet at berolige medarbejderne.

Udliciteringsmøde på Odense depot d. 17. september

Foto: Peter Kanstrup

<u>Udliciteringsmøder i Odense d. 17. september</u>

Underdirektør Anette Haugaard havde uheldigvis valgt at prioritere andre opgaver på dagen, så Togdrift var i stedet repræsenteret af Togpersonalechef, Leif Fabrin. Leif kunne berette, at DSB har beregnet, at kørslen på Svendborgbanen omfatter 34 fuldtidsstillinger. Der skal derfor, blandt de til den tid ca. 70 lokomotivførere på Odense depot, findes 34 lokomotivførere, som vil gå med over til en ny operatør. Der skelnes i udvælgelsen ikke mellem tjenestemænd (som udlånes eller tvangsudlånes) og overenskomstansatte (som virksomhedsoverdrages). Er der ikke et tilstrækkeligt antal ansøgere – eller er der for mange – sker udvælgelsen ved hjælp af anciennitetsprincippet. Det er naturligvis muligt at takke nej, men man vil så i praksis dermed opsige sin egen stilling.

Ledelsen kunne desuden oplyse, at Odense ændrer status fra depot til en "satellit" under Fredericia. De resterende ca. 35 lokomotivførere i Odense forbliver i DSB, men der vil være en beregnet overtallighed i Odense på ca. 10. Disse tvangsforflyttes / tilbydes ansættelse på andre DSB depoter. Processen for dette er endnu ikke aftalt, ligesom der fortsat udestår en drøftelse af begrebet "satellit", og hvad dette indebærer. Her står ledelsen i Togdrift og LPO DSB mildt sagt et pænt stykke fra hinanden.

Møderne forløb i en forholdsvis afdæmpet tone. Efterfølgende har Det Blå Blad talt med to af mødets deltagere:

Lokomotivfører, Poul Jensen, er 44 år og overenskomstansat. Poul har været i DSB siden 2007, og har hele tiden været i Odense. Poul tilhører den nederste ¼ del på anciennitetslisten.

Hvad tænker du om dagens møde?

Ærgerligt med den fremtid der er i DSB idet hele taget, og selvfølgelig også her i Odense.

Lokomotivfører

Poul Jensen

Foto: Peter Kanstrup

Var der ting på mødet, som var nyt for dig – i så fald hvad?

Det var nyt, at hvis jeg valgte DSB, så var det næsten udelukkende klargøring, afslutning og regionaltog på Vestfyn. Troede det enten var DSB, som det er nu med varieret kørsel, eller også Svendborgbanen og ny operatør. Hvis jeg ikke som overenskomstansat vælger den nye operatør, med den anciennitet jeg har, så ser det svært ud.

Var der oplysninger, du savnede – i så fald hvilke?

Nej, jeg synes ledelsen kom meget kom godt rundt i den præsentation, der blev givet. Så – selv om det ser skidt ud – er jeg ikke så meget i tvivl om, hvad der skal ske frem over her i Odense.

Var mødet behjælpeligt i forhold til den beslutning, du på et tidspunkt skal tage om at skifte operatør eller forblive i DSB?

Ja, egentlig. Før var jeg sådan set sikker på, at jeg helst ville blive i DSB, men med det præsenterede her i dag, tænker jeg, at jeg er mere åben overfor en ny operatør.

Det fremgik på mødet, at der ikke er plads i Odense til alle de lokomotivførere, der ønsker at forblive i DSB. Hvad tænker du om det?

Det var nok ikke så overraskende, at både forflyttelser og afsked kan komme på tale.

Hvad tænker du om udvælgelseskriterierne (anciennitet)?

Egentlig fair nok. Jeg synes ikke, der er et brugbart alternativ

Påvirker udliciteringen dig allerede nu i din dagligdag – i så fald på hvilken måde?

Ikke meget, men jeg er da lidt bekymret og ærgerlig over det, som nu kommer til at ske.

Lokomotivfører, Nils U Altenburg er 61 år og tjenestemand. Nils har været i DSB siden 1981, hvor han startede i Fredericia. Nils har været i Odense de seneste ca. 25 år og er p.t. nr. 3 på depotets anciennitetsliste.

Hvad tænker du om dagens møde?

Informationen var god, budskabet var til gengæld meget trist.

Var der ting på mødet, som var nyt for dig – i så fald hvad?

At depotet lukker i DSB regi, eller rettere, at det bliver en satellit tur under Fredericia, det kom noget bag på mig.

Var der oplysninger, du savnede – i så fald hvilke?

Nej, som nævnt var informationen ret god, men måske havde det været rart at få mere at vide om, hvad der menes med et satellit hold.

Var mødet behjælpeligt i forhold til den beslutning, du på et tidspunkt skal tage om at skifte operatør eller forblive i DSB?

Nej, ikke rigtig for jeg ved jo ikke, hvem den nye operatør bliver, og dermed ved jeg heller ikke, hvordan løn- og arbejdsvilkår ved en ny operatør bliver.

Det fremgik på mødet, at der ikke er plads i Odense til alle de lokomotivførere, der ønsker at forblive i DSB. Hvad tænker du om det?

Jeg tænker, at man godt kunne have gjort plads til alle, selv om det selvfølgelig altid vil komme an på konkret planlægning. Jeg kan dog ikke lige se, at der er den store forskel på, om vi er 10 mere eller mindre på depotet.

Lokomotivfører

Niels U. Altenburg

Foto: Peter Kanstrup

Hvad tænker du om udvælgelseskriterierne (anciennitet)?

Det er nok det mest retfærdige, selv om nogen bliver forfordelt, men sådan har det vel altid været.

Udliciteringsmøde i Struer d. 19. september

Foto: Niels Haunstrup Christensen

Påvirker udliciteringen dig allerede nu i din dagligdag – i så fald på hvilken måde?

Nej, ikke rigtig. Jeg har jo en alder, hvor jeg ikke behøver at tænke over det, da jeg har en masse anciennitet. Men jeg kan da godt sætte mig ind i de bekymringer og overvejelser andre har, som måske risikerer at blive smidt til Fredericia eller et andet sted.

Udliciteringsmøder i Struer d. 19. september:

Underdirektør Anette Haugaard præsenterede det både triste og ventede budskab, at Struer depot nedlægges i DSB regi og derfor lukker og slukker ved overgangen til K21. Samtlige resterende ca. 40 lokomotivførere tvangsudlånes, henholdsvis virksomhedsoverdrages, til den fremtidige operatør. Det havde de fleste af de fremmødte – godt halvdelen af styrken – nok allerede gættet på forhånd, og da det blev fastslået, at alle blev tilbudt virksomhedsoverdragelse og udlån, foregik det hele i en både let og afslappet stemning. Det eneste vi venter på i Struer, er navnet på det vindende selskab. Det bliver dog først ultimo 2018, vi får det at vide.

Efter mødet talte Det Blå Blad talt med to af mødets deltagere

Lokomotivfører Torben Pedersen er 55 år og tjenestemand. Torben har været i DSB siden 1987, og har været i Struer i hele perioden. Han står i den høje ende på anciennitetslisten.

Hvad tænker du om dagens møde?

Fint nok, hvis der var noget at fortælle, men vi havde jo gættet det hele på forhånd.

Var der ting på mødet, som var nyt for dig – i så fald hvad?

Nej, ikke det mindste…

Var der oplysninger, du savnede – i så fald hvilke?

Mødet var indkaldt for tidligt efter min mening, da der ikke er ret mange kendsgerninger endnu.

DSB planlægger at lukke helt ned i Struer fra K21 således alle tvinges over til en ny operatør. Er der forhold ved skift af operatør, som bekymrer dig – i så fald hvilke?

Kun at der kan være usikkerhed om, hvilke løntillæg vi kan få.

Hvis den nye operatør ikke kan tilbyde beskæftigelse til alle, herunder dig, hvad tror / håber du så, der sker?

Jeg forventer, at alle kommer med, da der er stort frafald af ældre lokomotivførere i Struer. Ellers er der andre skorstene, der ryger.

Påvirker udliciteringen dig allerede nu i din dagligdag – i så fald på hvilken måde?

Nej, jeg glæder mig sgu til at få ordnede forhold.

Lokomotivfører Mogens Nielsen er 43 år og overenskomstansat. Han har været i DSB siden 1997. 17 år ved DSB og så har Mogens været udlånt i godt tre år til Arriva, da de startede i 2003. Mogens er arbejdsmiljørepræsentant i Struer.

Hvad tænker du om dagens møde?

Der blev ikke sagt noget, som jeg ikke vidste på forhånd

Var der ting på mødet, som var nyt for dig – i så fald hvad?

Nej, ikke det mindste.

Var der oplysninger, du savnede – i så fald hvilke?

Det er svært at få oplysninger, der ikke er kendte endnu, Det er navnet på operatøren, der vinder, vi venter på.

DSB planlægger at lukke helt ned i Struer fra K21 således alle tvinges over til en ny operatør. Er der forhold ved skift af operatør, som bekymrer dig – i så fald hvilke?

Nej, det vil da være velsignet at komme til en operatør, der vil anerkende indgåede aftaler og respektere deres medarbejdere.

Hvis den nye operatør ikke kan tilbyde beskæftigelse til alle, herunder dig, hvad tror / håber du så, der sker?

Det bliver ikke aktuelt. Jeg er dog spændt på fremtidig depotstruktur. Der går allerede nu mange rygter om et større depot i Herning, men nu får vi se.

Påvirker udliciteringen dig allerede nu i din dagligdag – i så fald på hvilken måde?

Nej, men jeg er spændt på, hvem der får det.

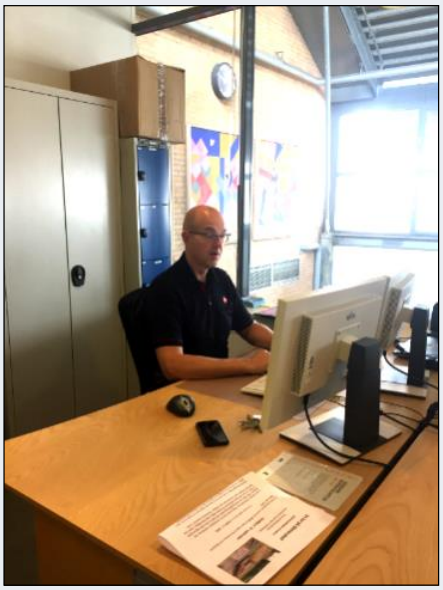
Det Blå Blad takker de medvirkende lokomotivførere i Odense og Struer. Vi vil her i bladet i den kommende tid – efterhånden som der kommer afklaring (eller nye udfordringer) – følge op på den forestående udliciteringen helt frem til dens fulde implementering i december 2020.

Dværg under "Rampen" i Næstved d. 26. august 2018

Foto: Jan Lundstrøm

Kent Larsen Jensen – lokalgruppeformand LPO Odense

Som nævnt i det seneste nummer af Det Blå Blad, kommer det hele tiden nye lokalgruppeformænd til, efterhånden som nogle af "de gamle" falder (eller vælges) fra. Der vil således fra tid til anden være behov for en præsentation af, og et interview med, en nyvalgt. Turen er nu nået til en nyvalgt, men bestemt ikke en ny, da mange allerede kender Kent Larsen Jensen for hans mangeårige virke i Turudvalget. Kent overtog tilbage i februar posten som lokalgruppeformand i Odense, da depotets hidtidige formand, Peter Kanstrup, var trådt ud af det lokale arbejde for i stedet at prioritere arbejdet i LPO DSB's daglige ledelse.



Kent Larsen Jensen arbejder på lokalgruppens kontor.

Foto: Peter Kanstrup

Kan du ikke sætte et par ord på dig selv?

Mit navn er Kent Larsen Jensen. Jeg er 50 år og gift med Gina. Sammen har vi Lærke på 13 år og fra tidligere ægteskab har jeg også min datter Ditte på snart 16 år. Jeg er uddannet elektriker og har i knap 27 år været lokomotivfører ved DSB. I min fritid er jeg formand for de ca. 160 medlemmer i den lokale cykelklub, som hedder Næsby Cykelmotion.

Du har jo været med i det faglige arbejde i nogle år. Hvornår startede du egentligt med tillidsposter?

Jeg startede på min uddannelse som lokomotivfører i januar 1992. Under min uddannelse havde jeg haft Peter Kanstrup som kørelærer, og han havde vagt min interesse for turarbejde. Efter endt uddannelse, blev jeg stationeret på Esbjerg maskindepot. I 1993 blev jeg efter et ændringsforslag til de fremlagte ture, på efterfølgende generalforsamling, valgt som turrepræsentant.

I 1996 kom jeg, sammen med mange andre kolleger, til det nyoprettet depot Odense. På den stiftende generalforsamling i LPA Odense / Nyborg (som det hed dengang, red.), blev jeg valgt ind i lokalgruppebestyrelsen. Den post bestred jeg i 21 år, og valgte så, efter eget ønske på generalforsamlingen i lokalgruppen Odense i januar 2017, at holde en pause. Nu kan man jo aldrig vide, hvor lang en pause bliver, eller om den valgte pause kunne risikerer at vare evigt.

Kent Larsen Jensen på kontoret.

Foto: Peter Kanstrup

Men på opfordring valgte jeg at opstille til posten som lokalgruppeformand på den ordinære generalforsamling tilbage i januar. Efter kampvalg og endt urafstemning, tiltrådte jeg posten som lokalgruppeformand i Odense midt februar 2018.

Hvad har ført dig i retning af det faglige arbejde?

Hvad der har vakt min interesse for det faglige arbejde? Ja, grundstenen til den er helt klart blevet lagt i min opvækst hos mine forældre. Min far var faglig engageret hos fængselsvæsnet og gennem hans faglige arbejde og engagement, begyndte jeg at forstå vigtigheden ved at være med i et fællesskab og et fagligt sammenhold.

Jeg har ind imellem overhørt min fars møder, og der igennem fundet ud af, hvor vigtigt det er at synes noget, og turde frembringe det man syntes over for kollegerne, og endnu mere vigtig, over for ledelsen.

Hvilke opgaver giver lysten til at være lokalgruppeformand?

Alle opgaver giver lysten, men selvfølgelig er der opgaver, som er hårdere end andre og opgaver, som ikke er særlig spændende. Men generelt syntes jeg, at alle opgaver er spændende. Selv den opgave, der nu står for døren, med udlicitering og ændring af Odense, fra et selvstændigt depot, til en "satellit" under Fredericia depot (hvad det så end indebærer, red.). Ja, det er en hård og meget trist opgave, som bestemt ikke kommer under kategorien af sjove opgaver. Det bliver ikke let, men opgaven skal løses så tilfredsstillende for alle ens kolleger som muligt.

Hvordan er en normal dag for en formand i Odense?

Normal dag? Ja, jeg syntes måske, der er lidt langt mellem normal dagene lige pt. i virksomheden DSB. Skal jeg være helt ærlig har der faktisk, i min meget korte tid som lokalgruppeformand, ikke været ret mange normale dage, da dette morads med DSB's indmeldelse i Dansk Industri, som vi er kastet ud i, desværre var startet, da jeg tiltrådte.

Hvordan er det at være lokalgruppeformand på et depot, som er berørt af udlicitering?

Det er bestemt en udfordring af de mere triste at være på et depot, som er ramt af at skulle halveres (og mere til, red.) på grund af den kommende udlicitering af Svendborgbanen. Men – som tidligere nævnt – så er det en udfordring, som skal løses, da den kommer uanset om vi ønsker den eller ej.

Her er det meget vigtigt at være med, så man sikrer den bedst mulige overgang til den nye operatør for både overenskomstansatte og tjenestemænd. Men bestemt også sikrer, at der efterfølgende er et mødested i Odense med et godt arbejdsmiljø, for alle de kolleger, som skulle ønske stadig at arbejde hos DSB.

Hvordan ser du fremtiden for LPO Odense?

Med den meget triste besked jeg har modtaget i dag (mandag d. 17. september 2018, red.) om ændring af Odense fra selvstændigt depot til en "satellit" under Fredericia depot, ser jeg måske ikke lige pt. den store fremtid for LPO Odense. Jeg tør dog love så meget, at jeg vil kæmpe for ordentlige forhold her i Odense lige så længe, vi har en lokalgruppe. Det bliver IKKE en kamp for bevarelse af LPO Odense, men ene og alene en kamp for bevarelse af et mødested i Odense for alle mine kolleger. Det bliver 100 % der mit fokus kommer til at ligge. Om det så betyder, at vores ledelse er i Fredericia og opholdslokalerne bliver mindre, er for mig totalt irrelevant, men et møde- og slutsted i Odense, er for mig altafgørende.

Kent Larsen Jensen foran lokalgruppens fane.

Foto: Peter Kanstrup

Manglende STM uddannelse

Af: Søren Max Kristensen og Peter Kanstrup

LPO DSB repræsentanter i Uddannelsesudvalget

I Det Blå Blad 3-2018 (og medlemsinformation nr. 13-2018) var en artikel omhandlende de udfordringer udløbet af den tidligere STM instruktion kunne bevirke. Det fremgik af artiklen, at ledelsen var opmærksom på problemstillingen, og at der pågik en drøftelse. LPO DSB gjorde i den forbindelse opmærksom på, at vi så frem til, at der **snarest blev fundet en acceptabel løsning** omkring den manglende STM instruktion. Om ikke andet så fordi det første MF togsæt med STM anlæg og DMI skærm forventes indsat i efteråret 2018. Og så er det ikke bare nogle få depoter, som påvirkes, men i princippet samtlige lokomotivførere i Drift F&R.

Nu har ledelsen så åbenbart fundet frem til en løsning. Man kunne jo – den til dato mangelfulde instruktion in mente – tro, at ledelsen langt om længe havde besindet sig. At man havde lært af farcen omkring den manglende uddannelse i GSM-R radioen, som den tidligere driftsdirektør har erkendt var til gene for driftsafviklingen. Men ak, træerne vokser ikke ind i himlen. Bare fordi man nu har besluttet, man har en lærende organisation, betyder det åbenbart ikke, at ledelsen skal lære noget. Slet ikke.

På uddannelsesudvalgsmødet d. 20. august 2018 blev LPO DSB præsenteret for ledelsens tanker omkring håndtering af STM. Og de er tæt på hændervridende. Når det første MQ togsæt ombygget med DMI til kørsel med ETCS og STM sættes i drift, afholdes der nogle såkaldte cafédage på de respektive depoter. Dette med henblik på hjælp til opringning og betjening af det ombyggede togsæt. Cafedagene bliver afholdt af de lokomotivinstruktører, der kan undervise på ETCS uddannelsen. De skal såmænd nok være dygtige, de pågældende instruktører, men uanset hvor dygtige de er, gør cafédagene det jo på ingen måde ud for en uddannelse, vel knap nok en instruktion. Og så er de i øvrigt kun forbeholdt de, der er på job og er på depotet alligevel, eller de entusiastiske – hvis der stadig er nogle sådanne iblandt os – som møder ind til seancen i fritiden.

I skrivende stund er de første cafedage afviklet i Odense. Og bedømt på medarbejdernes reaktion, er der lidt langt mellem de lokomotivførere, der er imponeret over ledelsens tiltag. Et tiltag der – i parentes bemærket – forsøges retfærdiggjort på et mildt sagt specielt grundlag. Det fremføres, at cafédagene har været en succes på Næstved depot. Det skal nok være rigtigt. Måske succesen skyldes, at langt hovedparten af lokomotivførerne i Næstved er ETCS – og dermed også STM-uddannet. Hvordan cafédagene med succes kan udbredes til lokomotivførere på depoter uden samme forudsætninger, ja egentlig helt uden forudsætninger, står imidlertid hen i det uvisse.

Men never mind. Opstår der akutte problemer, så vil faggruppen af ETCS instruktører være behjælpelig over telefonen. For det skal være trygt for lokomotivføreren. Det var i hvert fald, hvad ledelsen lovede på det før omtalte uddannelsesudvalgsmøde. Og hvis det ikke er nok, så arbejdes der også på at sikre lokomotivførerne STM træning ved hjælp af e-læring. Eller det hedder det jo så ikke mere. Nu hedder det "just in time træning", men det er – så vidt vi ved – det samme, nemlig e-læring. Lidt underligt i øvrigt, da ledelsen og den faglige organisation hidtil har været enige om, at der skal udvises forsigtighed, hvis e-læring anvendes i forbindelse med sikkerhedsuddannelser.

Men det er måske ikke tilfældet her? Indkodning af togdata kan nu ellers være en alvorlig fejlkilde, så LPO DSB har spurgt ind til, om der er lavet en risikovurdering. VVS – vi venter stadig. Ikke på risikovurderingen, men på ledelsens svar på, hvorvidt den er lavet …

Der er åbenbart ingen øvre grænse for, hvor utilstrækkelig ledelsen mener en uddannelse kan være. Men bevares, det er jo heller ikke dem, der får stress eller mavesår. For det er lige præcis det, lokomotivførerne risikerer at stå tilbage med, når udfordringerne med indkodning – under tidspres – skal håndteres ude i driften. Lokomotivførerjobbet er baseret på, at den enkelte modtager den nødvendige uddannelse / instruktion i de betjeningsforhold og procedurer, jobbet omfatter. Forventningen – både hos ledelsen og medarbejderen, og ganske givet også hos jernbanens kunder – er at lokomotivføreren ud fra dette kan arbejde selvstændigt og på egen hånd. Det kaldes **faglighed**. Vi ved ikke om man på ledelsesgangene i Telegade har hørt det ord før, men det er skidt, hvis det skulle have glippet, for det er det

fundament, både jernbanesikkerheden og hele driftsafviklingen hviler på. Faglighed går hånd i hånd med stolthed. Stoltheden over at kunne et fag og håndtere det til egen og omgivelsernes glæde. Når det så viser sig, at det ikke lader sig gøre, ja så er det stressreaktionen kommer snigende.

Stress skal modvirkes, og det gøres ofte ved at simplificere tingene. Som en af kollegaerne udtrykte det:

Jeg ser kun to muligheder på det her.

1. *Dem der synes, de er klædt på til at køre med det (STM, red.) – kører.*
2. *Os andre venter på at få noget mere viden om det – ikke i vores fritid – men via undervisning. Får vi ikke det, så ringer vi og får hjælp af instruktørerne, når vi støder på STM. Så håber vi, det fungerer. Hvis ikke, kalder vi ud i toget og fortæller vores passagerer, at der er nyt udstyr i toget, som man ikke er fortrolig med, hvorefter toget aflyses…*

Måske der også er en tredje mulighed, hvis ellers der ligger en quickguide (eller lignende) på førerbordet, nemlig at give sig til at læse dén. Det tager selvfølgelig tid, men sådan er det jo. Det er helt sikkert uhensigtsmæssigt, men, som LPO DSB opfatter det, er det nok den eneste medicin, der virker – at skynde sig langsomt. Ikke for at forsinke togene. Bestemt ikke. Intet i vores job sænker stressniveauet, som rettidig toggang, så det vil altid være at foretrække. Men når det så er sagt, så er manglende eller utilstrækkelig uddannelse altid en gyldig grund til at tænke sig ekstra godt om – både af hensyn til stressniveauet og sikkerheden. Det gælder ikke bare i al almindelighed, men helt sikkert også når STM skal rigges op og togdata skal indtastes.

Følg vejledningen slavisk. Det er ledelsen – ikke dig – der har fravalgt rettidig (punktlig?) omhu. Og der er i øvrigt heller ingen objektiv grund til at stresse og glemme det halve antal indtastninger og den rigtige rækkefølge af disse. Det er nemlig således, at det ikke kan lade sig gøre at skyde genvej. Kun hvis oprigningen er udført korrekt, kan toget komme ud at trille. Men også det har ledelsen vel taget med i deres overvejelser, da de fravalgte en ordentlig uddannelse.

Til administrerende direktør, Flemming Jensen:

Hele farcen omkring den manglende STM uddannelse går efterhånden 4-5 år tilbage, og den viser, hvorfor LPO DSB anser det for afgørende at have uddannelsesaftaler. Ledelsen har i hvert fald med al tydelighed vist, at uddannelse er et alt for vigtigt et emne at overlade til deres akademiske fantasiverden og teoretiske tilgange. Det er lige præcis det, som der kan blødes op på i uddannelsesaftaler, som tager afsæt i praksis og faglighed.

2 grønne syd for Næstved d. 10. juli 2018.

Foto: Jan Lundstrøm

Evaluering ETCS uddannelsen – status

Af:

Peter Kanstrup

LPO DSB daglig ledelse

Som det fremgår af artikel om ETCS uddannelsen i Det Blå Blad 2-2017 blev det i 2017 aftalt, at der skulle gennemføres en evaluering, når de første 100 kursister havde gennemført uddannelsen. Det blev samtidig aftalt i OSU Uddannelsesudvalget, at LPO DSB skulle deltage i denne evaluering.

Lidt over 100 lokomotivførere, kørelærere og instruktører har nu gennemført uddannelsen, og den annoncerede evaluering er derfor gennemført. Evalueringsrapporten har været forelagt OSU Uddannelsesudvalget. Det viser sig, at evalueringen mest omhandler undervisningsmateriale og lign. og i mindre grad nogle af de udfordringer OSU Uddannelsesudvalget skitserede primo 2017. Evalueringen har tilsyneladende også nogle mangler i forhold til inddragelse af de evalueringer kursisterne har udfyldt efter hvert modul, ligesom det i sagens natur ikke har været muligt at evaluere uddannelses praktikmodul, da dette stadig ikke er muligt at gennemføre.

På grund af nogle misforståelser var LPO DSB ikke indbudt til evalueringen. Det er naturligvis uheldigt, da vi i LPO DSB har en del bemærkninger til ETCS uddannelsen, som vi håber kan indarbejdes inden den udbredes til alt lokomotivpersonale. Vi har på den baggrund efterfølgende drøftet en model med Operatøruddannelser, som giver mulighed for, at den faglige organisations input, mv. kan inddrages i en endelig evaluering, som forventes gennemført, når der på et tidspunkt kan gennemføres en samlet evaluering, inkl. praktikkørsel.

Og lad mig så slutte dette lille indlæg med at gentage vores mantra. Mange ærgrelser kunne have været undgået, hvis også ETCS uddannelsen havde været bundet op på en **uddannelsesaftale**. Det kunne ganske vist ikke have været en LPO DSB aftale, da ETCS uddannelsen jo ikke kun er gældende for lokomotivpersonale i DSB, men for alle lokomotivførere på Fjernbanen, uanset operatørvirksomhed. Det skulle i stedet have været en DJ aftale, evt. suppleret med de få afvigelser, der hører den enkelte virksomhed til, f.eks. undervisning i virksomhedens egne sikkerhedsregler (nuværende SIN DSB-G), som i ETCS i øvrigt har fået navnet DSB OR-F.

Men sådan skal det jo ikke være, vel Flemming Jensen …

Prøvetogskørsel på den nye Ringsted-bane. Her med ophold på Køge Nord Station.

Foto: Ebbe D. D. Drögemüller

Påkørsel af væltede træer – igen …

Af: Peter Kanstrup, Redaktør

Det Blå Blad har hen over de senere år flere gange sat fokus på påkørsel af væltede træer langs jernbanen, senest i Det Blå Blad 2-2018. Væltede træer udgør en betydelig risiko for jernbanesikkerheden og i sagens natur også en personlig risiko for den lokomotivfører, der fører toget. Det Blå Blad har med det afsæt noteret den ændring, der fremgik af revisionen af jernbaneloven i 2015, hvor Banedanmark bemyndiges til at påtvinge lodsejere at fælde træer, som risikerer at vælte ud over banelegemet, citat:

§ 25. *Infrastrukturforvalteren kan kræve træer og anden beplantning på, over og ved baneareal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset, når banens vedligehold eller hensynet til togdriften gør det nødvendigt. Efterkommes infrastrukturforvalterens krav ikke inden for en fastsat frist, kan infrastrukturforvalteren lade arbejdet udføre på ejerens bekostning.*

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at både Det Blå Blad, LPO DSB og sikkert også mange lokomotivførere, har knyttet en del forventninger til denne skærpelse. Men i virkelighedens verden ser det måske knap så rosenrødt ud, da træer, som er i risiko for at vælte ind over banelegemet, tilsyneladende ikke fjernes, selv om forholdet meldes ind.

Det Blå Blad har talt med Kenneth Lüthje Grønqvist, som var lokomotivfører på tog 7009, der d. 16. marts 2018 påkørte et træ mellem Kværndrup og Stenstrup.

Kenneth Lüthje Grønqvist

Foto: Ole Grønqvist

Kan du kort fortælle, hvad der skete?

Jeg havde klargjort MQ togsættet og var kørt lidt tidligt til perron. Normalt kører jeg før tid med materieltog, men på grund af den – på det tidspunkt – nye regel, at materieltog kun måtte afgå før tid efter aftale med "Driften", blev jeg holdende til normal afgangstid. Jeg kørte derfor mod Svendborg med 120 km/t, hvor jeg, hvis jeg kører før tid, normalt kun ville køre 100. Det var tidligt om morgenen og både mørkt og tåget. Lige efter viadukten mellem Kværndrup og Stenstrup læner et træ sig ind over skinnerne. Jeg kan se, at træet er sporfrit, men tænker, at det skal meldes ind, så det kan blive fældet. Straks efter ser jeg et andet træ. Det er IKKE sporfrit, men ligger hen over skinnerne. Jeg når lige at tænke "F… det er ikke et grantræ". Sådan et har jeg før påkørt uden de helt store konsekvenser, men det her, det kommer til at gøre ondt. En enorm larm opstår, da jeg rammer træet, men trods den voldsomme kollision bliver toget på sporet. Jeg aftaler med stationsbestyreren i FC, at jeg går ud og inspicerer toget. Der er temmelig meget oliespild fra den forreste motor, så den stopper jeg. Toget er gået i hold ca. 300 meter efter det sted, hvor kollisionen fandt sted. Uheldigvis er der ikke mobildækning på stedet, hvilket den efterfølgende kommunikation med "Driften", LKI-vagten, påkørselsvagt, osv., lider noget under. Der kommer dog en afløser efter nogen tid. Og da jeg har været afsted hele natten, vælger jeg efter nogle timer at gå ad banelegemet de ca. to kilometer til Stenstrup station, hvorfra jeg tager en taxa hjem.

Hvordan har hændelsen påvirket dig på jobbet eller i det hele taget?

Det er ikke noget, jeg tænker over til daglig, og hændelsen har ikke umiddelbart påvirket mig på jobbet i forhold til min kørsel. Når det så er sagt, så kan jeg godt blive noget irriteret, hvis jeg ser potentielle faresituationer, f.eks. har der været et træ i Snoghøj, som har påkaldt sig min opmærksomhed. Sådan et rigtig stort træ, man gerne vil have med hjem til brændeovnen. Det så ud som om fældningen var påbegyndt, idet nogen havde skåret en kile i det, lidt ligesom om, man havde påbegyndt fældningen, men så glemt alt om den igen.

Hvad gjorde du konkret, da du konstaterede dette forhold?

Jeg meldte det til FC. Ved en efterfølgende samtale med anden lokomotivfører kort efter, kunne jeg konstatere, at han

(og måske andre i lokomotivførere) allerede havde anmeldt forholdet.

Blev træet fældet, efter du meldte den pågældende faresituation til Banedanmarks stationsbestyrer i FC?

Efter et uges tid, da jeg igen kom forbi, kunne jeg konstatere, at træet fortsat stod der. Meldte det derfor igen, hvilket blev noteret. Der skete dog ikke noget, så da jeg senere igen kom forbi, og træet stadig ikke var fældet, blev jeg lidt småirriteret. Jeg husker, at jeg ringede til FC og sagde "Det her træ ender med at slå nogen ihjel"

Hvor mange gange har du anmeldt forholdet?

6-7 gange over strækningsradioen. En gang sagde stationsbestyreren: "Det ved vi godt, det er meldt flere gange". En anden sagde: "Der er sat stropper på træet".

Hvad tænker du om Banedanmarks handlinger, eller rettere mangel på samme, i denne sag?

Der sker ingenting. En af de lokale ledere havde dog på et tidspunkt bemærket, at indmeldingen var nævnt i en døgnrapport. Banedanmarks manglende reaktion gjorde mig til sidst så irriteret, at jeg en dag, der var stop på signalet i Snoghøj, stoppede i god afstand foran signalet, lige ud for træet. Her tog jeg et foto af træet (se foto). Så skete der – med hjælp fra min leder – endelig noget. Men det tog 2-3 måneder fra jeg første gang konstaterede træets tilstand, til det var fjernet.

Er risikoen for påkørsel af træer noget du tænker over jævnligt, eller måske endda dagligt?

Nej, men indmeldingskulturen stinker. Eller rettere, den manglende opfølgning på det, der meldes ind, stinker. Det må da være tydeligt for enhver, at et sådant træ udgør en potentiel fare.

Har du på den baggrund ændret rutiner eller adfærd i førerrummet?

Nej, men har fået bekræftet at fotodokumentation hjælper i forhold til, at der sker noget.

Det omtalte træ i Snoghøj.

Foto: Kenneth Lüthje Grønqvist

Det Blå Blad siger tak til Kenneth. Vi har bedt Banedanmark forholde sig til både den generelle risiko og det konkrete, som fremgår af interviewet med Kenneth.

Morten Lykke-Hansen, sektionschef, Banedanmark – Teknik Forst, Aarhus, svarer:

Banedanmark har stor fokus på farlige træer langs banen, og der er i de senere år gjort en stor indsats i forhold til at gennemgå egne bevoksninger, med det formål at fjerne farlige træer. Denne indsats har også resulteret i, at det er sjældent, det er Banedanmarks træer, der vælter i forbindelse med storm. Det er oftest nabotræer. Og vores indsats for at minimere risikoen for, at der vælter træer ud over banen, fortsætter. I forhold til nabotræer er der ingen tvivl om, at ansvaret for træerne er hos den enkelt lodsejer. Politikken på området er, at Banedanmarks geografiske fagansvarlige tager aktion, når de bliver bekendte med risikotræer på naboarealer. Den geografiske fagspecialist vurderer situationen, og kontakter naboen for at indgå en aftale om fældning af træet. Hvis der er behov for det, bliver der varslet et påbud i henhold til enten § 25 eller til den gældende el-driftsservitut. Varslet bliver efter en partshøring ændret til et påbud. Hvis der er tale om farlige situationer, hvor der ikke er tid til partshøring (2-3 uger), kan der udstedes et strakspåbud om, at træet skal fældes inden for få dage.

Der føres inspektion med alle strækninger en gang årligt, hvor den geografiske fagansvarlige gennemfører et linjesyn fra toget, hvor han selv vurderer, om der er træer, der i risikozonen. Her er den enkelte lokomotivfører en stor hjælp. Ligeledes sætter vi stor pris på de indmeldinger, vi får fra lokomotivførerne, som kører strækningerne igennem hver dag. Lokomotivførerne har et utroligt stort lokalkendskab og er gode til at registrere, hvis der er træer, som ser ud til at kunne vælte, og – som Kenneth gjorde i sagen fra Snoghøj – indmelde det til fjernstyringscentralen. Indmeldingerne bliver håndteret af fejlretningskoordinatoren (FK), som opretter en driftsrapport (DRAP), som igen generere en fejlretningsordre. Fejlretningsordren kommer til den geografiske fagansvarlige, som vurderer, hvordan der skal reageres på den enkelte indmelding.

Konkret vedr. træet i Snoghøj kan det oplyses, at arbejdet var en skovning af Banedanmarks egen bevoksning. Hovedparten af arbejdet foregik i januar-februar. Entreprenøren efterlader nogle træer, blandt andet det med allerede udskåret forhug, da han opdager, at der skal bruges en kørestrømsafbrydelse for at fælde dem. Entreprenøren vurderer, at der ikke er nogen risiko for trafikken ved at vente på en kørestrømsafbrydelse.

17.04.18 BDK modtager fejlretning fra FKO: 40300831 udsavet kile i træ km 216,8

17.04.18 13:00 Fejlen rettet og udført: Fejlretter vurderer alle træerne og fælder i en kørestrømsafbrydelse og tilhørende sporspærring nogle måske farlige træer. Træet med forhugget vurderes ikke farligt.

I løbet af sommeren taler en geografisk fagspecialist med lokomotivfører under linjesyn og opfordrer lokomotivføreren til at tage foto af træet med forhug og indsende det til fejlretningskoordinatoren. Kenneth skriver d. 19. juli til fejlretningskoordinatoren om fejlen. Fejlretningskoordinatoren husker fejlretningen og spørger den geografiske fagansvarlige, om vi kender til sagen. Samme dag beder Banedanmark entreprenøren om at få arbejdet færdiggjort. Det gælder også træet med forhug, som for ikke-fagfolk kunne se farligt ud på grund af forhugget. Dette sker i løbet af en uges tid.

Det er muligvis ikke meldt tilbage til fejlretningskoordinatoren igen i juli, at fejlen var rettet, og de sidste træer vurderet sikre allerede i april, jf. fejlretningen (se ovenfor).

Det Blå Blad siger Morten Lykke-Hansen og Banedanmark tak for deres deltagelse. Det er vigtigt, at Banedanmark, eller andre der omtales – eller skydes på – i bladet, får mulighed for at byde ind med deres opfattelse. Det er ganske vist ikke altid dialog fører til løsninger, men det øger altid forståelsen.

Vold mod kollegaer – Så faldt afgørelsen
… og de fik 30 dages betinget fængsel

Af: Hans Schøn Merstrand,

LPO DSB daglig ledelse

I seneste nummer af Det Blå Blad, fortalte vi kort om en voldsepisode i et tog mellem Randers og Hadsten d. 31. december 2016 – først på aftenen mens store dele af Danmark var i festtøjet, for at fejre nytårsaften – hvor tre af vore kollegaer ufrivilligt blev "hovedpersoner" i to unge mænds total unødvendige voldsudøvelse …

Nu følger vi op og spørger? Står de reelle domsafsigelser mål med danske politikeres udsagn, om hårde straffe til voldsmænd og for vold mod offentligt ansatte?

Det Blå Blad er taget på besøg hos vores kollega, lokomotivfører Frank Jensen (Aarhus), som havde ansvaret for togets fremførsel, da de to unge mænd, efter afgang fra Randers mod Aarhus, starter deres udøvelse af "trusler og vold", mod henholdsvis togføreren og Frank (*og en passrejsende lokomotivfører, som kortvarigt havde overtaget fremføringen af toget, så Frank lige kunne få en kop kaffe, og strække ben*). Selve episoden kan du læse udførligt om i det seneste nummer af Det Blå Blad.

Hvad tænkte du, Frank, da du sad nede i byretten i Randers d. 26. juni og de to voldsmænd fik deres dom på 30 dages betinget fængsel?

Lokomotivfører Frank Jensen

Foto: Hans Schøn Merstrand

Jeg tænkte, at det simpelthen ikke kunne være rigtigt, at de kun fik 30 dages betinget. Jeg mener ikke, det er en straf, der står mål med det, de har gjort (udøvet trusler, slag og spark imod Frank og togføreren, red.). Det var også min overbevisning, at selv de tiltaltes forsvarer, virkede overrasket over anklagerens krav om kun 30 dages betinget fængsel. Selvfølgelig krævede forsvareren sine klienter frifundet, men jeg kunne høre på ham, at han var overrasket over anklagerens beskedne krav.

Kan du huske, hvad der lå til grund, for den i dine øjne, milde straf til de to voldsmænd?

Ja, det kan jeg til dels. Selv om de havde tidligere domme og sager, så var det det, at de kun lige var omkring de atten år på gerningstidspunktet. Desuden var den ene i et kommunalt forløb, og den anden havde ikke haft yderligere sager i perioden, fra episoden til retssagen (ca. halvandet år, red).

Hvordan havde du det med at sidde nede i retten, og møde de to igen?

Det havde jeg det rigtig underligt med, og jeg havde da også taget den ene af mine sønner med i retten. Den ene af voldsmændene prøvede at komme i kontakt med min søn, men blev afvist. Der var en spændt stemning – men dejligt med de mange gode kollegaer, som var mødt frem.

Jeg følte, at det under sagen lå i kortene, at der var en racistisk undertone på en eller anden mærkelig måde. Sådan lidt vendt mod os DSB ansatte generelt (de anklagede havde tyrkisk baggrund, red.). Så jeg kunne godt, set i bakspejlet, have tænkt mig at have en kollega med, som måske havde en udenlandsk baggrund. Dette for at sende et helt klart signal om, at det for DSB ansatte er lige meget med folks baggrund, for det er det jo – men at det er volden, som vi ikke ville acceptere. Men det var bare en følelse, som jeg havde (har talt med andre som var tilstede under retssagen, og disse bekræfter det samme, red).

Det var også underligt at skulle sidde i retten, og se en modificeret udgave af en film, som de anklagede havde optaget under episoden. Men den dokumenterede jo også min og togførerens brug af nødværkeretten for at pacificer de to voldsmænd.

Hvordan har voldsepisoden påvirket dit og din families liv?

Det har påvirket mig og familien meget. I starten følte jeg ikke rigtig, at der skete noget. De første fjorten dage efter episoden levede jeg vel i en lidt diffus verden. Men så går der nogle uger, og så kommer der lidt ro på. Jeg var sygemeldt fjorten dage efter episoden, men kunne ikke holde ud at være hjemme og måtte bare tilbage på jobbet.

Efter ca. fem måneder blev jeg fuldstændig rastløs og så "væltede bøtten". Det påvirkede – og påvirker stadig – min familie og omgangskreds meget. Jeg kunne bare ikke finde ro. Jeg havde det desuden meget svært med f.eks. banegårdshallen i Aarhus, og menneskerne i togene. Og siden har det da også gået lidt "op og ned".

Er der noget der undrer dig i forhold til retssagen, og de efterfølgende krav om erstatning?

Ja, det undrer mig meget, at DSB ikke stillede med en advokat. At man ikke, i det mindste, gjorde et erstatningskrav gældende i forhold til firmaets økonomisk tab. Det undrer mig altså rigtig meget. Jeg synes det var— og er – lidt sløjt af DSB.

Jeg vil dog gerne rose min nærmeste leder, som har støttet mig hele vejen på det menneskelige plan. Det er jeg meget glad for. Ligeledes er jeg også meget tilfreds med støtten fra LPO Aarhus og min tillidsmand, som har været der i hele forløbet, og som fortsat er der.

Har du set DSB's nye kampagne, som hænger rundt om i togene og på stationer. En kampagne som siger, at slår du på en DSB ansat, så slår du på DSB?

Ja, den har jeg set, men jeg synes måske, det er mere "varm luft" end realitet. Det virker som en kampagne, der er mere "politisk korrekt", end noget der får værdi for de ansatte. Jeg ved godt, kampagnen først er kommet efter min episode. Vi får se, om det virker, men jeg tror det desværre ikke.

Hvad med den øvrige støtte du har fået under sagen fra episoden indtraf til nu?

Jeg har været rigtig glad for, at Dansk Jernbaneforbund har stillet en bistandsadvokat til rådighed for alle os, der var udsat for episoden. Han fører også den erstatningssag, som jeg har rejst mod de anklagede voldsmænd. Jeg håber, at den – modsat selve domsafsigelsen mod de to voldsmænd – falder godt ud.

Det Blå Blad takker Frank for, at vi måtte komme på besøg og få en lille snak omkring hans oplevelse. Og en snak omkring retssagen mod de to voldsmænd, der desværre ændrede livet for vores tre kollegaer. De passede bare deres arbejde, og blev helt tilfældige ofre for vold, fordi de var på det forkerte sted, på det forkerte tidspunkt.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at LPO DSB også finder domsafsigelsen utrolig mild, og ganske uacceptabel.

Om senest otte måneder skal der være folketingsvalg. Så mon ikke, at vi snart igen skal lægge øre til danske politikeres tale om hårdere straffe for overfald på offentlige ansatte.

Men er det bare politisk "varm luft" eller hvad synes du?

"Rampen" d. 26. august 2018.

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalnyt

Af:

Af: Niels Flaathen Jacobsen

Aarhus

Op på træhesten og ud på stationerne!

I forbindelse med håndteringen af lokomotivpersonalets udstationering fra Aarhus har den lokale ledelse anlagt en ny og hidtil ukendt strategi. Det er heller ikke her længere samarbejde og imødekommenhed, der præger tingene. Flere lokomotivførere er således – under en form, der mest af alt kan beskrives som truende, idet man ikke holder sig tilbage fra at "rasle" med spørgsmål om ansættelsesforholdets videre bestående – blevet tvunget på udstationering til trods for, at man af bl.a. sociale årsager, har bedt om at kunne springe en runde over. Der er p.t. 32 lokomotivførere på udstationeringslisten i Aarhus, og der plejer ikke at være problemer med at spørge næste mand på listen, hvis en enkelt lokomotivfører – af hvad årsag det nu måtte være – gerne vil springes over i en given periode. Jeg er sikker på, at alle er bekendt med de bagvedliggende aftaler om, hvordan udstationering håndteres. Men til trods for reglernes ret stramme opsætning har det alligevel hidtil – uden nogen ulempe for hverken DSB eller medarbejderne – været muligt at tale sig frem til en løsning, når der har været behov for at vise hensyn.

Det ønsker DSB ikke længere. Ledelsen foretrækker, at man under tvang udsender den lokomotivfører, der står som næste mand (M/K) i rækken. Helt uden hensyn til den enkelte eller hensynet til det ellers absolut rimelige samarbejde, der før har været omkring dette. Hvis denne tilgang fremover vil være ledelsens foretrukne måde at tilgå tingene på, så skal enhver, der påtænker at opskrive sig på udstationeringslister på landets DSB-depoter, i høj grad overveje deres tilvalg en ekstra gang. Står man først på listen er man stavnsbundet til denne. Og så er det bare op på træhesten og afsted. Det uanset, hvor mange syge børn, svækkede ægtefæller eller døende familiemedlemmer, der end måtte skrige på ens hjælp på hjemmefronten. DSB's ledelse er helt kold!

Huller i møderækken

2018 har hidtil været præget af aflysning af samarbejdet. Det har man kunnet se på flere fronter. Således også lokalt i Aarhus, hvor LSU-møder er blevet aflyst. Senest er der så indsat en erstatningsdato, hvor man til trods for, at lokalgruppeformandens kalender er kendt for ledelsen, har valgt en mødedato, hvor lokalgruppeformanden allerede var optaget af andre aftaler. Der er jo ikke meget værdi i et møde, hvor den ene part ikke har mulighed for at deltage. Alle ved godt, at man i stedet kan sende næstformanden, eller andre fra den lokale LPO bestyrelse, hvis alt andet glipper. Men enhver ved også – eller burde vide – at det i al væsentlighed er den lokale formand, der har hånden på sagsbehandlingen, og at det derfor er ham, der i videst muligt omfang bør være den centrale repræsentant for den faglige organisation i samarbejdet. Men det ønsker DSB's ledelse ikke at tilgodese til trods for, at det ville være muligt. Det er fortsat LPO's ønske at samarbejde med DSB's ledelse. Hvad DSB egentlig ønsker, er vi i tvivl om.

Den humanitære fond, Oliekanden, har igen uddelt penge. Denne gang modtog "Ungetilbuddet Malmøgade" 10.000 kr.

Foto: Thomas Mikkelsen

Oliekanden

Det er tid til ål! Kom nu! ... Mere hyggeligt bliver det næsten

Lokalnyt

ikke! Den 11. oktober kl. 13:00 på Den lille Kro i Aarhus afholder Oliekanden det traditionsrige Ålegilde, som foruden enestående mad også byder på muligheden for at støtte en række gode formål. Dette sker både ved den traditionelle bortauktionering af eftertragtede effekter givet i gave til Oliekanden, såvel som ved medlemmernes sædvanligvis rundhåndede donationer. Ja, sidste år gik det endda så vidt, at legendariske JPM donerede en personlig beklædningsgenstand til bortauktionering blot for, at Oliekanden virkelig kunne komme i mål. Kom og vær med og få hele historien!

Oliekanden modtager gerne ting der kan bruges på auktionen.

Tilmelding senest 1. oktober til lokomotivfører, Brian Jensen.

Af:

Af: Hans-Morten B Andersen

Helsingør

Indledning

Efter 6 uger med sporarbejde på Kystbanen, må jeg bare sige, at der har været stille på depotet. Mange af kollegaerne i Helsingør har haft fra 3 til 9 ugers ferie / afspadsering hen over sommeren. Det kunne ikke være meget bedre, når man også tænker på, hvilken sommer vi har haft. Jeg tror faktisk også, mange havde brug for en lille pause fra jobbet, med alt det der forgår rundt om os i virksomheden.

Så skulle man jo tro, at man, efter så lang tids ferie, ville man møde frisk op på jobbet igen. Arbejdsglæden burde jo være helt i top. Sådan er det jo i de fleste virksomheder rundt om i Danmark, når medarbejderne vender tilbage fra ferie.

Her vil jeg lige nævne, hvordan jeg selv havde det efter 5 ugers ferie, da jeg mødte ind på min første tjeneste efter ferie.

Der gik lige nøjagtigt 2 min, så var arbejdsglæden lige præcis der, hvor jeg efterlod den, inden jeg gik på ferie. Om det var fordi min første tjeneste var dialogmøde – nogen kalder det monologmøde – i Telegade med direktør, Flemming Jensen, skal være usagt. For at ingen skal være i tvivl, kan jeg oplyse, at min arbejdsglæde var meget lav inden ferien, og jeg kan fornemme, at jeg ikke er den eneste, der har det sådan. Dette skyldes sikkert, at man ikke ved hvad fremtiden bringer. Og utryghed på arbejdspladsen skaber ikke lige frem arbejdsglæde, kan jeg fornemme.

Mødet mindede om dem, man afholdte i DDR tiden inden murens fald. Og som stadigvæk er meget moderne flere steder i verden. Forskellen er bare, at her har man fundet ud af, at det måske godt kan betale sig at have en dialog med naboen, f.eks. i Nordkorea. Det kunne være rart, om man også tænkte sådan i DSB. Dialog med sine medarbejdere kan godt betale sig. Det er alle bedst tjent med. Men hos ledelsen i DSB ønsker man åbenbart at gå i den modsatte retning.

Tilbage til monologmødet. Jeg kom desværre lidt for sent, da det ikke var til at finde en parkeringsplads. Jeg var ellers helt sikkert på, at de fleste ansatte i Telegade benyttede toget, men det er åbenbart ikke tilfældet. Så er de jo også lovligt undskyldt, når de handler, som om de ikke ved, hvordan tingene fungerer ude i driften. Men den manglende viden gør det da sikkert nemmere at få regnearket til at gå op. Det skal retfærdigvis nævnes, at der stadigvæk er folk i Telegade, som ved noget om togdrift. Desværre er der efterhånden bare for få.

Per Schrøder deltog også i mødet. Han havde sagt på et forårsmøde i Helsingør, at det var lidt underligt at være i en virksomhed, hvor ejeren (transportministeren) ikke kunne lide én. Jeg måtte jo så fortælle, at det virker ligeså mærkeligt at være i et firma (DSB), hvor den øverste ledelse ikke kan lide sine medarbejder. Sådan har det ikke altid været, men sådan er det desværre nu.

Lokalnyt

Jeg bad om at få et svar fra Flemming Jensen vedr. løn og arbejdsforhold efter 1. oktober 2018. Dette fik jeg aldrig svar på, da brandalarmen gik og bygning blev rømmet. Da mødet blev genoptaget, var Flemming Jensen væk, men Per fortalte om de udfordringer, der venter forude. Dem kender alle vist, så det vil jeg ikke skrive om her.

Vi fik desværre kun set forhallen i Telegade og tilhørende mødelokale. Som medarbejder kunne det måske have været interessant at få en rundvisning i Telegade. Måske man kunne have været heldig at møde nogle af de medarbejdere, som hver dag sender bunkevis af informationer ud til lokomotivførerne. Indrømmet, man skulle så nok have været meget heldig, da mange af de informationer, der kommer fra Telegade, er uden afsender. Men så står man jo heller ikke til ansvar for det skrevne.

TR stormøde

Nå, det var nu alligevel en sjov dag, for senere skulle jeg til tillidsmandsmøde i Valby, hvor mere end 100 TR fra DSB var samlet. Her fortalte forbundsformand en helt anden historie om de samme ting, som jeg lige havde hørt i Telegade. Den først historie i Telegade lød mest som et eventyr, og jeg blev aldrig i tvivl om, at det var DJ versionen, jeg troede mest på.

John Mogensens sange er stadigvæk meget aktuelle, specielt den om, at "Der er noget galt i Danmark (DSB)" … "noget galt i toppen, noget der trænger til at skiftes ud".

Udbud af "Brokørsel"

Man siger jo altid, at der er lys for enden af tunnelen. Det er der normalt også, men ikke for personalet i Helsingør. Lyset slukker nemlig i 2022, da Transportministeren har bedt Skånetrafikken om at sende trafikken over Øresundsbroen i udbud. DSB har meldt ud, at de ikke vil byde på kørslen. Det virker meget besynderligt, når man tænker på, hvor mange medarbejdere man har, som kan kører denne trafik. Dette er endnu et hårdt slag for lokomotivpersonalet i Helsingør.

Aftalen blev underskrevet i august måned. Det virker fuldstændigt besynderligt, at man har nogle politikker, der er glade, hver gang vi sender arbejdspladser ud af landet. Den er helt gal…

Strækningskørsel på Kystbanen

I juni måned kørte signalkommissionen strækningskørsel på Kystbanen. Der blev indmeldt ca. 50 forhold, som skulle udbedres. Nogle af disse ting kræver både sporspærring og kørestrøms afbrydelse. Grundet sporarbejde var vi blevet enige om at lave en strækningsgennemgang, når sporarbejdet var afsluttet. Dette skete så to dage efter banen var genåbnet. Til signalkommissionens store forundring var **ingen af de forhold**, som var indmeldt i juni måned, udbedret. Det til trods for at banen havde været spærret i 6 uger. Jeg ved, der både har været kørestrøms afbrydelse og sporspærring i denne periode. Dette er ikke godt nok. Det positive var dog, at der heller ikke var ødelagt noget, og hastigheden var sat op til 100 km/t. gennem Klampenborg.

Depotet Helsingør

LPO Helsingør har i samarbejde med den lokale gruppeleder besluttet, at der skulle laves nogle forbedringer på depotet. Dette er så sket, mens vi har været på ferie. Nye møbler i opholdsstuen, nyt linoleum på gulvene i briefingrum og køkken. Meget positivt må vi sige. Nu venter vi bare på at få de sidste ting på plads.

Personale i Helsingør

Efter lidt over 40 års tjeneste i DSB valgte Karsten Fricke Urth at gå på pension. Karsten havde sin sidste tjeneste søndag d. 19. august. Som altid var der mødt kollegaer op på perronen i Helsingør til at tage imod Karsten, da han ankom med sit sidste tog til Helsingør station. Flot fremmøde på trods af det var søndag, og sommerferien stadigvæk var i gang. Der var efterfølgende kaffe og kage på depotet, som gruppelederen have sørget for. LPO Helsingør ønsker Karsten et godt otium.

Lokalnyt

Arrangementer i Helsingør sommer 2018

Den 21. juli var der mødt ca. 20 kollegaer op til sommerfest i Gert Vibel's have. Jeg kunne desværre ikke selv deltage, men har fået fortalt, at festen forløb fint. Der var vist kun et enkelt uheld, men denne gang gik det vist ikke ud over lokomotivpersonalets sygestatistik. Dem der var tilstede kender nok hele historien. LPO Helsingør takker endnu engang det lokale festudvalg: Ask, Anna og Christian og Gert og Ulla for at lægge have til.

Sidste dag på jobbet for nu pensionerede lokomotivfører Karsten Fricke Urth d. 19. august 2018.

Foto: Hans-Morten B. Andersen

MSF afholdte også sommerfest i Gerts Have ugen efter sommerfesten. En meget varm dag var blevet valgt. Fremmødet var flot.

Arbejdsretten

Her til sidst skal der lyde en stor tak til dem, der viste deres støtte ved Arbejdsretten d. 30. og 31. august. Jeg ved godt, alle ikke havde mulighed for at møde op grundet ferie, arbejde, m.m., men flot der mødte så mange op.

Igennem tiden har vi haft mange direktører i DSB. Nogle har villet gøre os til telefonsælgere, andre ville gøre os til skibsdrenge. Dette kom – grundet vores sammenhold – ikke til at ske. Nu prøver man så igen at splitte os ad. Man prøver at indfører en slags "Ryanair tilstand" i DSB, hvor man vil have sin helt egen overenskomst. Man vil ikke en gang bruge den, der findes på markedet i forvejen. **Det skal vi som medarbejdere naturligvis ikke acceptere.**

Det var ordene fra Lokalgruppe Helsingør – I ønskes alle et godt efterår

Af:

Maiken Tomlinson

Kalundborg

Til den opmærksomme læser, der bemærkede, at der ikke var noget indlæg fra Kalundborg i seneste udgave af Det Blå Blad, vil jeg gerne beklage mange gange. Da deadline for indlæg kolliderede med min planlagte ferie, måtte jeg lige prioritere og valgte her at holde ferie og koble (næsten) helt fra i 2 uger.

Sommer i Danmark.

Efter total mangel på sommervejr sidste år (jeg mener at en af bladets andre lokalredaktører bemærkede, at sommeren 2017 faldt på en onsdag!), må man sige at vejrguderne i dén grad har taget revanche i år. SKØNT, når bare man har haft fri. ULIDELIGT, når man dag efter dag har måttet trække i fuld uniform i 25-33 graders varme. Men den 25. juni (godt og vel en måneds tid inde i hedebølgen) kom løsningen på problemet for alle os stakler i uniform og varme tog:

Vi fik sgu´ lov til at undlade at tage slips/tørklæde på i hele 4 (FIRE!!) dage!!

Lokalnyt

Jamen så skulle den ged da være barberet! Det hjælper bare ikke en fløjtende fis, når man sidder i førerrummet på en ME med solen bragende ind af frontruden, og klimaanlægget ikke har en ærlig chance for at følge med, uanset om det er defekt eller ej. Så sidder man dér i over 30 graders varme, i lange mørke uniformsbukser, sokker og tillukkede sko, og tænker: "Det kunne have været meget værre – tænk hvis jeg tilmed havde haft slips på"! Tak til ledelsen for dette storsindede tiltag i 4 (FIRE!!) dage midt i heden.

Ønskes: Shorts (knælange er helt fint, det er jo ikke Speedos vi er ude efter) til både mænd og kvinder, og sandaler tilbage i uniformsprogrammet!!

Interessant fact: Søger man på ordet "ligestilling" på DSB´s intranet, er øverste resultat på listen en side om mangfoldighed. Går man ind på denne, kan man se, at det eneste fokuspunkt vedrørende "køn" i DSB er, at der skal være flere kvinder, punktum. Måske denne del af DSB´s personalepolitik er en del af forklaringen på, hvordan det kan være, at man (læs: kun kvinder) kan bestille nederdele i uniformsprogrammet, mens shorts er absolut bandlyst! YES – det er vejen frem: Lad os svede mændene (og os kvinder, der nægter at tage nederdel på på arbejde) ud af DSB. På den måde kan vi få opfyldt dén del af personalepolitikken, der siger "flere kvinder i virksomheden". Muligvis ledsaget af lidt "resultatløn" til toppen for opfyldt mål!!

Pladsen

Midt på sommeren skulle vores gamle 1500 v anlæg laves om til et nyt super-duper-moderne-computerstyret 1500 v anlæg. Dette medførte, at man oplærte en lille håndfuld lokomotivførere til at tage maksimaler ud på de få dobbeltdækkervogne, der skulle overnatte på "pladsen" i løbet af de ca. 2 uger, der var lukket for strømmen. Så vidt så godt… Anlægget har i skrivende stund været i brug i ca. 2 uger. Eller dvs. helt i brug har det ikke været, for det har vist sig at være så følsomt, at bare systemet tror der er den mindste fejl, slår den strømmen ud på *hele* "pladsen" (hidtil har anlægget kun slået det fejlramte spor fra)! Et slag på tasken vil være, at anlægget rent faktisk kun har virket *under halvdelen af tiden*, efter det blev taget i brug. Så skulle man jo tro, at vores lille håndfuld superbrugere havde nok at lave med at pille maksimaler ud, men her kom ODI os dog i forkøbet, da vi nu alle må tage maksimalerne ud… Og det gør vi så i stor stil! Dette er naturligvis en fuldstændig uholdbar situation, der stille og roligt er ved at drive os alle sammen til vanvid. Dette gælder både os på "pladsen", og de gutter der hele tiden bliver sendt ud for at fikse det!

Tester man mon nye bogie-typer på ME-lokomotiverne?

Foto: Thomas Knudsen

Dertil kommer, at rengøringsfolkene ikke må gå ind i tog uden lys, så måske det også snart begynder at vælte ind med kundeklager over møgbeskidte tog!!

TTT

Disse tre T´er kan stå for så utrolig mange ting: ting tager tid (Piet Hein); tilladelse, tid og togfører (lokomotivførernes mantra, når vi fremfører tog); tog til tiden (ét af utallige DSB mottoer) og tåbelige tiltag (!!!). I dette til fælde vil jeg dog tilegne de 3 T´er betydningen: *Tak Til "Tænk"*, der d. 23. august meddelte, at Banedanmark er ansvarlige for ca. halvdelen af DSB´s

Lokalnyt

forsinkelser – DSB er selv skyld i under 30%! Ifølge undersøgelsen er de 3 hyppigste årsager til forsinkelser:

- Fejl på signaler
- Fejl på togene og
- Forsinkelser fra anden infrastruktur

Jamen så lad os da endelig fortsætte indsatsen med at ændre på afgangsproceduren, der tilsyneladende alligevel ikke har en ret stor andel i forsinkelserne!

Mærkedage siden sidst:

Lørdag d. 18. august blev René W. Svendsen gift. Kæmpe tillykke her fra – og tak for en fantastisk kage!

LPO Kalundborg ønsker alle et godt efterår

Af:

Ebbe L. L. Drögemüller

København

Det går fantastisk godt

Ja, sådan kan man jo nemt tænke, når man modtager de små appetitvækkere i sin mailboks fra abc.dsb redaktionen. Her fremhæves alle de flotte resultater og gode ting, der er sket i den seneste tid i vores fælles virksomhed. Det er i sandhed helt fantastisk og virkelig utroligt, hvad der foregår af gode ting rundt omkring. Man behøver ikke engang selv eftersøge nyhederne, de kommer helt af sig selv ind i mailprogrammet. Den seneste tid har man bl.a. kunnet læse, at DSB´s omdømme var på vej opad, økonomien er grundlæggende sund og der har været møde mellem DJ og DSB. Alt sammen positivt og gode nyheder. Nogle vil måske opfatte mailene fra abc.dsb som unødigt spam og lystig propaganda. Det gør vi dog ikke i Københavns. Vi sætter i lokalgruppen stor pris på, at der trods alt stadig er en kommunikationsafdeling i operatørvirksomheden DSB. At nyhederne så ikke lige omhandler de emner, som reelt interesserer medarbejderne i en tid med opsagte aftaler og kutymer, uro og faglige retssager, er så en mindre detalje. Måske de gode kommunikationsfolk, lige som den menige driftsmedarbejder, heller ikke ved noget. I den optik er det selvfølgelig fuldt forståeligt, at man vælger at skrive om de emner, man kender til og som er "politisk ufarlige".

En enkelt kollega har dog undret sig over det mærkelige i, at man, da man trods alt er på samme adresse som direktionen i firmaet, ikke videreformidler seneste nyt i den anspændte og usikre situation som driftsmedarbejderne befinder sig i p.t. Hvorfor har abc.dsb ikke beskæftiget sig med de kommende problemstillinger såsom, eventuelle problemstillinger ved indførelse af skubbeweekender, usikkerhederne om kommende ferievalg, kommende turvalg m.m. Alt sammen emner som i den kommende tid i den grad kommer til at få indflydelse på medarbejdertilfredsheden, arbejdsglæden, sammenhængen mellem arbejdsliv og privatliv og i sidste ende selvfølgelig også en uforstyrret og problemfri drift af operatørvirksomheden DSB, til gavn og glæde for passagererne og i sidste ende vores ejere, de danske skatteydere.

Hvor er historien om deleforælderen, der skal få en hverdag til at fungere med usikre fremtidsudsigter i forhold til kommende løn og arbejdsvilkår? Hvor er historierne om familiefædre eller mødre, der i mange år har passet deres arbejde, på alle tider af døgnet, på alle tider af året, på helligdage og mærkedage? Fædre eller mødre som nu bliver stillet i udsigt, at virksomheden i effektivitetens og konkurrencens hellige navn, skam ikke fremadrettet kan imødekomme ønskerne om, stadig at have en smule medarbejderindflydelse på bl.a. ferieønsker og mulighed for at vælge en tur, der passer den enkeltes familieliv. Hvor er historierne om, hvorfor det er den enkelte medarbejder, der skal betale

for virksomhedens tilpasning til konkurrencevilkårene i markedet, med forringede vilkår?

Fra medarbejderside kan vi jo kun passe vores arbejde så godt og samvittighedsfuldt som muligt. Det gør hver eneste medarbejder, hver eneste dag, hver eneste uge, året rundt, døgnet rundt. En smule indflydelse på rammerne for dette er vel naturligt og forlange i 2018. Den historie kunne vi godt tænke os blev skrevet…

Bonus

I fortsættelse af ovenstående er det jo ligeså bemærkelsesværdigt, at nyhederne i de offentlige medier om bonuslønningerne i DSB, heller ikke har fundet vej til DSB´s kommunikationsafdeling. Måske de ikke læser eller ser andre nyheder end abc.dsb i kommunikationsafdelingen. Dette er dog nok ikke tilfældet, hvorfor undladelsen må være et bevidst journalistisk træk. Det kunne da ellers være spændende for mange driftsmedarbejdere at høre, hvorledes man i DSB kan få bonus, når man som menig medarbejder i driften nu leverer, det bedste man kan hver eneste dag. Rigtig mange medarbejdere på gulvet får jo hver dag hjulene til at rulle med en ekstra og ofte nødvendig indsats. Ikke fordi de har udsigt til en stor bonus, men fordi man faktisk prøver at levere et stykke arbejde, man kan være bekendt og stolt af. Dette burde jo udløse en gedigen bonus, hvis man tager udgangspunkt i de "flotte" resultater, man har kunnet læse i flere offentlige medier. Resultater, der udløser bonusser i 100.000 kroners klassen, til andre i virksomheden. Vores øverste direktør har således fået en bonus på langt over 800.000 kroner. Bare for at sætte beløbet i forhold til noget, så udgør det en anelse mere end 50 % af det beløb der var afsat til hele lokomotivføreområdet, sidst der blev forhandlet kvalifikationstillæg. Og det er endda midler, vi selv har betalt for i vores overenskomst…

Parkering på KT

Bonus skal ingen dog have for at bryde regler og aftaler. På KT er der nu lavet mulighed for, at lokomotiver og vogne kan forsynes med 1500V energiforsyning fra opstillede fremmednet standere, når de er parkeret. Desværre har man lige glemt, at brug af sådan et anlæg kræver instruktion. Flere kolleger har efterfølgende rejst spørgsmål omkring dette, og en igangsat brug af anlægget er efterfølgende rettet til, så anlægget, indtil nødvendig instruktion / uddannelse er sat i værk, kun bruges med behørig respekt for sikkerheden og udelukkende af medarbejdere, der er instrueret lokalt i dette anlæg. Dette bl.a. fordi det for alle brugere er nødvendigt at kende placeringen af evt. nødudkoblinger m.m.

Demonstration d. 30. og 31. august foran Arbejdsretten

Lokalgruppen vil godt, her igennem Det Blå Blad, sige tak til hver enkelt kollega der bakkede op om forbundets demonstration foran arbejdsretten d. 30. og 31. august. Langt over 100 lokomotivførere fra lokalgruppen havde valgt at bruge noget af deres sparsomme fritid til at deltage i demonstrationerne foran Arbejdsretten i København. Havde der ikke hængt tung heldagsregn over Arbejdsretten om torsdagen, er vi sikre på, at endnu flere havde været forbi. Under demonstrationen kunne den enkelte vise sin frustration og bekymring over den usikkerhed, der hersker i forhold til fremtidige arbejdsvilkår, både til de indkaldte i Arbejdsretten og til den øvrige befolkning, der undrende fulgte med på sidelinjen. Bl.a. opsigelsen af alle hidtil gældende aftaler, herunder ferieaftaler, turvalgsaftaler, korrigeringsaftalen, fleksibilitetsaftale, e-mail aftalen, osv. har i den seneste tid skabt store frustrationer og ophedet debat blandt medarbejderne. Uvisheden om hvilke aftaler der fremadrettet vil være gældende for en personalegruppe, der i forvejen udviser stor fleksibilitet, har til tider fået bølgerne til at gå temmelig højt på opholdsstuerne. Meldinger om at folk ville gå på pension, finde andet arbejde eller slet og ret sige op, har jævnligt været en del af debatten, når snakken faldt på de arbejdsbetingelser DSB, efter sigende, fremadrettet vil byde deres ansatte, efter indmeldelsen i DI og overgangen til jernbaneoverenskomsten. En (gen)indførelse af begrebet skubbeweekender, har også fået en del, især yngre medarbejdere, til at vende det hvide ud af øjnene og finde jobopslagene i den nærmeste avis frem.

Usikkerhed

Turseminaret der normalt vil løbe af stablen i slutningen af september, er første direkte og synlige effekt på den anspændte aftalesituation i virksomheden. Turseminaret blev aflyst kort før deadline på dette skriv. Om der kommer turvalg, og i givet fald under hvilke rammer og med hvilke ture, er for tiden uvist. Bliver det rammeture for alle, bliver der morgenture, aftenture, weekendture, seniorture eller? Ej heller er der nogen, der kan sige noget om kørslen på de

Lokalnyt

kommende helligdage omkring jul og nytår. Vores kommende ferievalg er der heller ingen, der kan sige noget fornuftigt om. Hvem skal forestå det? Efter hvilke ferieregler / aftaler skal det foregå? Jo, spørgsmålene blandt menige medarbejdere er mange og svarene utrolig få. Frustrationerne er til at få øje på og utrygheden har bredt sig som en influenzaepidemi i en børnehave.

Lokal skiltning i Nykøbing Falster

Foto: Jan Lundstrøm

Inden sårene bliver for dybe, og konsekvenserne af de manglende aftaler for uoverstigelige, vil lokalgruppen håbe, at der falder ro om lokomotivførernes arbejdsforhold. Om ikke for andet så for vores kunders skyld. Det er jo i sidste ende dem, vi kører for. Ikke for ledelsens, administrationen eller for den sags skyld de politikere, der ønsker et opgør med arbejdsomme offentlige ansatte. Vi vil DSB, vi vil kunderne. Lad os nu få ro om DSB, så vi kan servicere det samfund, der har så hårdt brug for en stabil og sammenhængende jernbane. I modsat fald vil vi godt allerede nu spå om, at fremtiden bliver præget af aflysninger, uro og øget kritik af et offentligt ejet DSB.

Lokalgruppe København ønsker alle kolleger et godt efterår.

Af:

Jakob Østergaard Elikofer

Nykøbing F

Jeg går og tænker over mit arbejdsliv. Jeg har arbejdet, siden jeg var 16 år – i marts fyldte jeg 50. Enkelte år har jeg studeret, dog med arbejde ved siden af for at supplere min SU. Jeg har lavet om ikke alle ting – så i hvert fald mange ting. Størstedelen af mit arbejdsliv har været funderet i transportbranchen, og det har jo ikke ændret sig ved min ansættelse i DSB. Jeg har prøvet rigtigt mange forskellige jobs indenfor denne branche. Jeg elsker branchen, måske fordi jeg ser mennesker og ting i bevægelse. Det er som en stor levende organisme. Jeg finder det både nyttigt at arbejde her, såvel som spændende og udfordrende. Jeg holder af mennesker i bevægelse. Jeg holder af at være en del af hele den store proces.

Det kunne næsten lyde som starten på en jobansøgning et eller andet sted i branchen. Det er det ikke. Derimod er det en åben kærlighedserklæring til den branche, der blev mit liv. Det erhverv jeg deler sammen med alle mine fantastiske kolleger. Med alle de kunder som hver dag, er den vare vi transporterer rundt i Danmark. Den arbejdsplads jeg også deler med mine nærmeste chefer, og de chefer og direktører, der er så langt fra mit arbejde – og alligevel har så stor betydning for min hverdag. For mit arbejdsliv.

Jeg har arbejdet i små forretninger, hvor lederen, chefen og direktøren var den samme – ja han var endda min kollega også. Jeg har arbejdet i store internationale virksomheder. Jeg har været flyttemand, chauffør, lagermand, truckfører, disponent, kørselsleder, speditørassistent, problemknuser, klareringsmedarbejder, forsikringsagent, debrief- og airportcoordinator, og endda selvstændig vognmand med flere ansatte. En enkelt afstikker til restaurationsbranchen, er

det også blevet til. Det var dog på færgerne i Gedser, så transport var stadig en del af mit arbejde. Nu er jeg som bekendt lokomotivfører – og jeg er stolt af det. Jeg elsker det.

Jeg elsker som sagt bevægelsen i denne branche. Jeg holder af de mennesker, der har været mine kolleger – og jeg holder helt fantastisk meget af alle Jer, der nu er mine kolleger. Der er en helt speciel humor, og et specielt samvær mellem kolleger i denne branche. Det er som om, der hviler en særlig energi i denne branche. En speciel tone og særlig måde at tage hverdagen på, når man er en del af denne organisme.

Desværre lever vi i en tid, hvor det ikke bliver sjovere og sjovere at være ansat i DSB. Tværtimod føler jeg min fremtid ved banen er præget af utryghed og mismod. Det gør mig virkelig SÅ ondt, for som sagt elsker jeg denne branche, og jeg er stolt af at være lokomotivfører. Det er som om energien, siver ud af denne virksomhed. Som om det er blevet vigtigere for vore ejere at tjene penge, end at sørge for at alle har det godt.

Jeg forlanger ikke, at alle skal sidde stille og ikke lave noget. Jeg er helt indforstået med, at i en moderne virksomhed skal der ske noget. Der skal være nogle mål, der skal nås. Der skal være drivkraft og energi i fremdrift – i bevægelse. Der skal være tryghed, og det skal være sjovt at arbejde sammen om at nå målene. Sådan har det bestemt tidligere været i min tid i DSB. Desværre er det ikke længere det, jeg oplever.

Mennesker der trues med utryghed i deres ansættelser og deres løn, gøres til genstand for kontrol og mistillid, som hele tiden trædes under fode. Mennesker der gennem hele eller store dele af deres arbejdsliv, har kæmpet for denne arbejdsplads, og har troet på fremtiden trods skiftende ministres negative holdning til deres arbejdsindsats. Mennesker der trods alt har troet på, deres arbejdsgiver i den sidste ende ville tale med dem – i den sidste ende ville dem det bedste – fordi de troede på, at deres chefer godt vidste, de alle gjorde deres bedste.

Det er de mennesker, der kort før jul 2017, i pressen blev bekendt med at deres arbejdsgiver ikke længere ville følge de aftaler, der altid har dannet grundlag for deres arbejde. Aftaler der fra det ene øjeblik til det andet, blev opsagt uden videre forklaring på, hvad der nu skulle ske. Tilmed se til at deres arbejdsgiver forlod statens aftaleområde og meldte sig ind i Dansk Industri, også uden at fortælle hvorfor. Sådanne mennesker bliver frustrerede og traumatiserede.

Jeg ser det hver dag. Jeg lytter til frustrationerne på stuerne. Jeg mærker i mig selv, at jeg også mister lysten. Lysten til at deltage i denne proces. Til at være en del af den energi, hvor alle lige vil løfte en lille smule ekstra for at det hele kan lykkes. Hvor alle hjælper til med at give Hr. og Fru Danmark en god oplevelse. En 10'er oplevelse, som det hedder på DSB'sk.

Jeg kunne sagtens ryge med ned i dette hul, som jeg synes at se opstå omkring mig. Jeg kunne sagtens vende ryggen til det hele, og bare gøre det, jeg skal. Og ja, det sker faktisk. Når de, jeg skulle stole på, træder på mig, fremstår ligeglade med mig. Når jeg trænges op i en krog, så bliver jeg også nødt til at holde fast. Holde fast på de rettigheder jeg har tilbage. Hvilket jo i virkeligheden bare er at grave skyttegrave, i stedet for at samarbejde og skabe løsninger for fremtiden. Fordi jeg føler, jeg løfter alene eller i hvert fald ikke oplever, at min ledelse løfter med. For jeg er jo godt klar over, at skal jeg have en 10'er oplevelse, når jeg går fra dagens arbejde, så skal vi alle være med til at løfte.

Jeg synes virkelig, at alle mine kolleger gør deres bedste. Desværre hører jeg dem også fortælle mig, at de ikke vil være til grin. Jeg oplever en generel utryghed i forhold til den øverste ledelse, der har sagt NEJ til at ville samarbejde med os, som vi før har gjort. De der har opsagt alle aftaler og kutymer. Jeg har kolleger, der er tjenestemænd. De ved alle sammen godt, de er en uddøende race. Jeg er super glad for, jeg ***ikke*** er en uddøende race. Det er dog noget af den værste titel, man kan opnå i hele sit arbejdsliv. Mange af disse er, ligesom vi overenskomstansatte (hvis vi stadig har en overenskomst?), nervøse over hvad fremtiden bringer.

Når jeg samler alle kommentarerne og tankerne inde i mit hoved, så er DSB ikke længere nogen god arbejdsplads. Når jeg ser sådan på det, så bliver jeg selv utryg og ked ad det. For det er jo ikke sådan et arbejdsliv, jeg ønsker. Det er ikke sådan, mit arbejdsliv har været. Det har været spændende og udfordrende. Det har været hamrende skægt at knokle for at få tingene til at lykkes. Koordinere en masse ting for at få det hele til at gå op i en højere enhed – der altid har

Lokalnyt

haft det ene formål at give Hr. og Fru Danmark en total god oplevelse, også når ting gik galt.

Mit højeste ønske for tiden er, at min arbejdsplads igen bliver et sted, hvor energien summer. Hvor mange forskellige mennesker i forskellige jobs, kæmper for at få det hele til at gå op i en højere enhed. Hvor alle giver den lille ekstra indsats, der giver Hr. og Fru Danmark en oplevelser af en 10'er. For at det skal kunne lade sig gøre, skal vi alle kæmpe for det. Jeg og mine kolleger skal have trygheden tilbage. Vi er mennesker, og skal behandles som mennesker. Vi skal have ros og klap på skulderen, når vi løser alle hverdagens små forhindringer. Vi skal have tryghed i vores ansættelse. Vi skal vide, hvad vores løn er nu og i fremtiden. Vi skal vide, vi kan fungere i vores familier – også som moderne familier med vores, dine, mine og deres børn. Vi skal turde tro på, at vi er værdsatte og vores arbejdsgiver og direktører vil os det bedste. Fordi vi er de bedste medarbejdere, de overhovedet kan få. Vi skal vide, at vores direktører kender til vores arbejde og ved, at vi alle gør, hvad vi kan for at få DSB til at være den bedste transportløsning i hele Danmark.

Af:

Jan Lundstrøm

Næstved

Nyt værksted til Næstved

Selv om flere af kollegaerne på depotet forskellige steder havde hørt, at "Næstved ville blive stor", var det nok ingen, der havde forestillet sig, at DSB vil flytte vedligeholdelsen af de kommende Vectron-lokomotiver, dobbeltdækkerne og de nye personvogne, der er i udbud, til Næstved. Derfor var det noget af en overraskelse, vi fik, da udmeldingen kom den 27. august, men en glædelig en af slagsen. I årevis har det forlydt depotet i Næstved var på vej til at lukke, selv nu pensionerede kollegaer, der kom til Næstved i 70'erne fik at vide, at det nok ikke kunne betale sig at søge til Næstved, for depotet lukkede nok snart …

Det bliver spændende at følge projektet, i første omgang hvor i byen anlægget placeres. Umiddelbart er der ifølge den lokale presse to mulige placeringer, i nærheden af Næstved Nord og syd for byen.

Elektrificering af Lille Syd

Det første synlige tegn på elektrificeringen af strækningen mellem Næstved og Køge Nord var da de første mastefundamenter blev lagt ud langs banen den 11. maj. Og allerede den 22. maj blev de første fundamenter rammet ned ved Næstved Nord. Den 15. august blev de første master rejst, og kun to uger senere var stort set alle master rejst mellem Næstved og Haslev. I uge 37 ventes trådtrækningen at begynde og test af strækningen mellem Næstved Nord og Køge Nord er programsat til januar måned 2019.

"Rampen" i Næstved 1. september 2018.

Foto: Jan Lundstrøm

Man kan i første omgang ikke køre med el-tog ind til Næstved station, da sikringsanlægget her ikke er immuniseret (der er det nu heller ikke på resten af strækningen inklusiv Køge station). Det er planen, at Næstved station elektrificeres i sommeren 2019, mens der er spærret syd for Næstved fra den 29. marts til den 13. august. Det betyder, at der kun vil være to perronspor til rådighed

Lokalnyt

Tog møder fly. Klargøringscenteret i Kastrup d. 13. august 2018.

Foto: Jan Lundstrøm

i Næstved, et til "Store Syd" og et til Lille Syd. Det betyder så, at der ikke vil blive parkeret materiel fra "Store Syd" i Næstved, måske bort set fra sidste/første tog.

Så vidt det er lokalredaktøren bekendt, er det først planen at køre med elektriske tog på den sydlige del af Lille Syd fra K21 i december 2020. Som bekendt overdrages den nordlige del af Lille Syd efter planen til Region Sjælland / Lokaltog fra K20, dvs. i december 2019.

LA på Sydbanen

De to nærmest permanente LA på 80 og 120 km/t mellem Næstved og Vordingborg ved dæmningerne ved Ring og Remkolde laves først under den lange spærring i 2019, hvor der etableres et såkaldt "pæledæk" de to steder. Et pæledæk er nærmest en massivt piloteret bro inde i banedæmningen. Samtidig fortsætter broarbejderne, ligesom den store kurveudretning ved Ring færdiggøres.

Uvirksomme varslingsanlæg på Lille Syd

Da vi flyttede standsningsmærkerne på Lille Syd for at få ideelle lysforhold til MQ'ernes dengang meget dårlige kameraer i forbindelse med indførelsen af enmandsbetjening, kom vi i flere tilfælde til at holde foran perronovergange. Det betyder i de fleste normalt forekommende situationer ikke noget, men hvis f.eks. toget i spor 1 er ankommet først, har der været tilfælde hvor varslingsanlægget ikke er gået i gang ved udkørsel. Derfor flyttes standsningsmærkerne nu i Lille Skensved, Havdrup og Gadstrup, så vi passerer perronovergangen på indkørselstogvejen, hvor varslingsanlægget er aktivt. Kun i Haslev spor 2 ved kørsel mod Næstved vil varslingsanlægget ved den sidste overgang ikke i alle tilfælde blive aktiveret ved udkørsel. Dette forhold søger vi at få optaget i TIB.

Varme førerrum

Også på depotet i Næstved har sommeren været varm og særligt varmt har vi mange gange haft det i førerrummene på vores MQ'ere. På trods af at vi betjener klimaanlægget efter forskrifterne, har det ikke langtfra altid været muligt at holde temperaturen nede. Der er gentagne gange set temperaturer på over 30°C – og så er det jo svært at bevare det kølige overblik!

Grøn Koncert

Også i år gav Grøn Koncert i Næstved mange rejsende i vores tog. På Lille Syd måtte enkelte tog endda efterlade passagerer, da der ikke kunne presses flere ind i toget, hvor det blev vurderet, der var 200 passagerer i et MQ-sæt (der har 114 siddepladser inkl. klapsæder). Andre tog blev op mod 10 minutter forsinkede, fordi det først tog lang tid inden alle havde presset sig ind i toget, og efterfølgende tog det lang tid inden dem, der skulle ud på stationerne, var kommet ud, for de var jo ikke kommet ind i toget i den rækkefølge, de skulle ud i. Det kan undre, man ikke længere forstærker togene med et ekstra togsæt. Det gjorde vi tidligere, og mange af dem, der tager toget til Grøn Koncert, er nok kunder vi normalt ikke ser i vore tog. Så det ville jo være rart at kunne give dem en god rejseoplevelse, så de måske tager toget igen.

Få parkeringspladser

Da byggeriet af den nye rampe gik i gang for godt et år siden, mistede vi vores parkeringspladser bag remisen, men

Lokalnyt

ved at opfordre dem, der møder tidligst, til at parkere på den store Posthusparkering, kunne de 12-14 pladser vi har mellem depotet og vandtårnet række. Den 30. juli blev den store Posthusparkering lukket, så nu har vi kun de 12-14 pladser. Flere kollegaer har måtte ud og finde plads til deres bil i konkurrence med de mange pendlere, der plejede at parkere på Posthusparkeringen. Onsdag den 5. september åbnedes så det første af to parkeringshuse ved siden af stationen. På Posthusparkeringen er opførelsen af et stort kontorhus på op til seks etager gået i gang.

Indbrud på depotet

Torsdag den 16. august havde vi indbrud på depotet i Næstved, hvor to skabe på første sal brutalt blev brudt op. Der blev i hvert fald stjålet noget fra det ene skab, men hvordan indbrudstyven fik udbyttet med, står ikke helt klart. Måske har han haft en medskyldig? Gerningsmanden blev nemlig tilbageholdt af en vaks kollega ved en civil anholdelse!

I det hele taget har der været en del uro i området. Unge lømler haft smadret sideruder på en MQ for vel op mod 60.000 kroner, og senere har de brudt entreprenørmaskiner op ved byggepladsen foran det ene parkeringshus og kørt ræs i dem!

Personalesituationen

Alle fem mand fra "hold 2" fik deres første attest (naturligvis til MQ) inden sommerferien for alvor var over os, og kunne således gøre god gavn. Som første fik Andreas attest den 28. juni. Niels fulgte efter den 2. juli, Kasper den 3., Claus den 4. og Troels den 5. juli. Ultimo august er de fem så i gang med MF-attesten, der bl.a. foregår i Nykøbing F. Det er planen, at både "hold 1" og "hold 2" skal have ME-attest senere i år.

Af:

Søren Andersen

Odense

Svendborgbanen

Den nye operatør, som skal betjene vores kære lokalbane (og det Midt- og Vestjyske) i fremtiden, skulle efter den oprindelige plan allerede nu have været offentliggjort. Men som man vel nærmest måtte forvente, er også denne beslutning blevet udskudt. Som man kunne læse i LPO medlemsinformation nummer 14, er fristen for aflevering af tilbud fra potentielle operatører flyttet til den 28. september, og hvis tidsplanen hos Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er bare nogenlunde den samme som i første omgang, kan vi se frem til en afsløring af vinderen omkring starten af december. Altså endnu længere tid, hvor lokomotivførere og deres familier lever i uvished. Nu har ledelsen dog indkaldt til medarbejdermøde den 17. september, hvor "en række ting er afklaret og vil blive præsenteret på mødet. Men en række ting vil først senere hen – og tættere på overdragelsen – kunne afklares. " Jamen, det er da bare herligt! Så må vi vente indtil da og se, hvilke kaniner der bliver trukket op af hatten.

I mellemtiden fordriver vi tiden med brandslukning. Måske ikke direkte i ordets forstand, selvom materielsituationen presser MQ'erne derud, hvor et katastrofalt motorhavari ikke er utænkeligt. Afspærrede døre, uvirksomme radioer, sæt med kun én fungerende motor, fejl på bremsecomputere og defekte toiletter, for bare at nævne nogle få fejl. Afgange bliver aflyst og myldretidstog, som normalt køres med to togsæt, må nøjes med et enkelt, så folk bliver mast sammen i en grad, at der bliver stillet spørgsmålstegn ved lovligheden af det. Det pudsige er, at der rent faktisk står mennesker på perronerne hver dag, som finder sig i genvordighederne gang på gang og ikke anskaffer sig en bil. Endnu, altså. Mage til loyale, tolerante og overbærende passagerer findes næppe nord for Alperne. Imens undrer man sig over, om der overhovedet bliver arbejdet på værkstederne, så vi kan få bare nogenlunde velfungerende tog tilbage at

Lokalnyt

køre med. Men her vil rygtet vide, at mange håndværkere har sagt op, da også de har fået en fyreseddel stillet i udsigt ved overgangen til K21. Det kan man på ingen måde fortænke dem i, så vi må nok indstille os på, at vognparken ikke bliver synderligt forbedret lige foreløbig. Great! Måske er det derfor fristen for at afgive bud er forlænget: Der er ingen der vil røre banen med en ildtang.

Hørt på vandrørene

Meget af snakken på stuen går på skubbeweekender og rammeture for alle, i den kommende køreplan. Emner som Flemming Jensen på et 'dialogmøde', hverken kunne be- eller afkræfte. Så mon ikke det er, hvad ledelsen benhårdt går efter. På selvsamme møde fortalte en lokomotivfører, at han gennem 30 år havde givet DSB halvdelen af alle sine weekender. Altså rundt regnet 1.500 dage, hvor man er taget hjemmefra, mens familien har undværet ens selskab og man har måtte takke nej til sociale arrangementer med henvisning til sit arbejde. I en tone, der ikke kunne misforstås, blev det tilføjet: "Hvis der er noget man ikke skal gøre, så er det at pille ved en lokomotivførers weekender. Gør man det, så finder man ud af, hvor stædig han kan være. " Her må man forstå, at den øverste ledelse absolut ingen empati eller forståelse har for deres ansatte. Vi arbejder på alle tider af døgnet, alle dage, året rundt. Jeg gad godt vide, hvor mange der møder ind i Telegade på en hverdag kl. 22:37, om søndagen kl. 5:08 eller juleaften kl. 18:22. På et tilbagevendende grundlag, vel at mærke. Det er nok allerhøjst rengøringspersonalet, men det er jo ISS' problem og ikke noget, der vedrører DSB. Hvis ikke man som minimum kan regne med, at hver anden weekend er ens egen, så forregner ledelsen sig, hvis de tror, at alle vil blive i virksomheden og finde sig i hvad som helst. Og det er helt uden at nævne rammeturene. Når man kører i reserven, kræver det et godt samarbejde med sin tjenestefordeler. Planlægning er et nøgleord, så man kan have et familieliv ved siden af arbejdet. Men hvordan vil man tilgodese et helt depot, når alle har specifikke ønsker, så man kan få det private til at hænge sammen? Det er jo helt i hegnet! Mange ulemper ved dette job har man kunnet leve med på grund af de positive ting; det kollegiale sammenhold, den smukke udsigt fra sit "kontor", friheden og ikke at have chefen til at ånde én i nakken, som det er blevet lovet i stillingsopslagene gennem tiden. De to sidstnævnte punkter er efterhånden en saga blot og mange gør sig alvorlige tanker om at finde andre græsgange, hvis de her nævnte ulemper går hen og bliver den nye virkelighed.

Demonstration foran Arbejdsretten

Torsdag den 30. og fredag den 31. august var omkring ti folk fra Odense taget til Sankt Annæ Plads i København, for at samles med demonstranter fra de øvrige depoter og faggrupper. Det blev et imponerende opbud på 150-200 personer, der om torsdagen trodsede den silende heldagsregn for at vise deres utilfredshed med DSB's indmelding i DI og deres opbakning til DJ's repræsentanter. Humøret og kampgejsten var til tider så høj, godt hjulpet på vej af fløjter og tilråb, at folkene i de fine lokaler ikke kunne undgå at bemærke tilstedeværelsen af mængden. Nu er der kun tilbage at vente på, at retten afsiger sin dom. Uanset udfaldet, bliver det rart at have noget konkret at kunne arbejde ud fra, så man ikke længere skal svæve rundt i uvished om ens fremtid, om end det nok kommer til at tage lidt tid at få det hele på plads.

Tre pensionister på stribe

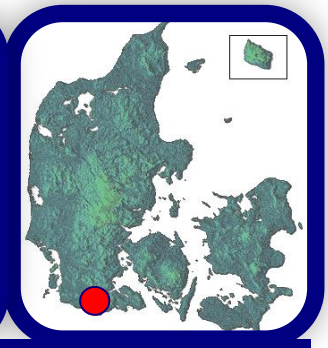
Foto: Jenik Langsted

Personalia

Onsdag den 29. august havde de gode kolleger Ingolfur Madsen, Jan Jespersen og Ib Nielsen inviteret til fælles afskedsreception i Hjallese Forsamlingshus. De havde hver især valgt at stoppe i DSB med udgangen af hhv. august, september og oktober måned. Det er hårdt, når så mange vellidte folk ikke længere er at finde i dagligdagen. Folk, som er med til at holde humøret højt, især med deres – skal vi kalde det bramfri – omgangstone. Det er et stort tab for Odense, men vi håber

Lokalnyt

og forventer at de kigger ind en gang imellem og får en kop kaffe og en snak om løst og fast. Nu er tiden inde til at dyrke passionen for motorcykler og andre motoriserede fartøjer på fuld tid. Vi ønsker dem alle et fantastisk otium og al mulig held og lykke i fremtiden.



Tinglev

Af:

Torben Rydahl Due

Alle holder vejret. Rygterne – på godt og ondt – løber. Hvad byder fremtiden og ikke mindst, hvordan falder afgørelsen i Arbejdsretten ud? Uanset hvad, så fylder den aktuelle uafklarede situation meget hos den enkelte lokomotivfører – også her på depotet i Tinglev. Det faktum, at alt er i spil, kombineret med et tilsyneladende dårligt forhandlingsklima, tager efterhånden en del fokus fra at levere et godt stykke arbejde i et sundt DSB. Depotet vil hermed opfordre alle ansvarlige parter til at mødes med sænkede parader og arbejde stålfast og målrettet på at lande en fremtidig god aftale, som alle parter kan se sig selv i og glæde sig over. Der er ingen tvivl om, at moderne arbejdspladser er et sted med udvikling, fremskridt og modernisering. Men en moderne arbejdsplads er også et sted, hvor man fordomsfrit kan se hinanden i øjnene og i fællesskab videreudvikle en allerede rigtig god arbejdsplads. Vi glæder os til fremtiden – lad os nu ikke blive skuffede!

I Tinglev vil vi blive ved med at fortælle den gode historie, men naturligvis også i en progressiv tone behandle nogle emner, hvor vi har forslag til forbedring. Senest har vi behandlet emner som toiletter og nyt turvalgssystem. Denne gang er turen kommet til afgangsproceduren. En dygtig kørelærer har forstået, at vi skal afprøve en ny afgangsprocedure i en prøveperiode i efteråret på en afgrænset strækning øst for Storebælt. Ideen er at tillade en del af afgangsproceduren inden tilladelsen til afgangen er der. Forslaget går på at gøre toget klar til afgang, således at kun IP-bremsen og traktionsstillingen afventer afgangstilladelsen. Baggrunden for dette forslag er helt sikkert at spare tid, hvilket isoleret set er en udmærket ide. MEN BARE IKKE I DENNE PROCES. Dette er en "hellig ko". Den nuværende afgangsprocedure er en helt fundamental grundforudsætning for at minimere antallet af signalforbikørsler. Vores kunder skal tage sikkerheden for givet – vi skal altid arbejde på at forbedre den. Dette forslag er et skridt direkte tilbage og vil helt sikkert give et øget antal ulovlige igangsætninger. Derfor må vi kraftigt anbefale, at dette aldrig bliver gældende praksis.

"Tyskerradioen" er i stigende grad en kæmpe udfordring. Depoterne i Aarhus, Fredericia og særligt Tinglev er dagligt kraftigt udfordret i en grad, så selv LKI-vagten har overladt det til os selv. Og uden at lyde selvfede så gør vi det også fremragende og med stort engagement. Desværre bliver tog oftere og oftere aflyst både i Padborg og i Hamborg grundet ovennævnte problemer. Vi har dagligt adskillige gange maksimalerne ude i skab 1. Så meget at de efterhånden også slides op. Det har aldrig været meningen, at de skulle betjenes i det omfang, som de pt. udsættes for. Efterhånden glæder vi os alle til, at de nye – og forhåbentlige fejlfrie radioer – monteres i "Tysker-togsættene". Vi har i hvert fald ladet os fortælle, at de allerede er indkøbt og snart isættes til erstatning for de pensionsmodne.

I skrivende stund er vi mange hernede, som glæder os til efterårets to helt store sociale begivenheder. Først vores fantastiske golfarrangement i Haderslev, hvor flere af vores loyale pensionister også deltager. Dernæst vores årlige turmøde, som i år nok må nøjes med betegnelsen medlemsmøde, hvor der efterfølgende både skal bowles og spises. Også til denne seance kommer flere af vores pensionister. De to arrangementer plejer at være nogle velbesøgte og rigtig hyggelige dage, som giver os lidt at snakke om resten af året.

Alle læsere ønskes et godt og lunt efterår – lad os nu i fællesskab se frem til en god tid med mange gode tiltag

Jobansøgning – Innovationsrebel

Med stor interesse har jeg læst jobannoncen på www.dsb.dk vedrørende den ledige stilling som innovationsrebel, og da jeg mener, at mine kvalifikationer nøje svarer til de stillede krav, sender jeg hermed min ansøgning.

Jeg søger stillingen, fordi jeg finder muligheden for et job med en så åben opgaveformulering uimodståelig. Endvidere kan jeg i høj grad identificere mig med jeres kerneværdier:

- Inkompetence
- Ignorance og …
- Overmod.

I mit seneste job var jeg bad cop i en luftfartsvirksomhed, der aldrig rigtigt er kommet sig, efter jeg forlod dem.

Som det fremgår af mit CV, har jeg kompetencer inden for:

- Virtual reality
- Tryning af medarbejdere
- Alternative sandheder
- Fordrejning af modpartens udtalelser

Jeg har også tidligere optrådt som en ulv i fåreklæder i flere forestillinger.

Af andre irrelevante kvalifikationer kan jeg nævne: Dansk på C-niveau og knallert-kørekort.

Om mig selv som person kan jeg oplyse, at jeg er venlig og imødekommende på overfladen, bag ved ligger der selvfølgelig en barsk og hensynsløs erhvervsleder, der kan få en amerikansk byggematador til at ligne en spejderdreng.

På kort sigt vil jeg glæde mig til at træffe dem ved en samtale. På lidt længere sigt vil jeg se frem til at få Deres virksomhed gjort uigenkendelig på alle måder.

Med venlig hilsen

Lunte

(ved særlige lejligheder kendt som Kort Lunte)