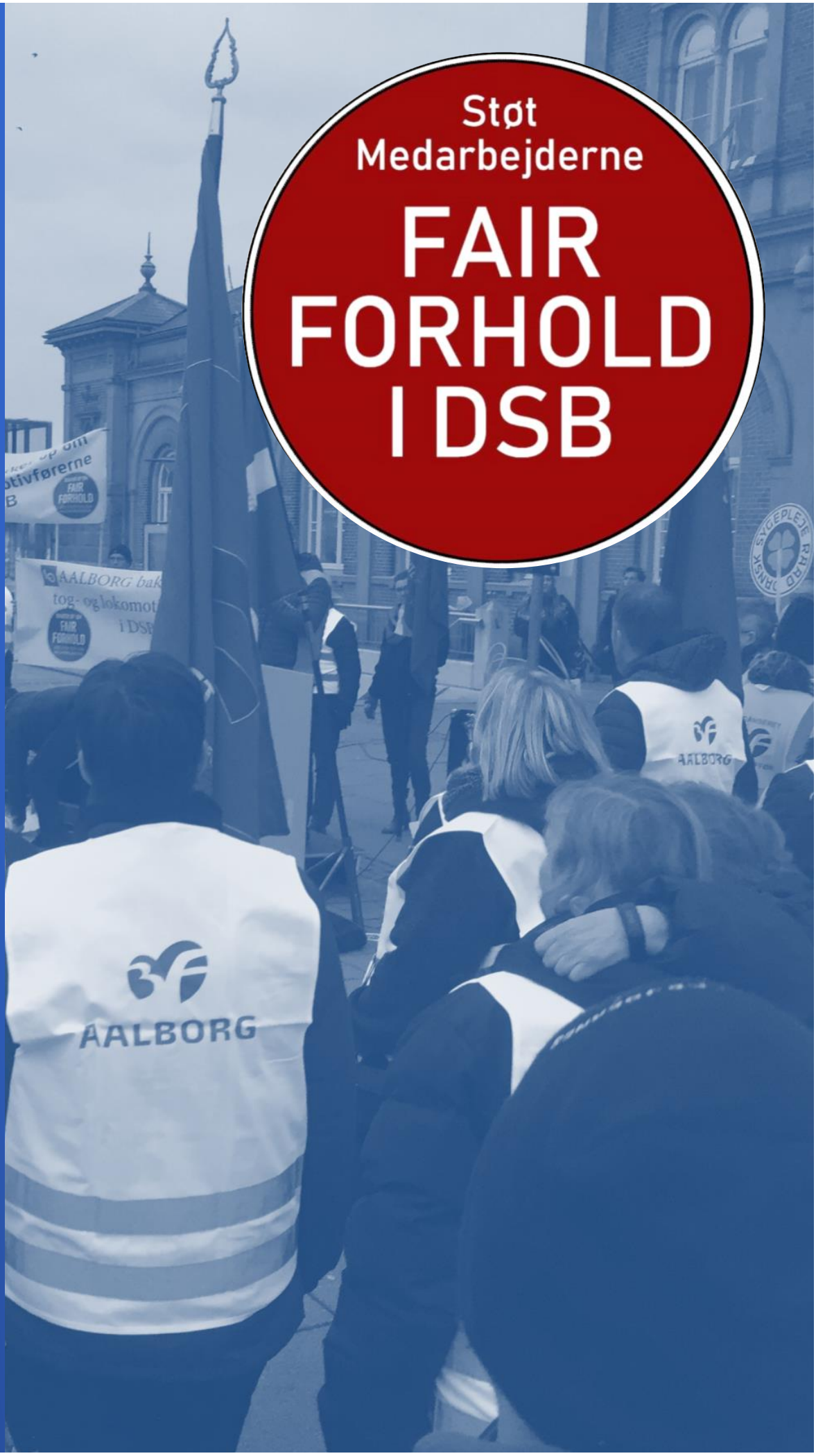
LOKOMOTIVPERSONALETS OMRÅDEGRUPPE
LPO DSB

Det Blå Blad



Nr. 5 - 2018

Indholdsfortegnelse

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

Redaktørens sure klumme—Dommen i arbejdsretten **S... 4**

Forhandlinger om arbejdstid, medarbejderindflydelse, mv.—Status **S... 6**

Tillidsrepræsentanter og medarbejderindflydelse—Hvorfor er det altafgørende **S... 9**

Nekrolog—Torben Spliid Ludvigsen **S... 11**

Faglige møder hos lokomotivførerne på S-tog **S... 12**

DSB vil tryne de ansatte—Transportministeren som provokatør **S... 13**

Fair arbejdsforhold og medarbejderindflydelse—sympatitilkendegivelser og støtteerklæringer **S... 14**

Læserbrev—Fra en lokomotivførers hustru **S... 16**

Læserbrev—Farvel til velfærdsstaten? **S... 17**

LPO DSB jubilæumsliste 2019 **S... 19**

Lokalgruppegeneralforsamlinger 2019 **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. 31. januar 2019

Forside: "Støttedemonstration foran Aalborg station d. 23. november 2018 og Fair Forhold-kampagnens logo"
Foto: Hans Schøn Merstrand og www.fairforholdidsb.dk
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. 18-2018 vedr. konvertering af ikke afviklet øvrig frihed, mv. til opsparingstimer
- Medlemsinformation nr. 19-2018 Hvem forlod egentlig forhandlingerne om ny arbejdstidsaftale
- Medlemsinformation nr. 20-2018 vedr. turvalg K19
- Medlemsinformation nr. 21-2018 Forhandlingsmøde vedr. arbejdstid, medarbejderindflydelse, mv.
- Medlemsinformation nr. 22-2018 Medarbejderindflydelsen der forsvandt
- Medlemsinformation nr. 23-2018 vedr. status på forhandlinger om arbejdstid, medarbejderindflydelse, mv.
- Medlemsinformation nr. 24-2018 vedr. ferievalg

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

Forhandlinger om aftaler

Af:
Søren Max Kristensen

Som det fremgik af lederen i det sidste nummer af Det Blå Blad, så skulle forhandlingerne om en kommende arbejdstidsaftale have som udgangspunkt, at der skulle udarbejdes en fælles arbejdstidsaftale gældende for TPO DSB, LPO S-tog og LPO DSB. Det fremgik også, at selvom arbejdet ville blive svært, så ville LPO DSB gå konstruktivt ind i arbejdet.

Der har nu været afholdt flere møder i den fælles arbejdsgruppe. I kølvandet på de seneste forhandlinger, har ledelsen og LPO S-tog opnået enighed om – og udarbejdet – et udkast til en arbejdstidsaftale gældende for lokomotivførerne på S-tog. Det betyder, efter LPO DSB's vurdering, at ledelsen har besluttet, at en kommende arbejdstidsaftale ikke skal være fælles. LPO DSB er derfor gået i gang med forhandlingerne alene på baggrund af forhold gældende for lokomotivførerne på Fjern.

Bortset fra dette, er udgangspunktet det samme. Vi skal finde løsninger i forhold til rammeture (tidslommer), skubbeweekender, medarbejderindflydelse, korrigeringer, ferieaftale og meget mere. Det er stadig gældende, at aftaler ikke underskrives før vi endeligt er i mål. Læs mere om forhandlingerne i artiklen på side 6.

Der er rigtige mange medlemmer, der efterspørger et resultat. Det er meget forståeligt, da alle disse aftaler bliver helt afgørende for de fremtidige arbejdsforhold i DSB. Vi må her opfordre til tålmodighed. LPO DSB er helt bevidst om, hvor vigtige disse aftaler er. Derfor skal de udarbejdes med grundighed og på et fagligt ordentligt niveau. Her er hastværk og tidspres ikke en del af overvejelserne. Vi må holde fast i, at kvaliteten er det vigtigste.

På de lokale generalforsamlinger i januar og februar kan vi forhåbentlig fortælle noget mere. Så herfra skal der lyde en opfordring til, at så mange som muligt møder op. Vi i LPO DSB's daglig ledelse ser frem til vores årlige rundrejse til alle depoterne og glæder os til at møde jer derude.

LPO DSB ønsker alle en god jul og et lykkebringende nytår – det får vi brug for…

Præcisering: Dette blad er dedikeret den situation lokomotivpersonalet i DSB befinder sig i p.t. Vi har søgt at beskrive situationen med udgangspunkt i forskellige tilgange og set ud fra forskellige skribenters perspektiv. Bladet er blevet til henover en periode, hvor flere overenskomststridige arbejdsnedlæggelser har fundet sted. Disse er derfor naturligvis berørt. I det omfang det ikke fremgår tydeligt, skal det her præciseres, at LPO DSB – som en del af den danske fagbevægelse – naturligvis accepterer det fagretslige system og Arbejdsrettens kendelser, og derfor tager afstand fra handlinger, der udføres i strid hermed.

Redaktørens sure klumme – Dommen i Arbejdsretten

Af:
Peter Kanstrup,
Redaktør

Fredag d. 28. september voterede Arbejdsretten til fordel for DSB / Dansk Industri og Dansk Arbejdsgiverforening, henholdsvis Moderniseringsstyrelsen i sagerne omkring DSB's overgang fra statens aftaleområde til Dansk Industri. Jeg skal undlade at trætte læserne med det forudgående hændelsesforløb – det er indgående beskrevet i tidligere udgaver af Det Blå Blad – blot konstatere, at det ikke er let at være oppe mod Finansministeriet, Transportministeriet, embedsvældet, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri og en magtfuld bestyrelsesformand med et enormt netværk i dansk erhvervsliv. Det er hverken let for LO, OAO eller for Dansk Jernbaneforbund, og åbenbart heller ikke for 3 af landets fremmeste højesteretsdommere.

Jeg har hverken juridisk embedseksamen eller kyndighed ud i arbejdsret, og skal gerne indrømme, at der kan være pointer, jeg har misset undervejs i forløbet, eller i min ellers ret indgående læsning af dommen og dens præmisser. Uagtet det, var min første indskydelse: "Er det arbejdsretlige system overhovedet uvildigt".

Førnævnte sammenrend af magtfulde organer og personer har fremstået yderst koordinerede fra første fløjt, og det er mit indtryk, at der fra samfunds øverste hylde, er investeret en del ressourcer i at få lagt et tungt pres på Arbejdsretten og dens 3 højesteretsdommere.

Demonstration foran arbejdsretten d. 31. august 2018.

Foto: Peter Kanstrup

Jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg inderst inde håber, at min antagelse skyldes et partisk og formørket syn. Problemet er imidlertid, at det flere steder i dommen virker som om, at afgørelsen støtter sig på, hvad jeg oplever som "baglænsgående argumentation". Altså at man har besluttet sig for en afgørelse, som man så skal have understøttet med argumenter. Det burde jo være omvendt.

Lad mig give et eksempel. I forhold til spørgsmålet om §16 i DSB loven giver hjemmel til, at DSB SOV – efter bemyndigelse fra Finansministeriet – kan melde sig ind i Dansk Industri og herved overgå fra det statslige til det private overenskomstsystem, argumenteres der i dommen ud fra lovgivningen i den tidligere selvstændige offentlige virksomhed (SOV), Post Danmark. Altså lige undtagen i det helt centrale spørgsmål, om en SOV må skifte til det private overenskomstområde. Her forlader

argumentationen behændigt Post Danmark-loven, for den gav nemlig ikke mulighed for, at Post Danmark kunne forlade statens aftaleområde. Det vækker helt ærlig en grim mistanke i den gamle redaktør.

Også i den del af sagen, som vedrører Finansministeriets accept af, at Hovedaftalen mellem dem og OAO brydes, er der bestemt nogle underlige konklusioner. Hovedargumentet er, at det var OK, fordi Dansk Jernbaneforbund allerede havde indgået overenskomst på det private område (med private jernbaneoperatører, red.), og fordi forbundet ikke straks sagde fra overfor DSB SOV's opsigelse af overenskomster, aftaler og kutymer. Undskyld, hvad fa… er det for en retstilstand. Et aftale / regelbrud er kun strafbart, hvis forurettede reagerer prompte! Gud ved hvordan en sådan retspraksis vil fungere i forhold til straffeloven, hvis du for eksempel har haft indbrud i din bolig under en længere ferie? Kan du så hverken anmelde det, eller få erstatning, fordi indbruddet er sket for flere uger siden, eller hvad?

Og hvad er det for noget med, at man lægger Dansk Jernbaneforbunds handlinger til grund, når det er OAO, der er klager. Og hvordan kan Arbejdsretten se bort fra Finansministeriets totale negligering af OAO. I Hovedaftalens §3 anerkender Finansministeriet STK (OAO's forgænger) som den forhandlingsberettigede organisation. Alligevel kontakter ministeriet ikke på noget tidspunkt OAO for at gøre opmærksom på, at man planlægger at bemyndige DSB SOV til at forlade statens aftaleområde. Så meget for det gode samarbejde, som man forpligtiger sig til i §1 og den fredspligt, som fremgår af §4. Men det er åbenbart ikke vigtigt!

Jeg kunne fortsætte med sure kommentarer til de mange ubesvarede spørgsmål Arbejdsrettens afgørelse har medført, men skal begrænse mig til at undres over:

- At Arbejdsretten overhovedet ikke forholder sig til tjenestemændenes ansættelses- og aftaleforhold, ud over at konstatere, at de ikke kan være omfattet af den private overenskomst. Javel, men hvad så?
- At den 100 % statsejede virksomhed, DSB, jf. dommen, er skiftet til det private aftaleområde, betyder vel også, at DSB er blevet en privat arbejdsgiver? Men hvem kan så indgå aftaler med tjenestemændene? DSB loven §14, stk. 3 bemyndiger DSB til at indgå aftaler med tjenestemænd, men nu har DSB jo forladt det offentlige overenskomst og aftaleområde, hvor tjenestemændene hører til. Så hvem skal tjenestemændene så indgå supplerende lokalaftaler med? Moderniseringsstyrelsen? Eller ikke nogen? Hvis det er korrekt, så er det da den mest absurde forringelse af lønmodtagernes rettigheder, jeg længe har hørt om?

Men alt det er der jo nok nogen, der i deres visdom, har tænkt på, og uagtet de uafklarede forhold gøres der jo i skrivende stund fortsat forsøg på at redde trådene ud. Det er ikke let, og Arbejdsrettens afgørelse og de uafklarede aftaleforhold, har medført uro på arbejdspladsen på et niveau, vi ikke tidligere har set i DSB.

Dansk Jernbaneforund har – som følge af ovenstående uro – siden domsafsigelsen d. 28. september været på visit i Arbejdsretten en del gange. Selv om det vil være synd at sige, at forbundet ligefrem har dommertække, agter undertegnede fortsat at bakke op om den danske model og Arbejdsrettens afgørelser i almindelighed. Men, men, men … Det trækker efterhånden op til, at Arbejdsretten skal få større forståelse for, at der findes andre argumenter, end arbejdsgivernes. Argumenter som er fuldgyldige, også i arbejdsretlig forstand. F.eks. forståelse for, at kollektiv frustration over ikke at kunne stemme om den overenskomst, man tvangsindlægges til at følge, kan føre til uro på arbejdspladsen. Det kan sgu da ikke være rigtigt, at Arbejdsretten berøver arbejdstagerne deres demokratiske ret til at sige fra!

Formår Arbejdsretten ikke at tage det synspunkt til sig, vil acceptens af dens afgørelser blandt lønmodtagerne være vigende. Det er undergravende for institutionen og dens berettigelse. Arbejdsretten eksisterer og accepteres jo udelukkende, hvis den fremstår bare nogenlunde uvildig. Både undertegnede og mange andre jeg kender til i fagbevægelsen kommer for ofte for skade at kalde institutionen for ArbejdsGIVERretten. Hver gang det sker, er det reelt et lille skridt mod Arbejdsrettens endeligt og et arbejdsmarked præget af uro og arbejdskampe. Det er hverken til gunst for det danske samfund, arbejdsmarkedets parter eller for dansk økonomi. Så vågn nu op – husk uvildigheden og vær i enhver kendelse opmærksom på, om den styrker Arbejdsrettens anseelse og berettigelse.

Forhandlinger om arbejdstid, medarbejderindflydelse, mv. - status

Af:

Peter Kanstrup

LPO DSB daglig ledelse

Det spørgsmål der optager flest af vores medlemmer er uden tvivl: "Hvordan går det med forhandlingerne om en ny arbejdstidsaftale". Da det er den nye arbejdstidsaftale – hvis vi ellers lykkes med at lande én – der skal sætte rammerne for lokomotivførernes arbejds- og familieliv fremadrettet, er det bestemt ikke underligt, at netop det spørgsmål fylder.

Problemet er, at spørgsmålet på ingen måde er let at besvare. Det er faktisk umuligt. Men vi kan beskrive forløbet set fra LPO DSB's synsvinkel og give en status. Heller ikke det er let. Her på redaktionen har vi en antagelse om, at en artikel helst ikke må fylde mere end to sider, da en artikels længde kan være en direkte årsag til, at færre læser den. I denne særlige anledning, vil vi dog gøre en undtagelse.

Forhistorien er vidst kendt af alle. DSB meldte sig ind i Dansk Industri i december 2017 og opsagde i den forbindelse såvel overenskomsten, som alle lokalaftaler og kutymer. DJ udfordrede indmeldelsens lovlighed og DSB / Dansk Industri kvitterede ved at slæbe forbundet i Arbejdsretten med det mål at tvinge en accept fra Dansk Jernbaneforbund (DJ) igennem. Sagen blev i Arbejdsretten behandlet sideløbende med OAO's sag mod Moderniseringsstyrelsen for brud på statens hovedaftale, idet "Styrelsen" havde accepteret, at DSB kunne forlade statens aftale område. Arbejdsretten voterede d. 28 september til fordel for arbejdsgiveren (se artikel herom på s. 4). DSB kunne nu med Arbejdsrettens accept forlade statens aftaleområde og i stedet tilslutte sig Jernbaneoverenskomsten, indgået mellem Dansk Industri og DJ.

Der havde undervejs i forløbet fra december til september været en række sonderinger mellem parterne med det formål at afprøve hinandens synspunkter, såfremt DSB fik medhold i Arbejdsretten. Sonderingerne viste, at man var uenig om stort set alt, ikke mindst fordi det havde vist sig, at DSB ønskede at indføre skubbeweekender, rammeture i stedet for faste ture og i øvrigt ville benytte lejligheden til at smadre tillidsrepræsentant (TR) systemet og fjerne al medarbejderindflydelse. Det lykkedes dog at opnå enighed om, at arbejdstid skulle forhandles i virksomheden mellem ledelsen og repræsentanter for TPO, LPO S-tog og LPO DSB, hvorimod forhold vedr. TR, samarbejde og medarbejderindflydelse skulle forhandles mellem DSB / Dansk Industri og DJ. Aftaleforløbene blev kædet sammen, dvs. der skule foreligge underskrevne aftaler på begge områder, og tidsfristen var 1. november. Man enedes ved samme lejlighed om at forlænge ture K18 ind i K19, nærmere bestemt til d. 3. februar.

4. oktober var der sættemøde i arbejdsgruppen vedr. arbejdstid, hvor de emner parterne ønskede at drøfte og en tidsplan / mødekalender, blev fastsat. Ugen efter startede de egentlige forhandlinger. Her stod det ret hurtigt klart, at vi – selv om der var punkter, der kunne findes løsninger på – stod meget langt fra hinanden. Det var fortsat ledelsen krav om skubbeweekender og rammeture i stedet for faste ture, der var de store knaster. M-siden spillede – naturligvis – ud med krav om, at lokalaftalerne i DSB skulle tage afsæt i de lokalaftaler, der er indgået hos den eneste sammenlignelige private jernbaneoperatør underlagt Jernbaneoverenskomsten, nemlig Arriva. Det var der – underligt nok – ikke interesse for på ledelsesside. Så ønsket om at skifte overenskomstområde var åbenbart alligevel ikke drevet af det, som ellers havde været Flemming Jensens hovedargument, nemlig at skabe sammenlignelighed med andre operatører.

Efter mere rituel stammedans på stedet på det følgende forhandlingsmøde, truede et forhandlingssammenbrud allerede halvt inde i forløbets anden uge. Ledelsen valgte – måske derfor – at moderere deres krav om rammeture i stedet for faste ture, hvis de faste ture i stedet kunne indeholde et antal rammer (som siden er døbt tidslommer). Det gav lidt fremdrift i forhandlingerne. Der kunne dog ikke opnås enighed om omfanget af disse tidslommer, ligesom der heller ikke kunne opnås enighed om en ændret korrigeringsaftale. Her var det især underretningsfristerne der skilte. Lidt positivt var der dog, bl.a. afskaffelse af egentlige højtidsture, fastlæggelse af normperioder og max. arbejdstid på 4 uger og garanti for, at der ikke ville forekomme overtid på normperioden. Spørgsmålet om skubbeweekender forblev

uløst, da det var (og er) et ufravigeligt krav for LPO DSB, at udfordringen med ekstra weekendarbejde også fremadrettet skal løses ved frivillighed og i weekendture. Vi anerkender, at det betyder, at max. tjenestelængden lørdag-søndag fortsat skal være 10 timer, og at det kan blive nødvendigt at finde en anden finansieringsmodel.

Trods det – og trods yderligere et par møder – kom arbejdsgruppen ikke længere. Mandag d. 29. oktober blev det meldt ud fra forhandlingerne om TR og medarbejderindflydelse, at ledelsen (og Dansk Industri) havde forsøgt at diktere DJ, hvor mange TR, der skulle være. Da man som faglig repræsentant ikke kan acceptere diktater, havde DJ forladt disse forhandlinger. Da aftalerne var bundet sammen var det vanskeligt at komme videre med forhandlingerne om arbejdstid. Det mente DSB imidlertid ikke og de stillede derfor det ultimatum, at forhandlingerne skulle gå videre. Det kunne M-sidens forhandlere ikke anerkende, da dette ville betyde et farvel til alle former for aftalt medarbejderindflydelse. Ledelsen meddelte herefter, at forhandlingerne på den baggrund ikke kunne fortsætte. Man ønskede dog – inden tiden løb ud d. 31. oktober, og inden man erklærede sammenbrud – at indkalde hovedforhandlerne, altså Flemming Jensen og Henrik Horup, med hver deres folk. Efter en lang dags forhandlinger stod det ud på aftenen klart, at et sammenbrud var forestående, da der ikke var nogen bevægelse på de centrale udestående punkter. Et sidste forsøg på at finde en løsning, endte som et absurd optrin, da ledelsen ville præsentere en såkaldt pakkeløsning. Den indeholdt imidlertid flere forringelser end forbedringer. Pakkeløsningen fjernede heller ikke ledelsens ultimatum, og kl. 21, 3 timer før tidsfristens udløb, var sammenbruddet derfor en kendsgerning.

Allerede dagen efter kvitterede ledelsen for sammenbruddet ved pr. mail at opsige samtlige tillidshverv for tog- og lokomotivpersonale i DSB. En handling vist nok uden sidestykke i dansk fagbevægelses nyere historie. Det har ikke mindst været denne handling, der har gjort det muligt for DJ at samle stort set hele den danske fagbevægelse bag kravet om fair arbejdsforhold og medarbejderindflydelse i DSB - under #Fair Forhold.

Hvorvidt der var en sammenhæng, må andre vurdere, men lokomotivførerne på S-tog valgte 5 dage senere at afholde et to timer langt overenskomststridigt fagligt møde – lige midt i myldretiden (læs mere herom på side 12). Om det var det, eller ledelsen interne evaluering, der førte til, at man indkaldte DJ til nye drøftelser om en TR aftale, skal være usagt. Eller måske var det bare det lidt mere lavpraktiske ræsonnement, at uden en TR aftale, havde ledelsen ganske enkelt ingen TR at forhandle arbejdstid med!

Denne gang førte drøftelserne til en forståelse. Der blev opnået enighed om, at der fremover skal være 41 anerkendte TR for tog- og lokomotivpersonalet i DSB. Det er på ingen måde prangende, men det sikrer, at der både er lokale TR og et fungerende formandskab (hos LPO DSB kaldet "Daglig ledelse"). Om der så efterfølgende kan opnås enighed om arbejdsopgaverne, og om det vil være muligt at få udmøntet det aftalte tidsforbrug til noget, der er bare nogenlunde brugbart for den faglige organisation, må fremtiden vise. Det er i øvrigt værd at bemærke, at der ikke foreligger en underskrevet aftale. Årsagen hertil er meget simpel. DJ ønsker ikke, bl.a. belært af erfaringerne fra DSB Vedligehold, at indgå delaftaler. Der vil – når og hvis vi engang kommer så langt – blive tale om ét samlet aftalekompendium omkring arbejdstid, medarbejderindflydelse, TR og øvrige aftaler, som der samlet skal tages stilling til og underskrives.

Forståelsen medførte, at parterne enedes om at genoptage drøftelserne om arbejdstid, nu med den variant, at medarbejderindflydelsen skulle drøftes samme sted som arbejdstid. Et afklarende møde blev fastsat til 23. november. Om det var den manglende afklaring, der var årsag, skal være usagt, men dagen inden omtalte møde valgte dele af det sjællandske togpersonale at gennemføre en kortere overenskomststridig arbejdsnedlæggelse. Mødet d. 23. fik fastsat en plan for det videre forløb. Der var enighed om at tage de svære ting først, dvs. skubbeweekender, tidslommer og medarbejderindflydelse (hvor det især er lokomotivpersonalets indflydelse på tjeneste- og turplanlægning på Fjern, der skiller). Man enedes samtidig om en møderække frem til primo januar 2019.

Møderækken til trods, fortsatte de overenskomststridige arbejdsnedlæggelser. Onsdag d. 28. november holdt hoved-

Udsat artikel: I forbindelse med en ekstraordinær generalforsamling i LPO Aalborg i oktober 2018 blev Jørgen Peter Ohmeyer valgt som lokalgruppeformand. Som en naturlig følge heraf skulle der i dette nummer af Det Blå Blad have været et interview med Jørgen. Af redaktionelle og praktiske årsager har dette desværre ikke været muligt. Vi bringer i stedet interviewet i Det Blå Blad 1-2019.

parten af togene på Fjern stille i flere timer om eftermiddagen, da lokomotivførerne nedlagde arbejdet. Og kun to dage senere holdt S-togene stille i morgenmyldretiden, da lokomotivførerne afholdt et 2 timer langt overenskomststridigt faglige møde. Den konkrete årsag er lidt uklar, men kilder fortæller til Det Blå Blad, at vreden, i hvert fald på Fjern, kunne kædes sammen med ledelsens udsendte materiale vedr. sommerferien 2019. Her havde ledelsen via diktat overtaget ferievalget, ændret søgningen, reduceret antallet af feriepladser i skolebørnenes sommerferie kraftigt og fjernet den ellers meget gennemskuelige og retfærdige proces omkring tildeling. Mange så dette som et varsel om, hvad ledelsen påtænker at gennemføre, hvis den får held til at minimere medarbejderindflydelsen. En antagelse der givetvis blev yderligere forstærket, da ledelsen samme dag som det overenskomststridige faglige møde på S-tog, fremlagde turene for K19, som – i fravær af en arbejdstidsaftale – var udarbejdet efter deres forgodtbefindende.

De mange arbejdsnedlæggelser – med efterfølgende fremmøde i Arbejdsretten – gav, alvorligheden til trods, også mulighed for drøftelse. I forlængelse af mødet i Arbejdsretten d. 30. november enedes DJ og den øverste ledelse i DSB om at begrave stridsøksen og give dialogen endnu en chance. Nu var det jo nok mest af hensyn til offentligheden og forståelse i lidt bredere kredse, at denne forståelse blev præsenteret så karikeret, for forhandlingerne var jo allerede i gang mellem ledelsen og repræsentanter for TPO, LPO S-tog og LPO DSB i arbejdsgruppen vedr. arbejdstid og medarbejderindflydelse.

Disse forhandlinger fortsatte så primo december, hvor der blev skabt et lille gennembrud i forhold til den meget fastlåste situation omkring skubbeweekender. Det lykkedes at få drøftelserne væk fra de mere ideologiske standpunkter og i stedet drøfte en løsning med afsæt i økonomi. En finansieringsmodel er noget nemmere at håndtere, end en diskussion, hvor den ene part kun vil det ene og den anden kun det andet. I kølvandet herpå enedes LPO DSB med ledelsen i Togdrift / Drift F&R om, at suspendere det igangværende ferievalg og afholde det ud fra nogle kendte præmisser og så i øvrigt lade en fremtidig ferieaftale være en del af de igangværende forhandlinger. Et fremragende afsæt i forhold til den efterfølgende uges bilaterale drøftelser om lokomotivførernes medindflydelse på tjeneste og turplanlægning.

Inden vi kom så vidt, kunne DSB og LPO S-tog imidlertid levere noget af en overraskelse til både os i TPO og LPO på Fjern og de efterhånden mange iagttagere i fagbevægelsen, offentligheden og i de politiske kredse, som følger forhandlingsforløbet. Forhandlerne fra ledelsen og LPO S-tog havde nemlig benyttet det lille gennembrud i den fastlåste situation omkring skubbeweekender til at få landet en forståelse omkring turene i K19 (på S-banen kaldet S19). Denne forståelse havde ført videre til en drøftelse og senere en aftale om arbejdstid for lokomotivførerne på S-banen. Ikke en aftale vi umiddelbart kan bruge på Fjern, men dog en aftale som indeholder nogle interessante skridt i den rigtige retning.

Nu skulle det så vise sig på vores møde om medarbejderindflydelse d. 11. dec., om ledelsen også opfattede den endnu ikke underskrevne S-togsaftale som et gennembrud. Sådan var det nok ikke helt, men vi enedes d. 11. dec. om at fortsætte drøftelserne, uden at parterne i det videre forløb var bundet af S-togsaftalen. Målet er nu, at de to resterende områdegrupper, TPO og os, via bilaterale drøftelser med ledelsen, i den kommende tid søger at indgå hver vores arbejdstidsaftale. Og at vi herefter, når og hvis disse kommer på plads, fortsætter forhandlingerne omkring øvrige aftaler.

I LPO DSB er vi helt på det rene med, at medlemmerne ønsker afklaring. Uagtet det, er det vores opfattelse, at medlemskredsen må indstille sig på et både besværligt og langvarigt forløb. Hastværk er lastværk. At søge hurtige løsninger skaber ikke gode og holdbare ditto. Vi ville ønske, det ikke var sådan, men – vurderet ud fra vores foreløbige erfaringer i nærværende forhandlingsforløb – er der bare ikke et alternativ til tålmodighed.

Vi kan oplyse, at det er aftalt med ledelsen, at de løsninger, vi når frem til, implementeres i turene K19 straks muligt. Vi kan også love, at vi – i det omfang det overhovedet er muligt – vil holde både tillidsmandskredsen og medlemskredsen orienteret. Det skal dog pointeres, at dette kan være en vanskelig opgave, da vi i den danske model IKKE refererer fra igangværende forhandlinger.

Tillidsrepræsentanter og medarbejderindflydelse - hvorfor er det altafgørende?

Af:

Peter Kanstrup

LPO DSB daglig ledelse

Hvorfor er det egentlig, at tillidsrepræsentation og medarbejderindflydelse er så væsentlig? Når tillidsrepræsentanterne (TR) – ved udsigt til reduktioner i deres antal – ryger helt op i det røde felt, så handler det vel bare om, at de vil redde deres egen røv?

Måske og så alligevel slet ikke. Nu skal man selvfølgelig være varsom med at tale på alles vegne, men mig bekendt er der ingen, der er TR mod deres vilje. Jeg tænker derfor, at de valgte TR gerne vil fortsætte, så i den forstand, er svaret: "Jo"! Når det så alligevel slet ikke handler om at redde egen røv, så skyldes det, at det her med tillidsrepræsentation slet ikke handler om den enkelte.

Tillidsrepræsentanten er nemlig ikke først og fremmest en person. Det er en funktion. I bund og grund er TR jo blot den kollega, fagforeningens medlemmer har valgt til at repræsentere fællesskabet. Så når ledelsen pisser på TR, pisser de faktisk ikke på en person, men på hele fællesskabet, altså alle medarbejderne. Det kunne man måske godt tænke over et par sekunder i den tid vi er i lige nu!

Tillidsrepræsentanten er ambassadør og talsmand for medlemmerne. Alle TR er valgt af medlemmerne, så uanset hvad ledelsen synes om deres arbejde, er det faktisk et andet sted, det bliver vurderet, nemlig i medlemskredsen. Gør TR det ikke godt nok i medlemmernes optik, ja så er det ud. Er det rigtig slemt, så er jobsikkerheden helt ned til 3 uger, hvilket er den tid det tager at indkalde en ekstraordinær generalforsamling og få valgt en eller flere nye. Og det er ikke et tænkt eksempel. Det sker faktisk en gang imellem. Så det med at sidde og spekulere i at redde egen røv, kan ganske enkelt ikke lade sig gøre i praksis, i hvert fald ikke i det omfang det er i strid med medlemskredsens opfattelse og ønske.

Støttedemonstration foran Aalborg station d. 23. november 2018

Foto: Hans Schøn Merstrand

TR er altså en demokratisk institution som på vegne at medlemmerne (dem som set i ledelsens perspektiv hedder medarbejderne) kan tale med ledelsen. For de kan det, skal TR være accepteret af ledelsen. Jeg skal ikke kloge mig på,

hvordan det er andre steder, men i DSB Togdrift er der udelukkende godkendte TR. Det virker derfor stærkt provokerende, når ledelsen vælger at opsige tillidshverv de allerede har accepteret, hvilket var præcis det der skete d. 1. november. Den sag behandles andetsteds og vil derfor ikke blive berørt yderligere her.

Et accepteret tillidshverv giver mulighed for at tale medlemmernes sag overfor ledelsen. Jo stærkere tillidsrepræsentation, jo flere områder, kan man – via aftaler eller andet – få indflydelse på og jo flere ønsker fra medlemmerne kan implementeres, f.eks. ferieregler og turstrukturer vedtaget på den lokale generalforsamling.

Og netop den stærke lokale TR repræsentation øger den konkrete medarbejderindflydelse i dagligdagen. Den giver fællesskabet en stemme og sikrer gennemsigtighed og retfærdighed, hvor denne ellers ville have trange kår, f.eks. i forbindelse med søgning og tildeling af ferie. En stærk lokal TR sikrer også indflydelse på de ting der rør sig på depotet, dets fysiske indretning, mv., ligesom det sikrer den enkelte hjælp og bistand ved fraværssamtaler eller andre alvorlige samtaler, som kan få konsekvenser for ansættelsesforholdet og hvor den enkelte ellers vil stå alene overfor ledelsen.

Jeg tror man skal forstå ovenstående for at forstå, hvorfor ledelsen ønsker at begrænse tillidsrepræsentationen og hvorfor de første 4-5 ledelsesforslag til ny TR aftale slet ikke indeholdt lokale TR. Nu er DSB / Dansk Industri og DJ i princippet blevet enige om et fremtidigt antal TR. Men striden er på ingen måde løst, for hvad skal de fremtidige TR beskæftige sig med og hvor meget tid kræver det at udføre et ordentlig tillidshverv. Ser vi på den tid, man påtænker at afsætte til arbejdet, vil kvaliteten blive yderst begrænset. Så det sidste ord er bestemt ikke sagt omkring nærværende, og emnet "medarbejderindflydelse" fylder da også meget i de forhandlinger der pågår mellem ledelsen i DSB og repræsentanter fra områdegrupperne omkring arbejdstid, mv.

DSB's ledelse lægger end ikke skjul på, at tillidsrepræsentanternes virke, og dermed medarbejderindflydelsen, skal begrænses. Hvor det ender henne vides ikke, men det er altså ikke kun os ansatte og TR i DSB, der undres. Herunder er et udpluk fra en blog på Jyllands-Postens debatsider d. 15. november skrevet af Louis Jacobsen, som er murer og samfundsdebattør:

… En ting er, at DSB overflytter deres medlemskab til Dansk Industri. Men da det kom på plads, har man også møvet sig aggressivt frem med en model, hvor man lige sakser 70 ud af 99 tillidsvalgte ude på arbejdspladserne. Det er noget af et indgreb i medarbejderindflydelsen. Man kunne lige så godt sige: "Vi finder jer ikke kompetente til at vælge jeres tillidsfolk. Det skal vi nok selv klare".

Personalet hos DSB har rullende arbejdstider. Derfor har man i DSB lavet vagtplanerne i tæt samarbejde med de folk, der rent faktisk skal udføre arbejdet. Det giver jo egentlig ret god mening. Det psykiske arbejdsmiljø får da uden tvivl et løft, når arbejdet udføres gennem samarbejde og ikke via diktat. Det giver også langt bedre muligheder for at få job og familieliv til at spille sammen. Det vælger man også lige at sable i det nye udspil. Det skal være en ren ledelsesopgave. At man i DSB´s ledelse ikke ønsker at inddrage medarbejderne i planlægningen af arbejde, der skal køre mere eller mindre i døgndrift, virker hamrende useriøst. Det kan de da kun mene, fordi det ikke er dem selv, der aktivt skal udføre planlægningen ude på arbejdspladserne.

Overenskomsterne hos DSB-personalet fungerer som rammeaftaler. Det vil sige man har forhandlet et minimum i rammerne, og derefter har man lokalt "fyldt rammerne ud" ved at forhandle lokalaftaler på plads. Det har taget årtier at forhandle de her lokalaftaler på plads. De omfatter alt fra løn og arbejdstid til medarbejderindflydelse. Dem har DSB ledelsen stillet et krav om skal væk. De vil ikke have dem mere…

Du kan læse hele indlægget her: https://jyllands-posten.dk/debat/blogs/louisjacobsen/ECE11007903/faglig-massakre-hos-dsb/

Nekrolog – Torben Spliid Ludvigsen

Af:
Niels Flaathen Jacobsen
Lokalgruppeformand LPO Aarhus

Det var med stor sorg, at lokalgruppen i Aarhus modtog meddelelse om, at vores gode kollega, lokomotivfører kørelærer Torben Spliid Ludvigsen, d. 26 oktober var gået bort efter længere tids sygdom. Torben blev kun 53 år.

Torben blev uddannet mekaniker ved Kaj Yde i Randers, og startede uddannelsen ved DSB som lokomotivfører i 1991. Senere blev han kørelærer, da man hurtigt opdagede hans evner til at formidle lærdom. Rigtig mange elever har haft glæde af Torben, når de skulle lære at køre de forskellige litra. Han havde altid tålmodigheden til at forklare tingene, så de blev forstået.

I fritiden dyrkede Torben både fodbold og badminton. Desuden brugte han meget tid på sin passion for at cykle. Dette var noget, der fyldte meget, indtil han blev ramt af sygdom og kræfterne svandt ind.

Som kollega var Torben vellidt og respekteret for at være meget engageret i sit arbejde. Han var en af de kørelærere, som eleverne gerne ville med.

Torben efterlader sig hustruen Birgit, to døtre på henholdsvis 24 og 26 samt en søn på 19. I denne svære tid går vores tanker naturligvis til dem.

Æret være Torbens minde. Du vil blive savnet i Aarhus.

Faglige møder hos lokomotivførerne på S-tog

Et lyn-interview med Områdegruppeformand Thomas Bryan Lund, LPO S-tog

Mandag morgen d. 5. november 2018 lidt før kl. 7 stivnede den københavnske S-togstrafik efterhånden som lokomotivførerne gik til et fagligt møde, angiveligt for at diskutere den seneste tids forringelser af arbejdsmiljø og ledelsens manglende respekt og anerkendelse for lokomotivpersonalets behov for tålelige arbejdsforhold.

Det Blå Blads redaktion har på den baggrund valgt at sætte LPO S-togs områdegruppeformand, Thomas Bryan-Lund, i stævne til et interview.

Det Blå Blad (DBB): Fortæl først lidt om din baggrund i DSB?

Thomas Bryan-Lund (TBL): Jeg blev ansat d. 1. april 1998. I 2002 blev jeg tillidsrepræsentant, da jeg blev valgt ind i områdegruppens bestyrelse. Jeg overtog posten som områdegruppeformand i starten af 2008.

DBB: Hvordan fik du besked om den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse?

TBL: Jeg blev ringet op af underdirektøren for Togdrift, Anette Haugaard, ved 7-tiden med en forvirrende melding om, "at der var noget i gang". Jeg bad om en præcisering og fik at vide, at der var tale om en arbejdsnedlæggelse. Jeg blev noget forundret over opringningen og spurgte hende, hvorfor hun kontaktede mig, da jeg jo ikke længere var anerkendt som tillidsrepræsentant af DSB. Hun insisterede på, at jeg uanset brevet, jeg havde modtaget fra HR-afdelingen, stadig var tillidsrepræsentant. Jeg fortalte hende så, at jeg faktisk var på vej til et møde med den administrerende direktør. Det syntes hun først, at jeg skulle holde fast i, men da jeg spurgte hende direkte, om hun helst ville have, at jeg fortsatte mod Telegade i stedet for at køre mod Kh, svarede hun: "Nej tag bare til Kh".

DBB: Så kom du til Kh?

TBL: Ja jeg nåede frem til Hovedbanegården ca. kl. 7.45 og meldte mig hos driftschefen og gik derefter på stuen, hvor en stor gruppe kolleger var samlet, jeg opfordrede dem til at genoptage arbejdet. Jeg fik overrakt en skrivelse, udarbejdet af en kreds af medlemmer, der beskrev baggrunden for arbejdsnedlæggelsen med 6 punkter, som man ville diskutere på det faglige møde. Jeg orienterede, sammen med min næstformand, Jan, om status på forhandlingerne, som på dette tidspunkt var ramt af sammenbrud, efter DSB havde fremsat et ultimatum. Jeg fik lokomotivførerne til at genoptage arbejdet ca. kl. 8.30.

DBB: Hvad var så det videre forløb?

TBL: Der var åbenbart annonceret et nyt fagligt møde kl. 14.00. Det forsøgte ledelsen at komme i forkøbet ved at pille tog ud af drift fra ca. kl. 13.55. Noget fagligt møde var det dog ikke til at få øje på, men kl. 14.15 blev jeg af driftschefen bedt om at kontakte en gruppe lokomotivførere, der var samlet ved spor 11/12. Jeg fik en snak med dem, om de var klar til at køre tog og fik svaret: "Ja da, men DSB har aflyst vores tog"! Så jeg meddelte driftschefen, at togene holdt stille, fordi DSB havde besluttet det.

DBB: Kommer der et efterspil?

TBL: Det gjorde der jo allerede kort efter i Arbejdsretten. Jeg har set på abc, at Flemming Jensen har udtalt, at der var et tab af 190.000 rejser i forhold til en normal november mandag. Samme sted kritiserer Flemming Jensen medarbejderne for ikke at respektere "den danske model", som foreskriver forhandling. Det kan undre mig, at han få dage før afbrød disse forhandlinger ved at fastholde et for os uspiseligt ultimatum.

Det Blå Blad takker Thomas for denne spændende beretning.

Efter interviewet har der været yderligere én overenskomststridig arbejdsnedlæggelse ved S-tog. Det var om morgenen d. 30. november. Her mødte DBB´s udsendte tilfældigt en lokomotivfører, der berettede om et dialogmøde med Flemming Jensen, hvor denne havde fortalt, at han stoppede som pilot fordi arbejdstiderne, citat: "var ved at smadre hans familieliv". Et tankevækkende sammentræf med den verserende kamp for et DSB med Fair Forhold.

DSB vil tryne de ansatte – transportministeren som provokatør

Af:
Karsten Hønge,
Transportordfører SF

Der skal være fair forhold for de ansatte i DSB, og situationen er netop blevet diskuteret i Folketingssalen. Transportministeren afslørede sig som én, der lige er kommet ind med firetoget, og ikke ved, hvad der er op og ned på arbejdsmarkedet. Først beklager han sine udtalelser, så virrer han med hovedet, og fortsætter med en bombastisk erklæring om, at der er brug for "billigere overenskomster". Forsøget på at blæse og have mel i munden på samme tid lykkes ikke.

Ole Birk Olesen optræder dermed i sin gamle glansrolle gennem mange år, nemlig som provokatør. Denne gang til fordel for arbejdsgiverne i DSB, som vil tryne de ansatte. Som politiker skal man være meget forsigtig med at blande sig i en løbende arbejdskonflikt. Der gik derfor noget tid før jeg offentligt blandede mig i debatten, men når ministeren kaster sig ind i kampen på arbejdsgivernes side, er basaren åben.

Dansk Jernbaneforbund vil ikke lade sig true af hverken DSB eller Transportministeren. DSB skal ikke køre dygtige medarbejdere ud på et sidespor, men tværtimod bruge deres engagement og viden i planlægningen af den daglige drift.

Dygtige og engagerede medarbejdere er en gave til enhver virksomhed, men DSB vil hellere vise muskler og sætte de ansatte på plads. Jeg har ingen mening om antallet af lokalaftaler, eller hvad der skal stå i dem. Men det er indlysende, at noget så vigtigt som arbejdstiderne kræver udstrakt samarbejde. Det skal aftales og ikke dikteres.

DSB opsagde samtlige tillidsvalgte fra deres funktioner som valgte. På hvilket dyrt management kursus har de mon lært den slags gemene tricks? Det er jo bare et primitivt slag i ansigtet på de mennesker, som hver dag får hjulene til at dreje rundt på togene.

Krigserklæringerne får naturligvis medlemmerne til at samle stridsøksen op. Når ansatte svarer igen på bl.a. Facebook, reagerer DSB ved at sende spioner afsted, så de åbenmundede kan opspores og derefter trues til at slette opslag. Det er en grotesk frygtkultur, som ikke hører hjemme på danske arbejdspladser.

DSB følger også den sædvanlige kamplinje for arbejdsgivere, nemlig forsøg på at splitte forbundets medlemmer. De prøver at hamre kiler ind mellem lokale folk og forbundet og forbundets formand. Det foregår efter den gamle melodi, om at "de lokale folk er fornuftige, men forbundet er krigerisk". Og at "der er mange fornuftige folk i forbundet, men ham Henrik Horup og de andre forhandlere er tossede og helt umulige". Det skal ikke lykkes dem.

Moderne virksomheder ved, at indflydelse til engagerede medarbejdere, betaler sig. Det giver glade produktive medarbejdere, når arbejdslivet hænger sammen med familielivet. DSB burde være stolte af et arbejdsmiljø, som de ansatte kan trives i. Men nu har DSB tillagt sig gammeldags arbejdsgivermanerer, og vil diktere arbejdstiderne. Det er ikke fair, for også ansatte ved jernbanen skal have det daglige familieliv til at hænge sammen med fritidsinteresser, børn der skal hentes og skilsmissebørn på turnusordninger.

DSB burde melde sig ud af Dansk Industri, stoppe jagten på fagligt aktive, anerkende at tillidsvalgte er en gave til virksomheden og i tæt samarbejde med de ansatte skrue arbejdstider sammen, som respekterer værdien i et godt familieliv. Der er fløjtet til afgang mod fair forhold i DSB.

Fair arbejdsforhold og medarbejderindflydelse – Sympatitilkendegivelser og støtteerklæringer

Når man kæmper en faglig kamp for fair arbejdsforhold og medarbejderindflydelse, er der meget få ting, der varmer ligeså meget, som sympatitilkendegivelser og støtteerklæringer. 1000 tak til de i fagbevægelsen, både herhjemme og i udlandet, som har udtrykt deres opbakning til vores kamp. Det drejer sig om:

- CFU – Centralorganisationernes Fællesudvalg (samarbejdsorganisation for statsansatte)
- LO Hovedstaden
- LO Fyn
- LO Aalborg
- 3F – Faglig Fælles Forbund, Danmarks stærkeste (og største) fagforening
- FOA
- Danmarks Lærerforening
- BUPL – børne- og ungdomspædagogernes landsforbund
- Uddannelsesforbundet
- Dansk Sygeplejeråd
- Prosa – Forbundet af IT professionelle
- Dansk Told- og skatteforbund
- Dansk Socialrådgiverforening
- Danske Bioanalytikere
- LFS – landsforeningen af socialpædagoger
- FPU – flybranchens personale union
- Fængselsforbundet
- HK Trafik og Jernbane
- FOA Social- og sundhedsafdelingen
- IDA BANE – Den faglige klub for ingeniører i Banedanmark
- 3F's landsbrancheklub for tømrere og bygningssnedkere
- 3F – kursisterne på kursuscenter Smålandshavet (november 2018)
- 3F – Privat Service, Hotel og Restauration
- 3F Aalborg
- 3F bygningsarbejderne Vejle
- Stilladsarbejdernes Landsklub
- Murer og murerarbejdsmændenes faglige klub (København)
- NLF – Norsk Lokomotivmands Forening

- Konduktørernes Landsråd – Norge
- SEKO Sverige – Jernbaneansatte ved Tunnelbanen i Stockholm
- ETF – europæiske transportarbejder forbund
- NTF – Nordisk Transport Arbejderforbund

Desuden har FH (Fagbevægelsens Hovedorganisation) nye næstformand, Majbritt Berlau budt ind med støtte og opbakning.

Og der er stadig plads til flere støtteerklæringer og sympatitilkendegivelser. Især vil det lune, hvis hovedorganisationerne (LO og FTF) kom med opbakning. For denne kamp er jo ikke bare vores, men hele fagbevægelsens. Det handler om at bevare "Den danske model", hvor en af hovedhjørnestenene som bekendt er arbejdsgiverens anerkendelse af medarbejdervalgte tillidsrepræsentanter, deres virke og dermed også indflydelse. En detalje som den 100 % statsejede virksomhed, DSB, åbenbart har lidt svært ved at forstå. Måske tiden er inde til at nogen i det politiske system minder DSB – og den bestyrelse og regering der står bag DSB's ledelse – om, at statsejede virksomheder forventes at bakke op om "Den danske model".

Ord, meninger og tilkendegivelser er vigtige og stærke virkemidler i enhver kamp. Uden dem, er der ingen der hører om kampen og vores synspunkter. Ud over et stærkt internt sammenhold er det vigtigste våben at råbe op og sørge for, at man bliver hørt. Dette blad er dedikeret denne del af kampen. Du kan støtte ved at dele indlæg på Facebook, skrive din egen historie eller dele de korte budskaber på Twitter eller andre sociale medier. Vi har en god sag, og er vi mange nok, der råber højt nok, vil budskaber nå igennem til offentligheden og dermed også frem til det politiske system, som i den sidste ende bestemmer, hvad der skal ske i DSB. For uanset at stridens kerne er overgangen til det private overenskomstområde, er DSB stadig et 100 % statsejet foretagende.

Støttedemonstration foran Aalborg station d. 23. november 2018

Foto: Hans Schøn Merstrand

Læserbrev—Fra en lokomotivførers hustru

Det viser sig faktisk, at der udenfor Telegades tykke mure og teoretiske regneark findes en virkelighed med rigtige mennesker og rigtige familier af kød og blod.
Som bare gerne vil have en fornuftig balance mellem arbejds- og privatliv.
Som bare gerne vil have hver anden weekend sammen med deres kære og sommerferie sammen - bare en gang imellem.
Som ikke kan forstå, at hundredvis af timer hvert år skal flyttes fra ens fritid over i såkaldte tidslommer, hvor DSB end ikke ved, om de gider gøre brug af den dyrebare fritid, de vil disponere over.

Det Blå Blad har i den anledning modtaget nedenstående fra Christina Dolleris Andersen, som er gift med en lokomotivfører…

Christina Dolleris Andersen

Kære Flemming Jensen

Som ægtefælle vil jeg gerne have tid til at se min mand, og mine børn vil gerne se deres far. DSB vil have mere af min mands fritid. Fritid der går fra mig og vores børn, fritid der går fra familiekomsammen, jul, nytår, osv. Vores børn har indrettet sig på, at deres far kun holder fri sammen med resten af familien hver anden weekend, men nu vil du have, at det skal reduceres til halve weekender.

Mine spørgsmål til dig, Flemming, er:

- Hvor mange weekender arbejder du?
- Hvor mange jule- og nytårsaftener er du væk fra din familie?
- Vil du finde dig i drastiske forringelser af dine ansættelsesvilkår?

Det skal siges, at du hver måned modtager mere i løn end det min mand modtager på et helt år (foruden din bonus!)…

Min mand går i seng kl. 20:30 for at være udhvilet, når han står op kl. 3 om morgenen for at passe sit arbejde til punkt og prikke. Tid om aftenen, som vi ellers kunne have brugt sammen, når børnene er lagt i seng. Det er et vilkår, vi accepterer, for vi ved i det mindste, at vi har hver anden weekend sammen. Eller det vil sige, det har vi snart ikke mere. Nu fratager du i første omgang fem af vores weekender, og siden du er sådan en ivrig fortaler for "den danske model", så er jeg ikke i tvivl om, at du hurtigst muligt vil udnytte rammerne fuldt ud til de maksimale 16 skubbeweekender. I yderste konsekvens kan det betyde, at jeg skal sige farvel til min mand i hver eneste weekend i årets første syv og en halv måned. Er det noget din familie ville acceptere, hvis det handlede om dig?

Min mand elsker at køre tog og har ønsket det fra barnsben. Den glæde er du ved at suge ud af ham, og jeg er sikker på, at det samme gælder for størstedelen af hans kolleger.

Flemming Jensen, det er ikke kun lokomotivførernes levevilkår, du smadrer. Det er i allerhøjeste grad også deres familiers.

Jeg håber, at mit indlæg vil give en forståelse for lokomotivførerne hos DSB. Der ud over håber jeg, at det vil nå frem til Flemmings hjerte og fornuft. Jeg håber, at alle vil støtte op om lokomotivførerne, for hvem bliver de næste…?

Læserbrev—Farvel til velfærdsstaten?

Levebrødspolitikere og deres embedsmænd er skyld i, at jeg stemmer personligt til næste valg.

Af:
Per B Baden
Esbjerg

Levebrødspolitikere evner ikke at lede landet, så stem derfor personligt på én, der ikke sidder i Folketinget, og gerne på én, der er funderet i det faglige arbejde.

Vi kan nok ikke blive enige om, hvilket parti vi vil stemme på, men jeg stemmer for første gang nogensinde personligt på én, der er på venstrefløjen, eller eventuelt på et meget rødt parti. Årsagen er, at jeg så umiddelbart undgår, at min stemme går til partitoppen, levebrødspolitikerne, der har bevist, at de ikke ønsker at lede dette land retfærdigt og solidarisk.

Når man ser på Folketingets medlemmer i dag, så er der jo rigtig mange gamle kendinge. Vi har en statsminister, som ingen rigtig ønsker, men der er ingen alternativer på den fløj, og den anden fløj kan ikke rigtig enes om ret meget.

Som arbejdstager ser vi det ene angreb efter det andet på os lønmodtagere, fordi de, som har nok, ikke kan få nok. Altså mere vil have mere. Vi kan nok alle blive enige om, at vi ikke vil brødføde dem, som ikke vil lave noget og bidrage til samfundet, men det meste af det vores politikere laver, rammer mest de uskyldige og dem, som har det svært nok i forvejen. Hver gang en ny lov stemmes igennem lyder der efterfølgende et "ups!" fra store dele af befolkningen, fordi levebrødspolitikerne ikke tager hensyn til, hvem der bliver ramt af deres trang til at tilfredsstille de, der allerede har rigeligt, hvilket vel må være den værste form for populisme.

Vandet "pisser" ud!

Foto: Per B. Baden

Personligt tror jeg, der er penge nok, men politikere og embedsmænd kan simpelthen ikke finde ud af at administrere vores skattekroner, hvilket så blandt andet går ud over lønmodtagerne, for ellers er der ikke råd til skattelettelser også.

Dette medfører også, at Folketingets store partier har jagtet fagforeningerne og deres medlemmer. Det virker som en hetz mod alle lønmodtagere, især de offentligt ansatte. Bare se på Moderniseringsstyrelsen, der ønsker fagforeningerne bombet tilbage til 1800 og hvidkål, eller deromkring. Og det uvæsen er desværre opfundet af det tidligere røde parti, Socialdemokratiet!

Apropos skattelettelser! Selv om det er dejligt med ekstra penge, skal vi ikke glemme, at når vi lønmodtagere får 500-1000,- kr. mere, så får de velbeslåede selv 5-10.000,- kr. mere hver måned. Vi må heller ikke glemme bonusserne. Hvor er det dejligt at blive værdsat, men eliten mener

Støttedemonstration foran Aalborg station d. 23. november 2018

Foto: Hans Schøn Merstrand

jo desværre, at de har fortjent alle pengene, selv om det er medarbejderne, der har leveret det resultat, de tager hele æren for. De skulle skamme sig.

Hvad har Folketinget så lavet af små mirakler? De har selvfølgelig givet os Moderniseringsstyrelsen. Sammen med Dansk Industris og DSB´s angreb på Dansk Jernbaneforbund, ser det mest af alt ud som et angreb på "Den Danske Model". Medarbejderne må vel efterhånden også have sine tvivl om "Den Danske Model" med den form for ledelse. Derudover har Folketinget "givet os" følgende:

Besparelser på Skat, som betyder, at pengene fosser ud af landet.

Supersygehuse, som ikke bliver så super, da politikerne vil have det hele for det halve. Det skal finansieres af sygeplejerskerne, der har været gennem store sparerunder. Faktisk så store, at de altid kører på nødbemanding, hvilket Regeringen jo selv beviste under seneste konflikt op til OK18.

Udlicitering af den offentlige transport, hvor vi stadig har til gode at se, at det skulle være billigere eller bedre. Hvilken arbejdsgiver, vi har, kan nok være lige meget i sidste ende, men det gavner ikke sammenhængskraften i den offentlige transport. Og det gavner da slet ikke danskerne, så længe overskuddet ryger lige ud af landet!

Virksomhedsoverdragelsen af lokaltrafikken i Nordjylland blev fuldstændig glemt, med alvorlige følger for medarbejderne.

Banedanmark har også den ene lortesag efter den anden, hvor pengene ikke rækker til det halve af, hvad de har lovet politikerne, hvis arbejdet da overhovedet bliver lavet.

Danmarks Radio med store forringelser til fordel for dem, der tjener penge på TV. Politikerne skal blande sig uden om og lade ledelsen lave det, der sælger, så vi får mest muligt for vores licens-/skattekroner.

Vi kan blive ved med at nævne sager, men skal vel stoppe et sted. Men husk at siger vi ikke fra til næste valg, så accepterer vi også, at de rigeste tager det hele.

"Der var engang", er starten på det eventyr vores politikere fortæller. I virkeligheden hedder det nok nærmere "Et mareridt vi sidenhen erindrer". Der var engang, hvor "De røde" stod inde for børnefamiliernes ve og vel, og "De Blå" støttede det rige erhvervsliv. I dag får vi partier og politikere, som enten er farveblinde eller ekstremistiske. Den økonomiske ulighed i samfundet er stigende. Hvad blev der egentlig af løftet om en velfærdsstat? De ældre mangler pleje, de syge mangler hjælp og vore udfordrede børn har forældre med de skarpeste næb og klør, fordi de skal kæmpe for at holde fast i den smule retfærdighed, velfærdsstaten giver løfte om.

LPO DSB Jubilæumsliste 2019

40 års jubilæum

30. januar

Claus Hilding Thomsen, LPO Aarhus

1. februar

Peter Jepsen, LPO Tinglev

1. april

Bjarne Rene Fischer Lassen, LPO Aarhus

1. juni

Richard Hansen, LPO København

25. juni

Lars Hornung, LPO Helsingør

6. august

Ole Bergstøl, LPO Aarhus

26. august

Frank Roth Andersen, LPO Helsingør

1. september

Poul Erik Rasmussen, LPO Odense

1. oktober

Peder Elmely Hansen, LPO Odense

19. oktober

Torben Johansson, LPO Struer

1. november

Finn Ebbe Laugesen, LPO Odense

1. december

Leo Gerrit Christensen, LPO København

25 års jubilæum

1. februar

Jesper Lismoes Hansen, LPO Odense

1. april

Lars Moosdorf, LPO Helsingør

Filip Poulsgaard, LPO København

Bo Ehlinger Nielsen, LPO Nykøbing F

16. april

Peter Henning Andersen, LPO København

Lars Henrik Danielsen, LPO København

Brian Kaarslev, LPO København

Kim Hansen, LPO København

Michael Korczak, LPO Nykøbing F

Leif Christensen, LPO Aarhus

1. juli

Søren Jung Jensen, LPO København

1. september

Torben Silving, LPO København

1. november

Klaus Damgaard Iversen, LPO København

Kim Ruste Andersen, LPO København

Jørgen Krejlund, LPO København

26. november

Peter Elberg, LPO København

1. december

Frede Holm Dahl, LPO Tinglev

Dorte Lorenzen, LPO Tinglev

Dan Krogh Mortensen, LPO Struer

24. december

Steffen Sønderby Kristensen, LPO Odense

Opslagstavlen

Lokalgruppegeneralforsamlinger 2019

Aarhus

LPO DSB lokalgruppen i Aarhus, afholder ordinær generalforsamling torsdag d. 17. januar 2019 kl. 13:00 i lokalerne ved siden af Motionscenter Aarhus, Ny Banegårdsgade 42, 8000 Aarhus C.

Efter generalforsamlingen vil der være spisning, som er planlagt til kl. 18:00. Til spisning: Husk tilmelding på stuen eller på telefon 2468 7829.

Pensionister er meget velkomne.

På lokalgruppens vegne

Niels Flaathen Jacobsen

Aalborg

LPO DSB lokalgruppe Aalborg afholder ordinær generalforsamling onsdag d. 16. januar 2019 kl. 13 i Håndværkernes Hus, Kattesundet, Aalborg.

Pensionister er velkomne til den efterfølgende spisning kl. 19. Pensionister bedes tilmelde sig til spisning og for oplysning om sted, hos lokalgruppens kasserer Carsten S. Mathiesen på tlf.: 24 68 75 71.

Fredericia

LPO DSB Fredericia afholder, i henhold til vedtægterne, ordinær generalforsamling tirsdag d. 15. januar 2019 kl. 13:00. Vi holder vores generalforsamling samme sted som sidst, nemlig i mødelokalerne hos 3F, Venusvej 32, 7000 Fredericia.

Dagsorden for generalforsamlingen vil blive hængt op lokalt, ligesom der vil blive hængt en tilmeldingsliste op.

LPO vil til generalforsamlingen være vært for lidt godt til ganen, derfor er tilmelding til spisning efterfølgende nødvendig.

Pensionister er meget velkomne til at deltage i den efterfølgende spisning og bedes tilmelde sig til maryha@dsb.dk

På bestyrelsens vegne

Martin Kusk Rye

Esbjerg

LPO DSB lokalgruppe Esbjerg afholder ordinær generalforsamling tirsdag d. 22. januar 2019 kl. 14:00 hos Bowl´n Fun, Glarmestervej 6, 6710 Esbjerg V.

Dagsorden ifølge gruppens vedtægter. Forslag vedrørende vedtægter skal være bestyrelsen i hænde senest søndag d. 9. december 2018. Øvrige forslag skal være bestyrelsen i hænde senest tirsdag d. 8. januar 2019.

På generalforsamlingen er der kaffe/te og kage.

Lokomotivfører pensionister er vanen tro meget velkomne til at deltage, også i den efterfølgende spisning. Tilmeldingsliste vedr. spisning og bowling bliver fremlagt i briefingrummet, Jernbanegade 37 i Esbjerg. Sidste tilmelding til fællesspisningen er tirsdag d. 15. januar 2019.

Menuen er grillbuffeten, og der vil være en genstand til maden.

OBS!

Alt materiale i forbindelse med generalforsamlingen, dagsorden, vedtægter osv. vil blive udsendt på jeres DSB-mail.

På lokalgruppens vegne

Per Bjarne Baden

Kalundborg

LPO DSB Lokalgruppe Kalundborg afholder ordinær generalforsamling d. 30. januar 2019 på restaurant "Den tykke kok" (på Kalundborg station) fra kl. 14.00 til kl. ca. 17.30.

Efter generalforsamlingen vil der være spisning kl. 18.00, hvor også pensionerede medlemmer er meget velkomne til at deltage.

Indkaldelse med dagsorden vil blive offentliggjort på tjenestestedet, samt på mail medio december.

Tilmeldelse til spisningen er nødvendig, og kan ske enten ved at skrive sig på listen ophængt på LPO´s tavle i opholdsstuen, eller ved henvendelse til kasserer, Lars, på tlf.: 24687581. Tilmelding skal ske senest d. 23. januar.

Med venlig hilsen

LPO Kalundborg

Helsingør

LPO-DSB lokalgruppe Helsingør afholder ordinær generalforsamling tirsdag d. 5. februar 2019 kl.14:00 i Helsingørs kongelig privilegerede skydeselskabs selskabslokaler Stengade 46, 3000 Helsingør
Dagsorden ifølge vedtægterne
Der vil være spisning efter generalforsamlingen ca. kl.18:00. Tilmelding til spisning vil foregå via ophængt liste på depotet eller mail: hamba@dsb.dk

Med venlig hilsen

Hans-Morten Andersen

Lokalgruppeformand

Opslagstavlen

Lokalgruppegeneralforsamlinger 2019

København

Lokalgruppe København afholder ordinær generalforsamling torsdag d. 24. januar 2019 kl. 15.00 i Frederiksberg hallens restaurant

Tilmelding til spisning efter generalforsamlingen via liste på depotet eller på mail: ebdro@dsb.dk

Forslag til vedtægtsændringer skal være bestyrelsen i hænde senest d. 1. januar 2019. Øvrige forslag skal være bestyrelsen i hænde senest d. 14. januar 2019 kl. 08.00

På bestyrelsens vegne

Ebbe Drögemüller

Nykøbing F.

Lokalgruppen Nykøbing Falster inviterer til generalforsamling lørdag d. 26. januar 2019.

Der bydes på morgenmad kl. 9:30. Selve Generalforsamlingen starter kl. 10:00 i Dansk Folkehjælps lokaler på Brovejen 4 i Nykøbing Falster (mødesalen hedder Frederik M. Nielsen).

Der bydes på drikkevarer under generalforsamlingen. Slutteligt bydes der efter generalforsamlingen på frokost.

Tilmelding af pensionister skal ske senest d. 19. januar 2019 til:

Jakob Elikofer

Næstformand

2468 3269

Næstved

LPO DSB lokalgruppen Næstved afholder ordinær generalforsamling fredag d. 25. januar 2019 kl. 14.00 i Metalhuset på Åderupvej 12 i Næstved.

Dagsorden ifølge vedtægterne.

Tilmeldingsliste til spisningen bagefter, ophænges på tavlen ved siden af kontoret.

Venlig hilsen
Lars Hansen
LPO Næstved

Odense

LPO DSB, lokalgruppe Odense afholder ordinær generalforsamling tirsdag d. 29. januar 2019 kl. 13.30 i Hjallese Forsamlingshus, Hjallesegade 31, 5260 Odense S

Pensionister er meget velkomne (tilmelding på tlf.: 24 68 73 25/60 19 73 25)

Dagsorden og tilmeldingsliste til spisning ophænges på tjenestestedet senest d. 22. december 2018.

På lokalgruppebestyrelsens vegne

Kent L. Jensen

Lokalgruppeformand

LKI gruppen

LPO DSB LKI-gruppen afholder ordinær generalforsamling mandag d. 28. januar 2019 kl. 15.45 på Hotel Plaza, Østre Stationsvej 24, 5000 Odense.

Dagsorden ifølge vedtægterne.

Forslag der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være lokalgruppeformanden i hænde senest 3 uger før generalforsamlingen.

Efter generalforsamlingen vil der traditionen tro blive afholdt fælles spisning, tilmelding er derfor nødvendig, senest mandag d. 15. januar 2019 på mail: calh@dsb.dkk

På bestyrelsens vegne

Carsten Lehmann Hansen

Struer

LPO DSB lokalgruppe Struer afholder ordinær generalforsamling fredag d. 18 januar 2019 kl. 13.30 i KFUM/KFUK's lokaler, Ringgade 68, 7600 Struer

Dagsorden ifølge vedtægterne.
Der er efterfølgende spisning kl. 18. Pensionister er velkomne, tilmelding på: 2468 7604 eller 2468 7661. Tilmeldingslisten til spisning ophænges på tjenestestedet.

På bestyrelsens vegne
Niels Haunstrup Christensen

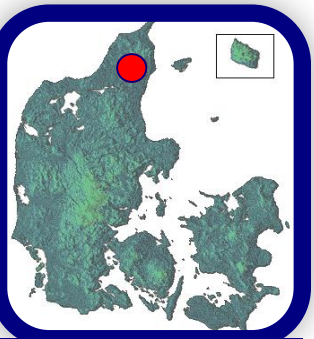
Tinglev

LPO DSB, lokalgruppe Tinglev afholder ordinær generalforsamling torsdag d. 7. februar 2019 kl. 13.00 i Tinglevhus.

Gruppeformand

Hans M. Petersen

Lokalnyt



Af:

Jørgen Peter Ohmeyer

Aalborg

Siden sidste indlæg – ja, jeg ved godt, at der manglede et indlæg i det forrige blad, men det skyldtes omstændigheder, som jeg vil vende tilbage til – har vi i Danmark mistet vores nationalskjald, Kim Larsen. Så spørger I sikkert, hvad pokker skal vi nu også til at hylde Kim i disse spalter? På en måde: "ja". Han skrev jo en masse store sange, som er blevet til sangskatte. Men der er én, som jeg vil fremhæve: *Det er en kold tid som vi lever i*.

Hvorfor vil jeg så fremhæve den, vil I sikkert spørge, når I tænker tilbage på vores varme sommer. Forklaring følger, men først lidt om den varme sommer, hvor vi pga. sporarbejde fik lov til at fragte vores legemer i fyldte togbusser mellem Aalborg og Langå. Nogle er jer fik endda en ekstra sightseeing, når chaufføren ikke kun finde ind til Hobro Station. Ja, der var egentlig mange alternative ruter for at komme til Hobro. Det gik lidt bedre, når chaufføren skulle fra Hobro til Langå. Der var også nogle der pga. overfyldte busser blev bedt om at stige ud igen og så kunne vi få lov til at tage en taxi.

Vi kunne også nogle gange undre os over, hvordan Korrigeringen kunne lave de tjenester, vi skulle køre efter. Nogle tjenester var lavet som bus til Langå. Så pass til Aarhus, holde en pause dér, togfremførsel til Langå og så bus hjem igen til Aalborg. Det var da en effektiv udnyttelse af personalet! Men vi havde jo det gode vejr at glæde os over, og nogle gange gode komfortable busser med virksomt klimaanlæg. Vi kom igennem det. Da sporarbejdet så var overstået kom det næste problem, da ombygningen af Randers Station var forsinket. Linjeblokken mellem Fårup og Randers blev derfor aflyst i begge retninger. Så var det udrangering fra Fårup, indrangering i Randers i begge køreretninger og så blev afgangen fra Randers mod Fårup på, det jeg i min jernbanebarndom lærte som det guldrandede papir, S1. Nu, hvor jeg sidder og skriver det her, har vi fået nye køretider mellem Aalborg og Aarhus – 2 timer og 6 min for IC og 3 min hurtigere for lyntog. Ja, vores passagerer får da tid til at stresse af. Men det skal ikke være så sort alt sammen. D. 9. december 2018 vender vi tilbage til den normale køreplan. Så må vi bare se, om vores passagerer også vender tilbage.

Efterår på Kystbanen

Foto: Anonym

Det næste varme emne i den varme sommertid, definerer den kolde tid vi lever i, nemlig DSB's indmeldelse i DI, en sag som endte i Arbejdsretten. Desværre faldt afgørelsens ud til DSB's fordel, så nu skulle der forhandles mellem de berørte parter. Områdegrupperne, herunder LPO DSB, skulle forhandle om arbejdstid og DJ skulle forhandle løn og TR aftale. Deadline var sat til den 31. oktober. Hvis ikke der inden den dato var aftaler på plads, gik man over på Jernbaneoverenskomsten (JA) fra d. 1. november 2018, dog ikke var aftaler om løn og arbejdstid gældende til den 2. februar 2019. Men der kunne ikke opnås enighed, da vores forhandlere ikke ville acceptere, at der fra ledelsen blev stillet ultimatum. **Der kan jo aldrig forhandles med et ultimatum hængende over hovedet.**

Så startede det morsomme. Ja, det er morsomt set fra min stol. Der gik ikke mange dage så præsenterede ledelsen en folder for de overenskomstansatte og et simpelt brev, i ikke helt samme format til, tjenestemændene. Jeg må da indrømme, at folderen var nydelig, og indholdet?

Lokalnyt

Tja, jeg ved ikke, hvad DSB havde forestillet sig? Man skulle næsten tro, at alt var forhandlet på plads for de overenskomstansatte, men sådan ser virkeligheden ikke ud. Der er ikke sat nogen underskrift på noget af det, der står i den folder. Så folderen ja den må I læse som I vil. Bemærk det som står nederst. Hvis I er i tvivl om noget i folderen, så henvend jer hos nærmeste leder.

Mens jeg skriver det her, er der stadig uafklarede forhold omkring arbejdstid og løn. Omkring løn så er det jo blevet lovet, at ingen går ned i løn og pension. Hvordan det skal løses? Ja, de overenskomstansatte vil få et tillæg på forskellen fra jernbaneoverenskomsten grundløn og op til deres nuværende løn og for pensionsdelen vil de få en tilsvarende stigning, som skal dække tabet af pensionsprocenterne fra 15 og ned på 12, som er den pension JA er på. Hvordan I så finder ud af, om I bliver kompenseret korrekt, det ved ingen vist i skrivende stund. Vedr. Arbejdstid. Ja, DSB vil jo gerne have skubbeweekender. Det vil LPO DSB ikke, så der er en stor afstand mellem parterne og om enderne når sammen vides ikke i skrivende stund. Lokalgruppens holdning er klar: **Ingen skubbeweekender.**

Jeg må sige fra min stol, at jeg ikke forstår DSB's måde at agere på. Tror de virkelig, at de kan få alt igennem ved hjælp af trusler? Tænker de slet ikke på, at det handler om medarbejdere, der gennem mange år har arbejdet loyalt for DSB og har været med til at finde løsninger, når der var behov for det. Det er ikke på den måde, DSB får arbejdsglæde og loyale medarbejdere. Jeg føler, der vil gå ganske lang tid, inden vi fra medarbejderside igen kan have tillid til den øverste ledelse i DSB.

Og så tilbage til noget lokalt. Siden sidste blad har vi på grund af nogle omstændigheder, som jeg ikke vil rippe mere op i, da jeg føler, vi har behov for at få ro lokalt, haft en ekstraordinær generalforsamling. Her blev der valgt ny lokalgruppeformand, da Morten valgte at trække sig. Jeg vil gerne takke Morten og den øvrige bestyrelse for deres arbejde. Ny lokalgruppeformand blev undertegnede (Jørgen Peter Ohmeyer). Det gjorde så, at den øvrige bestyrelse valgte at trække sig. Der blev så indkaldt til ny ekstraordinær generalforsamling, hvor der blev valgt en ny bestyrelse. Den nye bestyrelse består af: Kenneth H Gunvald, Carsten Svendsen Mathiesen, Lars-Ulrik Bonne og Lone Albæk. Bestyrelsesposternes fordeling kan I se på opslag i briefingrummet.

Som en konsekvens af, at DSB har opsagt alle aftaler, har vores turgruppe meddelt, at de nedlægger deres hverv. Det har jeg fuld forståelse for, da de ikke skal side og være en form for gidsler på et turseminar angående K19, hvor LPO DSB ikke har haft indflydelse på vores arbejde. Jeg håber, at der meget snart findes en løsning omkring vores arbejdstid, så turgruppen kan genindtræde og lave et godt stykke arbejde, som de plejer, men som situationen er lige nu, er der godt nok op ad bakke.

Til slut vil lokalgruppe Aalborg ønske alle kollegaer og deres familier en rigtig glædelig jul og et godt nytår.

PS! Husk lokalgeneralforsamling den 16. januar 2019

Af:

Per B. Baden

Esbjerg

I Esbjerg har vi siden sidste indlæg sagt farvel til Steen K. Mortensen og Henning Andersen. Vi ønsker dem et rigtigt godt otium. Håber vi ses derude.

Der skulle være gang i rekrutteringen, så vi får erstatninger for nogen af alle de kollegaer, der er gået hjem de sidste par år. Hvis der kommer et par allerede uddannede lokomotivførere til depotet, tager det ikke lang tid, inden vi får glæde af dem. Bliver det derimod nye lokomotivførere fra grunduddannelsen, kommer det jo som bekendt til at tage et stykke tid, inden de selv må køre.

Lokalnyt

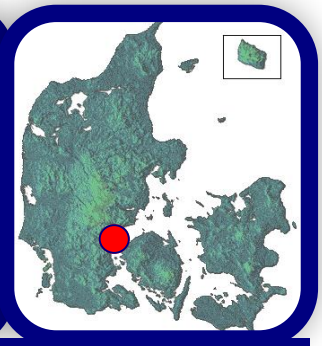
Der har været afholdt "Goddag og farvel fest" med 20 tilmeldte. Julefrokosten har også været afholdt med 42 tilmeldte, så det er da heldigvis ikke opbakning, der mangler til de sociale arrangementer. Afskedsreceptionerne plejer også at være godt besøgt.

Maddag har været afholdt den 13. december, hvor menuen var flæskesteg med brune og hvide kartofler, brun sovs og rødkål.

I skrivende stund er plader til vores julebanko uddelt, men vi har endnu ikke fundet nogen kendte til at trække numrene, ud over dem vi kender i forvejen. Held og lykke alle sammen.

På driftsfronten kan vi nævne, at vaskemaskinen endelig er færdig og godkendt til alle vores litra.

Der har også været kørt testkørsler på strækning 29 med litra ER, men strækningen er stadig ikke godkendt til enmandsbetjening. Der er i den forbindelse sat flere monitorer op, hvilket har forbedret synligheden mærkbart selv ved kraftigt sollys.



Af:

Ole Bang

Fredericia

Som så mange andre steder uden for Telegade så har DSB's misbrug af ledelsesretten også ramt hårdt på Fredericia depot. Rigtig mange, hvis ikke alle lokalgruppens medlemmer, er i den grad frustrerede over ledelsens ageren. Udsigten til væsentlige forringelser af bl.a. vores arbejdstidsregler har fået mange til at overveje, om de har fremtid i DSB. For langt de fleste er udsigten til skubbeweekender et NO-GO. Jeg har også meget svært ved at se, hvordan det hænger sammen med, at der ifølge DSB skal være sammenhæng mellem arbejdsliv og privatliv. Med udsigten til at kun at være sikret 10 weekendfriheder indeholdende lørdag og søndag, så vil det uden tvivl give problemer på hjemmefronten.

Men hvad ved DSB's ledelse om nat- og weekendarbejde, om at være væk fra familien jul, nytår, påske og pinse. Ikke at kunne planlægge mere end 5 dage frem. Ingenting ved de. De ved ikke engang, at fabrikken DSB har åbent efter kl. 16.

Hvis ikke DSB vågner op og står ved deres personalepolitik om, at DSB skal være en attraktiv arbejdsplads, hvor medarbejdernes engagement og indsats er grundstenen, så kan vi lige så godt lukke biksen. For med de arbejdsforhold som DSB vil tilbyde fremadrettet, så bliver det i den grad svært at fastholde nuværende og tiltrække nye lokomotivførere. De første har sagt op og flere er med garanti på vej.

LPO GULD

Så løb LPO GULD endelig af stablen. Mere end 60 af lokalgruppens nuværende og tidligere lokomotivførere havde valgt at bruge en eftermiddag på hyggeligt samvær med kollegaerne. Der blev serveret smørrebrød med tilhørende væske, samt kaffe og rigeligt med lagkage. Vi fik sat ansigt på de kollegaer, som var gået på pension og de, som er nyankomne til depotet. Og vi fik delt historier fra dengang og nu. Der var også en lille konkurrence og et indslag om jernbanens forskellige medarbejdergrupper.

Som tidligere nævnt i Det Blå Blad så er det vigtig at styrke sammenholdet kollegaerne imellem, og derfor vigtigt at deltage i de medlemsarrangementer, vi afholder. Så forhåbentlig vil endnu flere af vores aktive medlemmer deltage næste år.

Lokalnyt

Personalia

Der har været en del personaleudskiftninger siden sidst, vi skrev i bladet. I august måned fik vi sendt lokalgruppens næstformand, Elo Møller, på velfortjent pension. Som billedet viser, så var det også ved at være tid. Endnu engang tak for det gode samarbejde og for din store indsats i LPO.

Desværre har følgende kollegaer sagt op som følge af arbejdsforholdene i DSB: Flemming H. Jacobsen, Lena Lorenzen, Henrik Antonsen og Kim Olesen. Vi håber, at I bliver glade i jeres nye job.

Vi har også fået tilgang fra Aalborg depot. Lars Understed Jacobsen, Lars Brade Rasmussen og Bo Spedtsberg Halle er startet på depotet pr. 1. August. Velkommen til depotet – håber I er faldet godt til.

Elo Møller på vej på en velfortjent pension

Foto: Ole Bang

Medlemsmøde

Først i november havde lokalgruppen indkaldt til medlemsmøde omkring situationen i DSB. Ca. 40 frustrerede medlemmer valgte at møde op for at få en status på, hvordan forhandlingsforløbet havde været, og hvad status i forhandlingerne var på dagen. Vi havde inviteret Peter Kanstrup til at komme med fakta omkring dette og til, sammen med lokalgruppebestyrelsen, at besvare de mange spørgsmål fra medlemmerne. Ikke en nem opgave med de mange uafklarede aftaleforhold.

Nye lokaler

Der er nu blevet bevilget penge til en ombygning af de lokaler, som på et tidspunkt skal huse depotets drifts- og administrative medarbejdere. Også her er medarbejderindflydelsen minimal. Igen ønsker DSB-ledelsen kun at invitere medarbejderrepræsentanterne med til møderne, blot for at kunne sige, at vi har haft indflydelse. Der er ingen indflydelse på lokalernes placering eller funktion. Alt er tilrettelagt på forhånd, og skal ligne forholdene Telegade. Lige bortset fra, at hos os har man ikke planer om, at medarbejderne skal kunne købe mad og drikke i noget, der minder om en kantine. Men der er jo også kun 300 medarbejdere ansat på depotet.

Ja, det skal være ens at være medarbejder i DSB, eller??

Af:

Af: Hans-Morten B Andersen

Helsingør

På trods af det lune efterår hænger der meget sorte skyer hen over Helsingør. Hvis det så bare var Helsingør, var det til at leve med, men det er jo hele landet. Ingen ved, hvornår det klarer op. Vejret har man aldrig kunne regne med. Det samme kan man nu sige om vores firma, DSB. De siger et og gør noget andet. Sådan har det ikke altid været. Før kunne man lave en aftale, og så holdt begge parter, hvad de havde lovet … Men sådan skal det åbenbart ikke være fremover.

LPO Helsingør er, ligesom vores medlemmer, frustreret over det, der forgår på vores arbejdsplads. Vi håber, at der er lavet nye aftaler, når dette blad udkommer. At der er kommet styr på vores sommerferie og turvalg. At medarbejdere og tillidsvalgte har fået fair forhold at arbejde under.

Lokalnyt

Lister på depotet – Greenspeed

Der har den sidste måned hængt en liste på Helsingør depot med navne på de lokomotivførere, der var med til at teste det nye meldesystem i Greenspeed. Der stod, de havde bidraget positivt. Og det er der jo ikke noget galt i. For øvrigt et ganske udmærket tiltag.

Men når man tænker nogle måneder tilbage, var der hængt nogle lister op andet sted i landet, med navne på lokomotivførere, som bidrog positivt til firmaet med overarbejde og udstationering, Det afstedkom bål og brand i hele landet. Samtlige lokalgruppeformænd fik fjernet deres kig-adgang til LTD2, og blev stemplet som forbrydere, selvom der er flere hundrede udover lokalgruppeformændene, der havde denne adgang. Man ser åbenbart forskelligt på, hvilken typer lister der bliver ophængt.

Toilettømning

Et nyt tiltag er sat i værk i Helsingør. Alle som skal udføre toilettømning, skal registrere sig med sit adgangskort ved forsyningsanlægget. Det har åbenbart været denne manglende registrering, som har gjort, at vi har kørt rundt med aflåste toiletter. Man kan også læse sig frem til, at der ikke må sættes togsæt i drift med defekte toiletter. Der bliver langt mellem togene på Kystbanen, når dette implementeres. De aflåste toiletter skyldes jo ikke, at lokomotivføreren ikke har forsynet sit tog, men kort og godt dårlig vedligeholdelse.

Jeg ser dette som endnu et tiltag, der skal kontrollere, om driftspersonalet nu laver det, de skal. Andet kan det ikke være.

Depotet Helsingør

Gruppelederen i Helsingør har holdt, hvad han har lovet sine medarbejder – nye møbler i opholdsstuen og andre tiltag, der gør det endnu mere hyggeligt at komme forbi på 3. sal på Helsingør depot. Endvidere har han lavet to medarbejderarrangementer til Cisternerne i København.

Personale i Helsingør.

Onsdag den 21. november blev der serveret kage til hele depotet. Lasse, Poul Erik og Jannik, som har været under uddannelse siden januar, har alle bestået deres prøver og fået deres første litra attest. De synes lige, de ville takke for den gode velkomst, som de har fået i Helsingør. Stort tillykke til alle 3.

Medio december har vi fået tilgang fra København. Nye på depotet er: Lars, Jacob og Michael. I 2019 bliver Musa og Ismail færdiguddannet, så alt i alt bliver det til 8 nye lokomotivførere i Helsingør. Det tegner virkelig positivt. Der vil i øvrigt også blive slået 3 kørerlærerstillinger op i nær fremtid.

Fra venstre Jannik, Lasse og Poul-Erik

Foto: Hans-Morten B. Andersen

Arrangementer i Helsingør – julen 2018

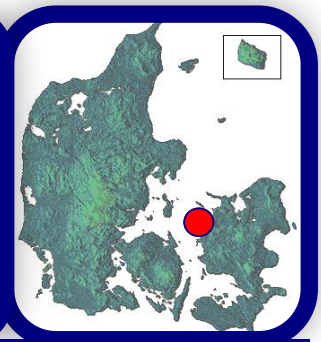
Pernille og Marianne har igen i år arrangeret julefrokost. Den blev afholdt på Old Irish Pub i Helsingør. Det var 28 tilmeldte, og arrangementet var en stor succes. Stor tak til Pernille og Marianne.

MSF har også afholdt deres julefrokost på 12'er Pubben. Her var tæt på 35 tilmeldte, hvilket må siges at være en succes. Man havde valgt at holde julefrokosten på en onsdag, og det ser ud til, det er et godt valg. Tak til MSF.

Det er muligt DSB prøver at knække os på arbejdspladsen, men det sociale kan de ikke knække os på i Helsingør.

Det var ordene fra Lokalgruppe Helsingør – I ønskes alle en God Jul og Godt Nytår

Lokalnyt



Af:

Maiken Tomlinson

Kalundborg.

Først af alt vi jeg gerne på LPO Kalundborgs vegne sende en stor TAK til alle de forbund og personer udenfor DSB, der har valgt at udtrykke deres opbakning og støtte til Dansk Jernbaneforbunds medlemmer, og ikke mindst til den "kamp", der udspiller sig mellem ledelsen i DSB og DJ's medlemmer: Vi der døgnet rundt, året rundt får hjulene til at rulle og som holder firmaet gående, forældet infrastruktur og nedslidt materiel til trods. Det luner i dén grad at få opbakning fra så mange og vide, at det langt fra er alle, der synes, at vi bare skal tage en tudekiks og se at komme videre!

Også en kæmpe tak til alle dem der mødte op foran Arbejdsretten sidst i august! Selvom vi ikke vandt i retten, fik vi i hvert fald sendt et klart signal til toppen af DSB – vi står sammen, uanset om vi er lokomotivførere, togførere, stationsbetjente, tjenestemænd eller overenskomstansatte!

Tillidsrepræsentant eller ej?

1.november modtog alle tillidsrepræsentanter (TR) i DSB Togdrift et opsigelsesbrev fra DSB. Da forhandlingerne var brudt sammen d. 31. oktober, var vi alle frataget vores hverv som tillidsrepræsentanter, og der skulle vælges nye! Kort tid efter udsendte man så en "(mis-)informationsmail" til al driftspersonalet, hvori man beskrev at alle TR fortsatte frem til d. 14. november? Dette ændrede jo bare ikke på det faktum, at vi var blevet opsagt med personlig mail, og ikke havde modtaget en tilsvarende personlig mail om, at andet skulle være tilfældet – altså var vi ikke længere TR. For at gøre forvirringen total sendte DSB endnu en mail ud til alle d. 14. november, hvori man kunne læse, at DSB havde "tilbudt" DJ, at "eksisterende TR" kunne fortsætte deres hverv indtil d. 16. november! Ergo var det tydeligvis på dette tidspunkt stadigvæk ikke gået op vores "kære ledere", at der ingen tillidsrepræsentanter var, da vi jo var opsagt to uger tidligere. Man kan altså ikke forlænge noget, der ikke eksisterer!! Behøver jeg at nævne, at DJ ikke tog imod dette ellers sikkert yderst velmenende og gavmilde tilbud?

Hvorom alting er, så blev TR "genindsat" d. 16. november, endda ved personlig mail, med meddelelsen om, at vi kan fortsætte i vores hverv frem til d. 31. marts 2019 (medmindre DSB skifter mening inden da!).

Julefrokost

Midt i en tid, hvor arbejdslysten for de fleste ligger på lavere niveau end længe set i (stats?) virksomheden, DSB, afholdt Team Kalundborg den årlige julefrokost på Kursuscenter Knudshoved i dagene 3.-4.november. 23 tog- og lokomotivførere deltog, og det blev traditionen tro (dette var 3. år, vi var afsted) en rigtig hyggelig weekend, med god mad, pakkeleg, dans, spil og festligt selskab. En kæmpe tak til Claus Thaarup for endnu et godt arrangement!

Depotet

Et andet lille lyspunkt i denne ellers så mørke tid er, at vores lokaler på depotet har fået et ordentligt pift! Vægge og paneler er blevet malet, og dørene indendørs er blevet malet i kulørte farver. Derudover er vores ellers intetsigende toilet i dén grad blevet peppet op med vægdekorationer, hylde, planter og Anders And blade m.m. En stor tak til Birgit der endnu en gang har formået at lave lidt hyggestemning på depotet, hvilket i dén grad var tiltrængt!!

Herudover er damernes omklædningsrum blevet udvidet, så der nu er plads til flere kvinder i Kalundborg.

MTAPV

Årets MTAPV blev besvaret med en yderst lav svarprocent i hele landet. Også Kalundborg lå meget lavt. Nu vil nogle (især lederne) jo nok tolke det som om, at "den der tier samtykker", men måske det snarere skyldes, at vi de seneste år

Lokalnyt

har været meget flittige til at udfylde spørgeskemaet, med udførlige beskrivelser af, hvad der er galt (især i topledelsen af DSB). Mange har følt, at det eneste vi har fået ud af det, er et par dialogmøder (også kendt som monologmøder), hvor vi har fået at vide, at man jo kun vil os det bedste. At tiltagene er "et nødvendigt onde", og at det i det hele taget bare er os på gulvet, der ikke fatter budskabet! Derfor – tror jeg – er der rigtig mange, der ikke kan se meningen i at udfylde et spørgeskema, som alligevel ender med at blive tolket, som man selv vil.

Kolleger på depotet

- 27. oktober fyldte Steffen Madsen 30 år.
- 29. oktober blev Jonas B. Hansen far til en lille dreng.
- 19. november fyldte Simon B. Aabern 30 år.

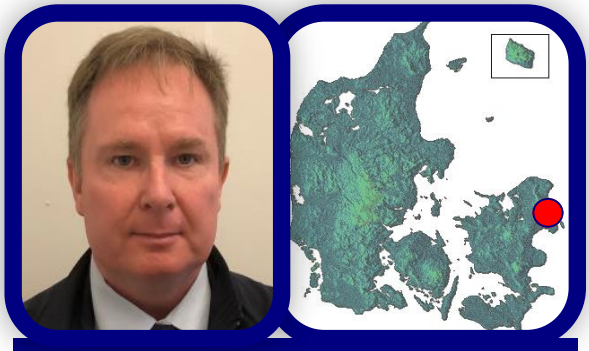
Et stort tillykke til alle tre!

Desværre blev vi pr. 1.november én mindre på depotet, idét Jesper R. Knudsen valgte at stoppe i DSB, for i stedet at søge nye udfordringer hos Banedanmark. LPO Kalundborg ønsker Jesper alt det bedste i fremtiden, samt held og lykke med det nye job.

Husk i disse mørke tider, at ordsproget siger: "Intet er så skidt, at det ikke er godt for noget". Så med alt det "skidt" vi efterhånden har været igennem, må det snart blive rigtig godt!

LPO Kalundborg vil gerne slutte af med at takke alle vores gode kolleger for sammenholdet i 2018. Det har mere end nogensinde været vigtigt at vise, at vi står sammen, og at vi bliver ved med at holde sammen, uanset hvad ledelsen i DSB så ellers finder på for at knække os!

God jul, godt nytår og god "kamp" til jer alle!



Af:

Ebbe L. L. Drögemüller

København

Det er en mærkelig og utrolig demoraliserende og provokerende oplevelse at få tilsendt en fyreseddel på mail. Navnlig når man selv er af den opfattelse, at man har udført det stykke arbejde, man er sat til og ikke har modtaget kritik eller klager over det udførte arbejde fra arbejdsgivers side. Dette var dog den virkelighed, der mødte alle tillidsrepræsentanter (TR) i LPO DSB den 1. november. Blot en mail med, at man pr. d.d. var opsagt og ikke længere var TR? DSB var dog så storsindet, at man tilbød, at man efter aftale med DJ kunne fortsætte sit TR virke frem til den 14. november? Ingen TR kontaktede dog DJ og til stor undren for en samlet TR kreds, lod DSB samtidig som om, at alle TR først "rigtigt" var sagt op den 14. november, uagtet at den fremsendte mail var temmelig klar: "Dit hverv som tillidsrepræsentant er dermed bortfaldet pr. 1. november 2018" stod der klart og tydeligt i mailen. Hvordan det kan blive til den 14. kræver nok en ledende stilling i DSB for at forstå.

Efterfølgende er alle TR genindsat frem til 31. marts 2019 efter DSB har måtte erkende, at det er svært at lave aftalearbejde uden en modpart, når man nu havde fyret dem, der skulle forsøges indgået aftaler med. Efter 31. marts 2019 er det desværre usikkert, hvor mange TR der bliver, og hvordan den fremtidige TR struktur kommer til at se ud. Et er dog sikkert, virksomheden gør alt, hvad den kan, for at smadre den faglige organisation og bruger alle midler for at fjerne den faglige organisations medindflydelse på virksomhedens drift, herunder ture og ferie, m.m. Dette med en

Lokalnyt

Et kig ind i et Siemens Vectron lokomotivs førerrum på Innotrans-messen 2018

Foto: Jan Lundstrøm

samlet ledelse i spidsen, der tromler frem med ledelsesret og visionsløse "jeg alene vide argumenter". Desværre er det småt med ledelsespligten trods det, at det er et væsentligt punkt i DSB's personalepolitik. I den er der beskrevet, at en leder både skal lede sig selv og lede andre og lede DSB? I samme festskrift beskrives, hvordan samarbejdet i virksomheden skal ske med respekt for medarbejderne? Der står også nogle fine ord om tilrettelæggelsen af arbejde og privatliv så dette hænger sammen bedst muligt. Har du ikke læst DSB's personalepolitik, kan denne for øvrigt fint anbefales. Vær dog opmærksom på, at den ikke har ret meget med virkelighedens DSB at gøre. Det er et fint festskriv til offentligheden, og hvem der ellers skal imponeres. Dette gælder for øvrigt flere af de fine politikker og retningslinjer der findes i virksomheden, de er langt fra virkelighedens verden, som den opleves af den menige medarbejder på gulvet. Seneste MTAPV er vist et meget godt udtryk for dette…

Hvis nogen forestiller sig, at bare man fjerner de valgte TR og medarbejderindflydelsen, så går det hele nok meget bedre, så har man i sandhed ikke fulgt meget med i jernbanehistorietimerne. Desværre er vi nok bare nået dertil, at de argumentresistente med egne øjne skal se og opleve virkeligheden, før de tror på den. Hvem tror desuden på DSB's ord om, at der bare skal laves nye IT systemer, så bliver det meget bedre. Vi kan ikke engang få de systemer, vi har i dag til at virke. Utallige nedbrud på Driftsportalen, DDR, Ferieplan, fejl i UA beregning, osv. er jo hverdagen. Tjek selv efter i meldingerne fra Servicecenteret Teknik. Her er vist ikke bare tale om en enkelt fejl engang i mellem. Så hvis DSB tror på, at nye fine systemer kan drive virksomheden, så tror jeg altså mere på julemanden og påskeharen.

Til orientering har tjenestefordelingen overtaget ferieadministrationen pr. 1. november, tilsyneladende til stor overraskelse også for dem selv og de ansvarlige for LTD og ferieplan. Lokalgruppen modtager til stor undren stadig henvendelser om sletning af ferie og spørgsmål om det kommende sommerferievalg, så oplysningen er vist ikke meddelt ordentligt ud i organisationen endnu. Lokalgruppen var ellers klar til at sætte det kommende ferievalg i gang den 2. november. Sedlerne var printet, sorteret og opslag var lavet. Desværre kan vi ikke sætte et ferievalg i gang der ikke følger vores vedtagne ferieregler. Ferievalget handler jo ikke kun om tildelingen af 3 ugers ferie. Kan man bytte ferienummer? Og hvad med 4. ferieuges søgning og ventebogssystemet? Det hele er jo en del af de vedtagne regler. Så indtil videre ligger det klargjorte ferievalg og samler støv. Lokalgruppen forventer dog, at DSB i sin iver for at bruge ledelsesretten og tage opgaver tilbage, igangsætter et ferievalg snarest og gerne inden 1. maj 2019.

Tilsvarende gælder for det kommende turvalg og fremtidige turarbejde. Her har DSB ligeledes brugt ledelsesretten og trukket dette arbejde tilbage i organisationen. Væk er alle de faglige repræsentanter der i mange år ellers har tjent virksomheden godt med deres store faglige indsigt i jernbanedriftens planer, selvfølgelig til gavn og glæde for den menige medarbejder, men i lige så stor grad til gavn og glæde og ikke mindst økonomisk gevinst for virksomheden. At man samtidig ventede med at smide disse gode folk på gaden, til de havde færdiggjort juleplanerne, siger et og andet om moralen hos modparten. At eneste argument er, at DSB mener dette er en ledelsesopgave skriger jo til himmelen. Man gør det ikke, fordi man vil gøre det bedre, eller fordi dem, der har gjort det hidtil, har gjort det dårligt, tværtimod. Det er heller ikke, fordi man vil tilbyde medarbejderne bedre forhold eller prøve at tænke nyt i forhold til et arbejds-

Lokalnyt

marked anno 2018. Som konsekvens af ledelsens drastiske og uforståelige adfærd har lokalgruppen forelagt for de lokale turrepræsentanter, at et kommende turvalg/turseminar alene sker med deltagelse af DSB's repræsentanter og med planer/tjenester lavet af DSB's turplanlæggere/systemer. Her vil ikke være nogen deltagelse af faglige repræsentanter eller nogle ture/tjenester udarbejdet i samarbejde med den faglige organisation. At den enkelte turrepræsentant på den måde ville komme til at blåstemple DSB's turarbejde, uden den faglige organisations medvirken og støtte, fik efterfølgende stort set alle lokale turrepræsentanter til at trække sig uden tøven. DSB er således uden lokale turrepræsentanter til at sætte nye ture sammen i København. At flere af de nuværende ture (weekendturen, seniorturen) samtidig ikke ville fortsætte fremover og alle andre ture også ændres væsentligt (over 30% rammetjenester/tidslommer?) gør ikke sagen bedre. DSB vil nok lave nogle ture selv, de skal jo bruge ledelsesretten til et eller andet, og de vil nok også afholde en form for turseminar og nok også prøve at få det til at se ud som om, det er lavet i samarbejde med medarbejderne. Hvem de får til at tage ansvaret for medarbejderrepræsentationen og indflydelsen er uvist, det er dog på eget ansvar at deltage i et sådan arrangement. Den faglige organisation er holdt ude og deltager ikke i dette, og kan af gode grunde derfor heller ikke tage ansvar for noget i den forbindelse.

For begge ovenstående opgaver, turvalg og ferieadministration, er det som medarbejder stærkt bekymrende at vide, at DSB's administration/tjenestefordeling i høj grad er underlagt bonusordninger. Så en ferieplads, der aflyses og bliver ledig i en periode, hvor der mangler medarbejdere i forvejen, bliver fremover nok ikke genbesat hver gang, som det er sket hidtil, hvor ferierækkerne var aftalestof. Fremover bliver det nok mere sandsynligt, at den ledige ferieplads bruges til at redde en evt. bonus hos en presset tjenestefordeler. Så er det bare ærgerligt, at en anden kunne have brugt den pladsen. Ligeledes gælder en evt. kommende turrokade. Hvem siger, at en ledig turplads bliver genbesat, og i givet fald til hvem og hvornår, når nu man bedre kan opretholde sin bonus ved at splitte en turplads op i småbidder og derved fiske de indlagt fridage, hviledage og sovedage. Vi siger ikke det bliver sådan, men hvem skal sikre det ikke sker, når de faglige er kørt ud på et sidespor?

Dette lokalindlæg er desværre skrevet i afmagt og frustration over en virksomhedsledelse, der er i fuld gang med at smadre en god arbejdsplads. Ikke fordi medarbejderne ikke leverer det de skal, men fordi ideologiske tanker forfører nogen til at tro, at man med trusler og hård ledelsesretorik kan få virksomheden til at køre bedre og levere bedre resultater. Historien vil vise, at man tager alvorligt fejl.

Som den ene bonde sagde til den anden:

"Det er en dum bonde, der pisker sine køer for at få dem til at give mere mælk"

Lokalgruppen ønsker alle lokomotivførere og deres familier en god jul og et godt nytår.

Eurocity ved Lov

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalnyt

Af:

Jakob Østergaard Elikofer

Nykøbing F

Jeg ville have det så godt, hvis jeg kunne have tiltro til DSB's adm. Direktør, Flemming Jensen. For trods det, at der sagt så meget grimt om ham, så er der noget ved ham, som rent faktisk tiltaler mig. Nej det er ikke dådyrøjnene og hans fuldkomne udtryk af uskyldighed i Arbejdsretten. Det er mere det faktuelle, man kan finde om ham, ved simpel søgning på Google. Flere blandt hans tidligere personale i SAS, roser ham faktisk. Finansverdenen roser ham.

De roser ham for det, jeg umiddelbart også ser ved ham, nemlig at han er manden fra gulvet, der er nået til tops. Ja det er meget flot, men det er jeg faktisk ligeglad med. Det jeg skal bruge det til er, inde i mig selv, at sige, at han er fra gulvet. Han er startet der, hvor vores hverdag er. Som produktionsmedarbejder på et eller andet plan. Han er godt nok startet i Forsvaret som jagerpilot, som vel er en slags konge derinde. Ikke desto mindre har han også været pilot i SAS, og kender til det at være almindelig lønarbejder. Kender til weekendarbejde, skiftende arbejdstider og arbejde juleaften. Det jeg mener er, at hans tilgang ikke er akademisk. Han har prøvet at arbejde og har ikke gået i skole hele livet. Så set fra den vinkel, er han en af os.

Desværre er det bare ikke det gode indtryk, jeg har fået af ham. Jeg sidder ude i min dagligdag, mens jeg tænker på Hr. Jensen. Hvad er det han vil med min arbejdsplads og hvorfor gør han det, som han gør det? Som jeg skrev i sidste nummer af dette blad, så kan jeg sagtens se, der skal ske forandringer i en virksomhed som DSB – og jeg er mere end villig til at deltage i denne proces. For det skal jeg vel, deltage i denne proces. Jeg har virkelig svært ved at se, at store forandringer i en virksomhed som denne kan ske, uden medarbejderne på gulvet deltager. Jeg er stolt af at være lokomotivfører, være en af dem der reelt holder hjulene i gang. Være manden på gulvet sammen med alle mine gode kolleger. Desværre sidder jeg også derude med en oplevelse af, at Flemming Jensen og jeg, ikke er ansat i den samme virksomhed. Fordi jeg føler mig fremmedgjort i den proces, der er sat i gang. Det virker på mig, som om ledelsen, med Flemming Jensen i spidsen, ønsker at skabe de helt store forandringer selv. Alene. Uden den hjælp og ekspertise som vi medarbejdere har. Det virker som om, direktøren sidder i sit elfenbenstårn og kigger ned på alle os og ikke rigtigt forstår, hvad der sker hernede.

En ting, som mange uniformerede kan snakke med om, er den følelse må får, når man kommer i Telegade i uniform. Man føler sig malplaceret og føler, der bliver set ned på én. Eller i toget mod Høje Tåstrup om morgenen, når de utallige administrationsmedarbejdere skal møde på job, og de i deres kropssprog og attitude giver udtryk for at være hævet over uniformeret personale. Hvad er det da for noget? Det er jo netop det uniformerede personale, der skaber virksomhedens produkt. Det er os, der reelt flytter kunderne. Det er os, der har kontakten med kunderne. Og det er os, der skaber omsætningen i virksomheden.

Den holdning til os uniformerede, jeg oplever fra dele af det administrative personales side, hører en fjern fortid til, hvor samfundet var anderledes klassedelt. Dengang herremænd tog ansvaret og æren for produktionen, og arbejderne kun var et besværligt onde, man skulle leve med. Vi lever altså i Danmark i år 2018. DSB er en 100% statsejet virksomhed. Så forskellen på administrativt og producerende personale burde alene kunne ses i arten af deres arbejde. Sådan er det tydeligvis ikke i DSB, hvor administrativt og producerende personale nærmest er ansat i to forskellige virksomheder.

1. november 2018 klokken 13.01 blev denne forskel endnu mere tydelig, da en underdirektør i DSB pr. mail valgte at opsige samtlige tillidshverv med omgående virkning. DSB havde dagen før afbrudt forhandlingerne med Dansk Jernbaneforbund, om fremtidens TR, løn og arbejdsforhold. Man ønskede simpelthen fra den øverste ledelses side ikke

Lokalnyt

længere at samarbejde med medarbejderne om at drive DSB. Cheferne i elfenbenstårnet alene vide, hvad rigtigt er, synes at være devisen. Det afstedkom nogle få reaktioner, hvor S-tog nedlagde arbejdet og ellers en del frustrationer rundt omkring. Generelt var der vrede blandt kollegerne, men de fleste viste ansvar overfor kunderne, og ønskede egentlig ikke at bringe dem i besvær på grund af en faglig strid. For vi, der har den daglige kontakt med vore kunder, føler faktisk et kæmpe ansvar overfor dem.

Senere samme dag valgte en anden underdirektør i DSB at udsende en mail til samtlige medarbejdere i DSB, hvor der blev lagt op til, at de tillidsvalgte kunne fortsætter deres hverv 14 dage mere, hvis de ville. Mage til arrogance skal man da lede længe efter. For det første indeholdt mailen ikke direkte nogen tilbagetrækning af den første mail, for det andet indeholdt den end ikke nogen form for undskyldning. Samme mail indeholdt et ønske om at fortsætte det gode samarbejde, der altid har været mellem ledelsen i DSB og medarbejderne. Den 16. november fandt man så, efter nogle drøftelser med DJ, ud af, at man godt ville beholde de tillidsvalgte frem til d. 31. marts 2019, hvor man så til gengæld ønskede en anden struktur. Dette blev af DSB meddelt alle medarbejdere i mail udsendt fra Elfenbenstårnet, hvor det blev udlagt som en aftale med DJ. Jeg håber ikke de store fremtidige indkøb af nye tog foregår med aftaler, der ikke er underskrevet af parterne.

ME på Sydbanen

Foto: Jan Lundstrøm

Den 6. november var jeg til det såkaldte dialogmøde med direktøren. Jeg skal indrømme, jeg ikke havde lysten til at tage til dette møde. Jeg mødte op med alle paraderne oppe, hvilket ikke er den bedste indgang til dialog. Alligevel mødte jeg også op, med min googlede viden om ham. Den positive side af ham. Jeg skal derfor også fortælle, at jeg rent faktisk fik en del respekt for ham og hans projekt til dette møde. For det gjorde jeg da. Jeg synes, det er fint, hvis min ledelse gerne vil fordele min arbejdstid og ferie. Hvis altså de gør det ordentligt. Og hvorfor skulle de dog ikke gøre det? Det må i hvert fald være i deres interesse at gøre det, tænker jeg. For hvis ikke de gør det, får de da kun vrøvl med mig og alle mine kolleger. Flemming Jensen holdt meget fast på, at ledelsen havde ledelsesretten. Det, synes jeg, er fint. Jeg har i mange år efterlyst ledere, der turde tage ansvar. Så det klager jeg ikke over.

Den mand der holdt sit oplæg – direktøren Flemming Jensen – gav mig faktisk lige præcis det indtryk, jeg havde forventet. Han fortalte, at hans ønske var at samarbejde med medarbejderne, for det er jo os, der møder kunderne hver dag. Vi skal alle sammen være med til at sikre DSB i fremtiden. Det er en opgave, vi alle sammen skal være med til at løfte. Så da jeg fik ordet, måtte jeg da også sige, at jeg faktisk har stor respekt for det, han siger. Jeg orkede ikke lige der at tage snakken om, at det er handlingerne det kniber med. Den diskussion skal jo ikke foregå mellem den administrerende direktør og mig. Det er noget, der skal løses et andet sted. Så jeg gik trods alt fra mit første møde i Telegade med en positiv oplevelse af direktørens visioner.

Det der halter så fuldkommen er handlingerne. Jeg vil jo så gerne tænke positivt om alle andre mennesker, således også om direktør Jensen. Jeg undrer mig derfor over den enorme forskel, der er mellem det han siger, og det han gør. Det er lige præcis derfor, jeg mangler tiltro til ham. Fordi han siger én ting og gør det stik modsatte. Hele holdningen er i grunden så fint udtrykt i brevet som den ene underdirektør udsendte om eftermiddagen den 1. november 2018, hvor man beder de tillidsvalgte fortsætte deres hverv 13 dage mere, hvorefter de så i hvert fald er fratrådt – for i samme brev at gøre opmærksom på ønsket om fortsættelsen af de gode traditioner om godt samarbejde med medarbejderne. Det er så arrogant som noget kan være, og det er så forløjet.

Lokalnyt

Så nu vover jeg her, direkte at spørge Flemming Jensen, om ikke DSB burde være én stor virksomhed bestående af produktions- og administrationsmedarbejdere? Om ikke det ville være positivt, at fremtiden i DSB blev, at alle følte de arbejdede på samme hold, og ønskede de samme løsninger og mål? Kunne ønsket fra ledelsen mon være, at alle havde lige stor betydning, og at dette var vigtigt? Så en civilklædt administrationsmedarbejder, der i sin holdning eller sin attitude, fortæller at denne har højere værdi end sin uniformerede kollega fra produktionen, ikke er med på holdet. For hvis nogen føler sig hævet over andre, bliver det svært at skabe grobund for et positivt samarbejde.

DSB er jo ikke et privat foretagende, men hele Danmarks bedste transportløsning. Vi der dagligt møder vore kunder, og dagligt med stolthed holder hjulene i gang i DSB, vi ønsker om nogen, at DSB skal eksistere for altid – også gerne subsidiefrit. Vi forlanger blot, at vi ikke bliver behandlet som skidt og besværligt arvegods. Vi gør hver dag – også i disse tider – vort bedste for at DSB's kunder kan regne med os.

Af:

Jan Lundstrøm

Næstved

Et år mere …

Vi har fået den glædelig besked, at vi får lov til at køre i hvert fald et år mere mellem Køge og Roskilde. Planen var, at Lokaltog skulle overtage allerede fra december 2019 (K20), men da det officielt stadig forventes, at der indføres ETCS på denne strækning fra maj måned 2019, og Lokaltog ikke forventer at kunne nå at få indbygget ETCS i deres Lint-motorvogne, der for at komplicere det yderligere er af to serier, udsættes deres overtagelse et år (i første omgang). Dertil kommer, at der skal anskaffes flere tog for at kunne dække den nye trafik, og de skal formentlig også have ETCS for at kunne få en fleksibel udnyttelse af togene. Vi er glade for fortsat at få lov til at køre helt til Roskilde, for alternativet kunne blive en periode med væsentlig mindre kørsel for os på depotet i Næstved.

Learning by doing

Den 31. oktober kørte det første ordinære DSB-tog – tog 2436 fra Næstved til Roskilde - med STM. Vi havde i Næstved fået begge MQ-togsæt med ETCS – sæt 12 og 13 tidligere samme dag, og begge togsæt kørte sammenkoblet i RØ 2436. Vi må nok erkende, at uddannelsen i kørsel med STM har været noget mangelfuld. Ja, der er vel nærmest tale om "learning by doing", og det har da også kostet både forsinkelser og aflysninger for de i forvejen hårdt prøvede passagerer på vores hjemmebane. Kørsel med STM er MEGET anderledes end med normal ATC, når der skal tastes togdata m.m. ind. Ingen tvivl om vi nok skal blive fortrolige med det, når vi har prøvet det nogle gange, men i rettidighedens navn havde det nok været bedre med et andet indlæringsprincip! Her i slutningen af november er problemet dog midlertidigt løst – de ombyggede tog kan ikke køre når det er frostvejr!

Masser af LA

Her lige omkring deadline for Det Blå Blad har vi pludselig fået et væld af LA på Lille Syd. Tre af dem er på 40 km/t i sporskifter. Det betyder omkobling af indkørselssignalerne, så vi får indkørsel med 40 km/t, og specielt i Køge koster det tid. Dertil kommer to nye LA på 80 km/t. Når der så køres halvtimesdrift med fire krydsninger i timen, smitter forsinkelser af på de andre tog, og det bliver stort set umuligt at få trafikken til at køre til tiden igen før vi går over til timesdrift.

Lokalnyt

6Elektrificering af Lille Syd

Elektrificeringen af Lille Syd fra stationsgrænsen i Næstved til Køge Nord, som begyndte tilbage i maj 2018, fortsætter med fuld fart. Når dette læses, skulle det være slut med de mange aftenspærringer, og køreledningerne skulle være sat op hele vejen.

ME i opstillingsspor i Nykøbing Falster

Foto: Jan Lundstrøm

Lang spærring

Også 2019 bliver langtfra et "normalt" år. Fra den 30. marts til den 11. august er banen lukket umiddelbart syd for Næstved. Og som om det ikke var nok, er mange spor på Næstved station spærret i samme periode, idet stationen skal elektrificeres. Det var tidligere planen, at der ikke kunne / skulle parkeres tog i Næstved om natten, men da elektrificeringsfolkene kun arbejder i dagtimerne, kan der alligevel parkeres bl.a. dobbeltdækkerstammer i Næstved. Der er dog ikke planlagt hverken forsyning ellert toilettømning. Fra den 30. marts til den 17. april kører "Store Syd" via Lille Syd på grund af arbejder ved Ringsted station. På Lille Syd er det planen at indføre ETCS mellem Køge og Roskilde fra slutningen af maj 2019, men fra forskellig side tvivles der dog på, at dette er realistisk …

Få parkeringspladser

Samtidig med at vi er blevet flere lokomotivførere på depotet, har vi fået væsentligt færre parkeringspladser til dem, der kommer i bil. Først tog bygningen af den nye Rampen mange af vore pladser, og der vil være byggeplads ved siden af depotet de næste cirka to år, mens man bygger Udlændingestyrelsens kontorhus. Der er dog en chance for, at vi kan få åbnet en "genvej", så vi igen kan parkere nogle biler foran remisen.

Problemer med rengøring af vores tog

Nu, hvor vinteren nærmer sig, kan det snart være slut med at få vasket gulv i vore tog. Den sidste varmtvandsbeholder på pladsen gik i stykker i marts måned, og da varmtvandsbeholderne sidder nede i brønde, skal dele af risteperronen bl.a. afmonteres. Bedre bliver det ikke af, at en af Banedanmarks entreprenører har ødelagt brøndringene, så skærver m.m. er faldet bed i brøndene. Selv om det burde være lige til at få det lavet, ser det ud til, at Banedanmark, DSB og ISS slås om, hvem der skal betale, og på grund af prisen er det oprettet som "projekt". Men den højeste pris den betaler vores passagerer, rengøringsmanden Gregers og os, der ikke får gjort ordentligt rent i vore tog!

Personalenyt

Frank Jacobsen havde sidste arbejdsdag den 31. oktober, hvor der var pølsevogn ved depotet. Frank kom til DSB den 1. februar 1983 for at blive uddannet som lokomotivfører til S-tog og MH rangerlokomotiv. Efter cirka to år fik Frank MY-attest og kørte på Gb godt et år, hvorefter Frank i lighed med et større antal kollegaer blev udlånt til S-tog et par år. Omkring 1994 kom Frank til Næstved. Frank har været os en god kollega, og vi ønsker Frank alt godt fremover som pensionist!

Efter ret kort tid "ved banen" har Claus Lund Hedegaard fundet ud af, at lokomotivførergerningen ikke lige var drømmejobbet for ham, og er søgt tilbage i pædagogfaget. Claus har sidste arbejdsdag den 30. november. Vi ønsker Claus alt godt fremover!

Den 16. december kom der frisk blod til depotet i form af de tre allerede uddannede lokomotivførere Frank Jensen, Jan Justesen Christensen og Jan Truelsen, der har søgt til Næstved fra København. De har allerede fået den vigtige MQ-attest. Vi ser frem til at skulle arbejde sammen med de nye kollegaer.

Lokalnyt

De fem relativt nyuddannede lokomotiv, fra det vi kalder "hold 1" (selv kalder de sig beskedent for førsteholdet), startede den 27. november på ME-uddannelsen, og kan, når de er færdige, køre alle ture på depotet.

Alle os på depotet i Næstved ønsker alle vore kollegaer rundt i landet en glædelig Jul & et godt Nytår med medvind på banen!

Studietur til Hamburg

Af: Kim Schelde Christensen

Fredag den 21. september drog otte forventningsfulde kollegaer – Frederik Rose, Hugo Lauritsen, Jan Lindén Andersen, John Sørensen, Kim Kromann, Kim S. Christensen, Lars Hansen og Mogens Christensen sydpå med EC 38. Det vil sige, pensionist John Sørensen var stået på allerede på København H og Kim Kromann stødte til i Nykøbing F.

Vi ankom til Hamburg Hbf i regnvejr, satte bagagen på hotellet og tog ud for at spise frokost på en Kebab-restaurant. Derefter tog vi på sightseeing i den store Hansestad med bus. Det regnede fortsat meget, og Kim Kromanns paraply holdt ikke længe. Undervejs holdt vi pitstop på en bar.

Efter turen rundt i Hamburg tog vi tilbage til hotellet og pakkede ud. Derefter var det tid til aftensmad, der blev spist på en restaurant med tilhørende privat bryggeri. Øllet kunne man få i glas eller i egen trætønde leveret direkte ved bordet. Vi fik et stort traditionelt tysk fad ind på bordet med diverse slags kød, stege, pølser og lidt kål. Der var rift om senneppen, som vi fik efterfyldt 8-10 gange – ligesom ølglassene!

Efter vi havde fyldt maverne gik vi tilbage til hotellet og drak lidt forskelligt kaffe, øl og sodavand. På det tidspunkt var vi lidt trætte.

Lørdag den 22. september

Efter morgenmaden gik vi til Miniatur Wunderland, der er verdens største modelbane. Hvis man tager højde for målestoksforholdet er strækningslængden cirka det halve af alle Danmarks jernbaner. Der var nogle af deltagerne, der aldrig havde set modeltog, så de var helt vildt imponerede over det, de så. Vi sluttede af med en kop øl, inden vi skulle videre med dagens program.

Det var frokost – menuen stod på Karrywurst mit Pommes på en restaurant ved havnen. Hertil et stort glas øl. Der var masser af liv på havnen. Efter frokosten kom vi forbi en strandbar med liggestole, palmer og strandsand. Her fik vi lidt til at skylle efter med …

Så begyndte det igen at regne, så vi skyndte os videre til næste seværdighed, der var en 90 meter lang gammel USSR ubåd – U 434. Det var en spændende og samtidig en uhyggelig oplevelse at være nede i den trange ubåd. Det må ikke have været rart at være besætningsmedlem på den, da den sejlede.

Efter ubåden tog vi til centrum, hvor der var øltelte med schlagermusik. Her blev der sat en del øl til livs. Da det blev aften, skulle vi spise på en indisk restaurant. Herefter tog de fleste tilbage til hotellet for at hygge sig i baren dér, mens to fortsatte i Hamburgs natteliv på diverse knejper.

Søndag den 23. september

Efter morgenmaden tog vi på byvandring bl.a. til det torv, hvor rådhuset ligger. Vi så på diverse bygninger og arkitektur inden vi sidst på formiddagen fik en lille Wurst. Derefter tog vi tilbage på hotellet efter vores bagage og så afsted til Hauptbahnhof og hjemad med EC 35.

Det var en superhyggelig tur, og vi glæder os til den næste … Turen var tilrettelagt af Poul "Formand", der desværre selv var forhindret i at deltage.

Lokalnyt

Af:

Søren Andersen

Odense

Livets gang i Teletubbiegade

Tja… det er et af de der lokalindlæg, hvor man bare ikke ved, hvor man skal starte eller slutte. Om man skal grine eller græde. Hvor man stirrer på den blinkende markør på skærmen og vrider sin hjerne i et forsøg på at få tankemylderet omsat til skrift. Uden at tage livet af tastaturet undervejs, vel at mærke. At hamre knytnæven ned i tasterne kan virke som en umiddelbar lettelse, men det nytter nok ikke ret meget i det lange løb. Ligesom det heller ikke nytter at undlade at tjekke sin indbakke, når man troligt møder ind på arbejde, selvom det nok ikke er det, man allermest har lyst til. For hvad er der mon nu tikket ind af ubehagelige overraskelser? Hver gang siger man til sig selv, at nu kan det da i hvert fald ikke blive værre. Men virkeligheden har det jo som bekendt med at overgå selv den vildeste fantasi. Og hvis der er noget man er dygtig til i Telegade, så er det at forme virkeligheden for sine medarbejdere. Eller er det modarbejdere? Det må være det eneste, der giver mening, når man ser på, hvordan den øverste ledelse behandler de mennesker, som er rygraden i det foretagende, de troner over. Og det er simpelthen så mærkeligt, for når man er i lokale med dem, eller ser dem i medierne, så er de venlighed selv. Charmerende, forstående, afvæbnende og indstillet på at finde "gode løsninger". Hvordan den attitude så hænger sammen med det, man som med/modarbejder oplever, kan man jo kun gisne om. Jeg tænker mit. Og tanken er som bekendt både gratis og fri.

Min virkelighed er, at jeg er vidne til en række uanstændige handlinger, som tilsyneladende ikke kender nogen øvre grænse. Det kan undre, at en mand der får det dobbelte af Statsministeren i løn, en bonus der er en lottopræmie værdig og har det øverste ansvar for tusinder af ansatte, der udfører sikkerhedskritisk arbejde (som han angiveligt også selv har gjort), ikke forstår sig på selv de mest basale menneskelige mekanismer. Hvis ikke man hænger sammen med sig selv, sin familie og sin omverden, hvordan kan man så forvente at et menneske er i stand til at blive betroet med det ansvar, vi sidder med hver eneste dag? 10 arbejdsdage i træk, fem dages varsling og ned til otte (8!) timers overgang, for slet ikke at nævne skubbeweekender, tidslommer/rammeture og satellitture med møde-/slutsted uden for eget tjenestested. Hvis man mener, at sådanne vilkår er helt rimelige i 2018, så må det da straks udbredes til alle administrative grene af virksomheden, så effektiviteten, motivationen og ikke mindst arbejdsglæden, kan blive højnet til hidtil usete niveauer.

Ejby station

Foto: Peter Kanstrup

Hvis ikke man har sine ansatte med sig, hvordan kan man så forvente at have en succesfuld og levedygtig virksomhed? Det må da stå på side ét i grundbogen for ledere, men den slags jordnære trivialiteter kan man umuligt forventes at efterleve. Det at arbejde i en virksomhed, der har bundet landet sammen i mere end 150 år, og

hvor stoltheden over at bære uniformen burde være tårnhøj, er snarere blevet til en belastning og noget man peger fingre ad i befolkningen. Ikke just noget der giver den enkelte lyst til at give den en ekstra skalle i det daglige, så derfor må konklusionen være, at man gør præcis det, man er ansat til. Hverken mere eller mindre. Følg reglerne i ODI og oplysningerne på din arbejdsseddel slavisk, linje for linje. Er der noget der ikke hænger sammen, så kontakt Driftscentret. Det er deres opgave at løse problemet. Er der noget, der ikke kan nås jf. de tekniske tider, så ring til Driftscentret og forklar sagen – om nødvendigt må toget afgå forsinket. Er du forsinket med et tog og kommer for sent til pause eller næste opgave, så ring til Driftscentret og bed dem om at finde en løsning. Det er der intet forkert i. Du følger jo blot de regler og vilkår, DSB har udstukket. Hvis ALLE følger denne praksis, vil virksomheden i løbet af få timer finde ud af, hvor meget deres medarbejdere leverer ud over det forventelige hver eneste dag, for at få de uoverskueligt mange løse ender til at finde hinanden.

Fremtiden for Odense/Svendborgbanen

Den 17. september var ca. 20 kolleger samlet (fordelt på to møder), for at høre om vilkårene for overgangen til den nye operatør på Svendborgbanen. En del (dystre) oplysninger så dagens lys, men mange spørgsmål forblev ubesvarede. Det væsentligste var, at ledelsen ønsker, at Odense lukker som depot og fremadrettet skal være et satellithold under Fredericia med møde- og slutsted i Odense samt, at 34 lokomotivførere skal overdrages, mens resten bliver i DSB. Heldigvis er der tale om en model der giver både tjenestemænd og overenskomstansatte et reelt valg, om de vil det ene eller det andet. I dagene efter den fremtidsmæssige "bombe" blev detoneret, var der naturligvis bekymring at spore, men samtidig en vis lettelse, for nu havde man da i det mindste noget konkret at forholde sig til, i stedet for rygter og mavefornemmelser. Selvom afsløringen af den nye operatør er blevet udskudt gang på gang og den amputerede udgave af det fremtidige Odense gav anledning til en del debat i dagene efter møderne, er det fuldkommen druknet i sagen om overgangen til den nye overenskomst. Det er bemærkelsesværdigt, at noget som en depotlukning, der i sig selv er en kilde til stor debat, ja nærmest opstandelse, er totalt forsvundet fra dagsordenen. Det siger lidt om, hvilken situation vi står i netop nu…

Overgang til Jernbaneoverenskomsten

For at gøre folk lidt klogere på, hvad der foregår i forhandlingerne mellem DSB og DJ og aflive diverse rygtedannelser, var der med meget kort varsel indkaldt til medlemsmøde på Grand Hotel i Odense den 13. november. Her var hele 35 medlemmer mødt op, så det må siges, at det i dén grad er noget, der fylder i folks hoveder. Der var ingen dagsorden, så alle spørgsmål var velkomne og blev besvaret efter bedste evne af lokalgruppeformand Kent Larsen Jensen og medlem af LPO DSB's daglige ledelse, Peter Kanstrup. Megen frustration og forundring kom til udtryk. Vi står i den værste krise nogensinde, og det er helt tydeligt, at alle forstår graden af alvor. Og sammenholdet var ikke til at tage fejl af.

Nyt inventar på depotet

Selvom det kan se lidt sort ud for tiden, så er der alligevel blevet brugt penge på lidt fornyelse til briefingrummet i Odense. Det mangeårige og trofaste "ovale bord" har måttet vige pladsen for et nyt og større bord med tilhørende stole. Hvis ét emne kan hamle op med de ovennævnte ditto, så må det være det ovale bord, placeringen af dette og nu tilmed dets afløser! Udenforstående vil måske tænke, at det er noget besynderligt noget at gå op i (og de vil formentlig have ret), men få ting har fået sindene i kog som førnævnte bord gennem årene. Formen på det nye bord er seneste skud på stammen. Da det ikke er helt rektangulært, men med lidt bredere spidser midt på langsiderne, kunne det lede tankerne hen på formen af en ligkiste og dermed var det nye navn fundet mindre end et døgn efter ibrugtagelsen. Enkelte var endda villige til at medbringe værktøj hjemmefra, så der kunne fræses et kors i bordpladen og spøgefulde tunger så det som et tegn på depotets vej til graven. Helt så tungt skal det nok ikke tages, og der er da stadig noget at grine ad fra tid til anden – uanset hvilken form bordet har.

Sociale arrangementer

Der er i tiden siden sidst også sket ting, der hører til i den lidt mere muntre afdeling. Den 19. september havde i omegnen af 10 kolleger fra Odense og Fredericia sat hinanden stævne i Tommerup for andet år i træk, for at køre på skinne-

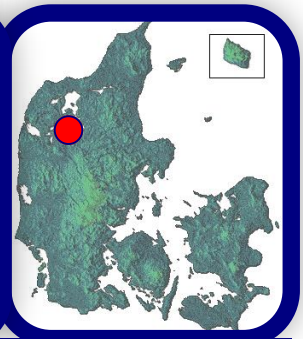
Lokalnyt

cykler på Assensbanen. Vejrguderne tilsmilede endnu en gang deltagerne med solskin og næsten sommerlige 20 grader. Også den årlige julefrokost, som denne gang faldt sammen med J-dag den 2. november, var godt besøgt med 20 veloplagte kolleger. For at prøve lidt nyt, havde Aktivitetsudvalget besluttet at flytte de vante rammer fra ét forsamlingshus til et andet, nemlig fra Hjallese til næste stop sydover på Svendborgbanen: Højby. Her var der højt humør, fællessang, julemenu og drikkevarer ad libitum, dog med et medbragt maksimum på fem flasker snaps, som alle nåede at få ben at gå på (eller slingre, for nogles vedkommende). Kort før midnat valgte en god del af det tilbageværende selskab at fortrække til den fynske hovedstad, for at fortsætte festen. Vi glæder os allerede til næste år.

Personalia

Michael Johansen, der gennem hele sin karriere hos DSB, har været rosinen i pølseenden på depotets anciennitetsliste, valgte pr. 1. november at søge nye udfordringer hos DB Cargo i Nyborg. Michael var på sin egen stilfærdige måde altid en mand af sine meninger, der også formåede blot at lytte, når der var brug for det. En god og vellidt kollega, som vil blive savnet på stuen, men det skulle være mærkeligt, hvis ikke han lægger vejen forbi os i ny og næ. Vi ønsker alle Michael held og lykke med jobbet som godsfører. Vi vinkes ved derude.

Lokalgruppe Odense ønsker alle kolleger og deres familier en glædelig jul og et lykkebringende nytår



Struer

Af:

Niels Haunstrup Christensen

Efterårsstemning i Struer. Ja, det kan forstås på mange måder. Rent fysisk er vi, medens dette skrives, i det sene efterår. Rent praktisk er vi i det sene efterår, hvad angår depotets tilhørsforhold til DSB. Vi ved i dag (d. 16 november) stadig ikke, hvem der overtager driften i december 2020. Det er mit håb, at vi, når dette læses, er blevet klogere på, hvem der blev den vindende part. Ventetiden går mange på. Vi har fået lovning på, at vi kan blive i Struer, hvis vi ønsker det. Det bliver dog spændende at se, om vores nye arbejdsgiver ønsker at ændre depotstrukturen. For nuværende er der depoter i Odense, Esbjerg, Varde, Skjern, Herning, Aarhus og Struer. Om dette også er tilfældet i 2021 vil tiden jo vise. Den 27. november har LPO gruppen i Struer indkaldt til medlemsmøde. Medlemmer må have ret til at vide lidt om, hvad der er op eller ned i de mange bulletiner, der flyver frem og tilbage mellem DSB og DJ. Ligesom mange andre venter vi på, den føljeton finder sin løsning. Jeg tror dog, at det kommer til at tage rigtig lang tid. Man kan selvfølgelig håbe, at DSB pludselig kommer i tanke om, at de skal lytte til personalet. Men det svarer nok lidt til at tro på julemanden, og det hører jo som bekendt barndommen til.

Vi har i de sidste 9 måneder kørt ufattelig meget med litra MR. Vi sætter nu vores lid til rygterne om, at de ikke skal køre i K19, for man skal lede meget længe for at finde et ringere tog end MR. Bevares de har reddet en vis legemsdel på virksomheden igen og igen. Sandheden er bare, at de mangler vedligeholdelse og en meget kærlig hånd, hvis de skal bruges mere i driften. Det er direkte pinligt at skulle forklare publikum, at rygning er forbudt på perronen, når der samtidigt er en gammel slidt MR, der dækker hele stationsområdet i et kvalm røgtæppe. Vi krydser finger for, at vi har set det sidste til dem, når dette læses.

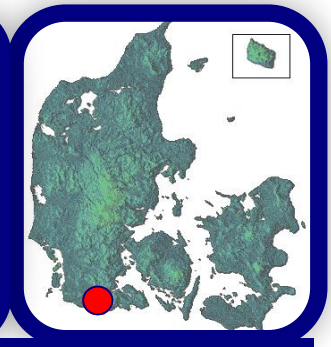
Vi har måtte opgive at opretholde vores vandforsyning her i byen. Der er ellers blevet anvendt en mindre formue på at frostsikre anlægget. Der er blevet monteret varmekabler i samtlige slanger, men kombinationen vand og el har åbenbart voldt store problemer. Man valgte derfor den lette løsning – at smide håndklædet i ringen. Det betyder så, at vi har lidt mindre at lave og, at risikoen for at toget kommer til at mangle vand, er blevet større.

Lokalnyt

Ved det nye supersygehus i Gødstrup lidt nord for Herning er Banedanmark ved at være færdig med at anlægge den nye perron. Der er ingen tvivl om, at det med tiden godt kan blive et af de bedre steder, hvad angår antallet af rejsende. Nu går der jo nok et år eller to, inden vi skal stoppe ved trinbrættet, men det skal nok blive godt.

Vi har i en lang periode været plaget af et LA forhold, hvor vi skulle ned på 40 km/t gennem Hjerm station. Nu er Banedanmark endelig ved at skifte en række sveller, så med lidt held bliver det igen muligt at komme hurtigt igennem Hjerm. Sporarbejdet skyldes, at der her, ligesom så mange andre steder, har været anvendt duoblok sveller, hvor jerntværstangen er rustet op. Kombinationen med duoblok sveller og vejoverkørsler, hvor der saltets i vinterperioden, er og bliver kritisk.

Personalet i Struer ønsker alle andre en glædelig jul og et godt nytår.



Af:

Torben Rydahl Due

Tinglev

Danmarks sydligste jyske depot strutter af glæde og optimisme. Vi er jublende tilfredse, alle har det godt. Langt hovedparten af os sover rask væk op imod 4 sorgløse timer hver nat, hvor drømmene blot kredser let omkring vores lykkelige liv og ikke mindst dejlige velafklarede arbejdsmæssige forhold. Fuglene kvidrer og henleder vores tanker på det smukke liv omkring os, så vi næsten glemmer dagligdagens små ubetydelige udfordringer. Alle i Tinglev går smånynnende omkring, altså lige bortset fra, når talen falder på de igangværende forhandlinger mellem DSB og DJ. Mange har på det seneste registreret tegn på stress, hvor dårlig søvn, hovedpine og humørsvingninger er de mest udtalte symptomer, men ellers går det godt. Vi skal ikke klage, det manglede da bare. Vi er på ingen måde kede af, at være på en arbejdsplads, hvor forhandlingerne om de fremtidige arbejdsvilkår nu går ind i år 2. Vi er overmenneskelige og tænker blot positivt over, at vores forhøjede blodtryk skyldes de gode resultater i SønderjyskE. Skulle vi gå rundt med bekymringer om, at vores elskede arbejdsplads mest af alt ligner en retorisk krigszone. Nej, det ville være skamløst og utaknemmeligt af os. Skulle vi endelig have et enkelt lille ønske til fremtiden (det er jo snart jul), så ønsker vi, at de dygtige forhandlere fra både DSB OG DJ lander en god aftale, så vi igen kan trække vejret roligt og se lyst på fremtiden.

Endnu én af vores unge dygtige lokomotivførere forlader os til fordel for et jernbaneselskab med base i Padborg. Henrik B. Sørensen har valgt at skifte personbefordring ud med gods. Vi er kede af det kommende tab, da det udover det faktum, at vi mister en faglig kompetent og super god kollega, samtidig hæver gennemsnitsalderen med 2,4 år pr. medarbejder. Fra alle dine kolleger skal der dog lyde et stort tillykke med jobbet. Held og lykke fremover.

I september måned afholdte vores lokale golfikon, Henrik Lauritzen, den årlige golfturnering. I perfekt efterårsvejr slog Svend sig til tops i amatørrækken, mens Alex gentog tidligere års meriter og vandt de øvedes række. Som altid blev vi forkælede med kolde drikke, dejlig æggekage og fine præmier. Tak til Henrik for et flot arrangement.

Årets turmøde i Aabenraa blev i år erstattet af et medlemsmøde samme sted. Rigtig mange kolleger mødte frem til et godt og informativt møde. Efter mødet sluttede næsten et par håndfulde pensionister sig til den sociale del. Det var tydeligt, at de alle havde fået sig en god middagslur. De var særdeles træfsikre i bowling og havde bagefter en glubende appetit på både mad og drikkevarer (til stor fortrydelse for kassereren).

Alle mine 3-4 læsere ønskes en glædelig jul og et lykkebringende nytår

På Rette Vej?

Trods ledelsens glade budskaber om de igangværende forhandlinger...