Det Blå Blad

Nr. 1 - 2019

Transportministeren mener, at lokomotivførerne saver den gren over, de selv sidder på...

Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet	S... 3
Forhandlinger vedr. arbejdstid, medarbejderindflydelse, mv—Status	S... 4
Jernbaneulykken på Storebælt	S... 6
Mistillid til ledelsen i DSB, fra lokomotivførere i hele landet	S... 8
Tjenester og ture gældende fra 3. februar 2019	S... 10
Når DSB er i julegavehumør	S... 12
Læserbrev—Forventninger til lokomotivførere	S... 14
Læserbrev—At række hånden frem og bede om hjælp i en svær tid	S... 15
Udlicitering Midt– og Vestjylland og Svendborgbanen—Det vi ved	S... 16
Evaluering af ETCS-uddannelsen—Eller historien om uddannelsesaftalerne der blev væk	S... 18
Jørgen Peter Ohmeyer—Lokal tillidsmand i Aalborg	S... 20
Ny ferielov—Spar på dine feriefridage	S... 22
Lokalnyt	S... 23

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets Område-gruppe 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. 7. april 2019

Forside: Tegning af Det Blå Blads tegner Anders Pedersen

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. 25-2018 Endnu et konfliktskabende DSB-tiltag – forringelser ved søgning af ferie, mv.
- Medlemsinformation nr. 26-2018 vedr. sletning af brugerdata på LPO DSB's hjemmeside
- Medlemsinformation nr. 01-2019 vedr. fortsatte forhandlinger om arbejdstid, medarbejderindflydelse, mv.
- Medlemsinformation nr. 02-2019 folder vedr. arbejdstidsregler, mv.
- Medlemsinformation nr. 03-2019 folder udsendt af LPO er korrekt
- Medlemsinformation nr. 04-2019 vedr. 1. maj arrangement i Odense
- Medlemsinformation nr. 05-2019 vedr. tjenestetid ved uddannelse

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

De lokale Generalforsamlinger

Af:
Søren Max Kristensen
Områdegruppe-formand

I januar og ind i februar afholder alle lokalgrupper i LPO DSB generalforsamlinger. Daglig ledelse er så privilegeret, at vi bliver inviteret med til disse møder.

Der har i hele landet været et rigtigt flot fremmøde. Mange af jer medlemmer var mødt op for at deltage i den vigtige dialog, som en demokratisk forening lever af. Det viser med al tydelighed, at den dystre forudsigelse af, at Netflix, HBO og sociale medier dræber den demokratiske debatkultur, er kraftigt overdrevet.

Ud over de lokale emner, og de vigtige lokale valg, så var der en stor interesse i, hvor forhandlingerne om nye aftaler var nået til. Det gav en god og livlig debat. Det var helt tydeligt, at lokomotivpersonalet var dybt frustreret og rent ud sagt stiktosset på DSB's ledelse. Hvorfor skulle alle aftaler opsiges? Hvorfor vil DSB som udgangspunkt ikke have lokalaftaler, ud over nogle få, når forudsætningen for en overenskomst netop er, at ledelsen og den faglige organisation i fællesskab indgår aftaler, der regulere de daglige arbejdsforhold?

Der var også en stor frustration over, at forhandlingerne endnu ikke er afsluttet her mere end et år efter at DSB har meldt sig ind i Dansk Industri. Lokomotivførerne ønsker bare at passe deres arbejde i fred og ro og under ordentlige forhold.

Her måtte LPO DSB og DJ selvfølgelig tage vores del af ansvaret. Hvis vi blot ville give os i forhandlingerne og rette ind efter DSB's ønsker, så kunne en ny arbejdstidsaftale indgås øjeblikkeligt, og hvis DJ blot rettede ind efter DSB's pibe i lønforhandlingerne, så kunne det også afsluttes med meget kort varsel.

Her var der ingen slinger i valsen. Alene det makværk, som de af DSB udarbejdede ture, er et udtryk for, og den usikkerhed og det kaos, som de af DSB selvbestaltede tjenestetidsregler har givet, har tydeligt vist alle, at ordentlige aftaler er nødvendige på en ordentlig og moderne arbejdsplads. Ved festlige lejligheder kaldes det "den danske model"

Her er LPO DSB meget taknemmelige over den store opbakning, som vi har fået fra samtlige lokale generalforsamlinger. Ja, der er et behov for en afslutning snart, men ikke hvis resultatet ikke lever op til de berettigede forventninger. Prisen er, at kaos fortsætter, men udmeldingen har helt klart været, at den pris er LPO DSB's medlemmer parat til at betale. Den klare opbakning tager vi med ind i forhandlingslokalet.

For en god orden skyld skal det nævnes, at når – og hvis – der opnås enighed om en arbejdstidsaftale og en lønaftale, så skal alle de øvrige aftaler også på plads, før der underskrives noget. Som det fra starten tydeligt har været meldt ud: "Vi indgår ikke delaftaler".

Selve forhandlingerne kan der læses om i artiklen på side 4.

Forhandlinger vedr. arbejdstid, medarbejderindflydelse, mv. – status

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

Kære læser.

Når du sidder med snuden dybt begravet i nærværende artikel, kan vi garantere, at du ikke er i gang med en omgang "fake news", men måske er du i fuld sving med at fortære "old news". For forhandlingerne pågår og det endda lige præcis i de dage, hvor bladet er på vej ud gennem trykken, henholdsvis internettets og mailboksenes snørklede veje.

Som bekendt er det sådan i den danske aftalemodel – hvilket vi efterhånden har pointeret en del gange – at der ikke refereres fra igangværende forhandlinger. Så her må vi henvise til din egen fantasi og i øvrigt til LPO's medlemsinformationer, når – og hvis – vi skulle komme så langt, at der er noget, der kan præsenteres.

Uagtet overstående vover vi alligevel – ligesom i det seneste nummer af bladet – at give en lille status i overskriftsform.

Hvis du har hørt Flemming Jensen på hans dialogmøder rundt om i landet og samtidig var blandt de usædvanligt mange medlemmer, der har hørt områdegruppeformandens indlæg på de nyligt overstående lokalgruppegeneralforsamlinger, har du nok luret, at ledelsen og LPO's repræsentanter står rimeligt langt fra hinanden i de igangværende forhandlinger.

Lidt firkantet kan man sige, at ledelsens udgangspunkt for forhandlingerne om en arbejdstidsaftale, medarbejderindflydelse, mv. tager udgangspunkt i, at "tavlen er tom", dvs. udgangspunktet er den rå jernbaneoverenskomst. Vores udgangspunkt er det nu opsagte aftalekompleks for så vidt angår arbejdstid, korrigering, ferie, osv.

Man kan altid bruge en god kop

Fotomanipulation

Vi anerkender naturligvis Jernbaneoverenskomsten, men har ikke bemærket, at der noget sted står skrevet, at en tilhørende lokalaftale skal være så ringe som overhovedet mulig. Tværtimod. De lokalaftaler vi kender til i sammenlignelige virksomheder underlagt Jernbaneoverenskomsten, dvs. i Arriva og DB Cargo, minder faktisk noget mere om de aftaler, DSB har opsagt på vores område, end ledelsens ide om, at et overenskomstskifte til Dansk Industri pr. definition betyder, at vi pludselig befinder os i en tidslomme tilbage i det sene 1800-tal.

Med disse udgangspositioner har de hidtidige forhandlinger – i hvert fald hos os forhandlere – på lange stræk ledt tankerne hen på et cykelløb op ad Alpe d'Huez på en 3-hjulet cykel. Det er ubegribeligt meget op ad bakke, og man når kun i mål, hvis der arbejdes hårdt og stædigt, mens modparten skubber, kører ind foran dig og lægger dig hindringer i vejen.

Og hvad er det så for (for)hindringer der har været, og fortsat er, da intet jo er underskrevet. Den korte version er, at ledelsen – som det jo med al tydelighed også fremgår af de ture, vi har kørt i siden 3. februar – ønsker skubbeweekender, meget større fleksibilitet og tilsyneladende også – lidt overraskende – ringere mulighed for feriesøgning. Nu er DSB's ledelse jo ikke den første ledelse i verdenshistorien, der har ønsket mere fleksibilitet, så udfordringen har været at finde ind til, hvor det helt

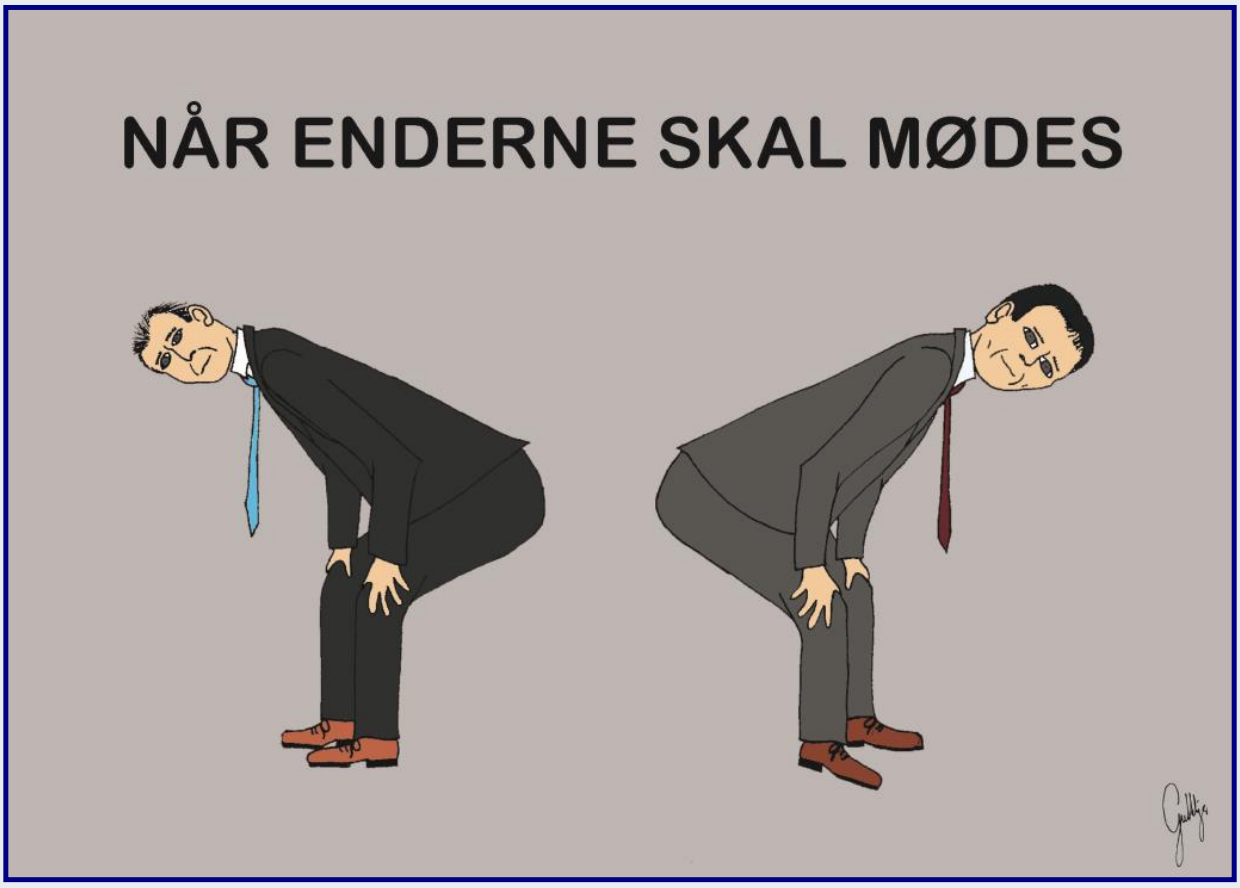
præcist er, at skoen trykker. Det har vi efterhånden et forholdsvis klart billede af, hvilket er helt afgørende for, at der kan findes nogle kompromisser.

Vi har omvendt ønsket at nå frem til en aftale, hvor der fortsat er en balance mellem arbejds- og privatliv. Det kan godt være, at der kommer nogle ændringer, men det har været et selvstændigt mål for LPO, at de fremtidig arbejdsforhold vækker genklang i den enkelte på en række punkter. Derfor tager rigtig mange af de forslag, vi har bragt ind til forhandlingsbordet, afsæt i de aftaler, der har dannet rammen om jobbet som lokomotivfører i DSB de seneste mange år. Vi er meget bevidste om, hvad der virkelig betyder noget og fuldt klar over, at f.eks. skubbeweekender er no go. Her skal der findes løsninger som sikrer, at den ekstra weekendproduktion, der måtte være, løses på en sådan måde, at de, der ønsker at have fri hver anden lørdag-søndag, fortsat har det.

Og hvor er vi så nu? Tja, godt igennem et større antal af de 21 hårnålesving. Indtil videre uden at være tæt på at ryge i afgrunden, men også et sted, hvor det absolut ikke er sikkert, at vi når i mål. Vi er et sted, hvor vi fortsat er fast besluttet på ikke at give fortabt og stå af. Og et sted, hvor vi fortsat tror på, at vi ender med at kunne levere et godt resultat.

At et godt – eller i hvert fald et brugbart – resultat i forhold til arbejdstid så kun er et stykke af vejen, er så noget helt andet. Også uddannelsesaftaler, kørelæreraftaler og LKI-aftaler, skal på plads. Og skulle det lykkes, så udestår der jo stadig en række udfordringer i forhandlingerne omkring løn mellem DSB og DJ.

Men bevares godt begyndt, er jo som bekendt halv fuldendt, så det …



Tegning: Diana Guthkjer

Lokomotivfører i Helsingør

Jernbaneulykken på Storebælt

Af:
Carsten Lehmann Hansen
Skribent, Det Blå Blad

Den katastrofale kollision d. 2. januar 2019 på Storebæltsbroen, mellem et DSB-lyntog og en tabt trailer fra et godstog, er efterfølgende blevet omfattende behandlet i medierne fra mange relevante synsvinkler. Både tekniske og menneskelige aspekter er blevet belyst. Mulige årsager og konsekvenser er udkastet og kommenteret fra mange sider, og tankevækkende skæbneberetninger fra flere af de direkte implicerede er fremkommet.

I nærværende medie afventer vi resultatet af de professionelle instansers undersøgelser. Mens vi venter, vil vi i denne stund i stedet kigge på den håndtering af ulykken vores virksomhed præsterede.

Administrerende direktør, Flemming Jensen, har i medarbejderbladet "ind&se" udtrykt en tak for den professionelle indsats personalet udførte både direkte og indirekte. Man kan passende kvittere med en konstatering af, at det indtryk håndteringen fra DSB´s ledelse efterlader, fortjener en lignende ros for sin saglighed, ro og professionalisme. For at kigge lidt på baggrunden for dette, har vi haft en kort snak med Flemming Jensen.

Hvordan blev du opmærksom på ulykken?

Jeg var mødt ind i Telegade og var i en snak over en kop kaffe med driftsdirektør, Per Schrøder, da meddelelsen om en hændelse med en kraftig nedbremsning af et tog på Storebælt kom. Minutter senere kom en ny melding om, at der var tale om genoplivning med hjertestarter, og vi indså, at der måtte være sket noget alvorligt. Per aktiverede DSB´s krisestab, og jeg gik i gang med at underrette Transportministeriet og DSB´s bestyrelse.

Operationscentret i Telegade

Foto: DSB

Har du erfaring med alvorlige hændelser fra dit tidligere virke?

Ja, i SAS havde jeg f.eks. en personlig rolle i 2001, både i forbindelse med 9/11 i USA og ved SAS-ulykken i Linate-lufthavnen nær Milano, hvor var jeg SAS-repræsentant på ulykkesstedet. I 2011 var jeg involveret i håndteringen af de opgaver, SAS havde efter jordskælv/tsunami-katastrofen i Japan, hvor vi skulle planlægge en luftbro mellem Tokyo og Bangkok til evakuering af skandinaver.

Du virkede rolig og afbalanceret, både på TV og i mødet med personalet. Er det en type situation, du har forberedt dig på?

Ikke direkte, men jeg mener, at der skal være fokus på de tilskadekomne og de efterladte. Så må man gemme alt andet til rette tid og sted. Håndteringen, især i den første fase, er kernen i, om en virksomhed kan opfattes som ansvarlig og bygget på moralske værdier. I denne fase må vi ikke gå ind i en debat om årsager og skyld. En dårlig håndtering af katastrofer har historisk set bragt store virksomheder til fald.

Er du tilfreds med DSB´s krisehåndtering på dagen?

Ja, ubetinget. Der er ingen tvivl om, at den træning og uddannelse, som vi har gennemført med krisestaben i Operationscentret, gav den fornødne ro. Og at den ro er baggrunden for, at alt fungerede som man, midt i en ulykke der berører alle dybt, kan ønske sig.

Fungerede samspillet med øvrige organisationer som det skulle?

Ja, både med Beredskabet og Politiet havde vi en tæt kommunikation, som fungerede fint.

Er der en evalueringsproces i gang?

Ja, den er obligatorisk. Der vil altid være mulighed for forbedringer, så derfor kigger vi selvfølgelig på det. Sammen med Politi og Beredskab har vi gennemført møder med passagerer fra ulykkestoget og med pårørende til de omkomne. Møder der helt sikkert gav afklaring for de fleste. Der har også været en grundig debriefing af alle de direkte involverede medarbejdere, med deltagelse af krisepsykologer.

Har ulykken påvirket dig personligt?

Ja, det er klart, det berører jo alle. Det er vigtigt, at selvom vi ikke bærer skyld i sammenhængen, så har vi et stort ansvar, vi skal tage på os. Men midt i tragedien er jeg glad for, at vi har en organisation, der fungerer og at vores personale i toget håndterede situationen rigtig flot.

Flemming Jensen nævner i interviewet både Krisestaben og Operationscenteret. Det er ikke begreber, der er almindeligt kendt i vores virksomhed. Derfor har vi også haft en snak med vores beredskabschef, Henrik Sommer, for at få en indføring i dette arbejde.

Det forulykkede IC4-tog holdende på lavbroen

Foto: DSB

Henrik fortæller, at Operationscentret, der har faciliteter i Telegade, er en form for "kommandostation", der kan bemandes med en krisestab, når chefvagten i DSB´s Driftscenter, DSB´s beredskab eller direktionen beslutter det. Formålet er primært at understøtte Driftscenteret, så man her kan koncentrere sig om at opretholde så meget togdrift, som det i situationen er muligt. Krisestaben består af nogle faste medlemmer (formand, stabschef, to logførere og en pressevagt) og nogle, efter omstændighederne indkaldte, fageksperter, der står til rådighed for indhentning af relevante oplysninger. Krisestaben skal kunne indkaldes og fungere hele døgnet og bemandes i så lang tid, som det måtte være nødvendigt. Operationscentret er udstyret med en lang række kommunikationsmidler, der gør det muligt at være kontinuerligt i forbindelse internt, såvel som eksternt.

Onsdag d. 2. januar 2019 blev Operationscentret bemandet fra kl. 08.18 og fungerede frem til ca. kl. 14.00, hvorefter man gradvist droslede ned. I løbet af dagen afgav man DSB-repræsentanter, både til den kommandostation som Fyns Politi oprettede i Odense, og til Den Nationale Operative Stab (NOST). I løbet af dagen indsamlede man de oplysninger, der skulle sikre overblik over ulykken og danne grundlag for pressemeddelelser, udtalelser på TV, etc.

Henrik slutter af med en konstatering af, at ulykken har været en tragisk understregning af betydningen af uddannelse og træning både på ledelsesniveau og ude i "den spidse ende" i driften.

Det Blå Blad påtænker i de kommende numre at følge op med flere artikler om Storebæltsulykken, både i forhold til de konkrete hændelser og i forhold Havarikommissionens undersøgelser, når resultatet af deres arbejde på et tidspunkt foreligger.

Mistillid til ledelsen i DSB, fra lokomotivførere i hele landet

Af:
Hans Schøn Merstrand,
LPO DSB Daglig ledelse

Det Blå Blad har fået tilsendt udtalelser og pressemeddelelser fra samtlige 13 lokalgrupper. Derudover er der indløbet en del sympatierklæringer fra andre faglige organisationer.

Når Det Blå Blad taler med lokomotivførerne landet over, så vokser medarbejdernes mistillid til ledelsen i DSB bare dag for dag – hvad også tydeligt fremgår af de mange udtalelser fra lokalgruppernes generalforsamlinger.

Hvis man er en del af ledelsen i DSB, kan man selvfølgelig bare lukke øjnene, holde sig for øjnene eller proppe fingrene i ørene, og håbe det går over. Eller man kan slå det hen med en bemærkning om, at det er udtryk for medarbejdernes frustrationer over de igangværende forhandlinger om overgangen til jernbaneoverenskomsten. "Men så gør ledelsen regning uden vært", som en kollega sagde en frostklar morgen, hvor han var mødt ind til job kl. 03:47.

Herunder er et par citater fra de udtalelser, der er sendt til administrerende direktør, Flemming Jensen:

"Hvis ikke ledelsen i DSB formår at genskabe samarbejdet og tilliden til os medarbejdere, og vores tillidsrepræsentanter, så er det generalforsamlingens opfattelse, at den nuværende ledelse, på alle niveauer, ikke er opgaven voksen til at lede DSB. Og derfor ikke bør være en del af DSB's fremtid."

Generalforsamlingen Aarhus

"Som Ledelsen i DSB nu har forsøgt at gennemtrumfe deres beslutninger ved hjælp af trusler og påkaldelse af ledelsesretten, uden respekt for godt samarbejde og den enkelte medarbejder, mener vi ikke, at den nuværende ledelse i DSB er opgaven værdig"

Generalforsamlingen Kalundborg

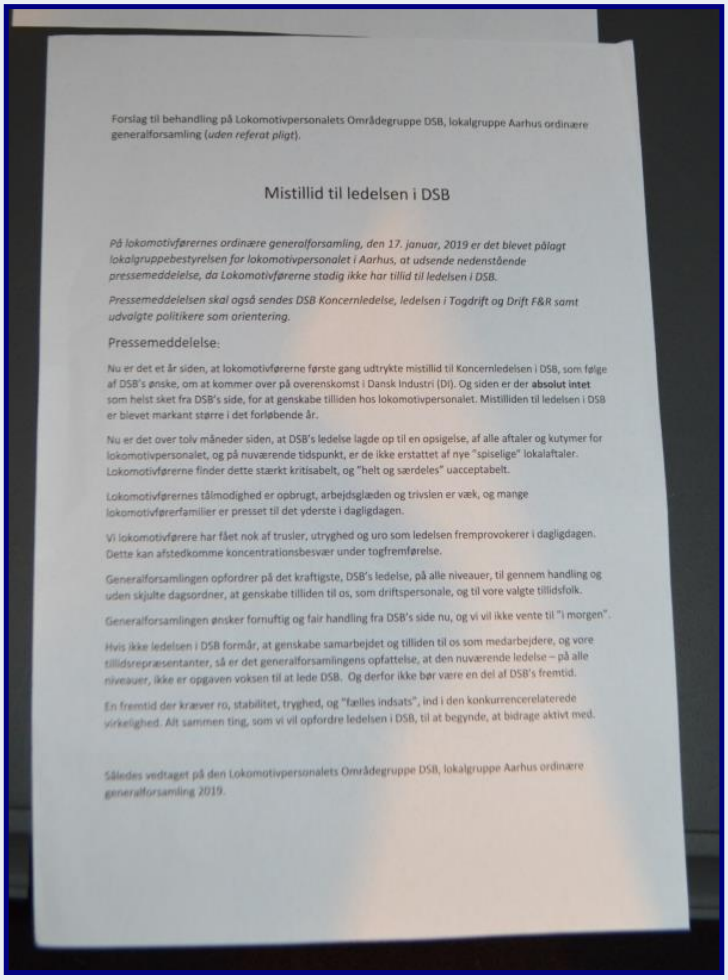
"Generalforsamlingen opfordrer på det kraftigste DSB's ledelse til hurtigst muligt at komme tilbage til et fornuftigt og konstruktivt samarbejde og dermed træde væk fra en ledelsesstil baseret på diktat, rå ledelsesret og magtarrogance"

Lokomotivinstruktørernes generalforsamling

"Lokomotivførerne i Fredericia vil derfor på det kraftigste opfordre samtlige ledelseslag i DSB til gennem handling og uden skjult dagsorden at ændrer adfærd, samt anerkende lokomotivførerne og deres valgte tillidsrepræsentanter som vigtige samarbejdspartnere"

Generalforsamlingen i Fredericia

"Tinglev er kun et lille depot. Trods det kæmper vi hver dag for at DSB stadig skal forblive et DSB, vi



Forslag til behandling på Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB, lokalgruppe Aarhus ordinære generalforsamling (*uden referat pligt*).

Mistillid til ledelsen i DSB

På lokomotivførernes ordinære generalforsamling, den 17. januar, 2019 er det blevet pålagt lokalgruppebestyrelsen for lokomotivpersonalet i Aarhus, at udsende nedenstående pressemeddelelse, da Lokomotivførerne stadig ikke har tillid til ledelsen i DSB.

Pressemeddelelsen skal også sendes DSB Koncernledelse, ledelsen i Togdrift og Drift F&R samt udvalgte politikere som orientering.

Pressemeddelelse:

Nu er det et år siden, at lokomotivførerne første gang udtrykte mistillid til Koncernledelsen i DSB, som følge af DSB's ønske, om at kommer over på overenskomst i Dansk Industri (DI). Og siden er der **absolut intet** som helst sket fra DSB's side, for at genskabe tilliden hos lokomotivpersonalet. Mistilliden til ledelsen i DSB er blevet markant større i det forløbende år.

Nu er det over tolv måneder siden, at DSB's ledelse lagde op til en opsigelse, af alle aftaler og kutymer for lokomotivpersonalet, og på nuværende tidspunkt, er de ikke erstattet af nye "spiselige" lokalaftaler. Lokomotivførerne finder dette stærkt kritisabelt, og "helt og særdeles" uacceptabelt.

Lokomotivførernes tålmodighed er opbrugt, arbejdsglæden og trivslen er væk, og mange lokomotivførerfamilier er presset til det yderste i dagligdagen.

Vi lokomotivførere har fået nok af trusler, utryghed og uro som ledelsen fremprovokerer i dagligdagen. Dette kan afstedkomme koncentrationsbesvær under togfremførelse.

Generalforsamlingen opfordrer på det kraftigste, DSB's ledelse, på alle niveauer, til gennem handling og uden skjulte dagsordner, at genskabe tilliden til os, som driftspersonale, og til vore valgte tillidsfolk.

Generalforsamlingen ønsker fornuftig og fair handling fra DSB's side nu, og vi vil ikke vente til "i morgen".

Hvis ikke ledelsen i DSB formår, at genskabe samarbejdet og tilliden til os som medarbejdere, og vore tillidsrepræsentanter, så er det generalforsamlingens opfattelse, at den nuværende ledelse – på alle niveauer, ikke er opgaven voksen til at lede DSB. Og derfor ikke bør være en del af DSB's fremtid.

En fremtid der kræver ro, stabilitet, tryghed, og "fælles indsats", ind i den konkurrencerelaterede virkelighed. Alt sammen ting, som vi vil opfordre ledelsen i DSB, til at begynde, at bidrage aktivt med.

Således vedtaget på den Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB, lokalgruppe Aarhus ordinære generalforsamling 2019.

Én af de mange mistillidserklæringer

Foto: Hans Schøn Merstrand

alle kun kan være stolt af, men føler nu, at den kamp er forgæves. Vores opfattelse er, at hele direktionen, samt ledelsen hele vejen igennem, modarbejder denne stolthed. Vi har lokomotivførere, som har sagt deres job op i DSB. Og vi har lokomotivførere der er gået før på pension, og ikke mindst så har vi set en stigning i langtidssygdoms billedet. Vi lokomotivførere har fået nok af trusler, uro og økonomisk utryghed, som ledelsen fremprovokerer"

Generalforsamlingen Tinglev

Det Blå Blad har også talt med enkelte oppositionspolitikere i Folketinget, som kan berette, at lokomotivpersonalet frustrationer også er blevet bemærket på Christiansborg, men Det Blå Blad håber da, ledelsen i DSB lytter til lokomotivpersonaet inden et Folketingsvalg – og et muligt regeringsskifte.

Som en lokomotivfører sagde, på en af lokalgruppegeneralforsamlingerne:

"Hvis DSB's ledelse havde valgt at samarbejde fra starten af, så havde man nok fundet en fælles løsning og ikke kun ledelsens løsning".

Det sidste MR-tog i Næstved

Foto: Jan Lundstrøm

Tjenester og ture gældende fra 3. februar 2019

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

Så kom de – de nye ture. Skabt med afsæt i den rå jernbaneoverenskomst og ledelsens mistolkninger af denne.

Hvor skal vi ende og begynde. Med en morsomhed, måske ... Det har altid været et faktum – om end ofte sagt i spøg ved turfremlæggelsen – at de nye ture var de ringeste, vi nogensinde har haft. På et eller andet tidspunkt, vil sådan et udsagn blive sandhed. Så måske er det, vi oplever nu, blot sandhedens time!

Nå spøg til side. Søndag d. 3. februar 2019 vil fremadrettet stå som en mørk dag i vores faglige organisations efterhånden 120-årige historie

Ingen tvivl om, at det faktisk er en vanskelig – måske endda en næsten umulig – opgave at planlægge tjenester og ture med afsæt i en rå overenskomst, hvilket jo i sig selv burde være et tungtvejende argument for ledelsen for at indgå seriøse drøftelser om en ny arbejdstidsaftale. Heller ingen tvivl om – for ret skal være ret – at ledelsens ubehjælpsomme forsøg på at gabe over den vanskelige opgave er forløbet mindre uheldigt på visse depoter og i visse ture, end andre steder.

Men når det så er sagt, så ligger ledelsen helt, som den har redt. Man har haft hovedet så langt oppe i en vis legemsdel på sig selv i ren benovelse over egne evner, at man fuldstændig har overset, eller valgt at overse, klokkeklare overenskomstbrud, f.eks. i forhold til:

- Sammenlægning af fridage (3 eller flere), hvor disse ikke overholder fridagslængden (min. 100 timer)
- Manglende aftale om tjek ind, tjek ud, spadseretider og tekniske tider
- Dobbeltfridage placeret uden for weekender

Og så har ledelsen åbenbart også svært ved at overholde de "regler" (retningslinjer og procedurer), de selv har skabt, f.eks. i forhold til:

- Antal tidslommer pr. tur og deres placering i denne
- Tidslommer over 11,5 timer
- Ændring i underretning givet 28 dage før

Og hvorfor er det man, hvor det har været muligt, har søgt konflikten, f.eks. i forhold til:

- Skubbeweekender – også på depoter, hvor produktionen slet ikke kræver det
- Nedlæggelse af små ture, for at gennemtrumfe (ledelsens uønskede ide om) 12 ugers ture
- Afskaffelse af specielture – weekendture, seniorture, osv.

Og så har vi slet ikke nævnt de mange afledte overenskomstbrud, mv., f.eks.: kursusdage over 9½ time, fortsat anvendelse af den opsagte flexaftale, overskridelse af max. tjenestelængde (både dag- og nattjenester), tjenester uden pause, længde af en feriedag i reserven, osv.

Har det i ledelsens skumle "tur-værksted" været et mål i sig selv at skaffe utilfredse medarbejdere? I så fald – hvorfor? Man skulle da ellers tro, at de senere års fornærmende ringe medarbejdertilfredsmålinger havde kaldt på en anden tilgang. Omvendt vil et veltilrettelagt forsøg på at forringe medarbejdertilfredsheden yderligere, gå fint i spænd med det nyeste tiltag på den front – en kraftig forringet mulighed for at holde ferie sammen med sin familie. Men bevares,

hvis du ikke længere skal se dem i weekend, hvorfor så lave voldsomt om på det i ferien. Det er da givetvis bedre at holde den uden familien, eller i hvert fald billigere ☹ …

LPO har som bekendt udgivet en folder både i fysisk og elektronisk form, hvor du kan læse mere indgående om de regler, der gælder for tilrettelæggelse af arbejdstid, mv. Alle overtrædelser af disse regler skal indsendes til din lokalgruppe. LPO vil forfølge overenskomstbrud i det fagretslige system. Og vi vil – hvor DSB ikke overholder de regler, de har selvfortolket sig frem til – kræve at ledelsen efterkommer disse, da overholdelse af retningslinjer og procedurer er en hjørnesten i ledelsens forpligtigelse overfor sine ansatte. Sidst, men ikke mindst, vil vi forfølge forskelsbehandling mellem overenskomstansatte og tjenestemænd. Når ledelsen med åbne øjne vælger at indføre parallelle overenskomster, må det være et ufravigeligt krav, at selvsamme ledelse administrerer de forskellige overenskomster på en måde, så det sikres, at ingen, uanset ansættelsesform, stilles ringere, end de kolleger vedkommende arbejder sammen med.

Om ledelsen mener, de kan leve med den situation, de selv har fremprovokeret, er ikke op til LPO at vurdere. Vores tilgang er uændret. Vi ønsker, at hele vores arbejdsområde – i lighed med tidligere – aftale dækkes. Vores forslag og ideer til en fremtidig aftale om arbejdstid, mv. er fremlagt overfor ledelsen, og i øvrigt i bløde vendinger fremført på de lokale generalforsamlinger.

Vi har i den forbindelse – både overfor ledelsen og medlemskredsen – gjort opmærksom på, at vi ikke føler os presset af kunstigt opsatte tidsfrister. Det er aftalernes indhold, der tæller. Ikke bare i forhold til regler for tilrettelæggelse af arbejdstid, men også i forhold til medarbejderindflydelse. Tjenester og ture er alt for alvorlige emner at overlade til ledelsen. Hvis du er i tvivl om denne påstand, så kig en ekstra gang på turene gældende fra 3. februar 2019.

Og lad os så – med denne erkendelse i erindring – slutte af med en gammelkendt sandhed henvendt til dig, der altid har ønsket, at den faglige organisation skulle lade DSB om at lave turene.

"Man skal være varsom med at ønske noget – for sæt nu det går i opfyldelse"

Set på en opslagstavle et sted i landet

Foto: Anonym

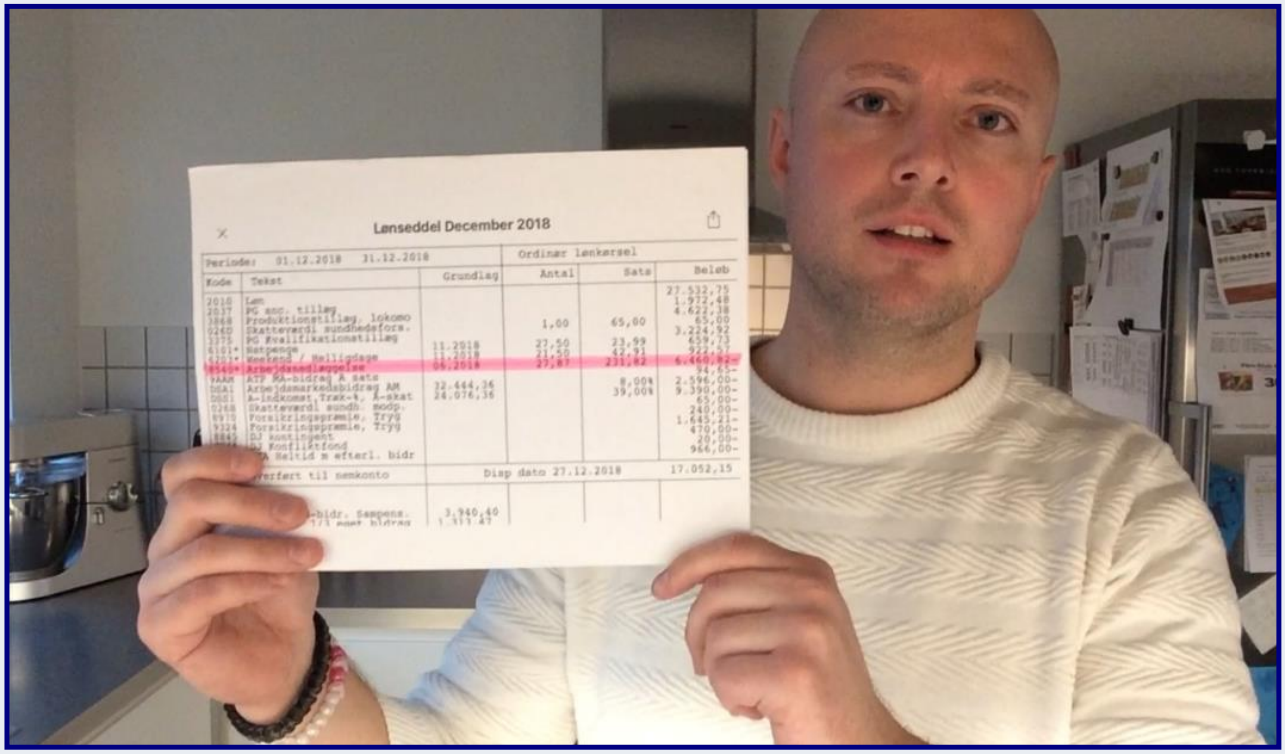
Når DSB er i julegavehumør

Af:
Søren Andersen,
lokomotivfører, Odense

Julegaver. Det lyder egentlig som en vældigt rar ting og noget man normalt glæder sig til. Dem har vi hver især haft mulighed for at vælge tilbage i efteråret, og disse blev siden udleveret i løbet af december måned. Personligt valgte jeg at sige nej tak, da jeg ikke ønskede noget af DSB, til at stå i mit hjem, som ville kunne minde mig om dem og den måde, de har behandlet deres personale det seneste års tid. Derfor var overraskelsen stor, da der alligevel trillede en julegave ind i sidste øjeblik, før julefreden sænkede sig. Datoen var fredag den 21. december 2018, da jeg via en besked fra en kollega blev gjort opmærksom på, at noget var helt anderledes og ud over det sædvanlige.

Som det næste åbnede jeg min e-Boks, hvor en dugfrisk lønseddel lå og ventede på mig. Som altid med en vis spænding, da man jo aldrig helt eksakt ved, hvor meget der lander på ens NemKonto ved udgangen af måneden. Og det var her jeg fik den. Julegaven, som de velmenende mennesker i Telegade syntes jeg fortjente for loyalt at passe mit arbejde. Cirka halvvejs nede i de tætskrevne linjer stod ordet "Arbejdsnedlæggelse – 06.2018" og til højre for dette et beløb lydende på 6.460,82 kroner, efterfulgt af en lille vandret streg – altså et minus.

Nu blev den umiddelbare glæde afløst af undren for øjeblikket efter at gå over i vantro. Denne tilstand varede i cirka 30 sekunder, som var den tid det tog mig at række telefonen til min hustru. Hun læste og bekræftede det, jeg lige havde set på selvsamme lønseddel, før en ny sindstilstand indtrådte: totalt chok. Hvad var det lige, der var sket? Det måtte være en fejl, blev vi enige om. Arbejdsnedlæggelse?!? Hvilken arbejdsnedlæggelse? Den eneste arbejdsnedlæggelse jeg har deltaget i, er at blive nedlagt af mit arbejde, men det foregår til gengæld på mere eller mindre daglig basis.



Lokomotivfører Søren Andersen med sin lønseddel for december

Foto: Screenshot fra video som Søren Andersen delte på Facebook

Efter konsultation af min kalender kunne jeg konstatere, at den eneste uregelmæssighed, var en sygdomsperiode i slutningen af juni, der forløb over fire arbejdsdage og en friweekend. "Men det var jo sygdom", tænkte jeg. Hvordan kunne det lige pludselig blive tolket som om, at jeg havde nedlagt arbejdet? Så var det en klokke ringede i hovedet på mig, og jeg erindrede noget om en afgørelse i Arbejdsretten omkring såkaldt "maskeret arbejdsnedlæggelse". "Men… hvordan kan de konkludere, at jeg ikke har været syg, hvis de ikke har bedt om en lægeerklæring?", spurgte jeg min hustru, mens tankerne fór rundt i hovedet på mig. Det havde hun pudsigt nok en lige så lidt fyldestgørende forklaring på som mig. Nu meldte det næste spørgsmål sig: Hvad gør vi, nu hvor der lige pludselig kommer til at mangle over 3.000 kroner netto i årets vel nok dyreste måned samtidig med, at min hustru er studerende og kun har en meget begrænset indkomst? Svaret skulle findes ved gode venners hjælp, men med uvisheden om, hvornår vi kan betale dem tilbage, når nu man ikke kan regne med DSB.

At man har fået et højere sygefravær i en periode, siger i min verden ikke ret meget andet end, at der florerer en eller anden form for dårligdom. Om det så er bakterielt, viralt, noget mentalt presserende fremkaldt af en skånselsløs ledelsesstil, eller noget helt fjerde, skal jeg ikke gøre mig klog på. Det har jeg ingen forudsætninger for at gøre, men det har min læge til gengæld. Ham fandt jeg det dog ikke nødvendigt at involvere på noget tidspunkt, i det der for mig virkede som et ganske ubehageligt, men formentligt relativt harmløst, maveonde, med fast rutefart til toilettet. Den slags har jeg prøvet nogle få gange før, hvor det er gået over ad sig selv. Derfor tænkte jeg heller ikke nærmere over det og raskmeldte mig søndag formiddag for igen at møde på arbejde mandag morgen. Her blev der fra min gruppeleder heller ikke løftet nogen øjenbryn eller spurgt nærmere ind til mit fravær på noget tidspunkt, formelt som uformelt.

Alt dette gik således i glemmebogen lige indtil tre dage før juleaften, hvor DSB mente tiden var inde til at gøre det angivelige regnskab op. Et regnskab uden forklaring eller begrundelse, vel at mærke. Den kom dryssende op ad dagen, hvor det blev bekendtgjort, at jeg "havde deltaget i en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse, hvorfor DSB var berettiget til at trække mig i løn for den periode, hvori arbejdsnedlæggelsen fandt sted". Således informeret, men stadig i fuldkommen vantro over den totale mangel på tillid, som DSB viser de selvsamme medarbejdere, der hver dag bliver overdraget ansvaret for at føre i titusindvis af mennesker sikkert rundt i landet.

Jeg er stadig rystet over, at man kan føre denne form for omvendt bevisbyrde, hvor jeg som medarbejder, for at undgå ubehagelige overraskelser på lønsedlen, tilsyneladende uopfordret skal troppe op med en lægeerklæring, hver gang jeg måtte se mig nødsaget til at kravle under dynen for at komme til hægterne igen. Det har jeg aldrig oplevet før og kommer forhåbentlig heller aldrig til det igen, men nu er døren sparket ind til en helt ny praksis, så jeg må ydmygt håbe det bedste, men frygte det værste. Hvis det er DSB's forestilling om julegaver til deres medarbejdere, så vil jeg gerne nu og for fremtiden frabede mig noget som helst i den henseende.

Vinter på jernbanen. Her ved Roskilde St.

Foto: Anonym

Læserbrev—
Forventninger til lokomotivførere

DSB's forventninger til dig som lokomotivfører:

Af:
Michael Frid,
Lokomotivfører (K), Odense

- Du møder så frisk du nu kan, selv om det er 11 til 12 timer siden, du sluttede din sidste tjeneste og kørte hjem til dig selv. Her er det valgfrit, om du vil spise, se fjernsyn eller andet. For mit vedkommende er det på hovedet i seng, så jeg måske kan nå at få 8 timer søvn, inden jeg skal op. Så, måske morgenmad, i bad og så ud i bilen på vej til en ny tjeneste.
- Du er ansvarsbevidst og møder ædru og fri for narko og medicinrester, som Trafikstyrelsen ikke har godkendt, du indtager.
- Du har en uniform på, som er præsentabel.
- Du er engageret og klar til dagens tjeneste.
- Du klargører og overleverer dyre tog og togsæt. Måske skal du selv køre eller en af dine kollegaer skal, men du går aldrig på kompromis med sikkerheden. Det tog, som du har klargjort, skal køre rundt i Danmark med børn, unge og alle de andre passagerer. Og de skal ikke tænke på sikkerheden. Det har du gjort på deres vegne, så de lægger trygt deres liv i dine hænder.
- Du er skrap med hensyn til sikkerhed, materiel og regularitet. Du giver ikke op, selv om andre siger: "Det går nok".
- Du holder dig opdateret og bliver efteruddannet. Og ansvaret for om du kan køre de tog og på de strækninger, som tjenesten indeholder, er dit alene.

Lidt mere spændende bliver det, hvis du – som jeg – er blevet uddannet til lokomotivfører kørelærer.

- Som lokomotivfører kørelærer er du nu blev rollemodel for dine kollegaer og nye lokomotivfører-elever, hvor du viser den rigtige vej frem.
- Når en kollega, eller elev, har opnået tilstrækkelige færdigheder kvitterer du med dit navn og underskrift for, at nu kan de køre rundt i Danmark. Og de må gerne have dine kære, og alle andres kære med, for du ved nu, at de ikke går på kompromis med sikkerheden.

Vi er alle fyldt med kompetencer, som DSB trækker på 24/7. Og det er så her, at filmen knækker:

*Du er **IKKE** kompetent til selv at vurdere, om du er for syg til at tage på job og køre passagerer rundt i hele Danmark. Hvis du fortæller, at du er syg, er det nok en maskeret arbejdsnedlæggelse. Og det er ikke accepteret …*

Læserbrev—
At række hånden frem og bede om hjælp i en svær tid

Af:
Diana Guthkjer,
Lokomotivfører,
Helsingør depot

Der er ingen tvivl om, at vi alle står midt i en udfordrende tid, hvor der er flere spørgsmål end svar. Forståeligt nok fylder situationen virkelig meget på stuerne, ude i togene, osv. Det fører til en hel del utilfredse ordvekslinger, samt i få tilfælde lettere ubehagelige optrin. En – hvad der burde være – afslappende pause, bliver nogle gange mere opslidende. Og den glæde man muligvis entrerede stuen med, da pausen begyndte, ændres til en tristhed på vejen mod næste opgave efter pausen. Det er selvfølgelig vigtigt, at vi får landet nogle fornuftige aftaler, som sikrer fair forhold for os alle, men lad os huske på, at den gode stemning er guld værd.

Når det så er sagt, så figurerer der også den helt modsatte stemning i virksomheden.

Vi har alle – i større eller mindre grad – vores helt personlige udfordringer, som kan variere fra dag til dag. Vores arbejdsliv skal gå op med privatlivet. Det er ikke altid lige let at få det hele til at gå op. Vi har alle familie, som vi ønsker at tilbringe tid sammen med, interesser som vi ønsker at glæde vores sind med, osv., osv. Der er forventninger fra begge sider af livet, men vi kan kun være ét sted ad gangen.

Vores depot i Helsingør er ikke så stort, derfor kan det være udfordrende for tjenestefordelingen at tilfredsstille alle vores ønsker og håb til løsninger. Og derfor bliver vi til tider nødt til at række hånden frem mod hinanden og bede om hjælp.

Det kan for nogen være en udfordring i sig selv. Mig selv inklusiv! Til trods for at jeg har trukket på kollegernes hjælp en del år efterhånden. I starten var jeg for indadvendt og nok også for stolt til at indrømme, at jeg havde brug for hjælp. Jeg indså dog hurtigt, at jeg ikke havde andet valg end at give det et forsøg, hvis jeg gerne ville beholde jobbet. Jeg må sige, at det er gået over alt håb og forventning. Jeg fandt ud af, at det hjalp at være åben om den udfordrende situation, som jeg stod / står i, selvom det ikke behager mig. Jeg foretrækker at være privat og kan rigtig godt lide min egen lille boble, men Helsingør depots venlighed hjalp mig ud over min personlige grænse. Jeg har fået hjælp i lange baner i form af diverse tjenestebytninger, for at få livet til at gå op, så jeg både kunne passe min rolle i privatlivet som enlig forsørger samt

beholde det job, som jeg er rigtig glad for at have.

Tjenestebytningerne har været den direkte årsag til, at jeg er her endnu, men der er endnu en årsag som er mindst lige så vigtig. I årene der er gået, har jeg fået mange smil og venlige ord, en masse forståelse og spørgsmål om, hvordan jeg har det. Støtten jeg har fået – uanset sin form – har hjulpet mig med at holde hovedet højt og ikke give op. Skal jeg være ærlig, så triller tårerne rent faktisk ned ad mine kinder i dette nu – i ren og skær taknemmelighed.

Selv den mindste håndsrækning, et lille smil eller et forstående ord kan ændre dagen for modtageren drastisk.

At være en del af Helsingør depot fylder mig med stolthed. Jeg er beviset på, hvad et fantastisk sammenhold og kollegaskab kan udrette. Af hjertet tak! I er guld værd!

Udlicitering Midt- og Vestjylland og Svendborgbanen—det vi ved…

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

Politikerne har, i forbindelse med genudbuddet af regionaltogskørslen i Midt- og Vestjylland, besluttet at lade udbuddet omfatte DSB-strækningerne Struer – Vejle og Odense – Svendborg. Tiltaget effektueres fra K21 (december 2020).

Efter et næsten 12 måneder langt tilløb, og utallige udsættelser, blev det i starten af december 2018 offentliggjort, at Arriva (gen)vandt kørslen. Det sker dog med to ændringer i forhold til den trafik, de udfører i dag. Trafikkøberansvaret for strækningen Skjern – Holstebro overgår til Region Midtjylland, hvis der da ellers eksisterer regioner til den tid, og kørslen tilfalder derved Midtjyske Jernbaner. Og så overtager Arriva driften af de to nævnte DSB-strækninger. Sammen med det overtager de ca. 75 lokomotivførere fra DSB, som enten virksomhedsoverdrages (overenskomstansatte) eller udlånes (tjenestemænd).

Siden Arriva vandt udbuddet for snart to måneder siden, har der været noget stille. Da det således er småt med ny viden, vil vi benytte lejligheden til – sammen med den smule ny viden, der trods alt er – at repetere fakta:

- Udbuddet omfatter de strækninger Arriva betjener dags dato, minus Skjern – Holstebro
- Udbuddet omfatter desuden strækningerne Struer – Vejle og Odense – Svendborg
- Togene skal fra K21 (december 2020) fremføres af Arrivas nuværende ca. 40 Lint-togsæt og DSB's 20 MQ -togsæt (dvs. både de 8 DSB ejede og de 12 leasede)
- Det er uklart om Arriva vil gøre brug af værkstedsfaciliteter i Fredericia, om de vil nøjes med deres eksisterende værkstedsfaciliteter i Struer og Varde, eller om de vil finde en helt tredje løsning
- DSB overtager stationsdriften på de strækninger, udbuddet omfatter
- Fjerntogene på Thybanen og fjerntogene på strækningen Struer – Viborg – Langå forsvinder

Arriva-tog på Silkeborg St. nær ved Arriva tog's hovedkvarter

Foto: Hans Schøn Merstrand

- Der vil fra K21 fortsat køre 4 fjerntog i hver retning mellem Fredericia / Vejle og Struer. DSB skal køre disse tog, men køreplanen for togene kendes ikke
- DSB har meldt ud, at op til 75 lokomotivførere fra Struer og Odense virksomhedsoverdrages (overenskomstansatte) eller udlånes (tjenestemænd)
- Der i forvejen ca. 30 udlånte tjenestemænd i Arriva (som har været udlånt siden 2003)
- DSB har meldt ud, at de afvikler depotet i Struer til K21 og overdrager / udlåner samtlige lokomotivførere dér til Arriva.
- DSB har ligeledes oplyst, at virksomheden p.t. bruger 34 lokomotivførere for at køre Svendborgbanen.
- Der skal derfor findes 34 blandt de til den tid anslåede 70 medarbejdere på Odense depot, som vil lade sig virksomhedsoverdrage / udlåne. Er der ikke frivillige nok, sker overdragelse / udlån ved tvang i omvendt ancienni-

tetsmæssig rækkefølge. Overenskomstansatte kan afvise at lade sig virksomhedsoverdrage, men vil i så fald blive afskediget.

- Det vides ikke, hvor mange lokomotivførere Arriva forventer at skulle bruge i henholdsvis Struer og Odense
- DSB vil opretholde aktiviteter i Odense, men ændre depotets status til et satellithold under Fredericia.
- LPO anerkender ikke begrebet satellithold, primært fordi det vi hidtil er blevet præsenteret for, truer den enkeltes rettigheder i forhold til tur- og ferievalg
- Satellithold indgår i de forhandlinger der p.t. foregår om arbejdstid, mv., idet DSB har ytret ønske om at indskrive regler for satellithold i en kommende arbejdstidsaftale. De videre drøftelser om satellithold afventer dette.
- DSB forventer at beskæftige knap 30 lokomotivførere i Odense fra K21. Evt. overtallige i Odense er garanteret beskæftigelse i DSB på depotet i Fredericia
- Arriva har underskrevet kontrakten med Transportministeriet, og DSB vil derfor straks muligt optage drøftelser med Arriva omkring vilkår for overdragelse, udlån, osv.
- Det er uklart, hvornår Arriva er klar til at afholde møder for lokomotivpersonalet i Struer og Odense. LPO vil – evt. via Dansk Jernbaneforbund – presse på for, at det sker snarest muligt.
- DSB (ledelsen i Togdrift) og LPO (denne artikels to forfattere) mødes jævnligt i forhold til nærværende. Dialogen skulle gerne medvirke til at sikre, at overgangen for de lokomotivførere, som berøres af udbuddet, bliver så smidig som muligt. Det er samtidig et mål at sikre, at det valg lokomotivførerne i Odense skal foretage, sker på det bedst mulige grundlag.

Det Blå Blad vil i de kommende knap 2 år frem mod overdragelse til Arriva søge at holde læserne orienteret. Vi vil – i det omfang det er muligt og giver mening – udvælge og belyse en række af de ovenstående punkter efterhånden som processen skrider frem.

Arriva tog's hovedkvarter

Foto: Hans Schøn Merstrand

Evaluering af ETCS-uddannelsen – eller historien om uddannelsesaftalerne der blev væk

Af:

Peter Kanstrup

LPO DSB daglig ledelse

Der var i Det Blå Blad 4-2018 en artikel omhandlende evaluering af ETCS-uddannelsen. Det fremgår her, at evalueringen var løbet ind i nogle – skal vi kalde dem – forviklinger, for så vidt angår den teoretiske del og at evalueringen af den praktiske del fortsat udestod. Desværre har det vist sig vanskeligt at få redet forviklingerne ud, og input omkring den praktiske del er helt og aldeles uvelkomne. Det sidste først.

Nordjyske Jernbaner (NJ) blev den første operatør til at implementere det nye signalsystem, og dermed den praktiske del af ETCS-uddannelsen, i fuld skala. Selv om NJ jo er underlagt den samme ETCS-uddannelse af deres lokomotivførere, som DSB – da uddannelsen jo som bekendt, i strid med al sund fornuft, er skabt af infrastrukturforvalteren, Banedanmark – besluttede NJ at gennemføre uddannelsen som en vekselvirkning mellem teori og praktik. Og i øvrigt afsætte den ekstra tid (1-2 dage) pr. lokomotivfører, som var nødvendig for at sikre en ordentlig uddannelse. Resultatet udeblev da heller ikke. Det beredskab NJ havde placeret i kommandoposten i Aalborg i dagene efter implementeringen af ERTMS på strækningen mellem Lindholm og Frederikshavn, blev afviklet efter knap 1½ døgn, da de stadig havde den første lokomotivførerhenvendelse til gode. Ingen skal bilde mig ind, at lokomotivførere hos NJ er hverken klogere eller dygtigere end ditto hos DSB, slet ikke da rigtig mange af dem er uddannet og har kørt hos os i årevis. Så årsagen til den succesfulde implementering, skyldes efter alt at dømme uddannelsen – eller sagt mere præcist. Der findes simpelthen ingen anden forklaring.

Så sådan én skal vi da ikke have i DSB. Vi skal følge Banedanmarks ETCS-uddannelse for lokomotivførere slavisk. Og så skal DSB's ledelse glæde sig over, at man kan spare 1 eller 2 dage. Om medarbejderne får en dårlig uddannelse, bliver stressede og utrygge, laver fejl og genererer forsinkelser (eller hvad det nu hedder på DSB'sk), er åbenbart ikke så vigtigt. For ledelsen – og her er tale om topledelsen – ved bedst, hvad der virker. Og de der ved noget, f.eks. medarbejderrepræsentanterne, de skal slet ikke blande sig.

Aber nein – alle de senere års spare-projekter inden for uddannelse (e-læring, GSM-R radio, STM, osv.) viser, at det ved ledelsen helt tydeligvis intet om. Ledelsen ved, at uddannelse koster, og ledelsen ved, hvordan man sparer. Spørgsmålet er bare, om man også sparer noget på den lange bane. Det er nemlig yderst tvivlsomt. Eller som de siger på akademiske-sprog: Det er der ingen umiddelbar evidens for, snarere tværtimod.

Omkring evalueringen af den teoretiske del, udestår en afklaring af nogle helt centrale spørgsmål. Hvorfor er det ikke muligt at springe frem og tilbage i simulatorens scenarier? Det ville åbne op for repetition af de scenarier, den enkelte elev finder vanskelige, og det ville kunne spare enorm meget tid. Den tid kunne så bruges til at fokusere på teoretisk undervisning i såvel Banedanmarks, som DSB's operationelle regler (OR). Og lige præcis den del er vigtig. Der er fortsat ikke er nogen, som har ønsket – eller turdet – komme med et bud på, hvorledes indlæring via scenarier påvirker viden (om ETCS) på lang sigt. Når regelværket over tid ændres, hvordan påvirker det, du læser i regelværkerne, så de scenarier, du har lært OR ud fra. Kan lokomotivføreren overhovedet koble dette – og kan det kobles på samme måde, som lokomotivføreren i dag kobler de læste rettelser til regelværker med praktik.

Hvorfor er undervisningsmetoden i øvrigt forskellig fra den, der har fungeret i årtier for så vidt angår SR? Har det ikke fungeret godt nok? Er der overhovedet belæg for at påstå, at nye lokomotivførere kommer igennem grunduddannelsen med dårlige SR-kundskaber? Og hvis ikke, hvorfor er det så lavet om? Som de siger i USA: "If it aint broken, don't fix it". Her kunne ledelsen da for alvor spare mange penge, altså hvis man ville lade være med at ændre på ting, der fungerer.

Hvis det ellers på et tidspunkt lykkes at lande lokalaftaler om arbejdstid, ferie og medarbejderindflydelse, mv., er det aftalt mellem DJ og DSB, at næste forhandlingsopgave bliver uddannelse. Hvis den totale fravær af forståelse for vigtig-

heden af ordentlig uddannelse og efteruddannelse, som ledelsen har været eksponent for de senere år, også vil være styrende for ledelsens tilgang til fremtidige uddannelsesaftaler, vover jeg det ene øje og postulerer, at vi ikke bliver enige om noget som helst. Ledelsen har indtil videre vist, at de ikke har forstand på uddannelse, eller rettere ikke værdsætter dens betydning. Der er ganske vist dygtige folk mange steder i uddannelsesafdelingen og i de nedre ledelseslag, som udmærket forstår, hvor vigtigt det er, at sikre medarbejderne de nødvendige kundskaber i forhold til de arbejdsopgaver, der skal udføres. Men desværre har den øvre ledelse sat disse folk uden for indflydelse.

LPO agter – hvis forhandlingerne om uddannelse nogensinde kommer i gang – at bruge ETCS uddannelsen som et eksempel på, hvad der sker, når der laves uddannelser, hvor medarbejderne ikke inddrages og indholdet ikke på en eller anden måde reguleres af en aftale. Det duer ikke, og det er på den lange bane ikke til glæde for nogen som helst. Stop nu angrebene på fagligheden og den snævre økonomi-tænkning, der har domineret uddannelsesområdet de senere år. Lad os sammen finde tilbage til en samarbejdsform, hvor vi i fællesskab finder brugbare løsninger, og justerer disse, når behovet opstår.

Og kan ledelsen ikke finde motivation i gode samarbejdsrelationer, prioritering af fagligheden og langtidsholdbare økonomiske løsninger, kan de måske finde den i Dansk Jernbaneforbunds musketér ed.

Ingen aftaler underskrives før alle aftaler er på plads.

Lokomotivførere på EVAK-kursus i Korsør

Foto: Lars Ulrich Tran

Jørgen Peter Ohmeyer – lokal tillidsmand i Aalborg

Af:
Hans Schøn Merstrand,
LPO DSB daglig ledelse

Det Blå Blad har sat lokalgruppeformand, Jørgen Peter Ohmeyer, LPO DSB Aalborg, stævne, for en lille snak, som led i vores artikelserie om lokalgruppeformændene i LPO DSB.

Jørgen er vellidt i LPO DSB's tillidsmandskreds, men hvordan oplever Jørgen hvervet som lokalgruppeformand?

Jørgen, kan du ikke sætte få ord på dig selv, privat?

Jeg er 63 år, og startede i DSB den 1. januar 1981 på S-tog. Jeg flyttede til Aarhus depotet i januar 1983 og sluttelig til Aalborg i år 2000. Jeg har 2 sønner. Den ene er kok, den anden er journalist på dagbladet Børsen.

Jørgen Peter Ohmeyer på lokalgruppekontoret

Foto: Kenneth Gunvald

Jeg blev gift med Bente i 2011, og vi har så tilsammen 5 børn og 6 børnebørn (og en mere på vej).

Jeg har en stor kærlighed til fodbold. Først som spiller på serie 2 niveau, hvor jeg samtidig var ungdomstræner. Men det var nok den mest udskældte post på fodboldbanen, der blev den helt store lidenskab, nemlig det at være fodbolddommer. Jeg opnåede at blive divisions dommer og linjedommer på internationalt niveau. Jeg har fået mange store oplevelse via dette, men de to største er uden tvivl deltagelse i EM 1992, og den afgørende VM-kvalifikationskamp i 1993 mellem Argentina og Australien, begge som linjedommer.

Du har været med i det faglige arbejde i nogle år. Hvornår startede du egentlig med tillidsposter i LPO, og hvornår blev du lokalgruppeformand?

Jeg startede først med tillidsposter i LPO, da jeg kom til Aalborg, hvor jeg blev valgt ind i lokalgruppebestyrelsen i 2004, men jeg har altid blandet mig og været en del af de diskussioner, der har været på stuen i både Aarhus og Aalborg.

Første gang, jeg blev valgt som lokalgruppeformand, var i 2008. Jeg havde dog været fungerende formand siden 2007, da den daværende formand havde taget orlov. Men så blev jeg desværre sygemeldt pga. stress i efteråret 2009, og måtte derfor stoppe som lokalgruppeformand. Her i 2018, blev jeg igen valgt som lokalgruppeformand, på en ekstraordinær generalforsamling.

Hvad har draget dig i retning af det faglige arbejde?

Jeg har altid har været "lidt" åbenmundet og deltaget i diskussionerne blandt lokomotivførerne. Derfor føler jeg også, at jeg ikke bare kan sidde og "være skjult" blandt kollegaerne, men må søge den indflydelse, jeg kan få, ved at være der, hvor jeg kan påvirke beslutningsprocessen.

Hvilke opgaver giver lysten til at være lokalgruppeformand?

At gøre en forskel og være med i beslutningsprocessen. Og kunne skabe gode forhold for lokomotivførerne og have afgørende indflydelse på kollegaernes arbejdsdag.

Hvordan er en normal dag for en formand i Aalborg?

Nu fremfører jeg jo tog det meste af tiden, men på en kontordag står min dør altid åben, så kollegaerne kan komme ind

og få en snak. Og så jeg kan høre om de udfordringer, de har i dagligdagen. Og så handler det selvfølgelig også om at kunne tage opståede problemer op med gruppelederen og andre i DSB, så de kan løses hurtigst muligt til alles tilfredshed.

Er der forskel på din nuværende periode som formand i Aalborg i forhold til sidste gang?

Jeg må sige, jeg er kommet ind i en periode, der er mere turbulent end sidste gang. Det skyldes den situation, der er opstået i forbindelse med DSB's indmeldelse i Dansk Industri, og dermed overgangen til Jernbaneoverenskomsten. Det er ikke let at svare på spørgsmål fra kollegaer, når både jeg som tillidsrepræsentant, og mine øvrige tillidsrepræsentantkollegaer, er blevet afskåret fra medindflydelse. Men jeg prøver så godt, det nu er muligt.

Hvordan er det at være lokalgruppeformand på et depot, som har været lidt i modvind de senere år?

Når kollegaerne og jeg har været i modvind, giver det jo ofte nogle efterdønninger. Personalet bliver urolig over det, der er sket (DSB's overdragelse af togdriften i Nordjylland til Nordjyske Trafikselskab, red.), for man ved jo aldrig, om der kommer flere politiske ubehageligheder.

Vi har været ud for, at ledelsen siger, at nu er det slut med hensyn til reducering af personale, for så at kommet et stykke tid efter, og så sige: "Nej, der er lige sket noget mere, som gør, at der lige skal reduceres yderligere". Så man er aldrig helt sikker. Så kan jeg da godt forstå, at kollegaerne siger, at det er en utroværdig ledelse, vi har i DSB. Det er sådan nogle ting, der gør, at der kommer flere henvendelser til lokalgruppebestyrelsen.

Jørgen Peter Ohmeyer godt i gang med dagens arbejde

Foto: Kenneth Gunvald

Hvordan tager kollegaerne den nuværende situation i DSB?

Lige som alle andre steder er kollegaerne dybt frustrerede. Det, at der er så mange ting, der endnu ikke er på plads, tager jo meget af den arbejdsglæde, der før har været hos lokomotivpersonalet.

Der bliver stillet rigtig mange spørgsmål, hvad er forståeligt nok. Spørgsmål som jeg ikke kan svare på, på grund af de igangværende forhandlinger. Nu håber jeg så, at med den folder, som LPO har sendt ud vedr. regler for arbejdstid, mv., gældende fra den 3. februar 2019, kan give kollegaerne et bedre overblik over deres situation, i hvert fald omkring det, som LPO forhandler med DSB om. Og jeg har da heldigvis en følelse af, at alle kollegaer bakker op om de tiltag, der kommer fra LPO Aalborg, fra Lokomotivpersonalets Områdegruppe og fra DJ.

Hvordan ser du fremtiden for LPO Aalborg?

Lige nu er vi nede på 48 lokomotivførere. På et tidspunkt da vi også havde "en tur" i Frederikshavn, var vi oppe på lidt over hundrede. Det er jo noget af en reduktion, som primært skyldes overdragelsen af togdrift i Vendsyssel til Nordjyske Jernbaner. Vi ser frem til, vi får den nye bane til Aalborg Lufthavn. Så mon ikke, vi kan gå en lys fremtid i møde?

Det Blå Blad siger tak til Jørgen for hans input og hans bud på Aalborg-gruppens udfordringer. Ingen tvivl om, at lokomotivførerne i Aalborg er godt hjulpet af den viden og erfaring, Jørgen kan byde ind med i den meget udfordrende tid, vi er i.

Ny ferielov – spar på dine feriefridage

Af:
Peter Kanstrup, LPO DSB daglig ledelse

Sidste år besluttede vores folkevalgte at ændre Ferieloven, så det fremover bliver således, at man – i modsætning til i dag – optjener og afvikler ferie (stort set) samtidig. Ændringen skal bringe dansk lov i overensstemmelse med EU-lovgivningen. Ideen er primært at sikre, at de personer, der kommer ind på arbejdsmarkedet, har mulighed for at holde ferie det første år, uden at skulle betale for det selv.

Selv om der er tale om et sympatisk tiltag, rummer ændringen alligevel nogle udfordringer i overgangsfasen. Vi har hidtil haft såkaldt forskudt ferie. Dvs. ferieoptjeningen følger kalenderåret og den optjente ferie afvikles så det efterfølgende år fra d. 1. maj og til og med 30. april i det efter-efterfølgende kalenderår.

Når optjeningen ændres – hvilket vil ske i 2019 og 2020 – bliver det således, at den ferie der optjenes i perioden 1. januar 2019 – 31. august 2019, skal afvikles fra 1. maj 2020 til og med 30. september 2020. Optjeningen med 2,08 feriedage pr. md. efter den gamle ferielov fortsætter fra 1. september 2019 frem til 31. august 2020, men de 25 feriedage, som optjenes i den periode, indefryses (i virksomheden eller Lønmodtagernes Dyrtidsfond) og udbetales (inkl. en endnu ikke nærmere fastsat forrentning / procentregulering) den dag man går på pension.

Da optjeningsåret i 2019 således kun bliver på 8 måneder af 2,08 feriedage pr. md., vil der kun være 16,64 feriedage til rådighed for sommerferiesøgningen i 2020. Det rækker ikke til mere end 3 ugers sommerferie (15 dage). Historisk set holder rigtig mange lokomotivførere 4 ugers sommerferie. Nu ved vi selvfølgelig ikke om de igangværende forhandlinger om arbejdstid, ferie, mv. kan fastholde dette fremadrettet, men skulle det ske, vil de, der ønsker 4 ugers sommerferie, faktisk ikke have de nødvendige feriedage hertil. Der vil ligeledes være et problem for de, der ønsker ferie tidligt i vinterperioden 2020-2021 (f.eks. i skolebørnenes efterårsferie). Dette uanset om man har holdt 3 eller 4 ugers sommerferie, da den løbende optjening i henhold til optjeningsreglerne i den nye ferielov på det tidspunkt jo kun lige er begyndt (starter d. 1. september 2020).

Til dig der påtænker at holde mere end 3 ugers sommerferie i 2020 og / eller efterårsferie samme år, er der derfor umiddelbart kun én løsning. Du bliver nødt til at gemme nogle timer / dage. Mest nærliggende er det at gemme nogle feriefridage, da disse kan overføres. 5 overførte feriefridage vil i langt de fleste tilfælde kunne løse problemet.

Det skal bemærkes, at ovenstående gælder overenskomstansatte, da de via JA overenskomsten bestemmelser følger Ferieloven. Ved OK18 på statens område blev det gældende for tjenestemænd (og andre omfattet af de statslige aftaler) aftalt, at de nye ferieregler implementeres ved, at der indgås en ny statslig ferieaftale med tilhørende vejledning. Det er dog i skrivende stund fortsat de gamle regler, der står i Moderniseringsstyrelsens personaleadministrative vejledning (PAV).

Kilder:

Lov om ferie

PAV kapitel 23

Dansk Industri

Konsulent og revisionsvirksomheden Deloitte

Lokalnyt

Af:

Jørgen Peter Ohmeyer

Aalborg

Så er det blevet tid igen med indlæg fra lokalgruppe Aalborg. Jeg håber, alle er kommet godt ind i det nye år. Vi sluttede jo 2018 med mange uafklarede spørgsmål vedrørende DSB's indmeldelse i DI og deraf overgang til JA overenskomsten. Det ser ud til, at der vil gå en rum tid, inden der kommer nye lokalaftaler som erstatning for de aftaler, ledelse har opsagt. I skrivende stund er der få dage til overgangen til DI/JA overenskomsten for så vidt angår løn og arbejdstid. Så når I læser dette, kan der let være gået en måned, uden vi har fået nye aftaler vedrørende løn og arbejdstid. I bestyrelsen er vi spændt på, hvordan det kommer til at gå, når – og hvis – vi kommer i den situation, at der kun er den rå overenskomst at arbejde efter. Jeg kan godt forstå, I er frustrerede over dette, og mange spørger, om ikke snart der kommer en løsning, så man igen kan koncentrere sig om det, vi er ansat til, nemlig at fremføre tog. Men forhandlinger tager tid og vores forhandlere vil jo gerne komme med et så godt resultat som muligt til jer.

Inden vi gik ud af 2018, afholdt vi ferievalg. Ferievalget kom tilbage til lokalgruppen og det betød, at vores ferienorm blev sat op så højperioden blev øget fra 6 uger til 10 uger. Ferievalget forløb uden problemer. De fleste – også blandt dem, der havde søgt den 4. ferieuge – fik deres ønsker opfyldt. Der vil dog altid være nogen med høje ferienumre, hvor vi skal et godt stykke ned i rækken af ønsker, inden de får ferie.

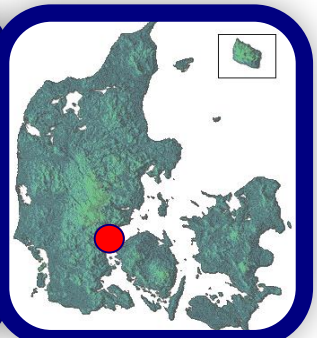
Litra MF møder museumstog på Næstved St.

Foto: Ruben schmidt

Den 16. januar afholdt vi vores ordinære generalforsamling 2019. En generalforsamling som var fint besøgt, når man tænker på, vi kun er 49 lokomotivførere tilbage på depotet. Som gæster deltog Søren Max Kristensen og Jan B Danielsen fra LPO DSB daglig ledelse, samt faglig sekretær Carsten Michael Olesen fra DJ. Der var en god og saglig debat omkring flere punkter på dagsordenen, og selvfølgelig var denne debat meget centreret omkring vores gæsters indlæg. Gæsterne kom ind på DSB's overgang til DI/JA overenskomsten, hele forhandlingsforløbet og de krav, som LPO / DJ har på medlemmernes vegne. Indlæg havde vi også fra arbejdsmiljørepræsentanten, kolleganetværket, samt Signalkommissionen. Ja, fra Theis (Signalkommissionen) kom der bl.a. den opmuntrende melding, at den nye bane fra Lindholm til Aalborg lufthavn bliver udstyret med det sidste nye sikringsanlæg ... model 1954. Det bliver så godt med sådan et tip-top anlæg! Bestyrelsen fik vedtaget forslag til vedtægtsændringer, så bestyrelsen er gået fra 5 til 3 medlemmer. Den nye bestyrelse ser sådan ud: Formand, Jørgen Ohmeyer, kasserer Carsten Svendsen Mathiesen og bestyrelsesmedlem, Kenneth H Gunvald.

Til sidst et lille håb herfra! Når i læser dette, skulle vi gerne igen køre normalt med både IC- og lyntog mellem Aalborg og Aarhus. Det har været en hård periode, vi har været igennem, med lang køretid mellem Jyllands to største byer. Så må vi se, om vi får vores kunder tilbage, eller om de har fundet alternative transportformer.

Lokalnyt



Af:

Ole Bang

Fredericia

Storebæltsulykken

Så er vi kommet i gang med 2019, men ikke med den bedste start. Den alvorlige togulykke på Vestbroen d. 2. januar har påvirket alle på depotet, ikke mindst vores kollega, Michael, som kørte toget. Michael er ved godt mod og forventes (i skrivende stund) at komme tilbage på arbejde indenfor en overskuelig fremtid. Tag godt imod Michael. Vi reagerer alle forskelligt på en så voldsom hændelse, og der vil med stor sandsynlighed blive brug for, at vi er klar til at drøfte dette med hinanden ind i mellem i det næste lange stykke tid. Så vær klar til at lytte til din kollega, som måske lige har brug for at vende det hændte en gang til.

Generalforsamlingen

Midt i januar måned afholdt lokalgruppen ordinær generalforsamling. Ca. 60 medlemmer, pensionister og gæster var mødt frem for at få bestyrelsens fremlægning af deres arbejde i 2018. Et år som i den grad har været præget af DSB's usympatiske ledelsesstil, hvilket har påvirket alles arbejdsglæde i negativ retning. Der var stor opbakning til de tillidsvalgte, og der var genvalg til alle som ønskede genvalg.

Generalforsamlingen pålagde bestyrelsen at fremsende en mistillidserklæring til DSB's ledelse med en opfordring til, at ledelsen ændrer adfærd i en – set fra lokomotivførerne side – positiv retning.

Ferievalg

Efter den kaotiske start på sommerferievalget 2019, hvor DSB havde forsøgt sig med et tilrettet valg, fik vi ferievalget tilbage, hvor det hører hjemme, i lokalgruppens ferieadministration.

Alle fik søgt, og med god hjælp fra Frank og Tina blev valget afviklet inden for rammerne. Det var dog langt fra alle, som var tilfredse med udfaldet, da den lave ferienorm betød, at den sidste fjerdedel ikke fik den ønskede ferie. Det giver selvfølgelig store frustrationer og påvirker det i forvejen hårdt prøvede psykiske arbejdsmiljø.

Den lave ferienorm betyder så også, at der ved enkeltdagsvalget kun var få ledige dage at søge i maj og slut september. Nu står vi så med et år foran os, hvor det kan blive meget svært at få fri til at deltage i arrangementer i familien og i det øvrige sociale liv.

Prøvetog på den nye Ringstedbane. Her ved den nye Køge Nord Station

Foto: Jan Lundstrøm

Goddag og farvel

Lidt positivt skal der også være. Vi har fået sendt Lars Michael Nordahn og Claus Johansen på velfortjent pension. Håber I får langt og godt otium. Som erstatning har vi fået ikke mindre end 5 nye kollegaer. Mark Petersen, Kasper Rune Rasmussen, Søren Gade, John Jeppesen og Per W. Stryger har stemplet ind. Velkommen. Vi håber, at I er faldet godt til.

Lokalnyt

Helsingør

Af:

Af: Hans-Morten B Andersen

Indledning

Indlægget fra Helsingør depot bliver ganske kort denne gang, der er jo ikke så meget at berette, da alle venter spændt på, hvad forhandlingerne om løn- og lokalaftaler ender med.

Vi har dog afholdt vores årlige generalforsamling i starten af februar. På trods af afbud var der stort fremmøde. 24 stemmeberettigede medlemmer mødte op. Der var genvalg til alle, som var på valg.

Der var indlæg fra både LPO DSB og Dansk Jernbaneforbund. Spørgelysten var stor. Det er jo forståeligt med dette kaos, som DSB har sat i gang. Det er rart at se de nye kollegaer til generalforsamlingen også. Endnu bedre var det, at Ismail og Musa havde en stor kagemand med, som tak for den fine modtagelse på Helsingør depot. Begge har for øvrigt fået deres første litra, så stort tillykke herfra.

Når der kommer nye til, går der som regel også nogen hjem. Kim Andersen og Karsten Fricke Urth er begge gået på pension, begge efter mere end 40 år i DSB.

Sommerferievalg

Sommerferievalget blev, som alle ved, udsat, og blev derfor først afholdt d.15. januar. De fleste fik det, de ønskede. Optimisterne findes dog stadig i Helsingør. At stå i gruppe 7 og tro, man kan få 3 uger i juli måned. Så er man optimist. Mange har søgt til "2. runde valget". Det er fint, men gør, at ferieplanen snart er helt rød fra maj til oktober. Der var stort set ikke nogen dage tilbage til enkeltdagsvalg.

K19

Den 3. februar trådte de nye ture i kraft og nye spilleregler er taget i brug. Reglerne bliver desværre læst forskelligt, afhængig af, hvem man er. Man kan allerede fornemme kaos og uvidenhed mange steder. Det kan godt blive et langt forår.

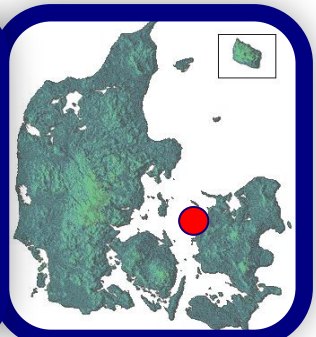
I Helsingør var man lovet kørsel til Slagelse til K19. Heller ikke her, har man holdt, hvad man har lovet. Næsten alle lokomotivførere i Helsingør har fået den krævede strækningsindøvelse, men nu har vi bare ingen tjenester til Slagelse. Vi har dog fået strikket en tjeneste til Ringsted sammen mandag til fredag. Det er bare ikke godt nok.

Det var ordene fra Lokalgruppe Helsingør. I ønskes alle et godt forår.

"Velkomst"-kagemand!

Foto: Hans-Morten B. Andersen

Lokalnyt



Af:

Maiken Tomlinson

Kalundborg

Generalforsamling

Den 30. januar afholdt LPO Kalundborg ordinær generalforsamling 2019. Her deltog 13 medlemmer, svarende til ca. 34 % af medlemskredsen. I betragtning af, at flere kolleger der ønskede at deltage var blevet ramt af sygdom, må dette siges at være et pænt fremmøde.

Derudover havde vi besøg af Søren og Peter fra daglig ledelse, samt Hans Morten og Ebbe, formænd for henholdsvis LPO Helsingør og LPO København.

På generalforsamlingen blev det besluttet at sende vores opbakning og støtte til de mistillidserklæringer, der allerede var sendt afsted fra de øvrige afholdte generalforsamlinger landet over. Medlemmerne i LPO Kalundborg udtrykte endvidere et ønske om at få en skriftlig melding fra DSB´s ledelse om, hvorvidt vi fremover skal indhente en lægeerklæring, allerede på 1. eller 2. dagen under sygdom.

Alle, der var på valg til generalforsamlingen blev genvalgt. Tillykke til Kenneth (bestyrelsesmedlem), Lars F H (kasserer), Carsten T (bilagskontrollant), Birgit (bestyrelsessuppleant) og Lonny (bilagskontrollantsuppleant) – tak fordi I har lyst til at fortsætte!

Mødet foregik i god ro og orden.

Til spisning og hyggeligt samvær efterfølgende deltog endvidere 11 pensionister og gruppelederen for lokomotivførerne i Kalundborg, Tommy. Tak til alle for en rigtig hyggelig aften.

Generalforsamlingen i Kalundborg arbejder

Foto: Maiken Tomlinson

Løntræk for sygdom

Den 21. december 2018 oplevede 2 kollegaer fra Kalundborg, samt mange flere på landsplan, at blive trukket i løn i forbindelse med sygdom, de havde haft tilbage i slutningen af juni/ starten af juli 2018. Disse kollegaer er blevet trukket mange tusinde kroner i løn – i årets dyreste måned, 3 dage før juleaften, og fordi de er husejere, lige op til terminen.

Uagtet at DSB/DI har fået medhold i Arbejdsretten i deres påstand, at de mange sygemeldinger i midten af sidste år var "maskerede arbejdsnedlæggelser", er det ganske enkelt usmageligt, at man vælger at trække kollegaerne i løn, inden mødet med DJ om samme emne og på netop dette tidspunkt!!! Mange af disse kollegaer var ikke blevet bedt om at indhente en lægeerklæring, da sygdommen stod på, og vil have svært ved at gøre det nu, over et halvt år senere.

Mon der var en "skjult dagsorden" bag denne handling? Det vides ikke med sikkerhed, men stor ros til alle vores kollegaer, der til trods for denne svinestreg, sørgede for at hjulene fortsatte med at dreje rundt, og bragte vores kunder fra "A til B" i alle juledagene!

Lokalnyt

Kollegaer

Stort tillykke til Lonny M. P. Nielsen, der fyldte 50 år på årets allerførste dag!

Sidst men ikke mindst vil jeg gerne på LPO Kalundborgs vegne sende en tanke og stor ros til både lokomotivføreren og det togpersonale, der var involveret i ulykken på Storebælt d. 2. januar. I fortjener kæmpe respekt for jeres indsats!

Med ønsket om, at vi snart går lysere tider i møde (på mere end én måde!), ønsker LPO Kalundborg alle et godt forår.

Af:

Ebbe L. L. Drögemüller

København

Decemberfest

Da cafeen i Valby Kulturhus blev lukket ned i foråret 2018, var bestyrelsen tvunget ud i, at finde et andet sted til afholdelse af vores traditionsrige decemberfest. Valget faldt på Frederiksberghallernes restaurant. Godt 150 deltagere og gæster havde tilmeldt sig festen, og det må jo siges at være godkendt. Årets pensionister blev traditionen tro sendt godt afsted, og der blev budt velkommen til de nye, der fandt tid til at deltage. Arrangementet forløb planmæssigt og lokalgruppen modtog flere tilkendegivelser af, at stedet var godt. Da det var første gang, vi entrerede med dette sted, var der selvfølgelig elementer, der kan gøres bedre fremadrettet. Sådan er det nok hver gang, man prøver noget nyt. Bestyrelsen tænker, at stedet også i 2019 danner ramme om årets fest. Så sæt allerede nu kryds i kalenderen **onsdag den 4. december 2019**.

Løntræk

21. december fik flere af landets lokomotivførere en "før-julegave" af DSB. En gave der desværre ikke kunne byttes. Nemlig et løntræk fordi den enkelte havde "tilladt" sig at være syg i sommeren 2018. Arbejdsretten havde talt, og de skyldige skulle nu straffes. Arbejdsrettens "læger" (læs: jurister) udtalte, at lokomotivførerne ikke havde været syge. Det var en kamufleret arbejdsnedlæggelse! I en retsstat er det underligt, at der dømmes uden den tiltalte, er blevet bedt om, eller haft mulighed for, at forklare sig. Det giver jo associationer til 3. verdenslande og diktaturstater, når noget sådan kan ske. Ikke underligt at Arbejdsretten ikke står højt på troværdighedsskalaen hos arbejdstagerne. Om vi fremover skal sikre os dokumentation for maveproblemer, opkast, influenza og forkølelser er ikke til at vide. Men med tanke på håndteringen af sommerens sygefravær, er det måske en god ide at gemme en rest af førnævnte "rekvisitter", som så ville kunne sendes til Arbejdsretten eller virksomhedens ledelse i tvivlstilfælde. Selvfølgelig en syg tanke, men løntræk uden dialog er i så fald en lige så syg tanke☹.

Generalforsamling 2019

4. torsdag i januar er traditionen tro dagen, hvor der afholdes generalforsamling i lokalgruppe København. Uagtet udfordringer med DI / JA overenskomsten, opsigelse af tillidsfolk og hvad der ellers stod på menuen i 2018 af sjove indslag fra virksomhedens side, blev der således afholdt generalforsamling d. 24. januar i Frederiksberghallernes lokaler. Det kommer nok ikke som den store overraskelse for dem, der har fulgt med i den seneste tids uro i DSB, at årets generalforsamling var et tilløbsstykke af de større. Over 150 fulgte interesseret med fra tilhørerpladserne. Alene til den efterfølgende spisning havde over 100 skrevet sig på listen, så det var selvsagt en temmelig tætpakket sal. Selve generalforsamlingen blev, som vanligt, ledet med kyndig hånd af dirigenten, Carsten M. Olesen, fra DJ. Bestyrelsens beretning, gav ikke den store debat og valghandlingerne blev også hurtigt klappet igennem på alle poster. Det var tydeligt, at alle var kommet for at høre nyt fra LPO DSB og DJ. Her havde vi som sædvanligt inviteret de respektive formænd og

Lokalnyt

næstformænd. Tak til alle for at give et godt indblik i de udfordringer, der var i 2018, og dem der kommer i 2019. Som noget nyt havde vi prøvet at lave en form for mini dialogmøde i slutningen af generalforsamlingen, men med så mange deltagere var det naturligvis svært at få tid til alle spørgsmål. Som det nok er sket på flere andre depoters generalforsamlinger, blev der også i København vedtaget en udtalelse som udtalte kritik af ledelsesstilen i DSB. Generalforsamlingen pålagde lokalgruppebestyrelsen at fremsende udtalelsen til DSB´s ledelse, DSB's bestyrelse, DJ, LPO DSB´s områdegruppebestyrelse og lokalgruppens medlemmer. Til orientering er lokalgruppeformanden efterfølgende indbudt til en snarlig "dialog" med direktøren og bestyrelsesformanden. I den forbindelse er det bekymrende, at det af indbydelsen fremgår, at dialogen skal være fordomsfri, og der skal fremlægges konkrete eksempler på baggrunden for utilfredsheden. Har de været nedfrosset i Telegade det seneste år?

Sommerferievalg 2019

Ja, så lykkedes det endelig, næsten 2 måneder forsinket i forhold til normalt, at få afviklet sommerferievalget 2019. Efter en del polemik om, hvem og hvor meget tid lokalgruppen kunne få til dette vigtige stykke arbejde, blev ferievalget afviklet fra den 15. til 18. januar. Som vanligt blev der arbejdet koncentreret og med respekt for den enkeltes ferieønsker og den tildelte ferie blev meddelt som aftalt indenfor den foreskrevne frist. Efterfølgende har der været søgning af 4. ferieuge og lagt ansøgninger i ventebogen. Tydeligt var det dog at der manglede ferierækker i forhold til tidligere år. Til søgning i enkeltdagsvalget er der således kun feriedage i yderområderne af sommerperioden tilbage. Hvis det er sådan, DSB vil løfte medarbejdertilfredsheden, er vi næsten hellere fri! Til orientering er administrationen af ferie ikke længere en del af lokalgruppens arbejdsområde jf. ledelsens beslutninger, hvorfor alle henvendelser vedrørende dette, fremover skal stilles til tjenestefordelingen eller egen leder.

Demonstration for "Fair Forhold" ved Christiansborg

Foto: Jan Lundstrøm

Endelig udløb af aftaler

Dagen, hvor vi for alvor står uden gældende aftaler, er for længst passeret, når dette blad når trykken og disse linjer læses. For nogle en skræmmende tanke og for andre en befrielse. Det er i hvert fald endegyldigt slut med fortolkninger, diskussioner og frustrationer i forhold til, hvad der nu egentligt var opsagt, og hvad der stadig var gældende. Efter den 3. februar er alle disse diskussioner slut, og det er kun den rå DI / JA overenskomst, og statens regler for tjenestemænd, der gælder. En parentes er det dog, at der i forbindelse med overgangen til overenskomsten under DI opstod problemer med pensionsordningen for de overenskomstansatte. Nu har man jo selvfølgelig også kun haft over et år til at få dette på plads, så panik før lukketid forlængede lige lidt lønaftaler…! Hvordan tiden uden lokalaftaler kommer til at forløbe, kan kun fremtiden vise. Lokalgruppens bekymring er, at der opstår udfordringer, når de problemer, de tidligere aftaler løste, genopstår. Når der ikke længere er en gensidig respekteret og indgået arbejdstidsaftale, mon det så skaber gnidninger og diskussioner om arbejdets udførelse? Når nu e-mail aftalen er væk, mon så dette skaber udfordringer i forhold til, hvad der skal læses og hvornår? Når nu uddannelsesaftalerne er væk, mon så dette skaber udfordringer i forhold til rejsetid, arbejdstid m.m.? Når nu korrigeringsaftalen er væk … Når nu ferieaftalen er væk … Når nu turvalgsaftalen er væk … Når nu … Når nu …! At virksomheden har bragt sig selv i en sådan situation, er temmelig skræmmende. Det vidner i hvert fald ikke om det store forkromede overblik over virksomhedens drift og de

Lokalnyt

enkelte elementers betydning for denne. Vi håber selvfølgelig, vi tager fejl, men for medarbejderen på gulvet ser det ud til, at toget er i fuld fart, og dem der styrer, tilsyneladende ikke ved noget om, hvor bremserne sidder, eller hvordan de virker. Måske et kommende folketingsvalg kan få stoppet toget og drejet sporskiftet, inden virksomheden kører i afgrunden.

"Tænk over hvor du sætter krydset til næste valg – det kan få stor betydning for din fremtid"

Af:

Jakob Østergaard Elikofer

Nykøbing F

Lørdag den 26. januar afholdt vi lokalgruppegeneralforsamling her i Nykøbing Falster. I år blev det afholdt i Dansk Folkehjælps flotte lokaler overfor stationen. Dansk Folkehjælp, der netop er oprettet af arbejdere for arbejdere, med afsæt i fagbevægelsens idegrundlag om fællesskab og sammenhold i kampen mod vores arbejdsgivere. Dansk Folkehjælp er oprettet for at sikre, at arbejdere skal kunne hjælpe hinanden, når de kommer til skade på deres arbejde. "Vi hjælper hinanden, fordi vi kan" – har gennem årene været Dansk Folkehjælps grundtanke. Vi sender Dansk Folkehjælp en stor tak for lån af de flotte lokaler, med håbet om vi igen kan få mulighed for at låne deres lokaler til medlemsmøder og generalforsamlinger.

I disse arbejderrammer mødtes altså ved årets generalforsamling omkring 40 aktive og pensionerede lokomotivførere, samt gæster fra såvel andre lokalgrupper, LPO's daglige ledelse samt både forbundsformanden og forbundets næstformand. Der blev talt fra både lokalgruppebestyrelsen, samt de fremmødte, om den helt urimelige modstand der mødes frem med i dag, fra den ledelse, der driver DSB. En modstand mod vi ansatte, som ikke hører sig til i moderne tid. For at udstille den opførsel ledelsen i dag fremturer med overfor os ansatte, valgte en af de aktive lokomotivførere at fremsætte det billede, at vi lever i 2019, og mødes i dag i spraglede klæder, selv om tiden minder mere om 1919, hvor vi skulle være mødt i jakkesæt med bowlerhat og lommeur. Med andre ord. Det minder os alle – aktive som pensionerede – om en svunden tid. Som om kampen i dag skal til at starte forfra. Hvis det er sådan, det har fat, lod generalforsamlingen det stå klart, at LPO Nykøbing F er parat til at tage den kamp også. Her står vi sammen.

Der blev talt om udsigten til, at DSB vil vise, hvordan man driver DSB uden samarbejde og uden lokalaftaler. Alt samarbejde er suspenderet, og med udsigten til fra den 3. februar at stå med den rene JA overenskomst, kan det se både dystert og skræmmende ud. Når dette blad udkommer, vil vi vide mere om, hvordan det er gået, men lige nu, hvor indlæggene skrives, afventer vi i spænding udfaldet. Talerne ved generalforsamlingen udtrykte håb om, at vi stod sammen. Udtrykte håb om, at vi forstod at stå denne storm igennem sammen. LPO daglig ledelse fortalte, at man havde lavet en lille folder til brystlommen om de regler, der ville gælde fra den 3. februar. Det eneste aftalestof, der er at gå ud fra, er den rå JA overenskomst og intet andet. Hvad DSB ellers kalder aftaler, er ikke aftaler, blot noget DSB er blevet enige med sig selv om.

Da Bo Rentse har søgt nye udfordringer, blev Michael Korzcak valgt som ny kasserer. Vi takker Bo for det fantastiske stykke arbejde, han har leveret gennem sine 2 år som lokalgruppens kasserer. Vi ønsker Bo held med hans nye udfordringer, og venter ham snart tilbage. Vi takker Michael for at stille op og overtage posten efter Bo. Vi ser frem til et godt samarbejde med Michael, og håber han bliver en lille smule lettere at fravriste penge.

Søren A. Overgaard valgte ikke at genopstille som bestyrelsessuppleant. Vi takker Søren for den tid, han har bestridt denne post. Sune Kyneb blev valgt i stedet for Søren. Vi ønsker Sune tillykke med valget.

Lokalnyt

Michael Madsen har valgt at indstille karrieren i DSB. Derfor skulle der også vælges ny fanebærersuppleant. Finn Rasmussen ville gerne stille op, og gribe fanen hvis Steffan – Gud forbyde det – skulle tabe den. Vi ønsker Finn tillykke med valget.

På generalforsamlingen gjorde en af talerne opmærksom på den støtte, der er kommet til os ansatte i DSB. Takken gik til de aktive folk, der står bag Facebook-gruppen "Nej til 42 timer – Vores OK20". En gruppe bestående af blandt andet bygningsarbejdere. Det er en flok stærke aktører, der er gået på gaden for at støtte vores kamp, og for at støtte op om den faglige kamp på det danske arbejdsmarked. Der blev sendt en stor tak til dem.

Med denne hilsen til bygningsarbejderne, der støtter vores kamp, vil jeg slutte reportagen fra generalforsamlingen, forlade arbejdersamaritterne i Dansk Folkehjælp og en anden bygningsarbejder, nemlig deres stifter, malersvend Frederik M. Nielsen, som var ham, der havde lagt navn til den sal, hvor vores møde blev holdt i så smukke rammer.

På depotet måtte vi med udgangen af januar desværre sige farvel til 2 gode kolleger. LKF K Michael Madsen og lokalgruppens afgåede kasserer, Bo Rentse. Begge har søgt nye udfordringer udenfor virksomheden. Det er et stort tab for depotet, og for DSB, at miste to lokomotivførere, der har betydet så meget i det daglige. LPO Nykøbing F ønsker dem begge held og lykke med deres nye udfordringer, og vi håber, de vil trives med det.

Lige foran os venter et meget, meget langt sporarbejde – fra slutningen af marts til engang i september. Hvad der skal ske i den periode med alle os ansatte, har vi kun hørt meget lidt om. Vi har fået at vide, der skal bruges 21 mand i døgnet. Det havde været klædeligt, om DSB havde indgået et tættere samarbejde med os i lokalgruppen, så vi havde opnået en så god og bred løsning som muligt, til glæde for alle. På den anden side set ville det måske have set underligt ud, hvis det lige skulle være os, DSB indledte et samarbejde med. Vi oplever dog bestemt ønsket om et positivt samarbejde fra vores lokale gruppeleders side. Det vil vi gerne takke for, og kvittere med en god tone og ønsket om et godt samarbejde i fremtiden.

Godt forår og Fair Forhold!

Af:

Jan Lundstrøm

Næstved

De nye ture

Fra den 3. februar begyndte vi at køre efter de nye ture, der ligner noget en computer har autogenereret. Hvor vi i K18 havde en morgentur på 12 mand og en blandet tur på 18 mand, har vi nu tre ture med hver 12 mand, en morgentur, en blandet tur og en aftentur. Dem, der gerne vil køre aften, er naturligvis glade for, at vi igen har fået en aftentur, men det er nok også det eneste, der er at glæde sig over! Skubbeweekender slipper vi naturligvis ikke for, selv om produktionen ikke kræver det.

Morgenturen udmærker sig ved, at der udelukkende er kørsel på Lille Syd! Og udelukkende kørsel med MQ, hvis man ser bort fra, at der står ME ved morgenrådigheden. Det er det, man kan kalde ensidigt gentaget arbejde. Det virker jo ikke videre motiverende og udviklende, og efter et år risikerer vi at stå med 12 kollegaer, der kun kan køre MQ og kun køre på Lille Syd. Ja, ja, der er jo tidslommerne, men da vel mellem 85 og 90 % af al depotets kørsel er med MQ på Lille Syd, er sandsynligheden jo nogenlunde lige så stor for, at en tjeneste i en tidslomme også bliver en Lille Syd-tjeneste med MQ. Når vi nu kører til Fredericia tre gange hver uge, og vi om lørdagen kører om morgenen, hvorfor har morgenturen så ikke kunnet beholde den lille adspredelse?

Den blandede tur har 24 Lille Syd-dage med MQ, tre Fredericia-ture, og kommer i øvrigt til Helgoland, Holbæk, Kh/

Lokalnyt

Østerport, Nykøbing F og Rødby Færge.

Aftenturen har 25 dage kun med MQ på Lille Syd, og kommer derudover til Kastrup, Kh/Østerport, og Nykøbing F. Når man tænker på, hvor besværligt det er at generhverve stations- og strækningskendskab, undrer det, at DSB ikke prioriterer vedligeholdelse af strækningskendskab ved planlægning af turene. Det ville samtidig give mere varieret kørsel.

Nytår i Næstved

Foto: Ruben Schmidt

Generalforsamling

Fredag den 25. januar afholdt vi generalforsamling i Metalhuset. I alt var 22 kollegaer mødt op, fire pensionister fulgte også generalforsamlingen, og så kom der to mere til spisningen. På gæstelisten fandt vi også en fra DJ, tre fra LPO-DSB og formændene fra Helsingør, København H og Nykøbing Falster.

Generalforsamlingen forløb i god ro og orden, og der var genvalg til sekretær, Lars Hansen, og kasserer, Flemming Kongsted. Også til posterne som bilagskontrollant og fanebærer samt suppleantposterne var der genvalg.

Mest spændende – måske lidt for spændende – var orienteringen fra LPO-DSB og DJ om den turbulente tid, vores arbejdsplads desværre befinder sig i.

Efter generalforsamlingen var der spisning og hyggeligt samvær, og mon ikke vi kommer til at se lidt mere til pensionisterne på depotet. Vores tidligere formand, Poul Stevns Nielsen, lød ikke helt afvisende for atter at svinge frikadelledejen i panden!

ETCS/STM

ETCS og STM er jo blevet en del af hverdagen på depotet i Næstved. Når dette læses skulle vi have fem MQ med ETCS/STM. De har et par gange været groundede på grund af forskellige hændelser, og det undrer os lidt, at vi ikke får nogen officiel melding, når vi ikke må køre med dem – og når vi må køre med dem igen. Hvad der egentlig havde været galt sidste gang, måtte vi læse på nyhedssitet, Ingeniøren!

Desværre er betjening af ETCS/STM noget mere omstændigt end ATC, specielt hvis man "bare" skal rangere, for "bare" er der ikke noget, der hedder i ETCS/STM. Hurtigere er det heller ikke blevet efter sidste gang, togene var groundede, for nu skal vi resette anlægget og lave ETCS-nødbremsetest ved ibrugtagning af førerrum.

Det undrer os også stadig, at man ikke kan dæmpe lyden og skrue ned for lyset i DMI-skærmen, for når det er mørkt udenfor lyser DMI'en for meget, og lyden må kunne give tinnitus, når man kører på strækninger med ATC. Det gør vi ikke normalt, for på Lille Syd kører vi på ydre signaler, og har kun bib-lyde ved kørsel på de to endestationer.

De første kollegaer har været i Nordjylland for at få praktikdagen på ETCS-uddannelsen, den såkaldte niende dag. For flertallet af os er planen, at vi skal have dag 9 i marts måned mellem Roskilde og Køge, hvor den ordinære togdrift lukkes ned, så vi kan køre med ETCS. Den officielle dato for indførsel af ETCS mellem Roskilde og Køge – begge stationer eksklusive – er den 25. maj 2019.

ETCS-gentræning i Næstved

Hver tredje måned har vi været til ETCS-gentræning. I begyndelsen skete undervisningen i DGI-byen, men blev vel for et års tid siden flyttet til Depotvej i Tåstrup. Nu – hvor vi sandsynligvis er ved at kunne se enden på de mange gentræninger – har vi heldigvis fået flyttet undervisningen til Næstved. De "simulatorer", som vi fik fortalt var grunden til, at

Lokalnyt

MG ved Lov syd for Næstved

Foto: Jan Lundstrøm

vi ikke hidtil har kunnet blive undervist lokalt, er nemlig bare en almindelig bærbar PC.

Elektrificering af Lille Syd

Elektrificeringen af Lille Syd fra stationsgrænsen i Næstved til Køge Nord er stort set færdigt bortset fra på Køge station og mellem Køge og Køge Nord. Planen er at anlægget testes med spænding og el-tog i marts måned.

I mellemtiden er arbejdet med at elektrificere Næstved station også så småt kommet i gang med prøveboringer, etc. Arbejdet med opsætning af otte kilometer støjskærme i Næstved er også i fuld gang, og de første støjskærme er kommet op.

Ja, så skal olieledningen mellem vores olietank og olieudleveringsstederne også udskiftes her til sommer, så der bliver et væld af sporspærringer hen over døgnet.

Sti forbi depotet

Kommunen har nu åbnet det store parkeringshus på den såkaldte Luxolgrund syd for Rampen. Fra dette parkeringshus skal der så laves en ny gang- og cykelsti til stationen. Her på depotet var vi proaktive og fik en dialog med kommunens byggeleder. Vi forklarede, at vi ville foretrække, de skulle bag om remisen, hvor der allerede er en sti. Dette for at minimere risikoen for, at nogle skyder genvej over sporene og for at sikre os bare lidt privatsfære ved depotet. Heldigvis havde hun fuld forståelse for vore argumenter, så vi mente sagen var sikker. Men omkring årsskiftet begyndte landmålere så at liste omkring uden for depotet og sætte små pinde i jorden. Hvor sagen ender ved vi ikke i skrivende stund, men en vis portion optimisme har vi stadig …

Varmt vand igen …

Efter kun ti måneder uden varmt vand, har vores rengøringsmand Gregers igen fået varmt vand, så han kan vaske gulv også i koldt vejr. Der er to vandvarmere, den ene holdt kun 20 minutter, men den anden virker da endnu …

Personalenyt

Desværre har vi igen måtte sige farvel til to kollegaer, der ikke fik en så lang karriere inden for DSB. Troels Morsing stoppede og havde sidste arbejdsdag den 27. november og ganske uventet stoppede Jan Boe Christensen den 23. januar og sagde op dagen efter. Vi ønsker de to alt vel fremover!

Når dette læses skulle alle fem mand fra "hold 1" have fået ME-attest, og kan dermed køre alle tjenester på depotet. Ruben fik attest den 24. januar, Michael den 28. januar, Mads den 30. januar, Philip den 5. februar og Christoffer skal til attest den 11. februar. Tillykke til de fem, der nu ikke bare er lokomotivførere, men også må køre lokomotiv!

"Hold 3" fik MQ-attest, som jo normalt er den første attest her på depotet, som følger: Jan Boe Christensen og Michael Blass-Frederichsen den 28. november og Mikael Olsen samt Rasmus Rasmussen den 29. november. Medio januar gik de så i gang med MF-attest.

Af de senest tilkomne to lokomotivførere ("hold 4") fik Lars Jørgensen MQ-attest den 30. januar og Glenn Bredum den 1. februar – også tillykke til de to!

Lokalnyt

Af:

Søren Andersen

Odense

Arbejdsnedlæggelser

Onsdag den 28. november 2018 var en dramatisk dag på og ved banen i det meste af landet og Odense var ingen undtagelse. En kortfattet SMS udsendt kort før kl. 13 opfordrede modtagerne til at nedlægge arbejdet. Der opstod naturligt nok en del forvirring omkring budskabet, og hvem der var afsender, men flere valgte at følge opfordringen, uagtet den var overenskomststridig. Dette resulterede kort tid efter i, at tre kolleger fik inddraget deres adgangskort og blev bedt om at forlade arbejdspladsen. Mange fulgte de uvelkomne til en kaffebar i Banegårdcentret og udtrykte deres sympati og støtte. Omkring kl. 17 blev "aktionen" afblæst og de pågældende medarbejdere i Odense fik returneret deres adgangskort. Blot to dage senere fulgte lokomotivpersonalet på S-banen samme eksempel og lammede morgentrafikken i hovedstaden. Den faglige organisation tager afstand fra overenskomststridige arbejdsnedlæggelser. Ud over at de er ulovlige, er de også til gene for passagererne. Men selvom nogle enkelte blev vrede, var (og er) opbakningen ikke til at tage fejl af: De konstant forringede vilkår for tog- og lokomotivpersonalet vakte genklang i alle dele af befolkningen, og blev på meget kort tid genstand for stor mediebevågenhed. Store støtte- og sympatitilkendegivelser strømmede ind fra alle sider og mere eller mindre spontane demonstrationer opstod rundt om i landet fra stort set alle tænkelige faggrupper. Det siger sig selv, at det giver selvtilliden et boost og fungerer som en påmindelse om, at vi som lokomotivførere ikke er helt galt på den, når vi føler, at vores opråb for rimelige vilkår bliver godt modtaget i befolkningen. Den administrerende direktør havde pudsigt nok en anden opfattelse af begivenhederne. Han mente, at vi tog folk som gidsler – en temmelig voldsom formulering, men når man har en dårlig sag, er man jo nødt til at smøre ekstra tykt på for at understrege sin pointe. Mange kom ganske vist i klemme i et eller andet omfang, men langt hovedparten forstod baggrunden for, at det gik, som det gik. Når man kan sætte sig i andre menneskers sted, som i vores tilfælde ikke har lov til et privat- og familieliv, så vil man gå langt for at bakke op, også selvom det i situationen er irriterende.

Generalforsamling

Tirsdag den 29. januar udgjorde Hjallese Forsamlingshus i det sydlige Odense, endnu en gang rammerne for lokalgruppens ordinære generalforsamling. Her var knap 30 medlemmer samlet, foruden pensionerede kolleger, gæster fra LPO DSB, Fredericia, Esbjerg og Dansk Jernbaneforbund. Kun fire forslag skulle behandles og dette forløb uden større dramatik. Dog var beretninger og indlæg meget skarpe i retorikken, som følge af den tilspidsede situation med DSB. Det affødte flere livlige debatter, som det sig hør og bør. Modsat tidligere år, er det første gang at denne lokalredaktør har oplevet, at forsamlingen har skullet vente på det obligatoriske stegt flæsk med persillesauce og ikke omvendt, da der var hele 10 minutter til overs, inden det planlagte sluttidspunkt, kl. 18:00, var nået.

Rangeruheld – igen

På lidt over et halvt år har vi i Odense været ramt af rangeruheld to gange på det Østlige Rangerhoved (forlængelsen af spor 3 ved indkørsel fra vest), der bruges flittigt som vendespor, især i morgentimerne. Første gang tilbage i sommeren, hvor sporet var spærret i hen ved tre måneder. I skrivende stund har sporet været ufarbart i tre uger, og der er ikke umiddelbart nogen dato for, hvornår det igen vil kunne tages i brug. Det giver selvsagt nogle udfordringer, når mange tog på kort tid skal rangeres fra p-risten og halvdelen af sporkapaciteten i stationens østlige ende er ukampdygtig. Hele miseren er opstået, da der efter ombygningen for nogle år siden blev installeret en afløbssko, som skulle forhindre fjendtlige rangerbevægelser ind i spor 3, når der var sat udkørsel herfra. Al rangering til og fra Østlige Rangerhoved foregår for "signal annulleret" og via radiokommunikation med stationsbestyreren. Det er sidstnævntes an-

Lokalnyt

svar at løfte afløbsskoen forud for rangering, men det er desværre ikke sket i disse tilfælde. Man kan undre sig over, hvorfor man ikke opsatte et dværgsignal i forbindelse med den omfattende ombygning, så rangering kunne foregå for signal og afløbsskoen dermed indgik i en rangertogvej – akkurat som det er tilfældet i Kertemindesporet, der ligger på den modsatte side af de to gennemkørselsspor. Hvad prisen er for sådan et signal med tilhørende indbygning i sikringsanlægget, ved jeg ikke, men jeg tillader mig at vove den påstand, at det er billigere end to ødelagte afløbssko, et beskadiget spor, skader på togmateriel og de langvarige logistiske problemer med et manglende spor. Men hvad ved jeg…?

Svendborgbanen

Så fik vi omsider sat navn på den nye operatør, der skal betjene Svendborgbanen (og det Midt- og Vestjyske) fra K21. Det var nok ikke den helt store overraskelse, da sløret blev løftet for Arriva. Der er i tiden siden afsløringen ikke rigtig sket noget nyt, men vi venter i spænding på at høre mere.

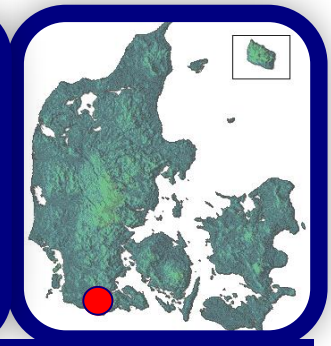
Personalia

Mark Petersen og Kasper Rune Rasmussen havde begge søgt om forflyttelse til Fredericia ved overgangen til K19. Mark har gennem flere år været turrepræsentant og desuden også formand for turgruppen. Både Kasper og Mark er meget vellidte folk, som altid har kunnet komme med godt humør og været med til at skabe god stemning blandt kollegerne. Det vil vi savne, men vi er sikre på, at det er noget, de vil fortsætte med i Fredericia. Og så vil vi glæde os over, at de ikke er længere væk, end at de fra tid til anden vil holde deres pause "hjemme" i Odense. Vi ønsker Mark og Kasper al mulig held og lykke i Fredericia og i fremtiden.

Storebæltsulykken

Lokomotivpersonalet i Odense er, som alle andre, dybt berørte af den grufulde ulykke, som indtraf på Vestbroen i morgentimerne den 2. januar. Efterhånden som tiden gik og brudstykker af information kom ind via medier og mails, blev de rædselsvækkende detaljer afdækket. Det er stadig svært at begribe, at otte sagesløse mennesker mistede livet og endnu flere blev kvæstet. Mange har også sendt en særlig tanke til den kollega, som med nød og næppe slap med livet i behold.

Lokomotivpersonalet i Odense ønsker at udtrykke sin dybeste medfølelse til ofrene, de kvæstede, pårørende og personalet, der var involveret i ulykken.



Af:

Torben Rydahl Due

Tinglev

Deadline til årets første nummer af vores fantastiske fagforeningsblad var denne gang sat til d. 1. februar, hvilket var 6 dage før vores årlige generalforsamling. Derfor indeholder nedenstående intet derfra. Selv ikke en ekstraordinær lang tidsfrist ville have sikret indlægget, da en kommende skiferie kolliderer med den ro og koncentration et indlæg i vores Blå Blad naturligvis kræver. Forventningen til årets generalforsamling er dog stor, særligt set i lyset af den alvorlige situation, som vores arbejdsplads pt. befinder sig i. Heldigvis har hele fagforeningstoppen meldt deres ankomst, hermed kan vi forhåbentligt blive lidt klogere på, hvad der er op og ned i de igangværende forhandlinger. Der er i øvrigt påfaldende stille omkring forhandlingerne. Historisk har det vist, at det dækker over intense seriøse processer, som ofte har udmøntet sig i en aftale, som alle parter kan leve med. Vi krydser fingre for dette.

I skrivende stund forbereder vi os alle på at overgå til Jernbaneoverenskomsten under DI. Alt nyt er pr. definition utrygt og farligt. Tiden må vise om det holder stik. At det i det hele taget er kommet så vidt, undrer stadig mange. Hvordan er det muligt midt i en overenskomstperiode at bryde denne aftale, melde sig ind i DI og efterfølgende pådutte alle overens-

Lokalnyt

komstansatte arbejdstagere en ny med kraftige forringelser? Tilmed har den uvildige arbejdsret blåstemplet denne manøvre. Det virker ikke fair og svarer vel lidt til, at jeg går ned i min bank og fortæller dem, at jeg nu har besluttet mig for at sænke renten på mit huslån, fordi det synes jeg bare!

Vi overenskomstansatte har modtaget en fin lille folder fra DSB med de nye regler. I den kan man bl.a. læse, at det fremadrettet tilstræbes, at minimum 21 friweekends om året skal ligge lørdag-søndag. Det betyder jo samtidigt, at op mod 31 -32 weekends IKKE gør. Jeg kan huske, at det på infomødet forud for min ansættelse for knap 11 år siden, blev fortalt, at vi som lokomotivførere skulle arbejde hver anden weekend. Denne "kamel" var absolut af en kaliber, som min familie først skulle forholde sig til i mange og lange eftertænksomme øjeblikke. Efter nogen tid nikkede min kone ja til dette, når dette onde medførte, at jeg kunne få verdens bedste job. Udover dem som gerne vil, så postulerer undertegnede, at dette byder man ingen andre faggrupper i Danmark. Og nu – kære læsere – bliver vores friweekends reduceret til kun 21 om året. Skilsmisseprocenten er ifølge Danmarks Statistik på 46,5 % på landsplan. Næstflest skilsmisser er der blandt ansatte i transportbranchen, kun overgået af hotel- og restaurationsbranchen, men med den nye overenskomst, skal vi nok komme på 1.pladsen – desværre bare ikke den sjove af slagsen. Endvidere kommer omtrent 30 % af mødegangene fremover til at bestå af tidslommer af 11,5 time, som senest 5 dage før ændres til en tjeneste. Det er godt nok en voldsom forringelse, som gør det meget vanskeligt at have et socialt liv, planlægge deltagelse i forældremøder og aftale tid hos tandlægen - bare for at nævne nogle eksempler. Kære arbejdsgiver: Er det virkelig nødvendigt?????

Jeg tror alle har en forståelse for, at en god arbejdsplads også er en arbejdsplads i udvikling og som følger med tiden. Vi skal altid spørge os selv, om vi kan gøre tingene anderledes på en bedre måde. Det kan dog også være en kvalitet at STÅ FAST, som Svend Brinkmann beskriver i flere af hans gode bøger. Ændringer skal nøje overvejes og er langt fra altid af det gode, og slet ikke, når det så ensidigt og voldsomt forringer den ene parts vilkår. Der er ingen tvivl om, hvem der bestemmer og har ledelsesretten, men det forpligter samtidig i allerhøjeste grad. Løft øjnene fra regnearkene og kom i stedet godt ud i krogene og sæt jer grundigt ind i alle medarbejderes dagligdag i firmaet. Gør I det, vil I opdage, og anerkende, hvor unik og dedikeret en medarbejderstab, I har. Medarbejdere som dagligt løfter en livsvigtig transportopgave i dagens Danmark. Vi vil alle sammen vores arbejdsplads DSB det bedste, så lad os nu samarbejde om atter at gøre Danske Statsbaner til landets bedste arbejdsplads.

Uvist af hvilken grund er 2 af vores yngre kolleger i disse dage på vej over i henholdsvis Arriva og DB Schenker. Uvist af hvilken grund har 2 af vores lidt ældre kolleger valgt at opsige deres stilling for at gå på pension. Og endelig har vi i løbet af vinteren haft en håndfuld langtidssygemeldte. Det kan naturligvis bare være en masse lykkelige og ikke mindst ulykkelige tilfældigheder og sammentræf, men nogle ansvarlige mennesker burde løfte øjenbrynene, undrer sig lidt og lave nogle tiltag, som måske kunne bedre tingenes tilstand og redde den resterende del. Uden sammenligning i øvrigt kom det undertegnede for øre i går, at den tidligere pædofilianklagede pædagogmedhjælper, Malthe Thomsen, pludseligt var død af en blodprop i en alder af bare 27 år. Selvfølgelig kunne det stakkels menneske have haft en defekt i kroppen, men det er bare alt for nærliggende at tænke, at det voldsomme psykiske pres, han i årevis blev udsat for i det amerikanske rets- og mediecirkus – inden han til sidst blev pure frikendt gennem et forlig med anklagemyndigheden – havde betydning for hans alt for tidlige død. Han var totalt uskyldig, men betalte den højeste pris…

Heldigvis har vi også masser af gode historier fra depotet i Tinglev. Først og fremmest kan vi lykønske Peter Jepsen med et helt særligt jubilæum. D.1. februar kan Peter fejre sit 40 års jubilæum i DSB. Der skal fra alle dine kolleger lyde et KÆMPESTORT TILLYKKE.

Depot Tinglev er et rigtig godt sted at være. Vi er en gruppe voksne og ansvarlige medarbejdere, som med humør, humor og alvor løser dagligdagens udfordrende opgaver. Depotet er pænt omend lidt slidt. Vi har et godt samarbejde internt og opad, og har ovenikøbet en spændende international grænseoverskridende kørsel. Så kære kollega udenfor Tinglev, skulle du have mod på noget nyt, så venter knap 30 kolleger på at tage imod dig med glæde. Dit skab står nypudset klar til dig. Og der er næppe lang vej til en vore mange tillidsposter, som f.eks. at komme i lære som fanebærer eller blive bilagskontrollantsuppleant. Alt hvad du skal gøre er at kontakte din gruppeleder og bede om at komme til Tinglev.

Med håbet om et lyst spirende forår in spe.

Farvel til fagligheden
Ledelsen vil have lokomotivpersonalet ud af "maskinrummet"
Jamen Anette, hvis du ikke havde nægtet mig adgang til maskinrummet, kunne min faglighed jo have hjulpet virksomheden videre!
ME 1502
A-19