# Det Blå Blad

Nr. 4 - 2019

# Indholdsfortegnelse


Formanden har ordet S... 3

Forhøjet sygefravær—
Domsafsigelse i tjenestemandsretten S... 4

Status på samarbejdet i DSB S... 6

Redaktørens klumme—
Hvorfor skal jeg være medlem af en fagforening—Det fører jo alligevel ikke til noget... S... 7

Fair sikkerhed—Ny hændelseshåndtering S... 8

Kronik: Loyalitet og tavshedspligt S... 10

Nye lokalaftaler i DSB—Øvrige aftaler S... 12

Udokumenteret anklage om medvirken i overenskomststridig arbejdsnedlæggelse S... 14

MVJ—Status på udlicitering af DSB's kørsel i Midt– og Vestjylland og Svendborgbanen S... 16

Medlemsmøder efteråret 2019 S... 18

Lokalnyt S... 19



## Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Henvendelser til Det Blå Blad:
detblaablad@live.dk

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

Redigering:
Peter Kanstrup
Thomas Knudsen

Indlæg til næste nummer sendes pr. mail senest d. 20. november 2019

Forside: "Ingerslevsgade set mod Københavns Hovedbanegård. Er det medarbejderne som er den reelle trussel mod DSB's overlevelse?"
*Foto: Thomas Knudsen*

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. 13-2019 LPO's TR er tilbage i arbejdstøjet
- Medlemsinformation nr. 14-2019 Medlemsmøder
- Medlemsinformation nr. 15-2019 vedr. DK-STM
- Medlemsinformation nr. 16-2019 Fejl i normberegning – tjenestemænd
- Medlemsinformation nr. 17-2019 LPO har trukket sig fra planlægningen af K20
- Medlemsinformation nr. 18-2019 LPO skal have ny områdegruppeformand

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

# Lederen

**Af:**
**Søren Max Kristensen**
**Områdegruppe-formand**

Som det fremgår af medlemsinformation nr. 18-2019, stopper jeg som områdegruppeformand og tillidsvalgt i LPO og DJ. Flere har spurgt, hvorfor det, hvorfor nu og hvad så nu? Det vil jeg prøve at besvare i denne leder, som derfor vil være mere personlig end normalt.

**Hvorfor det:**

Vi har, siden DSB i december 2017 meddelte, at de havde meldt sig ind i DI og at de samtidig opsagde alle aftaler og kutymer, været i en konfliktlignende situation med ledelsen. Efter ca. 18 måneders forhandlinger, retssager med mere, blev der indgået lokalaftaler kort før sommerferien 2019. Hele processen har været meget hård, og det har tæret på min tillid til ledelsen. Nu er aftalerne indgået, og der skal arbejdes konstruktivt på at genoprette tilliden og få et ordentligt samarbejde op at stå. Et samarbejde som er helt nødvendigt for DSB som virksomhed, for os som medarbejdere og for vores passagerer. Det er min klare opfattelse, at dette arbejde vil blive lettere med en anden tillidsmand ved roret. En tillidsmand som kan se på arbejdet med andre øjne. Heldigvis er LPO velsignet med rigtig mange meget dygtige og kompetente tillidsrepræsentanter. Så vi har gode folk til at overtage. Ud over det rent arbejdsmæssige, så har jeg også nogle personlige forhold og interesser, som jeg gerne vil bruge noget mere tid på. Tid som ikke er foreneligt med arbejdet som områdegruppeformand.

**Hvorfor nu:**

Jeg har i længere tid overvejet om min igangværende valgperiode, som udløber til LPO's ordinære generalforsamling i marts 2020, skulle være den sidste. Men hvorfor venter jeg så ikke til den ordinære generalforsamling? Det skyldes, at der i øjeblikket er en dialog med ledelsen om det fremtidige samarbejde. Et arbejde, som egentlig forløber ret positivt, lige bortset fra problemerne med planlægningen af K20. Det vil være underligt, hvis jeg skal være LPO's øverste ansvarlige for dette arbejde. Her er det mere rimeligt og troværdigt, at det er en ny formand, der sammen med LPO's bestyrelse fortsætter dette arbejde.

LPO står desuden overfor en organisatorisk ændring, som skal tilrette organisationen til den nye virkelighed. Et arbejde, som skal foregå frem til den ordinære generalforsamling i marts 2020. Her er de samme betragtninger aktuelle. Det må være den nye formand og LPO's bestyrelse, som påbegynder og fuldføre dette arbejde. Her har jeg så valgt, at min person ikke skal være en klods om benet på dette vigtige arbejde.

**Hvad så nu:**

Som beskrevet i den nævnte medlemsinformation er der en kort overgangsperiode. Der vil efterfølgende blive afholdt en ekstraordinær generalforsamling, hvor den nye formand vil blive valgt. Den nye ledelse af LPO og LPO's bestyrelse, har så frem til den ordinære generalforsamling i marts 2020 til at arbejde videre med de store opgaver, der venter forude. Jeg er helt sikker på, at vores dygtige tillidsvalgte magter den opgave. LPO er heldigvis ikke afhængig af enkeltpersoner. Heller ikke af mig.

Det har været en stor ære at repræsentere lokomotivpersonalet og arbejde sammen med mange dygtige tillidsrepræsentanter. Min fulde opbakning til LPO og DJ er uændret. Personligt skal jeg ud og køre tog. Det kræver en del efteruddannelse. Jeg glæder mig til at møde alle jer gode kollegaer ude på stuerne. Jeg håber, at I vil tage godt imod mig. Jeg er trods alt "næsten" ny i trafikken.

# Forhøjet sygefravær – domsafsigelse i Tjenestemandsretten

Af:
Peter Kanstrup
LPO DSB daglig ledelse

Den 22. august 2019 faldet der dom i Tjenestemandsretten i sagen om forhøjet sygefravær blandt lokomotivførere i DSB (Sag: TR2018.003). Sagen var anlagt af Moderniseringsstyrelsen på vegne af DSB. Indklagede var Offentligt Ansattes Organisationer (OAO) på vegne af Dansk Jernbaneforbund (DJ). Sagen omhandler forhøjet sygefravær blandt lokomotivpersonalet på Fjern ultimo juni 2018, og domsafsigelsen i nærværende sag omfatter udelukkende tjenestemænd (TJM).

Arbejds- / Tjenestemandsretten havde allerede sidste år, mens det forhøjede fravær stod på, voteret til fordel for arbejdsgiveren ved at fastslå, at det forhøjede sygefravær var en maskeret kollektiv arbejdsnedlæggelse. Det skal bemærkes, at der i forbindelse med nærværende kører en sag om uberettiget løntræk. Sagen omhandler overenskomstansatte og behandles derfor i Arbejdsretten. Den er endnu ikke afgjort, men vil dog blive berørt i denne artikel.

**Arbejdsretten**

***Foto: Peter Kanstrup***

Ingen betvivler, at der var et forhøjede sygefravær blandt lokomotivpersonalet i juni 2018, primært i Vestdanmark. Det fremgår, at det normale fravær er på omkring 35-40 sygemeldte (både overenskomstansatte (OK-ansat) og TJM). Dette steg over nogle dage til i alt 105 d. 27. juni. Både dagen før og dagen efter, var antallet lidt under 100. De øvrige 3 dage i perioden med forhøjet sygefravær var antallet knap det dobbelte af normalen (65-70 sygemeldte).

I henhold til DSB's lister, var 50 TJM involveret i den maskerede arbejdsnedlæggelse, én blev dog fjernet fra listen inden domsafsigelsen i Tjenestemandsretten. Af de resterende 49 blev 46 dømt. 28 af disse havde ikke udtalt sig, og der fremgår end ikke en sagsfremstilling. At de ikke har udtalt sig, kan der være flere grunde til, men at man dømmes, fordi man ikke beviser sin uskyld, siger alt om de juridiske udfordringer, der er med det fagretslige system. Det skal dog ikke behandles yderligere her, da nærværende artikel fokuserer på dommens dybt problematiske aspekter for medarbejdere i almindelighed, og ikke på arbejdsret i et bredere perspektiv. Her henvises i stedet til bladets bagside.

Men lad os kigge på nogle af de problemstillinger dommen afstedkommer, herunder nogle som omhandler arbejdsret contra ledelsesret. For hvad pokker skal man som medarbejder rette sig efter? Arbejds- / tjenestemandsretten eller den der udøver ledelsesretten. Og hvis signalerne fra ledelsen er modsatrettede, hvad gælder så? Det fører os så frem til noget, vi kommer til at kigge på internt i virksomheden, nemlig god ledelsesadfærd. Det skal jeg komme tilbage til.

I den forbindelse er det første, som for alvor springer i øjnene, at det åbenbart ikke har nogen betydning, om den enkelte medarbejder har haft kontakt med egen leder i forbindelse med sygemeldingen og / eller i den efterfølgende sygeperiode. Det har heller ikke betydning for domsfældelsen, om lederens anvisninger er fulgt, f.eks. i forhold til at indhente lægeerklæring. Ja, lægeerklæring er end ikke tilstrækkeligt til at bevise ens lovlige fravær. Det skal være en udvidet lægeerklæring, uagtet lederen ikke har anmodet om en sådan. Det skal medarbejderen selv ræsonnere sig frem til! Hvordan Tjenestemandsretten når frem til, at en medarbejder, som retter ind efter ledelsens anvisninger, kan dømmes, er opsigtsvækkende. Arbejds- / Tjenestemandsretten, bygger jo netop på arbejdsmarkedets parters indbyrdes regler og forståelse, herunder en accept af ledelsesretten. Spørgsmålet om, hvad der gælder, ledelsesretten eller arbejdsretten, er helt centralt. Også det skal jeg komme tilbage til.

Det fremgår videre af dommen, at sygemeldte medarbejdere skal forholde sig til, hvornår sygefraværet på arbejdspladsen er forhøjet, og der henvises direkte til, at man skal reagere ud fra informationer i nyhedsmedierne. Hvorfor? Det ligger da ikke, hverken direkte eller implicit, i ens ansættelse, at man som medarbejder skal holde sig orienteret

om nyhedsbilledet under sygdom. Hvem siger i øvrigt, at billedet er entydigt, og hvornår ved man, hvis man holder sig orienteret, at fraværet også har betydning for ens egen sygemelding? Har fravær iblandt lokomotivførere i Aarhus eller Struer betydning for en lokomotivfører i Kalundborg, eller et andet sted i landet, hvor der ikke er aflyses tog som følge af forhøjet sygefravær? Hvad er det for nogle afgrænsninger, der er, og hvorfra skal personalet være vidende om dem?

Lidt i samme boldgade fremgår det, at de sygemeldte skulle have reageret på den information, DJ udsendte vedr. normalisering af arbejdet. Men kan man pålægge medarbejdere at læse informationer fra deres fagforbund? Hvad er det for en forpligtigelse man her inddrager? Informationerne udsendes jo ikke til den enkelte, og Arbejds- / Tjenestemandsretten pålagde ikke forbundet, at kontakte hvert enkelt sygemeldt medlem. Og dommen viser da også, at Tjenestemandsretten ikke i praksis tillægger informationen fra forbundet nogen særlig værdi. De der tilfældigvis – via raskmelding – medvirkede til at normalisere arbejdet umiddelbart efter DJ udsendte deres information, blev jo alligevel dømt.

Og så tilbage til tallene i indledningen. Sagen handler om forhøjet sygefravær, altså det sygefravær som ligger ud over normalen. Den dag, hvor fraværet var på sit højeste, var der 65-70 flere sygemeldte end normalt. Nu har Tjenestemandsretten så dømt 46 individer (ud af de 50 anklagede). Sideløbende med sagen i Tjenestemandsretten kører en sag om de OK-ansattes deltagelse i den maskerede kollektive arbejdsnedlæggelse (sagen om uberettiget løntræk). Det er lidt uklart, hvor mange OK-ansatte den sag omhandler, men statistisk set, hvis ellers fordelingen nogenlunde afspejler det totale antal TJM og OK-ansatte lokomotivførere på Fjern, er der tale om ca. 80. Sagen om forhøjet sygefravær omhandler altså skønnet ca. 130 TJM og OK-ansatte. Da der er et vist overlap på dagene med forhøjet fravær, og et løbende antal syge- og raskmeldinger, er det måske til den høje side, men omvendt nok ikke helt ved siden af skiven, set i forhold til det maksimale antal på ca. 100 sygemeldte d. 27. juni. Men hov … Det er jo ikke det maksimale antal sygemeldte, sagen omhandler. Den omhandler jo "kun" det forhøjede sygefravær, altså de ekstra sygemeldte ud over de normale knap 40. I så fald er det jo helt skævt. Sagsbehandlingen i Tjenestemandsretten har afdækket hvem 4 af de knap 40 er, og sagsfremstillingen viser, at yderligere ca. 10 aldrig er blevet "tiltalt". Men der er godt nok langt op til de 40. I dagens Danmark er det åbenbart bedre at dømme 10 eller 20 uskyldige, end at lade én skyldig gå fri.

**Dansk Jernbaneforbund samlet foran arbejdsretten d. 30. & 31. august 2018**

***Foto: Peter Kanstrup***

Endelig er der noget helt andet i dommen, som bestemt også fortjener at få en kommentar med på vejen, nemlig beskyttelse af personlige oplysninger i almindelighed og beskyttelse af sundhedsoplysninger i særdeleshed. Hvad blev der mon af den meget omtalte GDPR-lovgivning. Det kan simpelthen ikke passe, at anonymisering ikke er en mulighed i dommens udskrift. Jeg er med på, at de involveredes navne skal fremgå, men behøver man virkelig at kæde dem direkte sammen med sundheds- og helbredsoplysningerne? Måske er det bare mig, der er lidt ømskindet her, men at se kollegaernes sundhedsoplysninger, medicinforbrug, mv. lagt ud på internettet til offentlig beskuelse (også de frikendtes), virker helt utilstedeligt, og ville i alle andre sammenhænge være ulovligt.

På baggrund af ovenstående finder LPO dommen urimelig. Den giver næring til fortællingen om "Arbejdsgiverretten". Alle muligheder for at udfordre dommens konsekvenser bør undersøges, og vi går ud fra, at den dømte (OAO og DJ)

gransker dommen meget nøje og vurderer dens principielle præmisser og udfordringer. Og her skal man naturligvis være velkommen til at lade sig inspirere af ovenstående. Det fagretslige system giver som bekendt ikke mulighed for at anke afgørelser. Uagtet det, er der i denne dom nogle afledte virkninger, som er helt uholdbare for et almindeligt ansættelsesforhold, ikke mindst at man som medarbejder tilsyneladende kan dømmes, selv om man har fulgt ledelsens anvisninger.

Og det fører naturligt videre til næste spørgsmål. Hvor er ledelsen i DSB henne her? Nu har vi det sidste 1½ år fået tudet ørerne fulde om ledelsesretten, og hvad ledelsen kan og må. Selv om det er lidt belastende at høre på i det lange løb, er det jo sådan det er, da ledelsesretten er en af det regulerede arbejdsmarkeds grundforudsætninger. Men nu viser det sig så, at det fagretslige system åbenbart har en anden opfattelse, eller hvad? Dommen siger jo, at selv om ledelsen giver dig en anvisning eller en retningslinje, f.eks." Du behøver ikke aflevere en lægeerklæring", så fritager det ikke medarbejderen for straf.

Den afgørelse stiller medarbejderen i en umulig situation – gælder ledelsesretten eller gør den ikke? Det er måske ikke en problemstilling, der inden for overskuelig tid lader sig løse i det fagretslige system, men så må vi – indtil da – udfordre den internt i DSB. Den dialog kan jo passende starte med en drøftelse af det ansvar ledelsen har i forhold til at sikre information til sygemeldte i perioder med højt sygefravær. Ledelsesret forpligtiger …

# Status på samarbejdet i DSB

Af:
Søren Max Kristensen
Områdegruppeformand, LPO DSB

Som det fremgår af medlemsinformation nr. 13-2019 kom LPO i august tilbage i arbejdstøjet efter en periode, hvor der i DSB ikke havde været den store lyst til at sikre implementeringen og dermed den praktiske anvendelse af TR-aftalen.

Det er indlysende at tillidsrepræsentanternes tilstedeværelse er en forudsætning for, at der kan samarbejdes, men hvordan er det så gået?

Tja, det er lidt en pose blandede bolsjer. Uddannelsesudvalgets arbejdet er i gang. Her er der bestemt nogle udfordringer, primært med at få nedsat de arbejdsgrupper, som uddannelsesaftalen foreskriver, men der samarbejdes dog. At der så langt fra er enighed, er jo nok et vilkår i dagens DSB.

Samarbejdet i Turudvalget er – i hvert fald i skrivende stund – gået helt skævt, hvilket man kan læse yderligere om i medlemsinformation nr. 17-2019. Da der næppe er et område, der er vigtige end ture, vil LPO sørge for, at medlemskredsen løbende holdes orienteret, når der er nyt i forhold til turene K20.

Også på vores nære område, samarbejdet mellem Drift F&R og LPO's daglige ledelse, er der nogle udfordringer, idet ledelsen forsøger at diktere, hvem LPO skal stille med i dette mødeforum. Det har vi naturligvis afvist. Der har derfor fortsat ikke været afholdt møde i dette forum siden foråret 2018!

Så er der nogle områder, hvor det gode samarbejde fra tidligere er genoptaget, bl.a. omkring udlicitering (MVJ), arbejdet med Signalprogrammet i DSB og i litra grupperne 3.1 og 3.2F.

Endelig er der hele samarbejdsstrukturen, hvor DSB har ønsket en generel gennemgang. Her er vi måske ikke så langt fra hinanden, som frygtet. Udgangspunktet er fortsat en sammenhængende samarbejdsstruktur fra HSU og ned igennem de enkelte lag i virksomheden. LPO har i den forbindelse betonet, at det er vigtigt, at der fortsat holdes fast i samarbejdet i de yderste led via kontaktmøder (lokalt samarbejdsudvalg). Sammenlægninger af udvalg kan i visse situationer godt være en løsning, men det skal være på baggrund af faglige overvejelser og med udgangspunkt i udvalgenes kommissorier.

Status er, at dele af ovenstående omkring SU-strukturen endnu er uafklarede, men at der foregår en dialog. Indtil afklaring foreligger fortsætter de eksisterende samarbejdsfora. LPO vil naturligvis følge hele området nøje og holde medlemskredsen orienteret.

# Redaktørens klumme: Hvorfor skal jeg være medlem af en fagforening – det fører jo alligevel ikke til noget …

Af:
Peter Kanstrup
Redaktør

Ovenstående har jeg hørt en del gange, men for det behøver det jo ikke være rigtigt. For spørgsmålet er, om man overhovedet skal måle sit medlemskab på resultaterne alene. De skal vel vejes op imod indsatsen, engagementet og om fagforeningen tager sig af de opgaver, der er. Om den kaster sine ressourcer ind i kampen for at beskytte medlemmerne mod arbejdsgiverens og politikernes overgreb på erhvervede rettigheder, f.eks. ved at føre sagerne i det fagretslige system, eller søge at påvirke politikere, medier og andre meningsdannere.

Det er ikke så let, men hvis man evaluerer de forgangne 18 måneder, er det så egentlig så ringe, det der er gjort og det, der er opnået? Kan man klage over, at sagerne bliver ført til dørs i det fagretlige system? At offentligheden undervejs blev inddraget via kampagnen om "Fair Forhold"? At det lykkedes DJ, som et af landets mindste fagforbund, at samle opbakning og støtte i hovedparten af den danske fagbevægelse? At det lykkedes at få "DSB-konflikten" på den politiske dagsorden og helt ind i Folketingssalen og det lykkedes at få involveret både vores egen hovedorganisation, FH og Dansk Arbejdsgiverforening (DA)? Er der nogen, som tror, at de synes, det var en god ide at blive rodet ind i "vores" konflikt? Og er der nogen som tror, at DSB – og deres støtter i DA, Dansk Industri, den tidligere VLAK-regering, og for den sags skyld i Moderniseringsstyrelsen, synes det var en god ide? Gu, gjorde de da ej. De havde da meget hellere bare kørt os over, ligesom sygeplejerskerne, pædagogerne og lærerne før os.

Nu lykkedes det – selv om udgangspunktet var, at alt var opsagt, at sagen om DSB's indmeldelse i Dansk Industri var tabt i Arbejdsretten og DSB's "tilbud" var tidslommer og skubbeweekender – at lande nogle fornuftige aftaler. Kunne resultatet havde været bedre? Sikkert, men det hører altid med til en vurdering, hvad det er for en situation, der ligger til grund. Hvor stort var presset og hvor vanskelig var opgaven? Man sammenligner jo heller ikke bjergbestigere på Mount Everest med vandrere på Himmelbjerget, i hvert fald ikke for så vidt angår resultatet af anstrengelserne. Så selvfølgelig betyder opgavens sværhedsgrad noget.

Men må man så ikke være utilfreds og rejse kritik af indgåede aftaler, tillidsfolk, mv. Det må man da i hvert fald. Men lad være at sige, at fagforeningen ikke kæmper for dig. Den knokler. Hver dag. Står resultaterne ikke mål med anstrengelserne, og synes du ikke, at de tillidsfolk der er valgt, har de rette evner, må den rigtige medicin være at skifte de tillidsvalgte – ikke medlemskabet – ud. Det er medlemmernes ret i enhver forening. Jeg påstår ikke, at det er uforståeligt, hvis nogen – i vrede og / eller afmagt over tingenes tilstand – overvejer at "straffe" fagforeningen med en udmeldelse. Jeg siger blot: "Husk nu, hvem fagforeningen er." Det er ikke en person. Det er det faglige fællesskab og dermed også dig selv. Og hvem bliver "straffen" så til glæde for? Det er desværre ret enkelt. Arbejdsgiveren – ingen anden!

Derfor bør man holde hoved koldt, hjertet varmt, træde et halvt skridt tilbage og erindre sig, hvorfor der overhovedet er fagforeninger. De er ikke født ind i en præstationskultur. Tværtimod. Grundtanken er – og har alle dage været – at give lønmodtagerne en stemme og styrke gennem fællesskab. At skabe en modvægt til arbejdsgiverne. Derfor giver det heller ikke mening, hvis medlemmerne – når det bliver svært, ledelsen bliver hård og uforsonlig og vi alle sættes under pres – kvitterer for den udfordring ved at forlade fællesskabet. Hvis det ikke er at sende et signal til ledelsen om, at de bare skal stå fast, ja så ved jeg ikke, hvad det er. Det kan da aldrig være i nogen lønmodtagers interesse at belønne de chefer og ledere, der står fast. Er det virkelig det signal, vi ønsker at sende – at vi bukker under for lidt modstand? Man kan næsten fornemme den glæde, som spreder sig hos Hr. Jensen og hans ligesindede i DSB, i Dansk Industri og i dele af det politiske system. Er det den vej, vi skal? Slet ikke, for al intern splittelse i vores rækker bliver brugt af modparten som afsæt for deres næste angreb på vores rettigheder. Derfor findes der kun et svar på arbejdsgiverens pres – og det er sammenhold!

# Fair Sikkerhed – ny hændelseshåndtering

Det seneste 1½ år har hverken Det Blå Blad, eller den hverdag der omgiver lokomotivførerne, omhandlet meget andet end DSB's indmeldelse i Dansk Industri, overgangen til Jernbaneoverenskomsten og alle de udfordringer, det har medført. Men verden har naturligvis ikke stået stille i mellemtiden.

Tilbage i februar 2018 bekendtgjorde administrerende direktør, Flemming Jensen, at håndtering af sikkerhedssager fra denne dag ikke længere skulle håndteres via den forhadte sikkerhedsmatrix, men i stedet skulle erstattes af Fair Sikkerhed. I stedet for skyld og sanktion, bygger Fair Sikkerhed på principperne om "en lærende organisation".

Signal på Stop, Fredericia st.

*Foto: Peter Kanstrup*

Det er næppe en hemmelighed, at LPO har været indædt modstander af den sikkerhedsmatrix, der har været styrende for DSB's håndtering af signalforbikørsler siden april 2013, og vi har derfor fra starten ment, at Fair Sikkerhed kunne være et skridt i den rigtige retning. Ud over at tiltaget er i tråd med de anbefalinger Trafikstyrelsen har gjort sig til talsmand for, bl.a. på deres sikkerhedskonference i 2014 og 2017 og i øvrigt imødekommer utallige opfordringer fra LPO og lokomotivførerne, så er det også sund fornuft. At der sker fejl er et vilkår, men er der ingen, der lærer af de fejl, der forekommer, er det en forsømmelse.

Da Fair Sikkerhed blev introduceret for lokomotivførerne uden forudgående drøftelse med den faglige organisation, og uden forudgående præsentation i Sikkerhedsudvalget, har introduktionen givet anledning til en række spørgsmål, og måske også nogle misforståelser.

For at højne forståelsen blandt lokomotivførerne for indholdet i Fair Sikkerhed har Det Blå Blad bedt afgående underdirektør, Anette Haugaard, DSB Togdrift, om at besvare nedenstående spørgsmål, idet Fair Sikkerhed i udgangspunktet håndteres i Togdrift.

***Efter 5 år med sikkerhedsmatrixen besluttede DSB en anden procedure for håndtering af sikkerhedshændelser. Hvorfor?***

Sikkermatrixen har givet os en ensrettet håndtering af jernbanesikkerhedsmæssige hændelser, som var nødvendig. Matrixen har ligeledes resulteret i en reduktion af gentager hændelser. Matrixen har dog ikke givet os det samlede fald på signalforbikørsler, vi ønsker. Ligesom sikkerhedsmatrixen kun forholdt sig til signalforbikørsler, og altså ikke til jernbanesikkerhedsmæssige hændelser mere generelt, som er Togdrifts ønske. Vi har derfor i forbindelse med en evaluering af matrixen besluttet, at vi ønsker en anden tilgang. Introduktionen af sikkerhedsmatrixen medførte en række reaktioner fra medarbejderne, og gav en årvågenhed i samtalerne, som vi har måttet konstatere, ikke bringer os i retning af den lærende organisation. Den erfaring har vi nu konkluderet på, og vi har besluttet at ændre retning.

***Hvilke hændelser og hvilke personalegrupper er omfattet af Fair Sikkerhed?***

Alle jernbanesikkerhedsmæssige hændelser. I udgangspunkt er det alle medarbejdere i virksomheden, der er omfattet.

***Fair Sikkerhed tager udgangspunkt i, om en handling er bevidst eller ej, hvordan defineres det? Og hvordan sikrer ledelsen en linje i de mange – og formentlig relative subjektive – vurderinger, som proceduren lægger op til?***

Vi har sammensat et forum i Togdrift hvor driftschefer, vores SLS-koordinator og 4 ledere løbende følger udviklingen. Det er via dette forum en ens linje sikres. Om en handling er bevidst eller ej afklares i samtalen med lokomotivføreren. Det vil være subjektive vurderinger, og disse håndteres ledelsesmæssigt.

***Der findes i Fair Sikkerhed nogle begreber som hedder "alvorlige hændelser" og "mindre alvorlige hændelser". Hvad er forskellen?***

Denne forskel er grundigt beskrevet i vores sikkerhedsledelsessystem og kan findes i "Styr 4.03 – håndtere hændelser/visitation". Det er DSB Sikkerhed der udfører denne visitation.

***Det Blå Blad har fået oplyst, at proceduren i Fair Sikkerhed skal anvendes i forbindelse med sikkerhedsmæssige hændelser, men ikke ved regelbrud, da regelbrud løses disciplinært mellem lederen og den pågældende lokomotivfører. Hvis det er korrekt, hvordan håndteres en sikkerhedsmæssig hændelse, der udelukkende eller overvejende skyldes regelbrud, så?***

Ofte vil det være sådan, at en hændelse sker på grund af en menneskelig fejl som afstedkommer et regelbrud, dog ser vi også regelbrud, der ikke fører til en jernbanesikkerhedsmæssig hændelse. Et eksempel kunne være hvis der observeres to mand uretmæssigt i et førerrum. Her vil der kunne være tale om en disciplinær samtale mellem lokomotivførerne og deres respektive ledere, men denne sag vil ikke kræve en sagsgennemgang via "Styr 4.03 – håndtere hændelser", da den ikke har ført til en hændelse. Havde det samme regelbrud, ført til en signalforbikørsel, (alvorlig, eller mindre alvorlig), ville samme sag skulle behandles igennem "Styr 4.03 – håndtere hændelser".

Det er hændelserne, som vi som virksomhed ønsker at trække læring ud af, altså hvad kan vi som virksomhed gøre for at undgå en lignende hændelse fremadrettet.

***En del lokomotivførere har gamle sager liggende fra sikkerhedsmatrixens tid og nogen har sikkerhedssager liggende i personaleakterne, der er ældre end 5 år. Hvad sker der med disse og hvilken betydning vil de have for sagsbehandlingen i Fair Sikkerhed?***

Den enkeltes historik ændres der ikke ved, men tidligere sager vil indgå på samme måde som nye hændelser.

***Det fremgår i informationerne fra ledelsen om Fair Sikkerhed, at det handler om læring. Hvordan skaber man et sanktionsfrit rum, hvor medarbejderne har lyst til at udtale sig, og hvor læring altid står først?***

Det er noget vi sammen – og over tid – skal arbejde på. Det sker ikke fra den ene dag til den anden. Med denne ændring har vi givet bolden op. Og det er vores håb og tro, at lokomotivførerne vil tage godt imod ændringen og, at vi gennem gode og grundige samtaler sammen kan finde frem til de bagvedliggende årsager til blandt andet signalforbikørsler. Udgangspunktet vil være at ingen bevidst bryder regler, der forårsager en forøget sikkerhedsrisiko, og at vi alle kan begå en fejl.

***En af overskrifterne i Fair Sikkerhed er "Den Lærende Organisation". Hvordan kvalificeres, opsamles og videreformidles læringen?***

Det vil ske via de nedsatte samarbejdsfora både i Togdrift og på tværs af Togdrift og Sikkerhed.

***Det er nu 1½ år siden Fair Sikkerhed blev introduceret? Er Fair Sikkerhed fuldt indfaset, og hvad er de foreløbige erfaringer?***

Fair Sikkerhed vil aldrig være fuldt indfaset. I en organisation som DSB vil der kontinuerligt være fokus på, hvordan sager og sagsbehandling skal foregå og efter hvilke retningslinjer. Selve princippet Fair Sikkerhed er initieret og ejet af DSB Sikkerhed, hvor Togdrift har en udførende rolle.

***Er Fair Sikkerhed blevet evalueret. Hvis ja, hvad var konklusionen? Hvis nej, hvilke tanker gør ledelsen sig så omkring dette?***

Fair Sikkerhed har endnu ikke været evalueret. Vores indtryk af ændringen er positiv.

# Kronik: Loyalitet og tavshedspligt

Af:
Carsten Understrup
Lokomotivfører og næstformand
LPO Aarhus

Blot nogle få udpluk af retningslinjer for loyalitet og tavshedspligt, som ansatte er omfattet af:

1. *Du har pligt til at være loyal over for din arbejdsgiver. Din loyalitetspligt gælder også, hvis du bliver fritstillet eller suspenderet i forbindelse med en opsigelse. Der gælder desuden særlige regler om tavshedspligt. Under ansættelsen har arbejdsgiveren naturligvis krav på, at medarbejderen udviser loyalitet overfor virksomheden.*
2. *Arbejdsgiveren må kunne forvente, at medarbejderen undlader at foretage dispositioner, der kan skade virksomhedens omdømme i bred forstand. Negativ omtale af virksomheden eller dens produkter eller ledelse vil kunne berettige arbejdsgiveren til at opsige medarbejderen, og i grovere tilfælde at bortvise. Loyalitetspligten gælder såvel under medarbejderens ansættelse som efter, idet en række af de informationer medarbejderen erhverver ikke må videregives til tredjemand uden arbejdsgiverens accept.*

Stillet overfor ovenstående, er der så forordet i vejledningen om offentligt ansattes ytringsfrihed fra 2016, skrevet af tidligere justitsminister, Søren Pind:

*Det er afgørende for et velfungerende demokrati, at offentligt ansatte deler deres viden i den offentlige debat. Offentligt ansattes deltagelse i debatten er ikke kun af betydning for den enkelte ansatte. Den er mindst lige så vigtig for samfundet, fordi offentligt ansatte – i kraft af deres særlige viden og erfaring inden for deres fagområder – kan være med til at højne det faglige niveau i den offentlige debat. Det er en grundlæggende forudsætning for, at offentligt ansatte benytter deres adgang til at deltage i den offentlige debat, at både ansatte og ledere er klar over omfanget af de ansattes ret til at ytre sig. Formålet med at genudgive Justitsministeriets vejledning om offentligt ansattes ytringsfrihed fra 2006 i en sprogligt forenklet udgave er derfor at skabe klarhed om de overordnede regler og principper for offentligt ansattes ytringsfrihed. Jeg håber også, at vejledningen kan fungere som inspiration til, hvordan man på de enkelte arbejdspladser kan fremme den videre debat om offentligt ansattes ytringsfrihed.*

Firmaloyalitet, eller loyal over for firmaet, hvad indebærer det for en ansat hos DSB? DSB SOV er et aktieselskab, med staten som eneaktionær. Staten det er danskerne. Aktionærerne i DSB SOV er altså alle danskere, med den til enhver tid siddende transportminister som aktie-portefølje bestyrer. Da det jo er regeringslederen, som udpeger transportministeren, har man som vælger ikke mulighed for at pege på en transportminister, som vil fremme de transportinteresser, den enkelte vælger måtte have. Derfor må DSB-aktionærerne betragtes som B-aktionærer, da de er uden reel indflydelse på, hvem der skal forvalte deres aktier i DSB SOV. B-aktionærerne må forlade sig på, at folk som, Hans Christian Schmidt (V), Henrik Dam Kristensen (S), Pia Olsen Dyhr (SF), Magnus Heunicke (S), genvalg til Hans Christian Schmidt (V), Ole Birk Olesen (LA), og hvem der nu ellers har beklædt transportministerposten, varetager deres interesser bedst muligt, og ikke blot hypper deres egne politiske kartofler.

Den nuværende bestyrelsesformand, Peter Schütze, er indtrådt i bestyrelsen 1. juni 2011, i Hans Christian Schmidts første periode som transportminister. Både ministre og folketingsmedlemmer i al almindelighed, frasiger sig altid nogen form for ansvar for DSB's udvikling. Og Tingets medlemmer ser nærmeste DSB's udvikling som de frie radikaler i kemien, der tilsyneladende ikke er underlagt nogen form for naturlove, eller menneskeskabte love for den sags skyld. Intet er mere forkert, hverken for de frie radikaler eller DSB. Hos DSB udpeger transportministeren alle medlemmer, dog ikke medarbejdervalgte, til bestyrelsen herunder også formanden. Bestyrelsen ansætter så en administrerende direktør, som derefter sammensætter sit vinderhold ☺. Hvad en transportminister har indsat, kan en transportminister også fjerne igen, hvis ønsket og viljen er der, til en anden udvikling i selskabet. Vi må altså formode, medmindre der siden deadline for dette indlæg er sket en udskiftning i toppen af persongalleriet ved DSB, at udviklingen hos DSB, og behandlingen af de ansatte, er politisk accepteret.

**Selv et signal kan blive træt af alt det påstyr der er omkring jernbanen**

***Foto: Jan Lundstrøm***

Man har med omdannelsen af statsvirksomheden DSB til et selvstændigt offentligt selskab (SOV) tilbage i 1999, meget elegant skabt et politisk drømmescenarie. En virksomhed under 100% politisk kontrol, men hvor politikkerne kan "melde hus forbi", hvis skeletterne vælter ud af skabene, og skandalerne ruller. For DSB er jo et selvstændigt aktieselskab med egen bestyrelse. Det er ren Win-Win, intet politisk ansvar. Vi har jo alle set, hvordan bestyrelser og direktioner i det private valser afsted med gyldne håndtryk, når de har begravet virksomheder i konkursbegæringer og et væld af sagsanlæg. Så heller ikke dér, bliver der placeret et ansvar. Alt godt for de ansvarlige. Tilbage er der de ansatte, som nu virkelig må indse, at livremmen skal strammes, hvis man skal have nogen mulighed for at redde virksomheden.

Ovenstående kan synes som en lang omvej for at skrive om firmaloyalitet, men det er en nødvendig omvej. Når aktionærerne klager over aflåste toiletter, så er jeg jo helt enig med dem. Betyder firmaloyaliteten, at jeg skal forfægte det rimelige i at foretage f.eks. 5 timers rejse uden mulighed for toiletbesøg? Og hvor god en argumentation for denne urimelighed, kan en virksomhed forvente? Personligt har jeg ingen argumenter for det rimelige i aflåste toiletter. Forklaringer og undskyldninger er der nok af, for det er jo hele kulturen i virksomheden, men det kan hverken jeg, eller de trængende aktionærer, bruge til noget som helst.

Ankomst til Aarhus med halvanden time forsinket tog fra Tyskland, 2 minutter inden togafgang mod Aalborg. Tyskertog ankomst i spor 6, Aalborg tog afgang fra spor 3. Ingen af de 20-30 aktionærer, der skulle videre mod nord, nåede toget, men så kunne de jo benytte toiletterne på Aarhus H i ventetiden. En del af aktionærerne spurgte mig til visdommen i deres yderligere forsinkelse. De mente, at vores tog kunne være ankommet i det ledige spor 2, for så kunne de jo være kommet videre uden den ekstra forsinkelse DSB, og samarbejdspartneren Banedanmark, nu påførte dem. Deres ophidselse gjorde, at jeg afholdt mig fra anbefalingen om toiletbesøg i Aarhus. I mit stille sind tænkte jeg på Telegademantraet, om afgang på sekundet for Aalborg toget, men afholdt mig klogelig fra at ytre det højt. Jeg kunne jo (stadig i mit stille sind) kun give de langt fra tilfredse aktionærer ret i deres ytringer om dårlig service. Så hvor langt skulle jeg være gået i mine bortforklaringer, for ikke at fremstå som illoyal?

Påsken ligger langt tilbage i tiden, men da det er endnu en personlig historie, medtager jeg den alligevel. På nogle dage i Påsken skulle passagererne med bus fra Odense til Roskilde, intet ad hoc opstået, men planlagt gennem måneder. Min datter og svigersøn havde beslutte at give toget en chance igen, da de rent faktisk synes, det er en noget bedre rejseform end langtursbusserne. På hjemrejsen mod København endte de så med en ekstra time i Odense, da der ikke var busser nok til de rejsende fra toget. Der blev efterladt passagerer til at fylde hele to busser. Min datter og svigersøn havde nu god tid i Odense til via telefon at forholde mig deres forundring over den elendige planlægning. Hvad skal en god og firmaloyal medarbejder svare? Som jeg måske? "I kan jo nok forstå, at når der er planlagt buskørsel med aktionærer fra et tog med 600 siddepladser. Så er det ikke nemt at sørge for plads i busserne, til at alle aktionærer fra toget, kan komme videre med første afgang. Som højgravid, er du jo ikke så adræt, og I tabte dermed væddeløbet til de få pladser i busserne, som mere erfarne DSB-aktionærer indtog. Til gengæld er I jo først i køen til næste afgang. Husk, at hos DSB er I ikke forsinkede, blot senere fremme end annonceret i køreplanen".

Og når vogn 91-92 mangler, fordi ingen er sat op til at klargøre og rangere sættet til perron, hvilken forklaring skal man give til de aktionærer, der har pladsbilletter i de manglende vogne? At det er niveauet for planlægning i virksomheden, og så meget man regner sine aktionærer for?

Den kommende 200 km/t-strækning ved Orehoved Station

*Foto: Jan Lundstrøm*

Når man, pga. tjenester med så kort tid mellem hver arbejdsopgave, at selv små forsinkelser, giver forsinkelse på de efterfølgende opgaver, går ned langs 180 meter tog, der skulle være afgået for 10 minutter siden, og hører kommentarer omkring sin oprindelse, er det da i orden at sige sandheden? At inkompetence på højeste plan i virksomheden, er årsagen til forsinkelsen? Eller skal det være løgnen om, at virksomheden har styr på sagerne, men er belemret med fjolser som undertegnede til at udføre opgaverne?

Så overfor hvem gælder min loyalitet? Er det overfor DSB som virksomhed, eller den til enhver tid siddende bestyrelse og direktion? Eller er det overfor transportministeren eller overfor aktionærerne, som også er kunderne i virksomheden? De eneste, der som regel har sammenfaldende interesser, er DSB som virksomhed, og passagererne. Transportministeren har sin politiske dagsorden, der de seneste år er gået på at flytte folk fra jernbane over i biler og busser. Bestyrelse og direktion er udelukkende fokuseret på kontrakter og regneark, hvor passagererne kun fylder ganske lidt i det samlede billede. Jeg ved, hvem der fortjener min loyalitet, men det er jo ikke det samme som, at det er dem, der får den. I hvert fald ikke, hvis jeg risikerer at komme i uføre.

Har en virksomhed krav på, at jeg sætter min troværdighed og integritet på spil i et forsvar af elendige centrale dispositioner, manglende professionalisme i planlægningen og utilstrækkelige systemer? Skal jeg forholde sandheden og lyve overfor aktionærerne, for ikke at fremstå illoyal overfor bestyrelse og direktion?

Egentlig synes jeg det er slemt nok at modtage verbale skideballer for direktionens utilstrækkelighed, men skal jeg også lyve, for ikke at udstille deres manglende evner til at lede virksomheden?

# Nye lokalaftaler i DSB – øvrige aftaler

Af:
Søren Max Kristensen
Områdegruppeformand, LPO DSB

I det seneste nummer af Det Blå Blad gennemgik vi det, som vi anser for de vigtigste nye lokalaftaler, nemlig arbejdstidsaftalen og ferieaftalen. Der var desuden en artikel om den nye TR-aftale i DSB.

Ud over disse aftaler indeholder det nye aftalekompleks nedenstående aftaler, som vi i denne artikel vil uddybe, henholdsvis give en kort beskrivelse af:

- LKI-arbejdstidsaftale. Aftalen er en fælles aftale med TPO DSB. Den omhandler arbejdstid, mv. for faglærere, perronmanagere, LKI-vagten, Drifts- og sikkerhedsvagten(S-tog) og administrative funktioner. Udgangspunktet for aftalen var den aftale, som tidligere fandtes for LKI vagten. Det er vigtigt, når man læser aftalen – der ligesom de øvrige LPO-aftaler ligger på vores hjemmeside under "For medlemmer – aftaler". Vær opmærksom på overskriften for hvert enkelt afsnit, da den henviser til de forskellige jobfunktioner.
- Bonusaftale LKI-vagten. Aftalen omhandler honorering af LKI-vagten. Aftalen er en videreførelse af tidligere aftale.
- Påkørselsvagten med honorering. Aftalen omhandler honorering af gruppeledernes vagtordning i forbindelse med påkørsler. Aftalen er en videreførelse af tidligere aftale.
- Aftale om kørsel med kongevognen S1. Aftalen omhandler LKI-arbejde og honorering i forbindelse med kørsel med kongevognen. Aftalen er en videreførelse af tidligere aftale.

- Uddannelsesaftalen. Aftalen beskriver, at der min. 2 gange om året afholdes et uddannelsesseminar, hvor ledelsen og de faglige organisationer skal have en dialog om DSB's overordnede uddannelsespolitik som beskrevet i DSB's uddannelsesmanual. Der er ikke længere aftaler for de enkelte uddannelser, da de fremgår af DSB's uddannelsesstandarder og DSB's sikkerhedsledelsessystem. De faglige organisationer skal inddrages i udarbejdelse af nye uddannelser og ændringer af eksisterende uddannelser. De faglige organisationer skal desuden inddrages i evalueringen af disse uddannelser. Aftalen omhandler ikke den offentlige grunduddannelse af lokomotivførere bortset for de dele af denne uddannelse som DSB selv planlægger (startmodul og slutmodul).
- Aftale om testføreropgaver. Aftalen omhandler testførere, deres særlige arbejdsvilkår og honorering herfor. Aftalen er en videreførelse af tidligere aftale.
- Aftale om forflyttelsesregler. Aftale erstatter i hovedtræk den tidligere lokalaftale om flytte/bytte-ordningen. Det er fremadrettet DSB som administrerer ordningen.
- Aftale om anciennitetsregler – tjenestemænd. Aftalen er identisk med de regler omkring nærværende, som fremgår af Jernbaneoverenskomsten og sikrer således, at reglerne er ens for overenskomstansatte og tjenestemænd.
- Aftale om ansvarshavende på P-risten. Aftalen beskriver arbejdsopgaver, uddannelse, honorering, mv. for de ansvarshavende lokomotivførere på P-risterne i Fredericia og Aarhus. Aftalen er en videreførelse af tidligere aftale. Det skal bemærkes, at DSB har varslet, at de inden for en kortere tidshorisont, ikke vil benytte sig af aftalen, idet DSB ønsker, at arbejdsopgaverne skal udføres af en driftsleder (VDL) på HK-overenskomst. Dette er LPO selvsagt ikke enig i.
- Aftale om fordeling af opgaver LKF A og LKF B. Aftalen omhandler strukturering af arbejdet på P-rister, hvor der arbejder både LKF A og LKF B. Aftalen er en videreførelse af tidligere aftale, men udløber 1. marts 2020. Skal den videreføres skal det ske i forbindelse med forhandlingerne OK 2020.
- Ure, udlevering, reparation og bortkomst – tjenestemænd. Aftalen er identisk med de regler omkring nærværende, som fremgår af Jernbaneoverenskomsten og sikrer således, at reglerne er ens for overenskomstansatte og tjenestemænd.

Ud over ovenstående aftaler har Dansk Jernbaneforbund (DJ) indgået et antal aftaler, primært vedr. løn, pension, mv., indenfor vores område. Det drejer sig om følgende aftaler:

⇒ Loss of license – aftale om kompensation ved varigt tab af helbredsgodkendelse

⇒ UA under sygdom – sikrer OK-ansatte UA under sygdom, ligesom tjenestemænd

⇒ Funktionstillæg tjenestemænd – Aftalen omhandler tillæg til LKI

⇒ STL-aftalen – aftale om tillæg i forbindelse med mødetjenester, mv.

⇒ Helbredskontrol tjenestemænd – videreførelse af tidligere aftale om 3 timers frihed til helbredskontrol.

⇒ Køb af pensions år tjenestemænd – mulighed for tilkøb af op til 5 pensions år i en begrænset tidsperiode

⇒ Aftale om resultatløn for ledere

Aftalernes indhold fremgår af materiale udsendt fra DJ, og de er blevet præsenteret på DJ's medlemsmøder i juni måned. I udgangspunktet agter LPO derfor ikke at præsentere DJ aftalerne på de medlemsmøder, vi afholder rundt om på landets depoter i perioden 24. oktober – 13. november. Men det vil naturligvis være muligt at stille opklarende spørgsmål. I det omfang vi ikke kan besvare disse, vil vi sørge for, at der fremskaffes svar fra DJ.

# Udokumenteret anklage om medvirken i overenskomststridig arbejdsnedlæggelse

Af:
Peter Kanstrup
Redaktør

Nærværende artikel er på flere niveauer atypisk, Ikke bare i indhold, men bestemt også i form, da vi her på redaktionen har valgt at fravige et af bladets faste principper. På grund af sagens karakter for de berørte og dens betydning for både medlemskredsen og offentligheden, har vi denne ene gang besluttet at anvende anonyme kilder. De medvirkende er redaktionen bekendt, men deres navne er sløret. De påstande, som fremgår af artiklen, er dokumenteret skriftligt overfor bladets redaktion. Da der er tale om anonymiseret sagsfremstilling, har vi ikke forsøgt at indhente svar fra DSB's ledelse på artiklens helt centrale spørgsmål:

*"Hvorfor anklager ledelsen medarbejdere for medvirken i en arbejdsnedlæggelse,*

*som ledelsen ved, eller burde vide, de ikke deltog i"?*

Hvis en eller flere ansvarlige chefer eller direktører alligevel skulle have lyst til at svare, kan vi allerede nu love ledig spalteplads hertil i det næste nummer af bladet, som udkommer kort før jul.

Mandag d. 1. april var der en ret omfattende arbejdsnedlæggelse i Østdanmark. Arbejdsnedlæggelsen blev indbragt for Arbejdsretten / Tjenestemandsretten som pålagde de aktionerende at normalisere arbejdet. Det skete få timer senere, idet de aktionerende – helt som de forlods havde annonceret – gik i arbejde igen kl. 15.

At der således var en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse, skal denne artikel ikke gå i rette med. Det skal handle om noget helt andet, nemlig de (tjenestemænd) – primært i det vestlige Danmark – som ikke var en del af arbejdsnedlæggelsen, og derfor var mødt ind på job den pågældende dag med intentionen om at passe dette job.

Togene kørte alle steder vest for Odense, og visse steder også øst for den fynske hovedstad, hvilket DSB jo må have været bekendt med. Trods dette faktum, blev flere af de lokomotivførere, der kørte disse tog, efterfølgende anklaget af DSB for medvirken i den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse. Hvorfor, er mildt sagt uklart.

I et forsøg på at kaste lys over sagen, har Det Blå Blad talt med 4 lokomotivførere, der ikke deltog i arbejdsnedlæggelsen, men blot passede deres arbejde den pågældende dag. Det skal – som det også fremgår af indledningen – pointeres, at det ikke blot er noget Det Blå Blad, eller de pågældende, postulerer. Det står sort på hvidt i den dokumentation, vi er i besiddelse af.

Men hvad lavede de konkret d. 1. april? Hvilke oplevelser havde de på dagen? Og hvordan opfattes det, når man uretmæssigt kastes ud i en situation, hvor beskyldningerne fra ledelsen har en karakter, der – for tjenestemænd – i yderste konsekvens kan koste dem jobbet. Det har vi set lidt nærmere på.

Jørn var mødt ind til sin normale tjeneste på dagen og kørte hele dagens tjeneste på Svendborgbanen, jf. arbejdssedlen. Jørn besvarede den SMS, DSB udsendte (indsat herunder i sin faktiske ordlyd) …

Der er i øjeblikket iværksat en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse. Såfremt du ikke deltager heri ? og du har tjeneste – skal du straks det er muligt, aktivt melde dig til tjeneste ved at sende en mail til DSB: 123@dsb.dk hvor du angiver dit ID- / tang-nummer og navn – samt at du aktivt melder dig til tjeneste. Det er ligeledes vigtigt, at du stiller din arbejdskraft til rådighed og er kontaktbar i forhold til opstart af trafikken. Såfremt du ikke aktivt melder dig til tjeneste samt står til rådighed og er kontaktbar, vil du blive indberettet for deltagelse i den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse

Som det fremgår, ønskede virksomheden at vide, om medarbejderen agtede at udføre tjeneste. Det bekræftede Jørn, og han var derfor dybt forundret over, at virksomheden efterfølgende valgte at føre ham på listen over medarbejdere, der deltog i arbejdsnedlæggelsen.

Preben var ligeledes mødt ind til sin normale tjeneste. Han skulle køre på Vestfyn og Svendborgbanen. Ingen af Prebens tog var aflyst, og han kørte naturligvis de tog, der fremgik af arbejdssedlen. Preben havde ikke bemærket ledelsens SMS, jf. de dengang gældende regler for brug af mobiltelefon under kørsel. Da Preben på vej hjem fra arbejde bemærkede SMS'en, blev han i tvivl om dens oprindelse / ægthed, da der i perioden op til 1. april, havde været både SMS og mails fra såkaldte "aktionsgrupper". Ydermere stod der i SMS'en, at Preben aktivt skulle melde sig til tjeneste. Det ville han naturligvis ikke, da han jo var på vej hjem efter endt tjeneste. Han valgte derfor ikke at svare. Preben har ef-

**Kolleger samt støtter af "Fair Forhold" samlet foran Københavns Hovedbanegård d. 1. april 2019**

***Foto: Offentligt billede fra Facebook-siden "Revolution"***

terfølgende let kunnet fremskaffe dokumentation for tjenestegøring d. 1. april fra egne DSB's systemer. Han er dog blevet nægtet udskrift / data fra DSB's Greenspeed system, hvor man ellers ville kunne aflæse præcis, hvilke tog han kørte og hvornår.

Keld var mødt til sin normale tjeneste og kørte de tog, der fremgik arbejdssedlen, hvilket var IC-tog mellem Fredericia og Slagelse og noget P-rist arbejde. Keld besvarede ikke SMS'en. Som han forklarer Det Blå Blad, var DSB jo vidende om, at han havde trukket arbejdssedlen, og måtte være vidende om, at han kørte de tog, der stod på sedlen, da ingen af togene var aflyst, og arbejdsopgaverne blev udført.

Også Simon var mødt ind til sin normale vagt. Den blev dog ændret flere gange undervejs. Han fremførte først regionaltog på Vestfyn og returnerede derefter, pga. omlægninger i tjenesten, i en taxa. Dette blev i situationen aftalt med

Driften, så de må jo have været vidende om, at Simon var på job og udførte sin tjeneste. Dagens sidste opgaver blev ligeledes ændret. Også disse ændringer blev aftalt med driftslederen. Simon bemærkede under tjenesten den udsendte SMS og besvarede den. Hans lokale leder var i øvrigt efterfølgende behjælpelig med at indhente oplysninger fra DSB's egne systemer om det tog, Simon kørte på Vestfyn. Ud over det fremgår Simons gøren og laden på dagen af hans arbejdsseddel og den dokumenterede taxakørsel.

Ud over de her nævnte, er vi på redaktionen vidende om mindst 3 mere, som er i samme situation, her i blandt et par stykker, som ovenikøbet talte med deres nærmeste leder face to face på dagen. Dertil skal lægges et antal lokomotivførere i Østdanmark, som overhovedet intet havde med den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse at gøre, men alligevel står på DSB's liste. Så vidt Det Blå Blad er orienteret, har DSB indmeldt 51 navne. Hvor mange af disse, ud over de her nævnte, der heller intet har at gøre på den af DSB udarbejde liste, vides ikke. Det må sagsbehandlingen i Tjenestemandsretten vise. Men det er da beskæmmende, hvis ledelsen ikke ved, hvem der er på arbejde, og hvem der kører de af virksomhedens tog, der rent faktisk kører. Hvis ikke det er oplysninger fra DSB's interne systemer; Driftsportalens arbejdssedler, disponeringssystemerne LTD og "Vis tog", Greenspeed, mv., der lægges til grund, når lister udarbejdes, hvad lægges så til grund? Åbenbart heller ikke den udsendte SMS, da flere af dem, vi har talt med, jo netop har besvaret SMS'en. Og – som det fremgår af ovenstående – frikender det åbenbart heller medarbejderne at tale med hverken egen leder face to face, eller for den sags skyld at tale med driftslederen.

Men hvilke oplysninger har DSB så lagt til grund, da listen blev udarbejdet og sendt til Dansk Jernbaneforbund? Og hvorfor udarbejder virksomheden en liste indeholdende navne på medarbejdere, DSB mener har deltaget i den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse, når alle DSB's systemer viser, at de pågældende ikke deltog?

Bevares alle laver fejl, men i henhold til de oplysninger Det Blå Blad er i besiddelse af, handler det her ikke om, at en eller anden tilfældig medarbejder i HR har lavet en enkel lille fejl. Det havde der såmænd nok været en vis forståelse for, også blandt de anklagede, men det her har bare et lidt andet omfang. Der er enten tale om et ret omfattende kaos i DSB's HR-afdeling, eller også en kedelig blanding af ond vilje og manglende lyst til at kvalitetssikre de lister, man udarbejder. Og så er der – også her – tilsyneladende en ærgerlig tendens til, at man ikke spørger de berørte medarbejderes nærmeste leder til råds, eller i hvert fald ikke tager deres viden om konkrete forhold i virksomhedens yderste led til indtægt.

Det er ikke bare beskæmmende, det er også uforståeligt, og holdningen fra de personer, Det Blå Blad har talt med, er da også helt enkelt. Det er uacceptabelt. Man ønsker retfærdighed og kræver oprejsning. Og så er en undskyldning, eller i hvert fald en imødekommende reaktion, fra virksomhedens øverste ledelse jo nok heller ikke af vejen.

# MVJ – Status på udlicitering af DSB's kørsel i Midt- og Vestjylland og på Svendborgbanen

Af:
Jan B. Danielsen og Peter Kanstrup
LPO DSB Daglig Ledelse

**Struer depot:**

For at kunne dække den ekstra kørsel, de får, når de overtager kørslen mellem Holstebro og Skjern, opslog Midtjyske Baner 13 ledige stillinger som lokomotivfører. Ca. 15 tjenestemandsansatte lokomotivførere i Struer besluttede at søge disse stillinger, og har været til samtale primo-medio september. Det har uheldigvis vist sig, at vilkårene er noget anderledes end først oplyst, idet der ikke bliver tale om udlån, men om tjenestefrihed fra DSB. Samtidig er løn- og pensionsvilkårene en del ringere, end oplyst, på den kommunale overenskomst, faktisk omkring 3800 kr. for en lokomotivfører. For kørelærere er forskellen endnu større. Det betyder formentlig, at antallet af DSB ansatte lokomotivførere, som skifter til Midtjyske Baner bliver yderst begrænset, men lidt har selvfølgelig også ret.

DSB's kørsel på Thybanen forsvinder allerede K20, hvorimod DSB's kørsel på Struer – Aarhus via Langå først overgår til Arriva K21. Herefter er DSB's eneste tilbageværende kørsel i Midt- og Vestjylland fjerntog til / fra Struer. Der vil fra K21 være 4 tog i hver retning. DSB kender nu den fremtidige køreplan for disse tog (om end ændringer fortsat kan forekomme). Det har givet anledning til tanker om en model, der giver mulighed for, at dele af DSB's fremtidige produktion kan køres fra Struer. Hvor mange DSB-lokomotivførere der i givet fald kan beskæftiges i Struer på den måde, og under hvilke betingelser, er i skrivende stund uafklaret, men LPO vil presse på for at sikre de, der måtte være i klemme, mod tvangsforflyttelse.

Der afholdes medlemsmøder i Struer d. 7.-8. oktober, hvor Dansk Jernbaneforbund kommer forbi. Møderne vil primært komme til at omhandle forflyttelser og pension, mv. for tjenestemænd.

Der er på nuværende tidspunkt ikke aftalt (yderligere) medlemsmøder / medarbejdermøder med hverken DSB eller Arriva, men mon ikke det kommer inden for en forholdsvis kort tidshorisont. Arriva er i hvert fald forpligtiget til at oplyse det endelige antal lokomotivførere, de skal bruge senest ved udgangen af december i år. Et godt gæt i den forbindelse kunne være, at det kommer til at give anledning til noget mødeaktivitet, således lokomotivførerne i Struer har det bedst mulige grundlag at beslutte sig på, når de – der kan vælge – skal beslutte sig.

Svendborg Station

*Foto: Peter Kanstrup*

**Odense depot:**

Siden det seneste nummer af Det Blå Blad udkom, er der sket det glædelige, at den oprindeligt udsendte udlånsaftale for de tjenestemandsansatte lokomotivførere i Odense, som ønsker Arriva, er blevet ændret, således de udlånte sikres bedre ved tilbagevenden til DSB.

I Odense har affolkningen af depotet nu nået et alarmerende niveau. Men det er sjældent noget er skidt, uden det er godt for noget. Medarbejderflugten sikrer nemlig, at de lokomotivførere, der forbliver i DSB efter adskillelsen, kan være i Odense. DSB insisterer dog fortsat på, at der skal ske en forflyttelse – i hvert fald på papiret – til Fredericia, men altså med møde og slut i Odense. Den manøvre betyder uheldigvis, at garantien for at kunne møde ind og slutte sin tjeneste i Odense kun gælder for et år ad gangen. Der er en række uafklarede forhold i den forbindelse og LPO vil fortsat udfordre DSB's ide om såkaldte "satellitture", ligesom vi fortsat afventer analysen om det fremtidige behov i Odense. Det er aftalt, at den skal udarbejdes i Turudvalget, men tidshorisonten ligger ikke fast.

Der afholdes medlemsmøde d. 10. oktober med deltagelse fra ledelsen i Arriva, LPO Arriva og Dansk Jernbaneforbund. Her vil ledelsen i Arriva fortælle, hvilke planer de har for den fremtidig kørsel på Svendborgbanen, og hvad de forestiller sig med hensyn til deres depot i Odense.

Når seancen med ledelsen i Arriva på et tidspunkt er slut, vil mødet fortsætte udelukkende med LPO Arriva og DJ's forbundsformand.

Og så nærmer tiden sig ellers for lokomotivførerne i Odense, hvor de, jf. den aftalte "frivilligheds-model" skal tilkendegive, om de foretrækker at forblive i DSB, eller ønsker at skifte til Arriva. Der kan fremsættes ønsker i november måned. Er der flere der ønsker at skifte, end de 34, Arriva mener at have brug for, vil det være de yngste tjenestemænd, der vælges fra. Omvendt, er der ikke et tilstrækkeligt antal, der søger, bliver det de yngste overenskomstansatte, som tvinges over, jf. virksomhedsoverdragelsesloven.

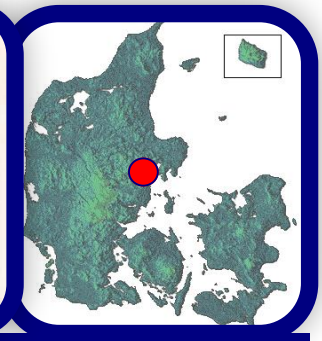
Alle venter i spænding og – som tidligere lovet – følger vi løbende op på nærværende i de kommende numre af Det Blå Blad …

# Medlemsmøder efterår 2019

| Depot | Dato | Tidspunkt |
|---|---|---|
| Odense | 24. oktober | Kl. 10-12 + 14-16 |
| LKI-gruppen* | 24. oktober | Kl. 17:30-19:30 |
| Fredericia | 28. oktober | Kl. 10-12 + 14-16 |
| Aarhus | 29. oktober | Kl. 10-12 + 14-16 |
| Aalborg | 30. oktober | Kl. 10-12 + 14-16 |
| Struer | 31. oktober | Kl. 10-12 + 14-16 |
| København | 4. november | Kl. 10-12 + 14-16 |
| Helsingør | 5. november | Kl. 10-12 + 14-16 |
| Kalundborg | 6. november | Kl. 10-12 + 14-16 |
| Nykøbing F | 7. november | Kl. 10-12 + 14-16 |
| Næstved | 8. november | Kl. 10-12 + 14-16 |
| Esbjerg | 12. november | Kl. 10-12 + 14-16 |
| Tinglev | 13. november | Kl. 10-12 + 14-16 |

*Mødet holdes på Grand Hotel i Odense

## Lokalnyt



Af:

Carsten Understrup

# Aarhus

Baron Jørgen E. Schilling er blevet pensionist. En epoke hos banen er endt. Det er nu slut med den landadelige gentlemans repræsentation på risten i Aarhus. Hr. Jørgen er, trods sin uadelige herkomst, en ven af folket, sikkert også derfor, der mangler et "von" i det officielle navn. Hr. Jørgen lod sig i sin karriere aldrig mærke med sin ædle byrd, dog fornægtede adelen sig ikke. Vi er en del, som under rangering i Aarhus, har modtaget undervisning i korrekt brug af De, Dem og Deres. Efter en vis årrække havde man dog mulighed for at blive dus, akkurat på samme vis som Hans Kongelige Højhed, Kronprins Frederik, har det med enkelte journalister. Baron Jørgen E. Von Schilling; De ønskes herfra et langt og lykkeligt otium. Vi håber, at De og Fru Charlotte fortsat vil leve en sober og etikette korrekt tilværelse.

Som skrevet stopper Jørgen E. Schilling som ansat på depot Aarhus, med speciale i parkering, og i at rede trådene ud for Drift-metropolen i København. Skal man tro de sidste nye bulletiner, ja så lukker P-rist Aarhus, som vi kender den p.t., i sommeren 2020. Ikke mere skal der være deltagelse af lokomotivfører B på P-risten i Aarhus. Endnu et luftkastel fra Flemming Jensens (FJ) direktion. Som sædvanligt sikkert solidt funderet i en business case, bygget på kviksand, som har godtgjort, at lokomotivfører A kan forestå rangering, vask, forsyning, afslutning, og klargøring. Den administrative del skal forestås fra et eller andet kosteskab i nærheden af Drift-metropolen. Hvis denne business case ligner det, der normalt udgydes af CBS-folket i Telegade, er alle forudsætninger sikkert faldet, inden man overhovedet er påbegyndt ændringerne. Dette har dog aldrig anfægtet nogen i FJ-ledelsen. Om så projektet bliver dobbelt så dyrt, som den eksisterende ordning, så har Telegade jo aldrig indrømmet nogen form for fejl, og vil derfor sikkert også i denne sag fremture. Efterfølgende kan vi så med spareplaner være med til at finansiere dårskaben, mens Telegardisterne hæver deres bonus for veludført arbejde.

Støjskærm og graffiti i Næstved

*Foto: Ruben Schmidt*

Rodet i stort set alle tænkelige beregninger vedrørende, løn, ferie, UA, etc. har længe undret mig. Hvordan kan man have et ønske om at deltage under aftaler, man har været bekendt med i snart 3 år, og så alligevel være så elendigt forberedt? Lidt af svaret kom forleden. Fru Mortensen er sendt hjem, og straks gav UA-roderiet mening. Jeg har aldrig brudt mig om hende ☺, for uanset hvor god en "sag" jeg havde, så kunne Fru Mortensen – kort via telefon, og med efterfølgende mail-dokumentation – afvise ethvert krav. Men selvfølgelig skulle hun da sendes hjem. Hvis jeg ikke tager meget fejl, er hun sikkert erstattet af nogle projektmagere, uddannet på CBS, som med regneark har formået at gøre alt uklart og uigennemsigtigt. Og svaret er som regel; Du har ikke ret! Har du yderligere spørgsmål, er du velkommen til at kontakte os. Hvilke spørgsmål kan man stille til sådan en høflighedsfrase? Ingen tilbagevisningsdokumentation, eller uddybende forklaring, blot at man tager fejl. At de så efter

# Lokalnyt

genberegning nummer 20 må indrømme, de tager fejl, gør ikke deres skråsikkerhed fremadrettet mindre. Men de har jo nok været dygtigere end Fru Mortensen til at råbe "Hurra" og "Jubii", når FJ holdt brandtaler. Og det er jo også en slags kvalifikation, dog i vores familie mest brugt i forbindelse med fødselsdage.

Jeg havde i sidste udgave af Det Blå Blad et læserbrev omkring slutlønsproblematikken. Og ikke fordi det skal udvikle sig til en længere debat, da jeg – uanset juraen omkring DSB's indmeldelse i DI – mener DSB blot skal honorere disse kollegers oprindelige ansættelseskontrakt – Basta! Men FJ gav en kommentar til indlægget, og tak for det. Men lidt en politikerkommentar, da han reelt undlod at berøre sagens kerne, men blot godtgjorde, at reklamerne med Blachman havde en god effekt, og samlet set har ingen mistet noget. Jeg lytter ikke til FJ's konsulenter, som er økonomisk afhængige af at give ham det svar, han ønsker. Jeg hører, hvad kunderne siger. Og det er kun prisen på Orange Fri, de taler om, ikke Blachman. Og så nok om mit finansieringsforslag til at behandle de berørte kolleger med ordentlighed. FJ berører, og svarer slet ikke på, at ordentlighed i direktion og bestyrelse tilsiger, at man selvfølgelig honorerer disse kolleger efter deres oprindelige ansættelseskontrakt, og ikke efter, hvad man kan gemme sig bag i jurajunglen. Med hensyn til økonomien er jeg indifferent. Om man vil tage pengene til at finansiere slutlønsproblematikken fra Blachman, bestyrelsesformand Peter Schütze, FJ, Anette Haugaard, eller lignende rager mig egentlig en høstblomst. Men findes, det skal pengene, og vi har allerede betalt rigeligt for FJ's ønske om at sidde i DI's bestyrelse. Derfor. Find pengene i egne rækker – NU!

**Køge Nord Station**

***Foto: Peter Kanstrup***

Og så et det vist ved at være nok om Telegade, hvis omtale i mit sind altid medfører en vis traurighed. Jeg ved, de sidste små to år har været hårde, men vi har kun hinanden. Hvis Telegade kunne drive forretning uden os, ville de meget gerne se ryggen af os. Så lad os nu fortsat holde sammen. De tre nedenstående arrangementer giver denne mulighed. To af de tre arrangementer, er tæt på afholdelse, og fristen for sidste tilmelding overskredet, når denne udgave af Det Blå Blad er tilgængelig. Så opfordringen herfra er mere fremadrettet: **Meld jer nu til**, når der er mulighed for fællesarrangementer, ellers forsvinder de lige så stille.

Gode kolleger i Aarhus har på helt privat initiativ arrangeret fælles Oktoberfest d. 28. september 2019 for de lokale lokomotivførere i såvel Arriva som DSB.

1. Det er vel på tide at begrave eventuelt gammelt nag.
2. Ledelserne i begge selskaber har måske godt af at se, at ikke kun de mødes, men at vi også kan finde ud af at samles.
3. Det er hyggeligt at møde kolleger uden uniform, men i stedet iført øl og civilt tøj.

Oliekanden i Aarhus arrangerer traditionen tro (en, to, mange) både ålegilde d. 3. oktober og julefrokost d. 3. december.
Om ålegildet kan man sige: "ålen er god". Og nej, undskyldningen med at man ikke spiser fisk duer ikke. Der er mulighed for stegt flæsk til de fiskeforskrækkede, snapsen er fremragende, og øllene geniale. Og ja, efter endt auktion kommer man måske hjem med en stump forsølvet skinne og en lædervest to numre for lille. Men for det første har det være hyggeligt, og for det andet har man jo allerede to sponsorgaver til næste års ålegilde. Hvem ved, måske kommer man året efter hjem med et stykke forsølvet skinne og en alt for lille lædervest ☺.

# Lokalnyt

Julefrokosten, den klarer min hukommelse ikke at forklare. Men det er PIV-hyggeligt, og maden er fremragende. Alt er hjemmelavet af en professionel kok. Så kvaliteten er i top, og det til trods er prisen i bund. Lige noget for en dansk lokomotivfører, ansat under FJ's ledelse.

HUSK! Eventuelt overskud, og indsamlede midler, fra ovenstående arrangementer tilfalder Oliekanden, som hvert år uddeler et til to "legater" af en ikke ubetydelig sum til velgørende formål. Så støt op om disse initiativer, ellers forsvinder de.

Af:

Per B. Baden

## Esbjerg

Så lykkedes det efter en lille pause, igen at få lavet et indlæg fra Esbjerg.

Vi har haft besøg af Anette Haugaard. Hun kom en halv time for sent og gik direkte til møde med den lokale ledelse, så dem, der ville møde hende, blev slemt skuffet. Inden hun gik til møde, nåede hun lige at gøre en Aarhusfører opmærksom på, at han ikke måtte bære "Fair Forhold" badge. Det eneste svar, hun fik på det, var, at den ikke kom af, før han fik sin lønforhøjelse. Det var nok det mest ophidsende den dag. Vi har i hvertfald ikke hørt noget fra det 2 timer forsinkede møde, men der var personalet jo nok gået ud for at arbejde.

I sommerens løb har de store sporarbejder givet en del udfordringer med op til 3 ER-togsæt i forsyningen, hvor der ellers kun er plads til 2. Som sædvanligt har personalet reddet situationen og gjort det der skulle til, for at få det hele til at fungere uden de store forsinkelser. Forsyning af 2 sæt på 20 minutter, hvilket svarer til den tid der er til et sæt, kan dog ikke lade sig gøre uden overarbejde eller forsinkelser, så der var en del sæt der ikke blev forsynet i Esbjerg denne sommer.

**Morgenstund i Belvedere**

***Foto: Ebbe L. L. Drögemüller***

Hvad bringer fremtiden så med sig efter lokalaftalerne er kommet på plads? Selv om vi nu kender aftalerne, så kender vi ikke alle konsekvenser endnu. Og vi skal nok alle have tilpasset vores lokale vedtægter i forhold til de nye aftalers bestemmelser omkring bl.a. turrepræsentanter, ferie og valg af TR. Mere om det på generalforsamlingen, som holdes den 28. januar 2020. Forslag til vedtægtsændringer skal for øvrigt være bestyrelsen i hænde senest den 15. december 2019.

Den 12. november kommer LPO forbi for at fortælle mere om de nye aftaler. Sæt allerede nu kryds i kalenderen. Mødet bliver todelt, et formiddag og et eftermiddag, for at så mange som muligt, kan deltage.

Og til sidst en lille solstrålehistorie. På trods af manglende velvilje hos DSB, er det alligevel lykkedes at få vores næstformand / kasserer med på det næste tillidsmandskursus dette efterår / vinter. Kurset forløber over 4 gange en uge.

## Lokalnyt

Af:

Hans-Morten B. Andersen

# Helsingør

Så er sommeren ved at være ovre, og efteråret venter lige om lidt. DSB plejer jo at gøre opmærksom på, at der er glatte skinner, når efteråret sætter ind, noget alle lokomotivførere ellers er bekendte med. Men mon ikke der alligevel kommer sådan et cirkulære / folder i ens dueslag i år igen. Der har sikkert siddet en konsulent siden sidste efterår og arbejdet på en ny folder, for der er jo snart ikke andre end konsulenter tilbage i DSB til at lave dette arbejde.

**Lokalaftaler**

Der er også blevet underskrevet lokalaftaler hen over sommeren, men de nye aftaler er ikke rigtig slået igennem her oppe ved Kronborg endnu. Hvornår det sker vides ikke helt bestemt. Man kan godt mærke, der er ved at være udsolgt hos lokomotivpersonalet i Helsingør. Mange, af dem, som lokalgruppen normalt aldrig hører fra, er begyndt at henvende sig. Det tror jeg, man skal tage alvorligt. Sygdoms procenten er også opadgående. Hvad kan det mon skyldes?

Fejl i lønsedler, for mange nattjenester, normtid der ikke passer, manglende mulighed for tjenestebytning og meget mere kunne nævnes. Det skal der findes en løsning på.

LPO DSB kommer i den forbindelse rundt i landet, hvor de fortæller om de nye lokalaftaler, m.m. I Helsingør afholdes medlemsmøderne:

*Tirsdag d. 5. november kl. 10:00-12:00 og kl.14:00-16:00.*

Stedet oplyses senere …

**Ture og uddannelse**

Lokalgruppen i Helsingør får flere og flere henvendelser vedr. uddannelse. Vi kører jo stort set det samme, som vi kørte i DSB Øresund. Vi har godt nok fået strækningsindøvelse til Slagelse i august / september 2018, men tjenesterne dertil har vi aldrig fået. Og så er det jo lige fedt … Og hvad skal der ske, når brokørslen over Øresund forsvinder? Det er jo også et godt spørgsmål.

Lokalgruppen ser frem til, at depotet får noget mere uddannelse, såvel litra som strækning, så vi kan få en lidt mere varieret arbejdsdag. Vi synes, vi har stået bagerst i køen længe nok. Lige nu ser vi frem til, at LPO igen er med i turarbejdet. Så er der da håb forude.

Man kan få indtrykket at togene hænger i laser. Her et Nivå-tog med stort set fri adgang til et el-skab. Ikke ufarligt.

*Foto: Hans-Morten B. Andersen*

**DSB i frit fald mod afgrunden**

Det er efterhånden et sørgeligt syn, der venter DSB's kunder, når de stiger ind i toget. Det minder mere og mere om en mellemting mellem et konkursbo og en forretning der holder ophørsudsalg. Baldakiner hænger ned fra loftet og møgbeskidte sæder. Ingenting bliver gjort, Kebab og opkast på sæderne. Det er, hvad man byder kunderne på togturen i dag. Det er måske en af årsagerne til, at passagerne flygter væk fra DSB, og ikke så meget, at toget er 2 min forsinket. Man skal måske fokusere lidt mere på kvalitet. Et sted man dog har sat

# Lokalnyt

John Thelin ankommet med sit sidste tog

*Foto: Hans-Morten B. Andersen*

ind, er defekte toiletter. Som udgangspunkt må man ikke sætte et togsæt i drift med defekte toiletter. Det er jo også en super ide, hvis man så bare havde et frisk togsæt i stedet, man kunne indsætte. Det har man bare ikke, Nu får man bare endnu flere utilfredse kunder, da der så mangler siddepladser. Det må kunne gøres bedre. Når ikke engang pendlertalsmanden gider køre med DSB mere, må der da være nogle alarmklokker, der ringer. Det var jo ikke alt, hvad han sagde, der var forkert.

Med den nye transportminister tror alle sikkert, at det hele bliver meget bedre. Det skal man nu ikke tro. Man er hurtigt til at give politikkerne skylden, hvis noget går skævt, men virksomheden skal jo også have både vilje og evnen til at kunne levere varen. Det synes lidt langt væk lige nu. Tilliden fra medarbejderne skal tilbage, men hvordan skal det ske, når medarbejderne siger op på stribe? Det er måske en sag for transportministeren alligevel - hvem ved?

**Pension**

Efter 39 år ved banen sagde John Thelin stop, så d. 26. juni var den røde løber lagt ud på perronen i spor 3 i Helsingør, da John ankom kl. 15:16 med sit sidste tog ved DSB. Mange familiemedlemmer, venner og kollegaer var mødt frem. Efterfølgende var der reception på Sundkroen. Lokalgruppen ønsker John et godt otium.

**Jubilæum**

Lars Hornung kunne fejre sit 40-års jubilæum ved DSB d. 25. juni, og d. 28. juni var der igen reception på Sundkroen. Her var der også en flot deltagelse af venner, familie og kollegaer.

Lars vil modtage Hendes Majestæt Dronningens fortjenstmedalje i sølv efter 40 år i staten. Dette sker den 20. september kl.14

Frank Roth Andersen havde 40 år jubilæum den 26. august.

Lokalgruppen ønsker begge tillykke.

Lars Hornung (stående til venstre) fejres ved hans 40 års jubilæum

*Foto: Hans-Morten B. Andersen*

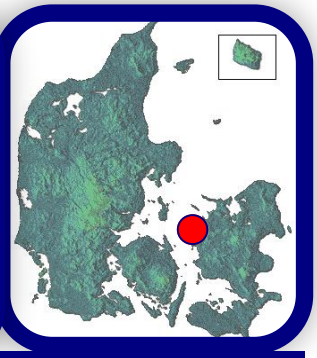
**MSF**

Der blev afholdt sommerfest mandag d. 5. august i Gert Vibel's have, hvor der var et flot fremmøde denne mandag i august.

MSF afholder julefrokost d. 27. november, og LPO afholder julefrokost d. 29. november. Se opslag på depotet.

*Der var, hvad LPO Helsingør kunne berette denne gang – godt efterår til alle ...*

# Lokalnyt



Af:

Maiken Tomlinson

## Kalundborg.

Sommeren er ved at gå på hæld, og igen i år har vi i Kalundborg såvel som på landsbasis:

◊ Haft mange varme sommerdage

◊ Haft "udfordringer" (læs: "problemer") med at få klima-anlæggene til at følge med

◊ Fået "lov til" at udelade brug af slips og tørklæder på de meget varme dage (tak for den enorme forskel, dét gør, når der er 30 grader i skyggen … NOT!) og …

◊ IKKE haft mulighed for at iføre os shorts på de varme dage, da disse STADIGVÆK ikke er en del af uniformsprogram-met

Så intet nyt under solen der, men set i lyset af alle de andre udfordringer vi dagligt udsættes for, blegner disse proble-mer også en anelse (læs: "meget") ved siden af!

Hvis forvirringen var stor, da vi ingen lokalaftaler havde, er den utroligt nok kun blevet større efter d. 1. juli. For selv-om lokalaftalerne burde være trådt i kraft i henhold til de underskrevne dokumenter, så lader det til, at det kun er de aftaler, der er bekvemme for ledelsen i DSB, der er taget i brug.

For at gøre ondt værre, er der nu truffet en afgørelse i sagen om tjenestemænds høje sygefravær i sommeren sidste år. Jeg havde ellers (i hvert fald indtil sidste år) stor tiltro til det danske retssystem, hvor det så flot lyder, at man er uskyl-dig indtil det modsatte er bevist. Den seneste afgørelse i Tjenestemandsretten tyder dog på, at visse virksomheder har ret til omvendt bevisførelse, og medarbejderne dermed pr. definition er skyldige, medmindre det modsatte kan bevi-ses!

Hvordan f….. kan det gå til, at folk der, i forbindelse med deres fravær, har talt med deres personaleleder og fået at vide, at de IKKE skulle indhente lægeerklæring, kan dømmes for ulovligt fravær, idét de åbenbart selv skulle have vurderet, at en lægeerklæring ville blive nødvendig. Selv de, der havde en læge-erklæring (med undtagelse af nogle få stykker), blev dømt for ulovligt fravær, da det skulle have været en UDVIDET erklæring! Betyder dette, at vi ikke længere må stole på vores personalelederes vurdering, når det kommer til spørgsmålet om, hvorvidt vi skal skaffe en lægeerklæring eller ej, når vi er syge?

**"Udkørsel" fra Knabstrup. Godt bommene stopper de gående… NOT?**

***Foto: Ebbe L. L. Drögemüller***

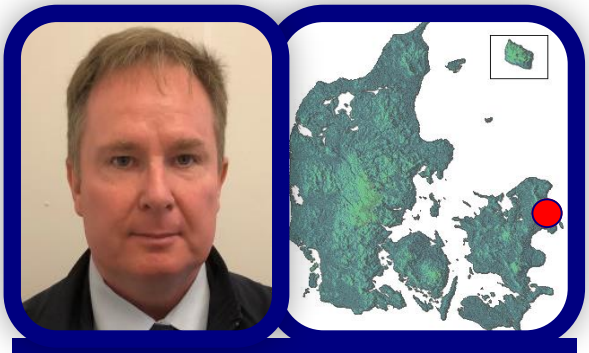
Undskyld mig, men det her stinker langt væk af, at der sidder nogen meget højt oppe i systemet, der har besluttet, at medarbejderne i DSB skal trynes, koste hvad det vil!!!!

Nå, men på med ja-hatten igen. Efter et par ups'e-re i kølvandet på Rolfs løfte om forbedringer i for-bindelse med F0 miseren i Kalundborg, har der ikke været nogen dobbeltdækkerstammer, der er

# Lokalnyt

kommet afsted uden eftersyn. Eller rettere sagt, ikke så vidt vides. Det er nemlig stadig ikke (og bliver formentlig aldrig!) synligt for den enkelte lokomotivfører, der klargør toget, om eftersynet er udført eller ej. Men intet er blevet opdaget, og hvad man ikke ved, har man jo heller ikke ondt af … som man siger.

Med håbet om, at alle på nuværende tidspunkt har haft mulighed for et velfortjent afbræk og en god sommerferie.



Af:

Ebbe L. L. Drögemüller

## København

**Tillid og samarbejde**

Ovenstående overskrift sender vist tankerne hos de fleste hen i retning af noget positivt, noget konstruktivt, noget der er rigtig dansk… og ja indrømmet. De 2 ord hænger jo i visse sammenhænge også næsten sammen. Uden tillid er det svært at samarbejde og uden samarbejde er det svært at opbygge tillid og vise versa. Nu har vi, som de fleste nok har hørt, men endnu ikke set effekten af, fået nogle nye lokalaftaler som supplement til den rå jernbaneoverenskomst.

Så langt så godt. Men hvad med tilliden og samarbejdet efter den megen uro, der har præget virksomheden DSB de senere år? Er tilliden så kommet tilbage, og er samarbejdet på vej i en positiv retning, efter aftalerne er kommet på plads? Fra lokalskribentens side er svaret desværre – NEJ! Undertegnede har ellers ledt med lys og lygte for at finde steder, eller områder, hvor jeg ubetinget kunne sige, at der var tillid til den siddende ledelse. Jeg er dog endnu ikke faldet over et eneste punkt, hvor jeg har tillid til andet end min faglige organisation. Jeg respekterer selvfølgelig ledelsens ret til at lede og fordele arbejdet, men min tillid, den skal ledelsen altså kæmpe noget mere for at gøre sig fortjent til. Den er ikke klaret med en pakke is, eller nogle fine ord i et følgebrev.

**Parkerede ME'er i Næstved**

***Foto: Jan Lundstrøm***

Hvad så med samarbejdet, er det så på vej i en positiv retning? Tja … Bum, bum. Ledelsen vil jo nok mene, at de samarbejder alt det, de kan og i en rigtig positiv ånd …. I så fald er det ikke blevet opdaget på det lokale plan endnu. Vi er stadig ikke indkaldt til lokalt samarbejdsudvalgsmøde og årsdagen for det seneste af slagsen, er snart rundet. Samarbejdet i virksomheden minder efterhånden, i undertegnedes øjne, mere om en sommerfest, hvor medarbejderne alene skal stå for maden, underholdningen, oprydningen og for øvrigt gerne betale for det hele også. Samarbejde er at give og tage. Samarbejde er ikke diktat eller "fordi-jeg-kan-ledelse". Før man finder ud af, hvad reelt samarbejde og tillid består af, er det en absurd tanke at snakke om samarbejde og tillid i DSB. Lokomotivførere er som elefanter, måske lidt tunge i det, men vi glemmer ikke sådan lige. Hvis man vil ændre medarbejderholdninger, er det håndgribelige handlinger og ordholdenhed, der skal til.

# Lokalnyt

**Ny turgruppe i København**

I starten af november 2018 opsagde samtlige turrepræsentanter i København deres hverv. Dette på baggrund af, at DSB (igen) havde sendt tillidsrepræsentanterne på porten, og den enkelte turrepræsentant ikke ville risikere at blive fanget i DSB's kamp mod den faglige organisation. Vi har således været uden turrepræsentanter i snart et år. DSB har åbnet døren på klem til maskinrummet, og vi har igen fået mulighed for lokalt at præge turene. Hvor langt ind i maskinrummet og hvor meget, vi kommer til at få indflydelse på, er dog endnu for tidligt at spå om. Jf. ovenstående betragtninger er vi dog mere end bare almindeligt skeptiske i lokalgruppen. For hvor meget reel indflydelse bliver der mulighed for at få, når det kommer til stykket? Nuvel, DSB er kommet med det fantastiske tilbud, at vi kan få 10 medlemmer til en turgruppe i København. Vi havde 18, så det er da et godt tilbud. Vi kan selvfølgelig ikke gøre andet end at acceptere dette generøse tilbud, og vi er i skrivende stund i gang med at få fundet nogle kompetente folk til opgaven. Vi vælger, qua den korte frist vi har fået, at pege på, at den nye turgruppe skal findes indenfor flokken af gamle turrepræsentanter. Dels fordi de ved, hvad det drejer sig om, men også i erkendelse af, at DSB jo ikke har tænkt uddannelse af nye turgruppemedlemmer ind i deres fantastiske planer. På sigt er det planen, at vi til generalforsamlingen i 2020 får sat valg af turgruppemedlemmer i system, og DSB så får tid til at uddanne dem inden turseminar, m.m. Men lad os nu først lige se, hvordan turseminar, turopbygning, tursætning osv. kommer til at forløbe, inden vi permanent køber ind på den gesjæft. En grundlæggende præmis for hele turarbejdet er jo, at der er medarbejderrepræsentanter involveret på alle planer af turarbejdet, så det ikke igen ender med DSB dikterede ture, med hvad deraf følger af kaos og dårligt arbejdsmiljø. Får vi endnu et år med "DSB skod-ture", tør lokalgruppen slet ikke gætte på hvordan fremtiden bliver.

**Lokal tillidsrepræsentation**

Som det fremgår af LPO DSB's medlemsinformation nr. 13-2019 er de lokale tillidsfolk nu endelig på vej tilbage igen. Ikke fordi vi har været helt væk, men DSB har jo tvunget alle mand i drift, og dette har selvfølgelig medført lukkede kontorer og slukkede telefoner. Ikke at fremtiden, efter den nye tillidsmandsaftale er trådt i kraft, er noget at råbe hurra for. Det er den bestemt ikke. Og det bliver bestemt heller ikke nemmere at få samarbejdet op i fornuftig gænge igen, når man begrænser sin modparts muligheder for at forberede sig og diskutere og debattere de forhold, der skal drive virksomheden fremad. Når ledelsen offensivt bruger ledelsesretten til at tryne medarbejderne, og deres valgte repræsentanter, så vidner det om en ledelse der er bange for, at dens ledelsesbeslutninger ikke er gode nok. En ledelse, der er bange for, at dens beslutninger ikke tåler at blive gransket nærmere og, at de trufne ledelsesbeslutninger ikke er de bedste. Vi kunne i lokalgruppen godt frygte, at den fremtidige ledelsesstil bliver med en ensidighed, som minder om den, vi har set i den senere tid. Uden kvalificeret dialog og debat og alene med brug af "rå ledelsesret". Ledelsesbeslutninger risikerer fremover at blive taget ud fra et enevældigt og unuanceret billede. Og tillidsfolkene? Ja, dem der orker det, kæmper nok videre, men hvem gider helt ærligt at bruge tid og energi på at kæmpe for en virksomhed, der er på vej i graven…

**Klargøringsdepotet Kastrup**

***Foto: Peter Kanstrup***

I manges optik er DSB efterhånden blevet forvandlet til et sted, hvor man hæver sin løn og ellers ikke bruger voldsom megen energi ud over det, der betales for. Flemming Jensen ville på ny overenskomst for at kunne udvikle DSB og konkurrere med de andre aktører på det danske jernbanenet. Hvorfor skal Arriva så køre på Svendborgbanen og i Vestjyl-

# Lokalnyt

land? Hvorfor skal Skånetrafikken overtage kørslen over Øresund? Svaret er egentligt ligegyldigt for det handler måske slet ikke om DSB, det er bare noget, vi ansatte tror…

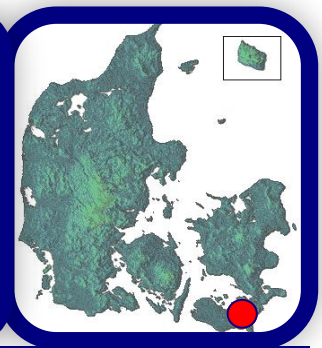
Orehoved Station under genopbygning. Den får tre spor. Men kun de to til venstre bliver en del af sikringsanlægget

*Foto: Jan Lundstrøm*

**Eksempler**

Nu kan ovennævnte indlæg jo godt læses som et surt opstød fra en sur lokalskribent, og det er der selvfølgelig lidt sandhed i … Men, når man så kigger på de eksempler, der ligger lige for, så kan man sgu ikke blive andet end sur, tvær og mismodig på virksomheden DSB's vegne. Lad mig remse op i flæng: Ingen går ned i løn? Kørelærerne har mistet deres elevtillæg, selv om Poul Gemzøe-Enemark og abc.dsb holdt fast i, at det fortsatte. 18 mand fra S-tog var, efter at være blevet holdt for nar i flere år, klar til endelig at blive overflyttet til F&R, blot for kort tid før at få at vide, at det kunne de ikke alle alligevel? Man har sendt brev ud til 35 lokomotivførere i F&R om muligt udlån til S-tog, formedelst 5000,- kr. ekstra i lønposen. Hallo altså.! Vi mangler også folk i København! Vores feriekvoter sejler og udbetaling af vores tillæg sejler. Driftsportalen er til grin og er mere nede end fungerende efterhånden. Medarbejderne beskyldes for dit og dat uden dialog og behørig dokumentation. Medarbejdere trækkes i løn uden dialog og dokumentation. Medarbejdere idømmes bøder uden dialog og dokumentation. Listen over eksempler er lang og desværre ser det ikke ud til, at noget vil ændre sig, før ledelsen ændrer holdning til, hvem der er til for hvem. Medarbejderne er ikke til, for at ledelsen kan hæve deres hyre og bonusser. Ledelsen er til for at vise retningen for medarbejderne og træffe de bedste beslutninger for virksomheden. Lad os anskue det på denne måde. Hvor længe mon DSB ville køre uden driftsmedarbejdere? Helt sikkert væsentligt kortere end uden ledelse…!

*Med ønsket om at samarbejde og tillid igen bliver kerneværdier i DSB ønskes alle et godt efterår…*



Af:

Jakob Østergaard Elikofer

# Nykøbing F

Ændringer er sket siden vores lokale generalforsamling i januar måned. Allerede dengang var vi ganske klar over, at vi stod foran store forandringer, og nu mærker vi efterhånden virkningen af disse forandringer.

Først og fremmest blev der jo uddelt mundkurve i stor stil i forbindelse med underskrivelsen af de nye lokalaftaler. Mundkurve på den måde, at et stort antal fagligt aktive fik frataget deres TR-beskyttelse i forhold til deres ansættelse. Kun lokalgruppernes

# Lokalnyt

formænd oppebærer tillidsmandens beskyttelse. Vi øvrige fagligt aktive har ikke længere nogen beskyttelse i vores ansættelse. Den diplomatstatus, som tidligere var omkring vores virke, ønsker vores arbejdsgiver altså ikke længere vi skal have. Det betyder, at vi rent ansættelsesmæssigt er 100 % ligestillet med alle vores øvrige kolleger. Dog med den forskel, at når vi fortsætter vores faglige virke, vil opmærksomheden være skarpere rettet mod os. Vi skal simpelthen passe på med at mene noget som helst.

Trods dette har mange af os valgt at fortsætte vores faglige arbejde, for vi er fortsat demokratisk valgt af Jer, vores kolleger, der i tillid til os har ønsket, at vi kæmper jeres sag. Det betyder for os, at den diplomatiske knivsæg, vi altid har balanceret på, kun er blevet endnu skarpere. Og det betyder måske, at vi ikke fremover kan være lige så skarpe overfor ledelsen, som tidligere, uden det kan få alvorlige konsekvenser for os. For vi er ikke i tvivl om, at DSB's ledelse holder os under skarpt opsyn. Når der hos ledelsen har været et så tydeligt ønske om at skære ned i antallet af fagligt aktive, er der jo en risiko for, at det vil virke som en rød klud foran en olm tyr, når vi så ikke stopper vores faglige arbejde, men derimod fortsætter arbejdet som demokratisk valgte i en lovlig grundlovssikret forening.

Jeg tror, at vi, der er fagligt aktive, er det, fordi noget i os kan lide det. Fordi vi dybt i vores sjæl brænder for vores gode arbejdsplads, vores kolleger og den virksomhed vi er ansatte i. Det er så at sige vores ønske at kæmpe for virksomhedens overlevelse, så vi kan sikre den bedste arbejdsplads for alle. Derfor kan det også virke besynderligt at ledelsen har ønsket, vi skulle stoppe dette arbejde. For lige så meget vi har kæmpet for kollegerne, ligeså meget har vi jo som tillidsvalgte kæmpet for virksomheden, dens ledelse og disses beslutninger.

Status er nu, at vi har ladet mundkurven gøre os mere stille. Vi kæmper fortsat for den gode arbejdsplads – nu blot på nye betingelser. De betingelser ledelsen har ønsket, vi skal have. Men vi elsker stadig DSB, og det er fortsat vores ønske, at DSB skal være Danmarks bedste arbejdsplads og Danmarks bedste transportløsning.

**Ikke en ophuggerplads. Men det ligner**

***Foto: Ruben Schmidt***

Lige nu i skrivende stund står vi foran den ekstraordinære generalforsamling, der som bekendt er blevet nødvendig at afholde, da DSB har ændret grundlaget for turgrupperne og deres sammensætning. Udfaldet af den ekstraordinære generalforsamling kender du, der nu sidder og læser dette blad, bedre, end mig der sidder og skriver det.

En anden ændring, vi har bemærket, er, at de der kører i tur, ikke længere optjener de sportler under ferie, som deres tur ellers foreskriver. I stedet optjener de udelukkende et gennemsnit for hele depotet. Det er naturligvis en fordel, hvis man kører mange morgenture, men omvendt en ulempe for aftenfolket. Det samme gør sig gældende under sygdom. Det vil altså sige, at det lønner sig for morgenholdet at være syge. For at betale for, at der ikke skulle være skubbeweekender, optjenes der ikke længere UA mellem kl. 16:00 og kl. 17:00. Også det rammer primært aftenholdet. Jeg synes, det fortæller noget om, at de nye lokalaftaler tilgodeser morgenholdet, men det må der jo være nogen der synes, er OK.

Meget tæt foran os står OK20 – de kommende overenskomstforhandlingerne. 31. marts 2020 udløber den nuværende overenskomst, så det hele går snart i gang. Hvor langt vi er nu, hvor du sidder og læser dette blad, ved jeg intet om. Her i skrivende stund kan jeg forstå, at industriens forhandlere lige skal mødes. Topforhandlerne med Claus Jensen fra Dansk Metal, Lars Sandahl Sørensen fra Dansk Industri, Lizette Risgaard fra FH og Jacob Holbraad fra DA i spidsen er ved at samles til forhandlinger. Det er her grundlaget for vores overenskomst skabes. Så selvom det kun er en rette-

# Lokalnyt

snor, er det en god idé at følge med fra starten. Desværre tror jeg, det bliver tid for arbejdskampe. Ikke at jeg ønsker dem. Jeg vil allerhelst bare passe mit arbejde, og se til at mine kolleger trives – og se til, at den virksomhed, jeg er ansat i, trives. Jeg ønsker slet ikke al denne her ufred. Jeg er fredselsker, og søger helst de positive løsninger, der er til gavn for alle parter. Jeg forstår slet ikke, når voksne mennesker hellere søger ufred end forsoning. Jeg er tillidsmand i mit hjerte og stolt af det mandat mine kolleger, har givet mig, på trods af at min arbejdsgiver ikke anerkender det.

Mit ønske er ikke at skabe splid. Derimod er det mit ønske, som jeg ovenfor har redegjort for, at skabe sammenhængskraft for alle. Det gør det bedre at gå på arbejde, og derved skabes en god arbejdsplads. Det er mit ønske, at medarbejdere og ledelse i gensidig respekt kan samarbejde, så vi i fællesskab skaber rammerne for den bedste arbejdsplads og den bedste transportløsning i Danmark. Vi har så mange kvaliteter at byde på, og vi sælger et produkt, som store dele af befolkningen i vores land regner med og stoler på.

*Lad os derfor nu stå sammen om fremtiden.*

Af:

Jan Lundstrøm

## Næstved

**Alligevel ikke tilbage til normal drift**

Lige som vi ellers troede, at vi ved udgangen af september kunne vende tilbage til normal drift – hvis der da ellers efterhånden er noget, der hedder det – er der dukket en 22-dages delvis spærring op fra den 6. oktober om aftenen til nat efter den 28. oktober. Der vil kun være begrænset kapacitet gennem Ringsted. RØ 22xx mellem København og Nykøbing F omlægges til at køre via Roskilde-Køge-Næstved. Her erstatter de RØ 24xx-togene, mens "Halvtimes-togene" RØ 34xx kører som normalt.

**Ombygning på Næstved station**

Arbejdet med elektrificering og opsætning af støjskærme fortsætter på Næstved station med de udfordringer, det giver for vores daglige arbejde. Asfalt er brækket op, og også andre steder er gangveje langtfra optimale.

Det giver også ofte anledning til længere rangertider. Nogle gange må vi vente på, at der lige skal ophæves en spærring og køretøjerne skal køres væk. Andre gange må vi rangere en anden vej en planlagt, og enkelte gange har vi måttet parkere togsæt i spor 6.

Rangering på stationen lettes heller ikke af, at et skifte i spor 6 blev kørt i stykker engang i maj måned, hvorefter det blev aflåst i afvigende gren. Vi kunne derfor ikke rangere i spor 6 sydfra ud over sporskifte 27. Utroligt det tog over tre måneder at få lavet dette sporskifte! Også for entreprenørerne, der sommeren igennem har ombygget Sydbanen mellem Næstved og Nykøbing Falster, har det medført ulemper, og det var først da Femern-projektet gik ind i sagen, at skiftet blev lavet. De har en stor del af sommeren benyttet op til fire spor på Næstved station, og når de har haft store tog i Næstved, har det været en stor ulempe ikke at kunne benytte spor 6. Om aftenen har vi de fleste dage haft ME med dobbeltdækkere parkeret i spor 3, 4 og 5. Så er der kun spor 1 og 2 tilbage til Lille Syd og Sydbanen, og det siger sig selv, at kommer der f.eks. et langt svelletog er to togvejsspor reelt ikke nok.

Når dette læses, er der måske startet yderligere to projekter op: fornyelse af olieledningen mellem olietanken og olieforsyningsanlæggene ved spor 1 og mellem spor 5 og 6, ligesom Banedanmark går i gang med at potentialudligne som forberedelse til, der kommer strøm i køreledningerne.

Projekteringen af nyt forsyningslæg og udvidelse af risteperronerne ved parkeringssporene 32, 33, 42 og 43 samt etablering af ny risteperron ved spor 41, plus tilpasning af risteperroner i vendespor 20, og til dels spor 6, er gået i

# Lokalnyt

Man kan skam godt etablere overgang fra én MQ til en anden

*Foto: Jan Lundstrøm*

gang. Selve arbejdet påbegyndes efteråret 2020, så det er klar inden K22 i december 2021, hvor der forventes store ændringer i kørslen på Sydbanen idet det skal være muligt at køre med el-tog til Næstved.

**MQ**

Jeg har før skrevet, vi ikke fik nye, men andre tog, da MQ erstattede MR på Lille Syd. En af følgerne ved "andre tog" fremfor "nye" er desværre, at også en MQ bruger motorolie. På MR kunne vi let efterfylde motorolie - mens vi tankede diesel - med elektriske pumper, der var placeret, så toget ikke skulle flyttes. I begyndelsen af MQ-æraen i Næstved skulle vi ikke efterfylde motorolie, det var en værkstedsopgave. Efter nogen tid overgik opgaven med at efterfylde motorolie dog til os lokomotivførere, og siden har der været prøvet forskellige – alle mere eller mindre utilfredsstillende – løsninger. Nyeste skud på stammen er, at vi har motorolien stående i let håndterlige 5-liters benzindunke. Desværre løber motorolie, selv om sommeren, ikke så let ud som benzin, og desværre bliver dunkene efter et par genfyldninger ret fedtede. Og der står vi så, og skal nogle gange presse på dunken for at få olien ud, og da vi jo forsyner i de normale ture, udfører vi dette arbejde i den samme uniform, vi fremfører tog i.

Der er heller ikke indført en brugbar løsning på problemet med manglende lys. Så i praksis er det ikke muligt at tjekke eller efterfylde motorolie, når det er mørkt, med mindre man vil holde lommelygten med tænderne, og det kan jo ikke være meningen…

Nej, kunne vi bare få opsat det gamle anlæg til motorolie og få noget ordentligt lys. Som jeg ser det, er faren for der hældes for meget motorolie på også større, end hvis man har en pistol med litertæller. Hvis der kom for meget motorolie på en MR, løb det bare over. På en MQ kan det beskadige motoren alvorligt.

I øjeblikket besværes situationen yderligere af, at vi om aftenen ofte kun kan forsyne i spor 1, hvor der er langt til motorolien.

Men langsomt lakker MQ-æraen mod enden. Fra december 2020 stilles de til rådighed for Arriva, og på Lille Syd erstattes de af IC3. Det er med egoistbrillerne på et godt bytte, selv om omkring 30 år gammelt fjerntrafikmateriel er alt andet end egnet til at medtage cykler og barnevogne fra de lave perroner, der er på flere af stationerne. Især når Bonbon-land har åbent, er der mange barnevogne til og fra Holme-Olstrup.

**Nærvedpåkørsler**

Desværre har vi fortsat en del nærvedpåkørsler i perronovergangene på Lille Syd. Når vi – oftest først på aftenen – skal køre rust, sker det desværre, at sporbenyttelsen ændres i sidste øjeblik. Specielt er det et problem i Haslev, hvor spor 1 er det gennemgående spor, og der er ret mange passagerer. Når vi så på Greenspeed kan se, vi skal komme i spor 2, men får indkørsel med høj hastighed, ved vi, at passagererne er blevet henvist til spor 2. Når vi så kommer ind i spor 1, der krydses af hele tre perronovergange, går der desværre ofte panik i dem, der står ved spor 2, hvorefter de løber over til spor 1, mens toget er på vej ind. På kort sigt ønsker vi, at FC Roskilde ville have større fokus på, om et tog nu også kommer i det spor, det er annonceret til. I løbet af de kommende år ombygges Haslev station med nye perroner og niveaufri adgang til begge perroner, men vi frygter, der når at ske en ulykke inden! Passagererne er helt sikkert

# Lokalnyt

ikke klar over, hvor stor fare de udsætter sig for.

**Øvrigt nyt fra depotet**

Heldigvis fik vi lov til at beholde de to pladser i rundremisen vi bruger til lager for ISS og håndværkerne fra Fredericia, samt cykelparkering, m.m.

**Personalenyt**

Her er faktisk slet ikke noget at skrive denne gang, og dog … Ligesom vi mente, vi kunne sætte navn på alle de nye ansigter, der er kommet til depotet de seneste år, forlyder det, at alle 7, der i flytte/bytte bogen har sat Næstved på ønskesedlen, kommer hertil til køreplansskiftet medio december. Vi glæder os til at hilse de nye kollegaer velkommen, og skal nok lære at sætte navn på de nye ansigter – med tiden.

***Og til sidst en lille sød historie om, hvordan vi let kan gøre lidt ekstra for vores kunder …***

Den aften der var Grøn Koncert havde jeg fornøjelsen at køre RØ 2468/2493 på Lille Syd med ME + 4 dobbeltdækkervogne. Egentlig skulle toget være kørt med MQ i dobbelttraktion, men da der ikke kunne opdrives så mange MQ-sæt, valgte man at tage den tomme stamme, der kom ned i M 63267 i stedet.

Og det skulle vise sig at være en meget heldig disposition! På Næstved Nord steg der ifølge togpersonalets skøn mellem 350 og 400 personer på toget! De to B-vogne og Bk-vognen var fyldte, og der var stående passagerer i de to B-vogne, der var nærmest lokomotivet og dermed nærmest indgangen til perronen på Næstved Nord. Jeg tør slet ikke tænke på, hvis jeg kun var kommet med to MQ. Hvor lang tid havde vi så holdt på Næstved Nord, hvor der ville have udviklet tumultariske tilstande, mens passagererne ville have forsøgt at presse sig ind i toget.

Nu holdt vi der kun cirka tre minutter.

Men en fornøjelse at køre et "rigtigt" tog på sin hjemmebane, og en fornøjelse at føle, at DSB ydede en førsteklasses service for de mange koncertgæster, der havde valgt at "køre med os" hjem! Jeg håber, man vil overveje at lade i hvert fald 2468 køre med ME + dobbeltdækkervogne næste gang, der er Grøn Koncert i Næstved.

**LKF homemade rep**

***Foto: Ruben Schmidt***

Man skulle tro denne forstærkning af toget var et resultat af DSB's planlægning og overvågning af begivenheder, men nej. Det skyldtes en årvågen og engageret kollega, der i 2018 selv kørte 2468 med kun ét MQ-togsæt og oplevede, hvordan det er at komme til perron med et tog, der slet ikke har plads til alle dem, der står og skal med toget. Til sidst måtte han efterlade flere regnvåde passagerer. Da kollegaen, før karrieren i DSB, selv som rejsende har oplevet propfyldte tog fra koncerter og fodboldlandskampe, gik han i år til vores gruppeleder, Ole Bøje Pedersen, og mindede ham om at nu var der igen Grøn Koncert og risiko for overfyldte tog.

Der var en maildialog og flere telefonopkald frem og tilbage, som resulterede i, at tog mod Næstved fra kl. 13 og togene fra Næstved efter kl. 20 skulle køres med MQ i dobbelttraktion. Men hurtigt opstod der problemer med kl. 13-toget, og alle tog blev nedformeret til ét sæt, eftersom der ikke var afsat ekstra klargøringstid til det ekstra togsæt. Den årvågne kollega fik fat i Driften for at informere om den manglende klargøringstid, og at man stadig skulle huske at få bestilt togfører(e) til de relevante afgange. I sidste øjeblik om eftermiddagen faldt det hele næsten på plads. Klargøringstid blev tilføjet de

# Lokalnyt

relevante tjenester og togfører(e) bestilt. Her kunne man mærke at samarbejde kan lade sig gøre mellem afdelingerne. Kollegaen har kun ros til overs for Driften og "Backoffice" for at få det til at blive løst. Dog manglede der køreklare MQ og en kollega blev afsendt mod det jyske for at afhente et par sæt. "Heldigvis" kunne man låne en dobbeltdækker stamme til den vigtigste afgang – RØ 2468 - som afgik lige efter koncerten.

Næste år håber vi også togene med rejsende til koncerten er opformeret. I år måtte de flere gange efterlade passagerer på stationerne, fordi der ikke var plads i toget!

Af:

Morten K Jørgensen, vikarierende lokalredaktør

## Odense

Sommeren lakker mod enden, men hvad med Odense, gør vi?

I forbindelse med al den ballade der har været omkring lokalaftaler, ledelsens ageren og den ligegyldighed, der er udvist overfor personalet, har vi mistet rigtig mange kollegaer i Odense. I august smuttede der yderligere to, heraf vores AMIR, så vi har måtte finde en ny. En anden årsag til den store personaleafgang fra Odense er helt sikkert også usikkerheden omkring depotet, som DSB jo har meddelt, bliver lukket i forbindelse med udliciteringen i 2020. Der er godt nok givet lovning på et satellitdepot i stedet, og set ud fra mængden af overnattende togsæt og den geografiske placering vil det da også være tåbeligt helt at droppe Odense. Men alligevel har ledelsen valgt kun at ville give garanti for et satellitdepot i Odense et år frem ad gangen, og det giver jo en masse usikkerhed i forhold til de kollegaer, der ønsker at blive i DSB efter udliciteringen.

Valget af ny AMIR faldt på undertegnede, og jeg glæder mig meget til at komme i gang med arbejdet. Første indtryk var rigtig godt. Der kom en masse fint materiale ind af døren, og det virkede næsten som om, sådan noget som arbejdsmiljø var noget firmaet virkelig gerne ville. Det fine førstehåndsindtryk har dog fået lidt skrammer allerede efter kort tid. De lokale personaleledere har ganske vist gjort et fint arbejde med at få mig i gang, og jeg venter nu på det lovpligtige kursus. Men det viste sig meget hurtigt, at firmaet nok mest vil arbejdsmiljøet, så længe det ikke involverer udgifter, eller øget fri til noget som helst. Slet ikke udgifter til et AMIR kursus afholdt af den store stygge fjende … Dansk Jernbaneforbund.

Udliciteringen af Svendborgbanen d. 13. december 2020 nærmer sig med stormskridt, og her skal vi dæleme love for, at det har været sommerferie. Vi sådan cirka ikke mere end inden ferien, selv om tiden nærmer sig, hvor vi skal afgøre, om vi vil med over til Arriva, eller om vi skal blive i DSB. Tjenestemændene har dog fået lidt mere afklaring, idet der er kommet et udlånsbrev.

STM har vi også stiftet bekendtskab med her i byen, og vi har i den forbindelse måtte konstatere, at man sagtens kan få genopfrisknings-kursus i ting, man ikke har set før. Det viste ledelsen os uden problemer. Heldigvis lykkedes det at få et togsæt til byen med indbygget

**Ny Hjallese Station begynder at tage form**

***Foto: Peter Kanstrup***

# Lokalnyt

STM, og jeg tror, at stort set alle nåede i mål med de to gange e-læring, vi skulle igennem. Men hvor meget vi så kan huske, når vi skal bruge det, ja det vil tiden jo vise. Og hvornår vi skal trykke "ENTER" eller "JA", er mig stadig lidt en gåde. Men det kommer vel med tiden.

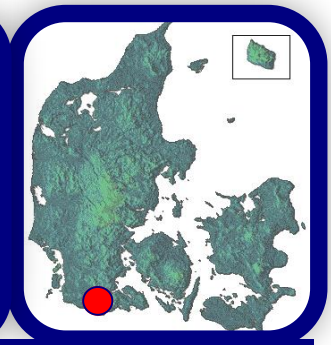
Den nye afgangsprocedure har vi også haft vendt på stuen. Hvor er det irriterende alle de ekstra bip, der pludselig kommer i førerrummet, mens vi sidder og laver bremseprøve eller snakker med FC (eller hvad årsagen nu er til, at vi ikke er klar til at trykke på "sprællemanden"). Bremseprøver med ekstra bip kan jo i værste fald føre til, at man må lave den om. Og så er der jo hele det fokus på signalforbikørsler, der ligesom forstummer lidt, når firmaet samtidig vil have os til at igangsætte en afgangsprocedure, uanfægtet at der ikke er en køretilladelse. Jeg undres!

Svendborgbanen, som jo er vores hjemmebane, er også i fuld gang med at blive klargjort til den kommende private operatør. For selvfølgelig afleverer man ikke noget, der er i stykker, til et privat firma. Hjallese station fik en stor overhaling her i sommerferien, hvor der blev lavet endnu en perron på modsatte side af sporet, og en gangbro hen over sport, med tilhørende elevatorer. Alt sammen for at gøre klar til Odense Letbane.

Nu er det så perronen i Kværndrup station spor 1, som kun har været i stykker i ca. 10 år, der står for tur. Men bedre sent end aldrig!

**En maskine på vej i "HUS" på København G/GB**

***Foto: Ebbe L. L. Drögemüller***



Af:

Torben Rydahl Due

## Tinglev

Grænsekørslen er nærmest blevet Tinglevs kendetegn. Efterhånden kan man vel nærmest ikke møde nogen med jernbaneforstand, som ikke spørger til den. Det trives vi nu egentligt ganske godt med hernede i syden. Det, som optager depotet mest, er de stærkt udfordrende radioer. Det er altid med en vis mængde spænding, når et tog i sydgående retning overtages – virker radioen i dag, når toget passerer grænsen? Igennem en periode af ca. 3 ugers varighed, blev vi næsten dagligt tæppebombet med litra 5088, til trods for at sættet ligeså ofte IKKE kunne tilmelde sig det tyske net. Vi gjorde dagligt LKI-vagten opmærksom på problemet, mens frustrationen blandt vores tyske kolleger steg med skræmmende fart. Hvad er det lige, "Die dumme dänen" ikke forstår?

I Tinglev delte vi nu den manglende forståelse og rystede på hovedet, når 5088 atter dukkede op på stationen. Det var frustrerende og møg træls, at stå overfor det samme problem dagligt og især at stå face to face med vores kolleger i Tyskland. I slutningen af perioden blev en Tinglev-fører dagligt sendt til Fredericia, med det ene formål at forhindre

# Lokalnyt

5088 i at køre mod syd. Efter rigtig mange værkstedsbesøg lykkedes det endelig de hårdtarbejdende folk på værkstedet i Århus at lokalisere og ikke mindst rette fejlen. Siden dette sidste indgreb har netop dette sæt været hurtigst til at fange nettet syd for grænsen. Vi er nu stadig mange, som ser frem til den længe ventede nye, og forhåbentlig, stabile radio.

MQved Haslev

*Foto: Jan Lundstrøm*

Et andet ofte debatteret emne i forbindelse med grænsekørslen er det oplagte: Hvad med fremtiden? Her vil den ansvarshavende lokalredaktør lige indskyde, at resten af dette afsnit udelukkende baserer sig på håb og ikke mindst rygter. For sandheden er, at vi intet konkret ved, hvilket vi egentlig tror gælder for alle. Meget snart kommer der yderligere grænsekørsel fra de østdanske tog, som i dag bruger færgen på en del af strækningen mellem København-Hamborg. Den ekstra produktion udfordrer Tinglev, selvom vi meget gerne vil køre den. Det vil dog kræve en mandskabstilgang til depotet, da vi allerede i dag har Tysklands-kørsel i næsten alle vagterne.

Vi kommer efterhånden kun til Fredericia, Sønderborg og Flensborg, samt enkelte afstikkere til den jyske hovedstad. Vores københavnerture er midlertidigt taget fra os, hvilket hovedparten af depotet dagligt er kede af. Produktionen kan godt blive lidt ensformig uden disse menneskelige miljøture. Et rygte taler for, at københavner-togene skal have en tysk lokomotivfører på allerede i Padborg, mens et andet rygte fortæller, at vi i Tinglev skal til at køre 300-togene til Neumünster, og måske endda helt til Hamborg. Et er sikkert, at grænsekørslen er meget efterspurgt blandt kunderne, hvilket tydeligt mærkes på belægningen på bl.a. de nattog, som henover sommeren ruller til og fra København/Hamborg.

DSB skal virkelig være glade for den guldmine (grænsekørslen), som samtidig sælger firmaet perfekt set i relation til miljødebatten og de meget efterspurgte CO2-reduktioner. Tog kan noget, som flybranchen virkelig misunder os. Vi i Tinglev strækker os virkeligt langt for at holde hånden under denne økonomiske og miljørigtige samfundsgevinst. Vi kommer ofte meget senere hjem fra arbejde, fordi vi har stået et par halve og hele timer mutters alene på perronen i Flensborg kl. 3 om natten, for at køre sovende men glade rejsende ind i Kongeriget. For et lille symbolsk månedligt løntilskud knokler vi stenhårdt på depotet for at fastholde denne succes, godt bakket op af vores kolleger på de nærliggende depoter, for hvem det er vigtigt at aflevere et godt togsæt til en god kollega.

Efter at lokalaftalerne kom på plads i forsommeren er der faldet lidt mere ro på vores dejlige arbejdsplads. Nu kan vi atter rette fokus på det, som vi er ansat til. Mange føler det som en klar befrielse og har atter genfundet en del af arbejdsglæden, som jo naturligt er så vigtig, hvis en arbejdsplads skal være velfungerende og rentabel. Stemningen og smilene er langsomt på vej tilbage, og nu glæder mange kolleger sig til, at lokalaftalerne for alvor bliver en del af hverdagen i løbet af de næste måneder. Efter de 18 lange turbulente måneder er der naturligt fortsat en vis skepsis, men håbet er, at den nærmeste fremtid maner denne i jorden til glæde for os alle. Alle dygtige og velfungerende individer må trods mange skjulte dagsordener være interesseret i dette. I Tinglev er der en stor ros til, og oprigtig anerkendelse af, vores ihærdige og særdeles dygtige fagforeningsfolk, for hvem det var hjerteblod at lave den bedst mulige aftale med vores arbejdsgiver. Tusinde tak for den kæmpemæssige indsats – vi er fulde af beundring. Vi kunne jo alle nemt ønske os en endnu bedre aftale, men vores forhandlere nåede meget langt og landede, trods de vanskelige omstændigheder, en rigtig god aftale. Nu går overenskomstforhandlingerne jo snart allerede i gang, så scenen er sat til nye flotte

## Lokalnyt

landvindinger.

Siden sidste nummer er der ikke kommet nye kolleger til depotet, selvom det på vandrørene lyder, at der skulle være en lille håndfuld på vej. Til andre potentielt interesserede, så prøv f.eks. bare lige at tjekke boligpriserne i området. Selv for vores beskedne løn, kan man næsten komme til at føle sig som godsejer. Herudover kan i flæng nævnes, at Tinglev byder på ro, frisk og ren luft, masser af dejlig natur, meget spændende historie, gode golfbaner og ikke mindst kanonmange søde og dygtige (kommende?) kolleger.

Tinglev – here we come …

**Sol over indkørslen til Nyborg Station**

***Foto: Anonym***

# Lønmodtager rettigheder 2019?

# ArbejdsGIVERretten