LOKOMOTIVPERSONALETS
LPO DSB
OMRÅDEGRUPPE

Det Blå Blad

Nr. 5 - 2019

Indholdsfortegnelse

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets Område-gruppe DSB

Henvendelser til Det Blå Blad:
detblaablad@live.dk

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

Redigering:
Peter Kanstrup
Thomas Knudsen

Indlæg til næste nummer sendes pr. mail senest d. 29. januar 2020

Forside: "Søren Max Kristensen takker af på LPO's ekstraordinære generalforsamling"
Foto: Hans Schøn Merstrand

ISSN: 2246-2457

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

Ekstraordinær områdegruppe-generalforsamling d 28 november 2019 **S... 4**

Interview med afgåede områdegruppeformand Søren Max Kristensen **S... 6**

Samarbejde, udeståender og lokomotivførerhåndbog **S... 7**

Medlemsmøder vedr. nye lokalaftaler i DSB **S... 8**

MVJ—udlicitering, status december 2019 **S... 10**

I øvrigt mener jeg…
Betragtninger fra et førerrum **S... 12**

Højtalerudkald—en til tider ret svær disciplin **S... 14**

Læserbrev—Nattur ønskes **S... 15**

Nekrolog **S... 17**

Lokalgruppegeneralforsamlinger 2020 **S... 18**

LPO DSB jubilæumsliste 2020 **S... 20**

Lokalnyt **S... 21**

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. 19-2019 Medlemsmøder nye aftaler – opdateret med mødested
- Medlemsinformation nr. 20-2019 Turopbygning K20
- Medlemsinformation nr. 21-2019 Ekstraordinær generalforsamling 28. november 2019 – dagsorden, mv.
- Medlemsinformation nr. 22-2019 vedr. normberegning, kvotetræk og fri-hedssaldi
- Medlemsinformation nr. 23-2019 Valg af ny områdegruppeformand og valg af nyt medlem til LPO daglig ledelse
- Medlemsinformation nr. 24-2019 Lokomotivfører (K) og korrigeringsregler, mv.

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:
Peter Kanstrup
Områdegruppe-formand

LPO DSB afholdt torsdag d. 28. november ekstraordinær generalforsamling, hvor vi havde lejlighed til at tage afsked med vores formand siden 2013, Søren Max Kristensen. Der skal herfra lyde en stor og personlig tak til Søren, som har været min nærmeste kampfælle de seneste år. Tak for indsatsen som områdegruppeformand og tak for de mange år som tillidsmand for lokomotivførerne i København. Mere end 20 års virke på forskellige poster, og i et utal af udvalg og arbejdsgrupper, gør, at Søren har været med at forme hverdagen for lokomotivførerne i DSB på snart sagt enhver tænkelig måde.

Der er et interview på side 6, som uddyber både baggrunden for Sørens beslutning, og som samtidig løfter lidt af sløret for, hvad Søren forestiller sig, der skal ske i de kommende år. Tilbage for os andre er der kun at anerkende indsatsen. **Tak tillidsmand!**

På den ekstraordinære generalforsamling blev undertegnede valgt som ny områdegruppeformand og lokalgruppeformand Ebbe Drögemüller, København, blev valgt som nyt medlem af LPO's daglige ledelse. Hverken Ebbe, jeg selv, eller for den sags skyld den øvrige del af LPO's daglige ledelse og LPO's områdegruppebestyrelse, gør sig nogen illusion om, at det nu er tid at kravle i hængekøjen og puste ud. Tværtimod.

Der er rigeligt at tage fat på. Overgangen til Jernbaneoverenskomsten og de nye lokalaftaler har ganske vist efterladt os med et sæt nye, og langt hen ad vejen gode og fornuftige rammer for lokomotivførernes dagligdag. Men vi står også med utrolig mange løse ender, som vi er i fuld gang med at finde løsninger på. P.t. foregår det arbejde i en slags forarbejde til en kommende lokomotivførerhåndbog. Tidshorisonten for det arbejde tør ingen vist komme med et bud på lige nu, men der er bestemt håb forude, da arbejdet foregår i en god og positiv ånd og i en fornuftig dialog med DSB's ledelse. Der er – efter næsten to års konflikt – nogle åbninger, som vi i LPO vil gøre vores yderste for, bliver andet end nogle små sprækker.

Der er behov for, at vi – ledelse og tillidsrepræsentanter – i det konkrete arbejde med forståelse og tolkninger af det aftalte, finder sammen. Og der er i bredere perspektiv brug for, at vi finder de løsninger, som er helt afgørende for, at vi igen kan få en hverdag i DSB, hvor fokus er på at fragte vores passagerer fra A til B. Hvor det handler om samarbejde og medarbejderindflydelse. Hvor medarbejdertilfredshed vægter på lige fod med økonomi og hvor driften, ikke smarte konsulenter og hurtige punchlines, er i fokus. Bedømt ud fra den seneste trivselsmåling, er der, også her, nok at tage fat på.

Og hvis det skulle vise sig, at disse udfordringer ikke er tilstrækkeligt til at fylde kalenderen med opgaver, så har vi også sat en større intern strukturændring i LPO i søen. Den nye TR-aftale – med væsentlig færre ressourcer til rådighed – gør, at vi bliver nødt til at gribe en række opgaver i LPO anderledes an. Med afsæt TR-aftalens begrænsninger, ønsket om at fastholde lokalt valgte TR og foreningens økonomiske formåen, har det netop nedsat strukturudvalg nu påbegyndt sit arbejde. Der er tale om et hurtigt arbejdende udvalg, som allerede medio februar afleverer sit arbejde til drøftelse og debat i områdegruppebestyrelsen. Skulle strukturudvalgets forslag falde i de øvrige tillidsfolks smag, effektueres ændringerne på den ordinære generalforsamling d. 25. marts.

Til slut vil jeg benytte lejligheden til at ønske LPO's medlemmer og Det Blå Blads læsere

en glædelig jul og et godt nytår.

Ekstraordinær områdegruppe-generalforsamling d. 28. november 2019

Af:
Hans Schøn Merstrand
LPO DSB Daglig Ledelse

Den 28. november afholdt Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ekstraordinær generalforsamling, med det formål at få valgt en ny formand, samt et nyt medlems til LPO DSB daglige ledelse, da den tidligere formand Søren Max Kristensen desværre havde valgt at fratræde hvervet tilbage i oktober måned.

Generalforsamlingen blev åbnet af den fungerende formand, Jan Bech Danielsen. Efter valg af generalforsamlingens tillidsmænd (dirigent m.fl.), blev valget af den nye formand igangsat.

Lokomotivfører (K) og mangeårige tillidsrepræsentant (TR), Peter Kanstrup, blev valgt som ny formand for LPO DSB.

Efterfølgende valgte forsamlingen også nyt medlems til LPO´s daglig ledelse, og senere også suppleant til hovedbestyrelsen i Dansk Jernbaneforbund.

Lokomotivfører (K) og lokalgruppeformand i København Ebbe L L Drögemüller blev valgt som nyt medlem af LPO DSB's daglige ledelse, og i øvrigt også valgt som suppleant til hovedbestyrelsen i DJ. Ebbe har, ligesom Peter, mange års erfaring som TR.

Begge blev valgt uden modkandidater.

Peter Kanstrup takkede tidligere formand Søren Max Kristensen for det enorme arbejde Søren havde ydet for LPO gennem rigtig mange år, hvorefter forsamlingen gav Søren en lang og stående applaus.

LPO DSB's ny formand benyttede lejligheden til at holde nedenstående tale til de delegerede:

Kammerater – kære delegerede

1000 tak for jeres tillid. Den er jeg sikker på, at både jeg og daglig ledelse får brug for i den kommende tid.

Vi står overfor en stor opgave med at gennemføre en ny struktur i LPO, tilpasset den nye TR-aftale. Der venter desuden et ret omfattende arbejde med at få fortolket de nye lokalaftaler, og nogle massive udfordringer med at få klinket skårene efter den mest omfattende konflikt i DSB's historie.

Det er på den baggrund nærliggende at gå i Churchills fodspor og love jer blod, sved, slid og tårer. Om ikke andet så for, at I ikke efterfølgende skal komme og sige, at jeg stak jer blår i øjnene. Men for at være helt ærlig, så gør min erfaring, som TR – med de seneste par år i frisk erindring – at jeg faktisk slet ikke har lyst til at love noget som helst … andet end hårdt arbejde. For jer, for daglig ledelse og helt sikkert også for mig selv.

Når det så er sagt, så tror jeg, at vi – i hvert fald for denne gang – er ovre det værste. At der er nogle åbninger, og nogle muligheder for en fremtid lysere, end det mørke, der har omgivet os de senere år. Det kræver imidlertid at vi: Står sammen. Holder kursen. Og bruger al den faglighed og erfaring, der er i tillidsmandskredsen, konstruktivt i fællesskabets tjeneste.

Kan vi lykkes med det, er der et begrundet håb for, at vi sammen kan genskabe den ro og tryghed, der altid bør omgærde lokomotivførerjobbet. Er vi som lokomotivførere omgivet af uro og kaos, har det en negativ afsmitning, ikke bare på det psykiske arbejdsmiljø, men også på vores kernefunktion, at fremføre DSB's tog sikkert.

Der er således nok at gøre og nok at kæmpe for, men uden jer kan jeg – og daglig ledelse – kun gøre meget lidt forskel, så derfor …

Vi skal fremad. Sammen – allesammen

Og lad os så trække i arbejdstøjet …

Den ekstraordinære generalforsamling blev kyndigt dirigeret af Carsten Lehmann Hansen.

Der blev taget afsked med Søren Max Kristensen, som områdegruppeformand, til stående applaus.

Billeder taget af Hans Schøn Merstrand

Peter Kanstrup blev valgt som ny områdegruppeformand og Ebbe Drögemüller som nyt medlem af daglig ledelse.

Den nye daglige ledelse af lokomotivpersonalets områdegruppe sammen med Søren Max Kristensen

Interview med afgåede områdegruppeformand, Søren Max Kristensen

I forbindelse med den ekstraordinære generalforsamling d. 28. november tog vi i LPO DSB afsked med vores formand gennem mere end 6 år, Søren Max Kristensen. Det var et fint punktum, hvor vi ikke bare fik lejlighed til at hylde og takke Søren, men også lejlighed til at overbringe ham en lille gave som symbol på hans store arbejde for lokomotivførerne i DSB i mere end 20 år. Det Blå Blad fangede efterfølgende Søren til et lille lyninterview.

Hvorfor har du valgt at trække dig som tillidsrepræsentant (TR) efter så mange års virke?

Da vi efter en 18 måneder lang konfliktlignende tilstand, med forhandlinger præget af gentagne tillidsbrud og perioder med larmende stilhed, opnåede en aftale, indså jeg, at der var et udtalt behov for at genoprette samarbejdet. Det kræver gensidig tillid, og da jeg ikke længere har tillid til ledelsen, erkendte jeg, at jeg ikke kunne være en del af denne genopretning, og at der derfor måtte vælges en ny formand i LPO.

Fortæl lidt om din karriere som TR?

Den har været en fantastisk oplevelse. Jeg blev en del af LPA-lokalgruppen (som det hed dengang) på Kh i 1997 og blev formand samme sted i 2001. I 2013 blev jeg, efter en kort periode som næstformand, formand for LPO DSB, en post jeg bestred indtil oktober i år.

Hvad husker du især tilbage på med glæde, henholdsvis ærgrelse / skuffelse

På plussiden glæder jeg mig over samarbejdet og samværet med gode kolleger og tillidsfolk. Der har været en lang række af spændende opgaver, f.eks. udviklingen af DDR baseret på en bærbar PC, håndteringen af lukningen af DSB Gods i 2001 og oprettelsen af DSB First i 2008 / 2009 og DSB Firsts tilbagekomst igen, samt aftalen om "Robust DSB". Der har været mange gode oplevelser med ligeværdigt samarbejde med tidligere ledelser i en gensidig respekt. Kort sagt glæder jeg mig over at have været med til at præge DSB´s lokomotivføreres arbejdsplads i 23 år.

På minussiden står så absolut de seneste 18 måneders konflikt, hvor ledelsen skred fra de nyligt indgåede aftaler i "Robust DSB". De mange hovedløse besparelsesprojekter, som f.eks. de 2 IFO-aftaler, ser jeg heller ikke tilbage på med glæde.

Er der noget, du gerne vil huskes for?

Det er svært at bedømme sig selv. Men skal det være, så har jeg altid forlangt ærlighed og troværdighed af mig selv og leveret masser af hårdt arbejde. Jeg har haft en stor tillid til mine kolleger og altid holdt stædigt fast i kursen – også i stormvejr.

Hvad skal der ske nu (i dit arbejdsliv)?

Lige nu er jeg i gang med 3 måneders uddannelse, der peger mod en lokomotivfører gerning på depotet på Kh. Jeg skulle gerne stå med en MF/ER-attest i hånden ultimo januar 2020. I privatlivet vil jeg blandt andet gerne bruge mere tid på litteratur, have, venner og familie.

Hvordan ser du DSB's fremtid?

De politiske vilkår er usikre, og der ligger mange udfordringer i det faktum, at DSB bliver behandlet af politikerne som et uønsket spædbarn.

Jeg har stor tiltro til, at den nyvalgte ledelse i LPO DSB, med Peter Kanstrup i spidsen, vil møde disse udfordringer og arbejde for et konstruktivt samarbejde på et højt fagligt niveau.

Med det som udgangspunkt er det altafgørende, at ledelsen i DSB begynder at opfatte sine medarbejdere og disses valgte repræsentanter som en værdi snarere end en distraherende og besværlig størrelse.

Samarbejde, udeståender og lokomotivførerhåndbog

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

Mens disse linjer skrives, arbejdes der på højtryk med at finde løsninger på det ret store antal udeståender som skiftet til Jernbaneoverenskomsten, og de nye lokalaftaler, har bevirket.

Der er nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af både ledelses- og medarbejderrepræsentanter. Fra LPO deltager områdegruppens formand og næstformand. Arbejdsgruppen arbejder sig systematisk igennem de mange sager, hvor der mangler afklaring og/eller enighed. En del bliver løst på stedet, nogle kræver en del opfølgning og enkelte risikerer at ende i det fagretslige system. Parterne er dog enige om, at dette – hvis det overhovedet er muligt – skal undgås.

Det står efter de første møder klart, at der vil være behov for enten at ændre i indgåede lokalaftaler, lave protokollater, eller måske begge dele. Efterhånden som arbejdet skrider frem, vil der blive udsendt relevant information til dem, der skal kende til ændringerne / tilpasningerne / præciseringerne, hvilket i første omgang vil være lokomotivførerne.

Når de mange udeståender på et tidspunkt er afklaret, vil næste mål være – som det også blev oplyst på de medlemsmøder, vi holdt rundt om landet i ugerne 44-46 – at få udarbejdet en lokomotivførerhåndbog, hvor arbejdstidsregler, mv, de tilhørende fortolkninger og evt. nogle eksempler på reglers anvendelse, vil fremgå.

Det kan oplyses, at vi indtil videre har fundet løsninger omkring håndtering af f.eks. helligdagsfridage, fridagslængder og UA-tid, hvorimod der stadig udestår noget afklaring omkring korrigeringsreglerne, ferie afholdt i dage, normtid, mv. Orientering følger og er måske allerede udsendt, når du læser disse linjer.

Tidshorisonten for afklaring af de mange udeståender og udsendelse af lokomotivførerhåndbogen er i skrivende stund uklar. Vi kan dog love, at vi har som mål at afslutte arbejdet så hurtigt som muligt, da den ro, det vil give, er stærkt efterspurgt. Vi kan også love, at vi i forløbet vil sørge for, at medlemskredsen holdes orienteret i det omfang, dette er muligt.

Så langt så godt. Så mangler vi bare resten...

Foto: Ebbe L.L.. Drögemüller

Medlemsmøder vedr. nye lokalaftaler i DSB

Af:

Ebbe L. L. Drögemüller og Thomas Knudsen

Som det fremgår af medlemsinformation nr. 14-2019 afholdt LPO i perioden fra d. 24. oktober til og med d. 13. november medlemsmøder rundt om i landet. Formålet var at præsentere de nye lokalaftaler, i hvert fald dem, der var forhandlet af LPO, dvs. primært arbejdstidsaftalen og ferieaftalen. Møderne berørte også baggrunden for det meget lange forløb fra DSB meldte sig ind i Dansk Industri til de nye lokalaftaler var færdigforhandlet. Der blev ved samme lejlighed sat fokus på det arbejde, der netop nu pågår omkring fortolkninger og håndtering af udeståender, sat fokus på samarbejdet med ledelsen og i øvrigt set frem mod OK2020. Endelig blev der også plads til – om end kort – at præsentere lidt fra de øvrige aftaler. Og så var der naturligvis både tid og plads til dialog.

Det samlede fremmøde ved de 25 møder var ca. 300. Det svarer til godt 25 % af medlemskredsen, hvilket er meget tilfredsstillende set i forhold til, at hovedformålet var at få budskaberne bredt ud blandt medlemmerne.

Ovenstående indledning har vi modtaget fra Jan Danielsen og Peter Kanstrup, som – på områdegruppens vegne – tog den lange tur rundt i landet. Men ikke et ord mere om det, som males med den brede pensel, det som der overordnet kan siges fra de mange møder. Vi nøjes i det efterfølgende med at fokusere på medlemsmøderne i København, som blev afholdt mandag d. 4. november i mødelokalerne i opgang 7 på Hovedbanegården.

Her blev der afholdt to medlemsmøder. Et fra kl. 10-12 og endnu et kl. 14-16. Her kunne man så komme og gå, alt efter hvad ens tid og eventuelle tjeneste gav mulighed for.

Til det første af møderne var der et pænt fremmøde. Omtrent 20 kolleger var dukket op og lyttede spændt da Peter og Jan indledte mødet. Der blev givet en introduktion til hvad man fra LPO's side ville gennemgå denne dag. Lidt om hele baggrunden for den situation vi var blevet sat i, forhandlingsforløbet da man endelig kom i gang med dette, hvad man var gået til forhandlingerne med og hvad man i sidste ende fik ud af disse. Undervejs var der en god debat og spørgelyst. Man kom blandt andet ind på normtider, feriesøgning fremadrettet, hvorfor ferien nu skulle søges i dage i stedet for i timer og en masse andet.

Af andre ting som var oppe og vende var de aftalebrud som LPO har modtaget og status på disse. Desværre ser det ud til at være en noget langstrakt affære. Stadig.

Peter Kanstrup tegner og fortæller

Foto: Ebbe L.L. Drögemüller

Jan Danielsen fortæller om de brudsager LPO fører

Foto: Peter Kanstrup

Dog kunne det meldes at der var et tidligt men trods alt begyndende samarbejde imellem LPO og DSB som kunne tyde på at vi så småt begynder at finde hinanden igen. Noget man kun kan se frem til efter så lang tids kamp og mistillid til hinanden.

Uanset hvordan man ellers må have det med hele misæren er det i vores alles interesse at der findes frem til en måde at komme videre på.

Der er dog ingen tvivl om at der er mange sten i skoene som skal fjernes og det at gendanne tillid er en ganske svær disciplin.

Til dagens andet møde dukkede der noget færre kolleger op. En 5-8 stykker. Det gjorde dog ikke debatten mindre interessant.

Trods de tunge emner var stemningen let

Foto: Ebbe L.L. Drögemüller

Lokalgruppen og LPO håber at vi med disse møder har kunnet få nogle ting til at give bare lidt mere mening og at de som deltog, har været med til at sprede den viden som blev givet til disse arrangementer.

Berigtigelse vedr. tjenestemandsrettens dom i sag om forhøjet sygefravær juni 2018

Det fremgår af artiklen "Forhøjet sygefravær – domsafsigelse i Tjenestemandsretten" i Det Blå Blad 4-2019 (på side 5), at *… anonymisering ikke er en mulighed i dommens udskrift. …* Det fremgår videre, at … *de involveredes navne skal fremgå* … Og der spørges … *behøver man virkelig at kæde dem direkte sammen med sundheds- og helbredsoplysningerne?* Sidst i afsnittet konkluderes, at det *virker helt utilstedeligt, og ville i alle andre sammenhænge være ulovligt*.

Imidlertid er det således, at de to (første) påstandene ikke er korrekte, at svaret på spørgsmålet er nej og konklusionen på den baggrund er forkert.

Fakta er, at den version, der er lagt op på Arbejds-/ Tjenestemandsrettens hjemmeside netop – i modsætning til de oplysninger Det Blå Blad var i besiddelse af – er anonymiseret fuldt ud. Heldigvis.

Lov om personfølsomme oplysninger (GDPR) er altså ikke brudt og ingen af de involverede lokomotivførere har fået deres persondata udbredt til en større kreds. **Det faktum overså vi her på redaktionen, hvilket vi beklager.**

Det er vigtigt at understrege at artiklens øvrige betragtninger om dommen og dens konsekvenser – desværre fristes man næsten til at skrive – er korrekte.

<u>Morale:</u>
Man skal – især når man er redaktør – være forsigtige med at skrive, når vreden bruser i ens krop …

MVJ – udlicitering, status december 2019

Af:
Niels Haunstrup
Lokalgruppeformand, Struer
&
Peter Kanstrup
Områdegruppeformand

Struer depot

Dansk Jernbaneforbund afholdt d. 7.-8. oktober medlemsmøder i Struer. Her var hele forbundsledelsen og forbundets jurist mødt frem for at svare på spørgsmål og hjælpe til med at vejlede i forhold til de muligheder, der er for tog- og lokomotivførerne i Struer, når depotet lukker og hovedparten af den tilbageværende kørsel overdrages til Arriva ved overgangen til K21.

Der er p.t. 37 lokomotivførere i Stuer. Nogle få af disse har en alder, der muliggør overgang til en pensionisttilværelse, når vi kommer frem til køreplanskiftet K21 (december 2020).

10 mand (M/K) har taget imod Midtjyske Jernbaners tilbud om at køre for dem på strækningen mellem Holstebro og Skjern. Deres fremtidige mødested vil blive Vemb ca. 25 km fra Struer. De søger orlov fra DSB og overgår til KL-overenskomsten, med de fordele og ulemper, der er ved det. Ansættelsen ved Midtjyske Jernbaner betyder en lønnedgang. Desuden er der den ulempe, at deres tjenestefrihed fra DSB skal fornyes løbende (ad nogle gange). Her er bekymringen, om en fremtidig ledelse i DSB er i stand til at huske, at disse personer skal opretholde deres mulighed for tjenestefrihed, og ret til at indbetale til deres tjenestemandspension. Det er nemlig lykkes at indgå den aftale, at de kan indbetale til tjenestemandspensionen og optjene op til de 37 pensions år, helt på samme vis, som hvis var fortsat i DSB.

Arriva har fra starten meddelt, at depotets overenskomstansatte lokomotivførere (oprindeligt 7), naturligvis ville blive virksomhedsoverdraget. De kunne derudover ikke sige noget om antallet af tjenestemænd, som kunne komme i betragtning, men lovede dog at komme med en tilbagemelding på dette sidst på året 2019. Drejede det sig om 0 eller 12 tjenestemænd, som kunne udlånes til Arriva, det har hele tiden været den ene store ubekendte. Den anden større ubekendte har været, hvor det fremtidige mødested ville blive. Struer eller Herning? Vi kan herfra kun opfordre Arriva til at speede op og blive mere klar i spyttet. Hvor mange er der plads til, og hvor ønsker de, at lokomotivførerne skal stationeres? Men måske, da 2019 jo efterhånden går stærkt på hæld, er svarene givet, når du læser dette.

Litra MQ på Ringe Station

Foto: Peter Kanstrup

Og så er det er lykkedes at få etableret en Struer-vendt tur under Fredericia depot i 2021, og forhåbentlig i nogle år frem. Det drejer sig om en tur på ca. 14 mand, hvis primære formål er at dække DSB's resterende IC-produktion på "Den Skæve", dvs. strækningen Fredericia-Struer. Turen vil på den baggrund både indeholde kørsel fra Struer (IC-togene) og fra Fredericia (de resterende arbejdsdage). Alt kørsel i weekend vil som udgangspunkt være fra Struer. Det er selvfølgelig ikke omkostningsfrit at køre i en sådan tur. Når der er mødegange i Fredericia, rejser man frem og tilbage i sin fritid, af den simple grund, at samtlige, der kører i turen, er stationeret dér. Det er en rigtig god løsning for de ældste ved depotet, da det giver denne gruppe mulighed for at blive boende i lokalområdet.

Alternativet til denne noget utraditionelle løsning kender alle i Struer. Det er at skulle forrette tjeneste alle dage på et andet depot. Med den afstand der er til nærmeste tjenestested, vil det for langt de flestes vedkommende betyde, at man tvinges til at flytte, få år før man går på pension. Om tvangsforflyttelser så helt kan undgås, er i skrivende stund usikkert. Simpel hovedregning viser jo, at vi ikke helt når op på 37 ved hjælp af de beskrevne løsninger. Og når vi ikke det, så er DSB´s "tilbud", til dem, der kommer i klemme, at man kan vælge mellem Esbjerg, Fredericia eller Aarhus. Så værsgo – valget er dit …

Ringe Station spor 3—Regionaltoget afventer signal

Foto: Peter Kanstrup

Odense depot

Også i Odense blev der i starten af oktober afholdt et medlemsmøde. I mødets indledning var der en præsentation fra ledelsen i Arriva omkring deres tanker, når de overtager kørslen på Svendborgbanen. Efterfølgende var det forbundsformanden og forbundets jurist, som var på, i øvrigt assisteret af LPO Arriva.

Udfordringerne for lokomotivførerne i Odense adskiller sig væsentligt fra dem, kollegaerne i Struer tumler med. Det er meldt ud, at Arriva skal bruge 34 mand (M/K). De vil – naturligvis – først og fremmest gerne have folk over, som er interesseret. For at undgå / minimere tvang, er der lavet en frivillighedsmodel, som sikrer et rimeligt frit valg. Er der for få, der søger over, tvinges de yngste OK-ansatte, jf. virksomhedsoverdragelsesloven. Er der for mange ansøgere, må de yngste tjenestemænd blive i DSB. Der bliver ingen overtallige, da DSB garanterer job til dem, der forbliver i DSB. Ingen placeres længere væk end Fredericia, med mindre det aftales med den enkelte.

Der har under hele forløbet været en strid omkring fremtiden for Odense depot (de knap 35 der forbliver i DSB), hvor DSB har insisteret på, at Odense skal være en satellit under Fredericia. Det har LPO gentagne gange afvist, idet der – i modsætning til hos togpersonalet og hos lokomotivførerne på S-tog – ikke findes aftaler om dette. Yderligere har DSB ikke på noget tidspunkt været i stand til at redegøre for, hvad kørsel i en satellit tur betyder for den enkelte medarbejder i forhold til f.eks. turvalg og ferievalg. Den strid er fortsat ikke løst. Tværtimod så er den nu blevet en del af de mange drøftelser af uafklarede forhold i de nye lokalaftaler. Det er her både begrebet satellit tur og TR-aftalens indhold, parterne strides om.

Og for at føje spot til skade, så viste medlemsmødet, at der faktisk var yderligere et problem for lokomotivførerne i Odense. DSB havde krævet, at man senest d. 30. november afgav sit ønske i forhold til, om man ville skifte til Arriva, eller ville fortsætte i DSB. Uheldigvis faldt denne dato sammen med bagkanten for forhandling af nye lokalaftaler i Arriva. I praksis ville det betyde, at man skulle give tilsagn om skift til en virksomhed, hvori man ikke kendte løn- og aftaleforhold. Det kan man naturligvis ikke, og heldigvis lykkedes det forbundet at få en aftale på plads med både DSB og Arriva om, at deadline for fremsættelse af ønske, blev udskudt til 31. december 2019.

Kort før deadline på denne artikel faldt de nye lokalaftaler i Arriva så i øvrigt på plads. Efter en kort gennemgang af disse, tør deres skribent godt konkludere, at det næppe bliver disse aftaler, der skræmmer nogen fra at skifte fra DSB til Arriva. Snarere tværtimod …

I øvrigt mener jeg … Betragtninger fra et førerrum

Af:
Carsten Understrup
Lokomotivfører og næstformand
LPO Aarhus

Siden sidste udgave af Det Blå Blad, har jeg deltaget i et dialogmøde med Flemming Jensen (FJ) og Per Schrøder (PS). Jeg har hørt disse møder omtalt og beskrevet som monologmøder, men på det møde, hvor jeg deltog, havde FJ og PS åbenbart taget kritikken til sig. Det var i hvert fald ret tæt på det, jeg forstår ved et dialogmøde. FJ og PS havde ganske vist en del at sige, men det var tilladt at afbryde med spørgsmål og kommentarer. Og kun ganske få gange blev spørgeren, bedt om at vente med spørgsmålet, da svaret var at finde senere i indlæggene.

Dialogmødet startede med en forholdsvis lang forsikring fra FJ om, at kommentarer og spørgsmål fremsagt på mødet, under ingen omstændigheder ville få ansættelsesmæssige konsekvenser. Som jeg forstod det, var det såmænd tilladt at kalde FJ og PS for smædenavne, selv om de helst var fri. Der var nu ingen, som forfaldt til at kalde hverken FJ eller PS for andet end Flemming og Per, og personligt fandt jeg forsikringen noget overdrevet, medmindre det er normen i virksomheden, at kritik kan have ansættelsesmæssige konsekvenser.

Der var en del spørgsmål til dette og hint, noget besvaret helt konkret, andet med et godt politikersvar. Der var nogle enkelte tekniske spørgsmål til bl.a. STM. Dem bad PS om at få dem tilsendt på mail, så han kunne konsultere eksperterne udi dette oversættelsesapparat, hvilket jo synes meget rimeligt. Der var specielt tre kommentarer fra FJ og PS, som jeg hæftede mig ved. Til fremlagt kritik omkring en af verdens mest utroværdige samarbejdspartnere, Banedanmark (BDK), var FJ temmelig "rund" og mild. Frit efter hukommelsen, var svaret; "At man jo ikke kunne få et fornuftigt samarbejde i stand, ved at kalde modparten for idiot". Og "DSB hellere ville indgå et samarbejde med BDK end kaste mudder". Man har altså en uduelig leverandør, hvis produkt, virksomheden betaler i dyre domme for. De fortjener, mener FJ, et konstruktivt samarbejde, mens vi der på daglig basis leverer varen, stadig må kikke i vejviseren (til de yngre: i en vejviser kunne man finde folk, inden vi fik Facebook, Google etc.) efter Fair forhold. Det forstår jeg ganske simpelthen ikke.

FJ var også inde på, at de faglige organisationer kunne have fået en aftale i starten af 2018. Det er nu ikke sådan, jeg husker forløbet. Det var mere noget i retningen af, at FJ ikke mente at have noget behov for nogen form for lokalaftaler. Med tanke på det forhandlingsforløb, der siden fulgte, blot for at få de nuværende aftaler i hus, var de aftaler FJ havde tænkt at tilbyde i starten af 2018 nok ikke noget, vi arbejdstagere havde nogen særlig interesse i. Hvis man ikke ønsker noget særligt i løn eller ordnede forhold, så er det som regel nemt at indgå en aftale med arbejdsgiverne. I vores tilfælde skulle både FH og DA på banen for at lande nogle lokalaftaler, vi kunne acceptere, og som DSB Telegade til stadighed tolker på.

På et tidspunkt overtog PS ordet. Her hæftede jeg mig ved noget om lokomotivpersonalets effektivitet. Igen fra hukommelsen. 40 timer blev nævnt. Jeg går ud fra, at det er set i forhold til en månedlig arbejdstid på 160 timer. Altså en effektivitet på 25%. Det bragte minder frem om den såkaldte Quartz-rapport fra 2011. Her var effektiviteten opgjort til 24,76%, så der er da fremgang at spore. PS fortalte dog intet om, hvor de 40 timer kom fra. Var tallet renset for timer til lokomotivførere i administrative stillinger, sygefravær, rangering, klargøring, forsyning etc.? I 2011 var det sædvanlige kor af CBS ph.d.'ere fremme med sammenligninger med SAS. Og vi ved jo, hvordan det endte. Også hylekoret af liberalister på "Borgen", istemte samme sang, trods det de selv intet har imod at være på overførselsindkomst resten af livet. Her skal effektiviteten efter 4 års pauver indsats ikke vurderes, men det er jo selvfølgelig en anden sag.

Jo, jo. Der er små løgne, store løgne og så er der beregning og statistik. Bruger man Quartz-rapportens beregningsmetoder på en Tv-journalist, med tilhørende kamera M/K., så tager de fra DR-byen til f.eks. Slagelse for at lave et interview. Med kørsel, interview, og redigering, bruger de 5 timer på et indslag, som varer 98 sekunder i den færdigredigerede udgave. Hvis man udelukkende ser på det synlige output, giver det en effektivitet på 0,54%, Gør det Tv-journalister og kamerafolk til nogle overbetalte dovne hunde? Og hvis indslaget slet ikke bliver vist, er effektiviteten så nul? Tør i så fald slet ikke regne på effektiviteten for et Folketingsmedlem, hvis effektiviteten kun beregnes, når der

trykkes på afstemningsknappen. En lokomotivførers arbejdsdag er planlagt minut for minut. Det gør det jo dejlig nemt at finde ophold i tjenesterne, og godtgøre ineffektivitet. Jeg er ganske sikker på, hvis hver eneste, høj som lav, i Telegade, skulle redegøre for hvert minut, så ville tallet ikke være i nærheden af den effektivitet, der leveres i driften.

Men nu er det jo sådan at jeg ikke får en krone for meget, hverken i løn eller pension, måske snarere tværtimod. Sammenlignet med kollegaerne i Arriva får jeg 7% for lidt. Og jeg er 100% effektiv i forhold til det, min arbejdsgiver ønsker jeg skal foretage mig. Ingen kan finde eksempler på andet i mine personaleakter. Hvis jeg er ineffektiv, skyldes det tilrettelæggelsen af min arbejdstid. Og hvem er det lige, som har retten, ansvaret og pligten til at lede og fordele? Det svar kan jeg selv give, for det har runget fra ledelseskontorerne de sidste 22 måneder. "Vi har ledelsesretten", råber de ved enhver given lejlighed. Korrekt! Nu venter vi blot på, at de også påtager sig ledelsesansvaret, samt pligten. 24/7, ikke kun når det er belejligt og bekvemt.

Lundby d. 29/11 2019

Foto: Jan Lundstrøm

Og til alle regnearks troende, fra helligdommen CBS, så er DSB ikke en kikse- eller bolsjefabrik. Når der opstår sygdom, større forsinkelser, o.a., er det rart med en rådighed eller to som kan træde til. De fleste andre produktionsvirksomheder, kan klare den slags ad-hoc opståede situationer, med en dellevering til kunden. Hvordan vil CBS-folket hos DSB klare den? Måske sådan her; "Kære frue. Vi er i dag ramt af sygefravær, og har i effektivitetens hellige navn, sparet rådighedstjenesterne væk. Så deres rejse fra Aalborg til København, bliver en dellevering. Det betyder, at vi sætter dem af i Aarup på Fyn. DSB og togets personale ønsker dem… ". Eller sådan her: "Deres tog er desværre aflyst pga. personalemangel, men vi kan oplyse, at vi i morgen sætter ekstra vogne på for at kompensere". Nej vel? DSB leverer produktet her og nu, 24/7. Spildtid er en konsekvens, hvis man vil honorere aftalen med kunderne.

Men det var da alt i alt et fredeligt møde, hvor ledelsens gode intentioner overfor medarbejderne tilsyneladende lå arrangørerne meget på sinde. Som Englænderne siger; "Talk is cheap": Eller som en af mine tidligere chefer sagde: "Mindre snak og mere handling" (og nej kommentaren var ikke specielt møntet på mig 😊). Det må som øverste chef være forholdsvis enkelt, hvis viljen er der, at lade budskabet om Fair Forhold, gennemsyre direktion og resten af organisationen. I skrivende stund er der dog intet, som tyder på, at ledelsen har ændret kurs. For et par dage siden sad HK jernbane i DI-huset med den sædvanlige dagsorden med tolkninger og brud. Meget kan man sige, men der gøres ikke forskel på de forskellige fagforeninger og områdegrupper. Alle bliver behandlet lige ringe og uforskammet.

Jeg har også haft tid til at fundere lidt over Jernbaneoverenskomsten 2017-2020. Uden at være bekendt med indholdet af tidligere overenskomster mellem DI og DJ, formoder jeg ikke, at den nugældende, adskiller sig væsentligt fra tidligere aftaler. Dvs. at i mange OK-perioder inkl. den nuværende, har DI, DJ, operatørerne, og de lokale fagforeningsgrupper, været rimelig enige i tolkningen af OK, samt hvilke lokalaftaler der har været nødvendige hos hver enkelt operatør. Ind på scenen kommer så DSB SOV. Med sig har de den skjulte suffløse, Moderniseringsstyrelsen. Og pludselig er DI ikke mere enige i det, der tidligere blev accepteret. Med DSB SOV ved sin side tolker DI den nuværende OK, så det passer i DSB's kram. Det virker højst besynderligt. Når dette blad udkommer, nærmer vi os hastigt forårets OK-forhandlinger. Når det bliver tid for urafstemningen, så husk at lokalaftalerne kan opsiges med 3 måneders varsel, og så er det den rå overenskomst, vi skal arbejde under.

Højttalerudkald – en til tider ret svær disciplin

Her følger et par (nok ufrivilligt) humoristiske indslag fra vores egen virksomhed, hvor følgende er blevet udsendt til frontpersonalet:

Højtalertekst til sporarbejde mellem Ejby st. og Fredericia st.
Berørte tog: 1668, 1668 (er der mon forskel? Red.)
Periode: 15/11-2019 til 18/11-2019
Strækning/station VJ-FA

Udkald ved Vejle:
Please be aware that the train terminates at Ejby st. This is due to engineering works. When we approach Ejby st., I will give you more information on how to continue your journey towards Frederica st.

De mest velbegavede passagerer, var nok steget af toget under opholdet i Fredericia, inden den videre kørsel mod Ejby. Medmindre de meget gerne ville se en lille station på Fyn, for derefter at tage et tog tilbage til Fredericia. Under et udkald som ovenstående, er det nok ikke nogen dårlig ide, med de allesteds nærværende høretelefoner. Man ville jo helt uvidende blot være stået af, da toget holdt i Fredericia.

Udkald ved Ejby st.:
This train terminates here. If you are going towards Odense, you will need to change to InterCity toget fra Esbjerg eller til InterCityLyn i Fredericia towards København.

De englændere, som forstod dansk, måtte tage en lille omvej tilbage til Fredericia, hvis de ønskede at benytte sig af InterCityLyn toget mod København. Ignoranterne derimod skiftede blot til Intercitytoget i Ejby. Jo mindre man kan og ved, jo nemmere er tilværelsen ind i mellem.

Der er i øvrigt udsendt mail til lokomotivpersonalet omkring selvevaluering af trafikinformation. Den mail kunne måske med fordel udsendes til ansatte i andre afdelinger 😊

Tak til Carsten Understrup, både for at finde de humoristiske tekster og tilføje en kommentar

Når der rigtig går ged i jernbanen—Rødby Færge Station

Foto: Ebbe L.L. Drögemüller

Læserbrev – Nattur ønskes …

Af:
Kasper Plesner Poulsen
Lokomotivfører
København

Mit navn er Kasper. Jeg er 40 år gammel og har 6 børn. Jeg har været ansat, som lokomotivfører i DSB i snart 11 år, alle årene på Københavns depot.

I skrivende stund er vi på den tid af året, hvor ture, i dette tilfælde K20, ligger på tegnebrættet og udkast til denne ligger rundt omkring på stuerne. Igen sidder jeg og skimter turene og bliver fortvivlet over, hvordan det kommende år skal hænge sammen. I mit tilfælde, med en stor familie med børn med forskellige aldre, hvor fritidsinteresser, legeaftaler, lægebesøg, forældremøder osv. fylder en stor del. Hvordan skal jeg dog få det hele til at passe sammen, når der ikke lige er en tur der passer mig?

Jeg har i mange år, på Københavns depot, været fortaler for at få oprettet en ren nat tur. En tur der vil gøre, at jeg er på arbejde, mens mine børn sover, og jeg dermed har mulighed for at være der for dem, når de kommer hjem fra skole og institution. En tur der vil gøre min hverdag mere overskuelig og mindre stresset. Jeg har ofte rejst debatten omkring en nat tur på Københavns depot, og hvor der altid er forekommet kollegaer med samme ønske som jeg. Samtidig sidder der altid kollegaer, som ønsker sig mindre nat kørsel.

Nu sidder jeg så og kigger på K20, hvor der igen i år, bliver oprettet en weekendtur for at undgå skubbeweekender. En rigtigt god idé, da der findes lokomotivførere, der ønsker at møde på denne måde. For at weekendturen har kunnet blive en realitet, har DSB og LPO sat sig sammen og lavet en lokalaftale, hvor rammerne omkring denne er blevet lavet. Dette har været nødvendigt, da sådan en tur ellers ikke har været mulig at lave i forhold til vores arbejdstidsregler og overenskomst. Den lokalaftale, der er blevet lavet, gælder for dem der kører i weekendturen, og kun dem. DSB kan derfor ikke komme og sige, at "nu har vi lavet en weekendtur, så gælder det pludselig for alle". Niks, det gælder kun for dem, der har valgt at køre i den tur. Og samtidig kan ingen tvinges ind i turen. Man melder sig frivilligt.

Så hvorfor ikke lave en nat tur???

Vi er i hvert fald en gruppe kollegaer på Københavns depot, der ønsker dette. Og vi vil gerne være prøveklud, for at se, om det overhovedet kan lade sig gøre, og om der er interesse nok til at kunne fylde sådan en tur. Dette er dog ikke noget, der lige kan lade sig gøre, da arbejdstidsreglerne og vores overenskomst ikke tillader det.

Jeg kunne derfor godt tænke mig at rejse en debat, som kan tages på stuerne rundt i landet og på de lokale generalforsamlinger, og eventuelt sættes på dagsordenen dér. Jeg kan desværre kun gøre det på LPO København generalforsamling, men jeg kunne godt tænke mig, at det blev debatteret over hele landet.

P-risten på Kalundborg Station

Foto: Maiken Tomlinson

Sådan en tur, kan nemlig kun blive en realitet, hvis det bliver godkendt på LPO´s generalforsamling. Det vil sige, at vi i samlet kor gør vores fagforening opmærksom på, at dette er et ønske. Fagforeningen skal så arbejde videre med det, så det snarest kan blive en realitet.

Jeg ved godt, at der er depoter, hvor der ikke er meget nat kørsel, og denne debat derfor er lidt irrelevant, men gør mig den tjeneste at tage debatten alligevel, og se det fra alle vinkler.

I København har vi meget nat kørsel, og derfor kunne en nat tur på Københavns depot være en rigtig god ting.

Det Blå Blad har bedt LPO's næstformand og turansvarlige, Jan B Danielsen, om at svare Kasper.

Først og fremmest – tak for din interesse og for at du har sat dig virkelig godt ind i, hvorledes den demokratiske proces i LPO fungerer,

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at en aftale om rene nat ture ikke står særlig højt på hverken LPO's dagsorden, eller vores ønskeseddel. Det er der flere grunde til, en politisk, en generel og nogle praktiske.

Den politiske grund er, at den største trussel mod alt sikkerhedsarbejde, ikke mindst det, hvor man arbejder alene, er træthed og udmattelse. Mange undersøgelser påpeger, at risikoen herfor er størst om natten. Det skal vi tage alvorligt.

Den mere generelle modstand findes i, at vi ikke har et gennemgående problem med at dække natarbejdet i turene. Fællesskabet er ikke under pres, hvilket er en væsentlig forskel i forhold til det ønske, der lå til grund, da vi indgik en aftale om weekendture. Synspunktet blandt både medlemmer og TR-kredsen var, at der skulle findes en løsning, som sikrede fri hver anden weekend for de, der ønskede det. På grund af forhandlingssituationen omkring nye lokalaftaler i DSB, var der i øvrigt i LPO ikke et ønske om at bringe nye ønsker / krav ind i forhandlingerne, hverken i forhold til aftale om nat ture eller andet. Der var rigeligt arbejde med at holde fast i det, vi havde, henholdsvis allerede havde rejst.

Der er også nogle praktiske forhold, der skal iagttages. Vigtigst er, at det ikke umiddelbart er muligt at opbygge nat ture, heller ikke selv om der dispenseres fra reglen om max. 7 nattjenester pr. md. Årsagen er, at der reelt kun er plads til 8 nattjenester på 2 uger (mellem hver weekendfrihed), da det ellers ikke er muligt at overholde bestemmelserne omkring fridagslængder. Da nattjenester maks. kan have en varighed på 8 timer, vil der kun kunne placeres 64 timer på to uger, svarende til en undernorm på 10 timer, eller en time pr. dag. Man kan naturligvis vælge at indlægge det UA, der optjenes, i turskiftet. Det svarer til 5,2 timer, og i princippet kunne timerne fra helligdagsfrihederne, på samme måde som det kendes fra aftalen om weekendture, også indlægges. Det svarer til yderligere 2,6 timer på en to ugers periode. Der mangler dog stadig 2,2 timer (svarende til 14 min pr. dag) for at sikre fuld normopfyldelse. Og husk det er kun hvis ALLE nattjenester i turen er 8 timer rent, hvilket næppe er realistisk.

Læg dertil, at nattjenesterne på mange depoter anvendes til at skabe både variation i turene og til at skabe fornuftige fridagslængde (overgang fra aften til nat henover fridagen, henholdsvis fra nat til morgen, ligeledes henover fridagen). Dette vil blive vanskeliggjort, hvis nattjenesterne anvendes i ture med kun natarbejde.

Lad mig slutte af med at blive lidt løsningsorienteret. Måske det kunne løse problemet for dig – og andre i din situation – hvis du kørte i morgentur? Det vil i hvert fald sikre, at du var hjemme i de tidsrum, hvor du efterspørger frihed. Alternativt – i forhold til de udfordringer du nævner i indledningen – kunne weekendturen måske være en løsning?

Nekrolog

Bengt T.V. Rasmussen

Mandag d. 21. oktober 2019 modtog vi meddelelsen om, at lokomotivfører Bengt T V Rasmussen havde tabt kampen mod kræften, efter lidt mere end et halvt års kamp.

Bengt blev kun 56 år. Han var født i Hårlev på Stevns i en familie med stærke værdier, etikette og tradition, noget som fulgte Bengt hele livet. Som følge af farens omskiftelige arbejde kom hovedparten af opvæksten ikke til at foregå på Sjælland, men i det vestlige Odense, og det var her, Bengts passion udviklede sig. Det handlede om jernbaner. Alt omkring jernbaner havde hans interesse. Lokomotiver, vogne, køreplaner, billetter, osv., ja endda modeljernbaner, som senere i livet fik en særlig plads i hans hjerte. Bedst var det, hvis jernbaneeffekterne kunne indsamles og emmede af en svunden tid. Bengt havde nemlig en forkærlighed for "de gode gamle dage". Han sagde engang, at han nok var blevet født 50 år for sent, og han længtes efter en tid, hvor landet var plastret til med jernbaner, hvor Emma Gad havde en særlig plads i folkesjælen og hvor livet havde en anderledes rolig rytme.

Passionen for jernbaner og tog førte Bengt ind i et arbejdsliv ved statsbanerne. Karrieren startede som lærling på Centralværkstedet på Godsbanegården, og efter en afstikker til Aarhus, og veludført læretid, blev han lokomotivassistent på prøve på Maskindepot København d. 1. august 1986, som dengang var lig med S-togene. Godt et halvt år senere blev Bengt, efter ønske, overflyttet til Fredericia, hvor han hurtigt fik uddannelse i MR-togsæt og senere i de GM-lokomotiver, som Bengt interesserede sig så brændende for. Da turen i Odense åbnede i efteråret 1989, tog Bengt med "hjem" til den fynske hovedstad, hvor han forblev resten af sin tid.

Bengt var på Odense depot kendt som en dygtig lokomotivfører med orden i tingene, og en inkarneret cyklist. Han cyklede de lidt mere end 15 km mellem arbejde og hjem hver eneste dag i al slags vejr. Bilist blev han aldrig. Trods et enkelt tilløb, fik han aldrig taget kørekort. Om det skyldtes en generel mistro til en transportform uden skinner og jernhjul, melder historien dog ikke noget om. Og så var Bengt kendt for sin meget noble fremtoning, som alle bed mærke i. Vi, der kendte ham fra hans yngre dage, vidste godt, at Bengt også havde en mere løssluppen side, uagtet han altid søgte at holde på formerne – i hvert til en start …

Med tiden svandt det løsslupne dog, måske fordi livet lærte Bengt, at glæden kan være kort. I en forholdsvis tidlig alder var hele hans nærmeste familie gået bort og efter et brudt forhold stod Bengt alene tilbage. Men, som det er i alle gode eventyr, er det når det ser sortest ud, at lykken tilsmiler én. Bengt mødte sit livs kærlighed, Lone, og hendes to drenge. Et møde som ikke bare gav Bengt den familie, han ikke havde, men også gav hans liv tryghed og indhold.

Men lykken varer ikke evigt. Og da sygdommen ramte, ramte den hårdt. Trods en række behandlinger, stod Bengts liv ikke til at redde.

Som præsten ganske rigtigt bemærkede, så møder vi ikke op til bisættelser fordi en person er død, men fordi vedkommende har levet. Også nekrologer og mindeord skrives med det mål at fokusere på livet. Det liv, der er levet, men ikke er mere. Det er vores håb, at disse ord kan linde lidt hos de – Lone og drengene – som står tilbage med et ubærligt tab, og kan hjælpe os andre med at placere erindringen om Bengts liv på rette hylde.

Æret være Bengts minde

Opslagstavlen

Lokalgruppegeneralforsamlinger 2020

Aarhus:

Der afholdes ordinær generalforsamling i LPO Aarhus d. 16. januar 2020 kl. 13:30 i lokalerne ved siden af motionscentret Ny Banegårdsgade 42, Aarhus C.

Efter generalforsamlingen er der spisning. Tilmelding sker i mappen på stuen.

Pensioneret medlemmer er meget velkommen.

På bestyrelsens vegne

Lars K. Andersen

Esbjerg:

LPO DSB, Lokalgruppe Esbjerg, afholder ordinær generalforsamling tirsdag den 28. januar 2020 kl. 14:00 hos Spisestuen Danmarksgade 49, 6700 Esbjerg.

Dagsorden ifølge gruppens vedtægter. Forslag vedrørende vedtægter skal være bestyrelsen i hænde senest søndag den 15. december 2019. Øvrige forslag skal være bestyrelsen i hænde senest tirsdag den 14. januar 2020.

På generalforsamlingen er der kaffe/te og kage.

Lokomotivførerpensionister er vanen tro meget velkomne til at deltage, også i den efterfølgende spisning. Tilmeldingsliste vedrørende spisning bliver fremlagt i briefingrummet, Jernbanegade 37 i Esbjerg. Sidste tilmelding til fællesspisningen er tirsdag den 21. januar 2019. Menuen er biksemad og der vil være en genstand til maden.

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

På lokalgruppens vegne

Per Bjarne Baden

Fredericia:

LPO DSB Fredericia afholder i henhold til vedtægterne ordinær generalforsamling tirsdag den 21. januar 2020 kl. 13:00. Vi holder vores generalforsamling samme sted som sidst, nemlig i mødelokalerne hos 3F, Venusvej 32, 7000 Fredericia.

Dagsorden for generalforsamlingen vil blive hængt op lokalt, ligesom der vil blive hængt en tilmeldingsliste op. LPO vil til generalforsamlingen være vært for lidt godt til ganen, derfor er tilmelding til spisning nødvendig.

Pensionister er meget velkomne til at deltage i den efterfølgende spisning og bedes tilmelde sig til: mary-ha@dsb.dk

På bestyrelsens vegne

Martin Kusk Rye

Helsingør:

LPO DSB, lokalgruppe Helsingør, afholder ordinær generalforsamling tirsdag d. 4. februar 2020 kl.14:00 i Helsingørs kongelig privilegerede Skydeselskabs Selskabslokaler, Stengade 46, 3000 Helsingør.

Dagsorden ifølge vedtægterne.

Der vil være spisning efter generalforsamlingen ca. kl.18:00. Tilmelding til spisning vil foregå via ophængt liste på depotet eller mail: hamba@dsb.dk

Hans-Morten Andersen

Lokalgruppeformand

Kalundborg:

LPO DSB, lokalgruppe Kalundborg, afholder ordinær generalforsamling onsdag d. 29. januar 2020 på restaurant "Den tykke kok" (på Kalundborg station) fra kl. 14.30 til ca. kl. 17.30.

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

Efter generalforsamlingen vil der være spisning kl. 18.00, hvor også pensionerede medlemmer er meget velkomne til at deltage. Tilmeldelse til spisningen er nødvendig, og kan ske enten ved at skrive sig på listen ophængt på LPO´s tavle i opholdsstuen, eller ved henvendelse til kasserer, Lars, på tlf. 24687581. Tilmelding skal ske senest d. 22. januar.

Med venlig hilsen

LPO Kalundborg

København:

Lokalgruppe København afholder ordinær generalforsamling torsdag den 23. januar 2020 kl. 15.00 i Frederiksberg hallens restaurant.

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

Forslag til vedtægtsændringer skal være bestyrelsen i hænde senest den 1. januar 2020. Øvrige forslag skal være bestyrelsen i hænde senest den 13. januar 2020, kl. 08.00

På bestyrelsens vegne

Ebbe Drögemüller

Opslagstavlen

Lokalgruppegeneralforsamlinger 2020

LKI-gruppen:

Der afholdes ordinær generalforsamling i LPO LKI-gruppen mandag d. 27. januar 2020 kl. 15:45 på Hotel Plaza, Øster Stationsvej 24, Odense

Efter generalforsamlingen er der spisning.

Tilmelding sker til calh@dsb.dk

På bestyrelsens vegne

Carsten Lehmann Hansen

Odense:

LPO DSB, lokalgruppe Odense afholder ordinær generalforsamling torsdag d. 30. januar 2020 kl. 13.30 i Hjallese Forsamlingshus, Hjallesegade 31, 5260 Odense S

Pensionister er meget velkomne (tilmelding på tlf.: 2468 7325)

Dagsorden og tilmeldingsliste til spisning ophænges på tjenestestedet senest d. 22. december 2019.

På lokalgruppens vegne

Kent L. Jensen

Lokalgruppeformand

Nykøbing F:

Lokalgruppe Nykøbing Falster inviterer til generalforsamling lørdag d. 25. januar 2020. Der bydes på morgenmad kl. 9:30. Selve Generalforsamlingen starter kl. 10:00

Generalforsamlingen afholdes i Dansk Folkehjælps lokaler på Brovejen 4 i Nykøbing Falster

(Mødesalen hedder Frederik M. Nielsen). Når du kommer ind i gården, er det døren helt henne til højre og op 1. sal. (Der er også adgang for gangbesværede)

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

Tilmelding af pensionister skal ske senest d. 18. januar 2020 til:

Næstformand Jakob Elikofer på tlf. 2468 3259

Struer:

LPO DSB, lokalgruppe Struer, afholder ordinær generalforsamling fredag d. 17. januar 2020, kl. 13,30 i KFUM/KFUK's lokaler, Ringgade 68, 7600 Struer.

Dagsorden ifølge vedtægterne.

Der er efterfølgende spisning kl. 18. Tilmeldingslisten til spisning ophænges på tjenestestedet.

Pensionister er velkomne, tilmelding på 2468 7604 eller 2468 7661.

På bestyrelsens vegne

Niels Haunstrup Christensen

Næstved:

LPO DSB, lokalgruppe Næstved, afholder ordinær generalforsamling fredag d. 24. januar 2020 kl. 14.00 i Metalhuset på Åderupvej 12 i Næstved.

Dagsorden ifølge vedtægterne.

På bestyrelsens vegne
Lars Hansen
LPO Næstved

Tinglev:

LPO Tinglev afholder ordinær generalforsamling torsdag d. 6. februar 2020.

Dagsorden samt tid og sted bekendtgøres ved opslag på depotet Tinglev.

LPO lokalgruppebestyrelsen Tinglev

Hans Mathis Petersen

LPO DSB Jubilæumsliste 2020

40-års jubilæum

1. februar

Jan Birk Pedersen, Odense

1. april

Tony Kim Andersen, København

Carsten Thage Knudsen, Næstved

1. maj

Henrik Christian Pedersen, Helsingør

Robert Stoltenberg, Struer

1. juni

Henry Lorenzen, Fredericia

Michael Bech, Fredericia

14. juni

Rene Unger, Aarhus

20. juni

Hans Ladegaard Morrison, København

1. juli

Henrik Bonnerup-Kjær, Fredericia

Karsten Larsen, Nykøbing F

Aage Lund, Nykøbing F

Flemming Granau, København

1. august

Christian Sørensen, Tinglev

Jan Knap, Aarhus

18. august

Jan Larsen, København

17. august

Paul Krogsgaard Jørgensen, Odense

1. september

Jens Peter Jensen, Fredericia

Peter Vedel Augustinussen, Kalundborg

Thomas Christian Lampe Voltzmann, København

Lars Astorp, Aalborg

15. september

Bent Erik Jensen, Esbjerg

1. oktober

Henning Nakskov Laursen, Aarhus

29. oktober

Henrik Foder Lauritzen, Tinglev

1. november

Flemming Brandt Kongshavn, København

Frank Johannessen, København

Bent Erik Jensen, Struer

1. december

Eigil Rene Bach Bay, Aarhus

Flemming Thybo Pedersen, Aarhus

8. december

Lars Rene Torp, Aarhus

25 års jubilæum

1 januar

Tina Jensen, Fredericia

1. april

Ole Mieth, København

Hans Henrik Nielsen, København

Klaus Kirchherr, København

Michael Sørensen-Naur, Næstved

Thomas Stott Pedersen, Odense

Dorte Jensen, Aarhus

25. april

Michael Pedersen, Esbjerg

1. maj

Bjarke Schmidt Paulsen, Esbjerg

Henrik Schmidt, Esbjerg

Thyge Jørgensen, Esbjerg

Peter Hjeresen, LKI-gruppen

Brian Nielsen, Odense

Ib Michael Holm, Tinglev

16. juni

Trine Løngreen Hertzberg, København

17. juni

Kim Føgh Pehrson Lorenzen, Aalborg

1. september

Niels Randsted, Nykøbing F

Peter Deleuran Andersen, Aarhus

1. oktober

Henrik Skøtt, Fredericia

Freddy Bech Pedersen, Fredericia

Jens Vestergaard, Struer

Mikael Hove Jensen, LKI-gruppen

Stefan Hristou, Aalborg

Karsten Kristiansen, Aalborg

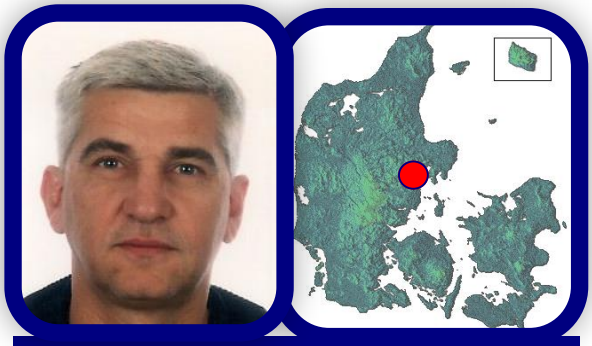
Brian Jensen, Aarhus

1. november

Jimmy Larsen, Odense

Brian Erik Hansen, København

Lokalnyt



Af:

Carsten Understrup

Aarhus

Endnu en Aarhus lokomotivfører har valgt at lade sig pensionere. Allan Uhrskov Le Fevre, fratrådte ved udgangen af august. Med sit rolige og besindige væsen har det altid været en fornøjelse at pleje omgang med Allan. Det har været hyggeligt at arbejde sammen med dig, men nu er det tid til, at du skal nyde dit otium. Så læn dig blot tilbage i sofaen og smid dine fødder op på bordet, du har fortjent det. Held og lykke fremover.

Lørdag d. 28. september blev der afholdt Oktoberfest, for det aarhusianske lokomotivpersonale fra henholdsvis Arriva og DSB. Uden at forklejne arrangørernes indsat, var arrangementet et meget fint eksempel på, at man kan få stor succes, når man undlader at komplicere tingene unødigt (måske Telegade kunne lære noget her, om end jeg tvivler). Der var grillpølser med brød og dyppelse, sodavand samt øl. Mere skulle der såmænd ikke til, for at give alle deltagerne en hyggelig eftermiddag. Hvis arrangementet er kommet for at blive, skal der herfra lyde en opfordring til at deltage fremover.

Torsdag d. 3. oktober var datoen for det traditionelle ålegilde. Sygdom forhindrede mig desværre i at deltage. Men jeg kender arrangørerne og deltagerne, så det var med garanti som vanligt, både festligt og sjovt.

Tirsdag d. 8. oktober var der afgang fra Aarhus H kl. 9:26, med tog 383. Destination Hamborg til en kort efterårsstudietur. Rejsen til Hamborg foregik uden dramatik. Intet togskifte i Vojens eller Rødekro, så man må formode, at DMCB-radioen (den såkaldte og udskældte tyskerradio, red.) virkede, og at mindst et toilet var funktionsdueligt. Så vi ankom alle 19 M/K planmæssigt, til vores Ibis hotel i St. Pauli.

Onsdag var der udflugt til skibselevatoren i Scharnebeck. En temmelig imponerende konstruktion, som blev flittigt brugt. Desværre fik vi ikke selv mulighed for at prøve elevatorturen, da udflugtsbåden var nedbrudt. "Motor springt nicht an", var det nedslående budskab fra flodbåds-kaptajnen. Det ødelagde dog hverken det samlede indtryk af dagen, eller humøret. Et humør som fik endnu et nøk opad, efter indtagelse af et fremragende aftensmåltid, på Restaurant Lanzelot i Lüneburg. Tak til Thomas Tjørnehøj, som i bedste DSB ånd, var indkaldt som ekstern konsulent på arrangementet.

Torsdag var hjemrejsedag, dog først med afgang fra Hamborg kl. 16:43, så der var rig lejlighed, til at bese Hamborg på egen hånd. Også hjemrejsen forløb som planlagt. Endnu en rejse i hyggeligt selskab med kollegerne.

Alle studieturens deltagere samlet, undtagen fotografen

Foto: Peter Nielsen

Kan ind i mellem høre, der er lidt misforståelser omkring studieturene. Det er ikke en druktur! Jo, bevares der bliver da drukket øl, vin og spiritus. Men der er så sandelig også kolleger, som drikker både sodavand og vand, uden der bliver set skævt til det. Nogen fester til sent, andre går tidligt i seng, igen uden det giver anledning til nogen form for hån eller drilleri. Bliver nogen drillet, er det da vist mest de, som ved morgenmaden ligner hængte katte, fordi de ikke kan snøvle sig i seng.

Omkring økonomien, så er studieturen helt deltager

Lokalnyt

finansieret, LPO bidrager som praktisk medarrangør, i samarbejde med Oplysningsudvalget. Der er altså ingen økonomisk støtte fra den faglige organisation. Budgettet for turen rammer vi i øvrigt som regel rimelig godt. I år var der et lille overskud på 693,- kr. Det valgte deltagerne, vanen tro, at donere til Oliekanden.

Og lad mig så slutte afsnittet omkring studieturen med følgende. Ikke fordi der er noget galt med deltagelsen fra "den gamle garde", men det var også rart at se nye yngre deltagere på turen.

En model af skibselevatoren i Scharnebeck

Foto: Peter Nielsen

Turvalget til K20 er i skrivende stund lige afsluttet. Med tanke på de rammer, der var opstillet fra DSB´s side, var det nogle fine ture, der blev fremlagt. Det var ganske vist på en lidt billig baggrund, for det umiddelbare sammenligningsgrundlag var det makværk, DSB Telegades repræsentanter fremlagde til K19. Har kun få gange, i forbindelse med K20 turene, hørt, at turene skulle være de ringeste nogensinde. Det er noget mod sædvane, at de nye ture ikke får det prædikat, så lidt godt har Telegades K19 ture da gjort.

Der var efter tursætning ikke en eneste ledig plads i turene. Noget af årsagen skal selvfølgelig nok søges i det lave antal af turpladser, men helt ringe har vores turrepræsentanter ikke gjort det. De få pladser i turene, giver helt naturligt en større reserve. Og man kan da undre sig over, at Telegade ønsker en reservestyrke på 50% i Aarhus!

Har personligt lige haft den sidste skubbeweekend i K19, og jeg er vist ikke den eneste, som ser frem til, at det begreb forsvinder i K20. For det er da noget Fanden selv har skabt – en dag han var i ondt lune …

Kan på informationsskærm ophængt i briefingrummet se, man tester perronskærme på udvalgte stationer. Skærmene kan vise togets placering på perron, antal vogne, m.v. Det lyder alt sammen vældig flot og fornemt. Der er også et telefonnummer til indmelding af fejl. Det bliver nok sjældent benyttet, for IT det mestrer vi bare.

Dagens indtryk fordøjes

Foto: Peter Nielsen

Vi havde engang en skærm på opholdsstuen, som ganske vist ikke kunne vise togets placering, eller antal af vogne. Skærmen kunne blot vise sporbenyttelse og tid for den næste times toggang. Ja, vi har sådan set stadig skærmen hængende, men på et tidspunkt, vist nok efter en opdatering, forsvandt togenes sporbenyttelse og tid. I stedet kunne skærmen vise tre sorte felter. Og tre sorte felter er da bedre end helt sort skærm. Der er dog nogen, som synes det er spild af energi at vise sorte felter, derfor er skærmen nu slukket. Hvorfor gøre det enkelt, når det kan gøres på DSB'sk. Havde man blot sin naive barnetro, kunne man jo håbe, at skærmen igen en dag, kommer til at vise togenes sporbenyttelse og tid.

Hvis juleønsker skal være hemmelige for at blive

Lokalnyt

opfyldt, er ovenstående ikke et ønske om at skærmen igen, kan vise togenes sporbenyttelse og tid ☺.

Til sidst lidt om slutløn. Den Romerske senator Marcus Porcius Cato (234-149 f.v.t.), også kaldet Cato den ældre, afsluttede på sine gamle dage alle sine taler i senatet med: "Ceterum censeo Carthaginem esse delendam", hvilket oversættes til: "I øvrigt mener jeg Karthago bør ødelægges". Meget frit efter Cato: "Ceterum censeo slutlønnen esse rettuli", (I øvrigt mener jeg, slutlønnen skal genindføres).

Begrebet slutløn findes slet ikke på latin, ligesom det heller ikke findes i DSB Telegades ordforråd. Så på ægte konsulent maner, kan man vel konkludere, at Telegades ledelsesstil slet ikke, som ellers antaget, er fra 1950'erne, men fra en periode 149 år inden Kristi fødsel.

God jul og godt nytår …

Af:

Per B. Baden

Esbjerg

Siden sidst har der været afholdt turvalg. Selve turvalget gik rimeligt smertefrit, selv om alle selvfølgelig ikke kunne få første ønske opfyldt. Værre var det, at vi kun havde 1-2 dage til at afgøre, om der skulle ændres i de fremlagte ture, hvilket det endte med. Til stor undren for nogen og stor glæde for andre. Forhåbentligt laver DSB ikke en lige så stram køreplan for turvalget næste år.

Der har også været afholdt LPO medlemsmøde. Det var ganske velbesøgt med næsten det halve af medlemmerne i Esbjerg til stede, selv om det var ujævnt fordelt med 14 deltagere om formiddagen og 3 om eftermiddagen, lokalgruppeformanden dog inkluderet på begge møder.

Møderne var rigtig interessante med mange gode og relevante spørgsmål, som kom vidt omkring i de nye lokalaftaler.

I skrivende stund er ferietavlen hængt op, så vi kan se søge rækkefølgen. Og når I læser dette, er ferievalget også overstået. Forhåbentligt med et tilfredsstillende resultat for det store flertal.

Flere af jer har også været med til maddag, mens der er andre der må passe toggangen (læs: formanden med flere). Årets banko er nok også veloverstået. Smadremanden har heller ikke set sig i stand til at deltage i år, så forhåbentligt klarer vi os uden hans hjælp.

En af Hector Rail's Vectron-lokomotiver. Spottet blandt ME-lokomotiver på maskingården i København

Foto: Ebbe L.L. Drögemüller

Lokalnyt

Af:

Ole Bang

Fredericia

Lokalaftaler

Det nu et halvt år siden, at der blev indgået nye lokalaftaler for lokomotivførerne i DSB. Langt de fleste af aftalerne er ved at finde deres plads i systemerne, selv om der stadig tolkes på dem. LPO's daglige ledelse var i oktober måned forbi depotet for at orientere og besvare spørgsmål til disse. Omkring 30 kollegaer tog sig tid til at deltage i møderne. Der var stor spørgelyst, god stemning og rigeligt med lagkage. Så alt i alt et godt og informativt møde.

Men hvad så nu? Efter et så langt og hårdt forhandlingsforløb, ligger der et kæmpe arbejde med at få genopbygget tilliden og samarbejdet med ledelsen, samt at få trivslen tilbage på depotet. Det kommer til at tage tid, for der er mange sår, som skal heles. DSB's trivselsmåling viste et tydeligt billede af, at rigtig mange driftsmedarbejderne ikke trives i DSB. Det bliver derfor spændende at se, om man fra ledelsens side vil gøre noget ved problemet, eller om det hele strander i handlingsplaner uden handling i.

Personalia

Vi har siden sidst desværre sagt farvel til Daniel I. Thomsen og Michael Madsen, som begge har opsagt deres stilling. Tak for denne gang og god vind fremover.

Vi har også fået tilført nyt blod til depotet. Maja Møller, Jan Nissen, Søren N. J. Andersen, Jan Jørgensen, Martin M. Rasmussen, Johan Peter Løndorf, Mariusz Cielecki, Søren Holst, Mikkel Christiansen og Søren Adolphsen er alle kommet godt i gang med deres uddannelse. Velkommen til depotet, håber I falder godt til.

Ansvarshavende i P-risten

Hos de ansvarshavende lokomotivførere i P-risten i Fredericia er der stor forundring og skuffelse over, at DSB's ledelse har planer om, at deres jobfunktionen skal overtages af Driftscenteret. Det har længe været ledelsens mantra, at lokomotivførerne ikke skal have indflydelse på noget som helst, og ikke skal bestride andre jobfunktioner end at køre tog. Ledelsen tror, at man ved at fjerne de ansvarshavende og lægge opgaverne over i Driftscenteret, kan få samme udbytte og samtidig kan spare en masse lønkroner. Men en ting er, hvad en ledelse med begrænset kendskab til jernbanedrift kan putte ind i et regneark, noget andet er, hvad der giver driftsmæssig værdi både på den korte og den lange bane.

Jernbane for begyndere

Foto: Ole Bang

De lokomotivførere, som i dag bestrider jobbet som ansvarshavende på P-risten i Fredericia, er yderst kompetente til jobbet. De løser rigtig mange opgaver, som ikke kan varetages af en medarbejder i Driftscenteret 200 km væk fra Fredericia. Det, at de ansvarshavende er uddannede lokomotivførere, er lokal-

Lokalnyt

kendte og har deres gang i P-risten, er guld værd. Det samme er deres samarbejde med værkstedet, ISS og andre samarbejdspartnere. Der er rigtig meget trafik ind og ud af P-risten i Fredericia, Odense, Esbjerg og Næstved, som er de stationer, hvor de skal planlægge og håndtere parkeringen. I en driftsvirksomhed, som DSB, hvor der ofte sker uforudsete ting og ofte er sporarbejde, har vi brug for lokale ansvarshavende, som kan håndtere driftsændringer og samtidig kan klargøre og evt. rangere tog til og fra P-risten.

De medarbejdere fra Driftscenteret, som har været på jobindsigt hos de ansvarshavende, har givet udtryk for, at det nok ikke er den bedste løsning at nedlægge funktionen i Fredericia. Når man samtidig tænker på, at Fredericia P-rist inden for en overskuelig fremtid også bliver påvirket af en meget stor værkstedsombygning, så giver det overhovedet ikke mening at fjerne funktionen i Fredericia. Hvis det er DSB's mål at få en ny trafikkontrakt i 2024 og levere konkurrencedygtig drift, så er der jo ikke brug for kaos. Lyt nu for en gang skyld til de medarbejderne, der har Hands On ude i Driften.

Pauselokalet i KAK (Kastrup)

Når man sidder på stuen, så falder snakken nogle gange på de markante ting, der er sket på arbejdspladsen, "Kan du huske den gang…". En af de ting, som for mig vil stå helt klart, er da DSB efter en lang og tilsyneladende meget kompleks opgave, endeligt fik fjernet de mange døde fluer på spisebordslampen i KAK. En opgave som højst ville tage 30 min, skulle DSB have næsten 2 år til at løse. Udover de døde fluer, så ligner lokalet ikke et sted, hvor man har lyst til at spise sin medbragte mad. Det virker som om, at KAK er Verdens Ende. Der er udtjente møbler, skraldespande som er gået i stykker, ulækre toiletter og en til tider uudholdelig stank af kloak i hele bygningen. Er det værdige forhold at holde sin pause i?? Nej! Og den var ikke gået i Telegade.

Spisebordslampen i KAK

Foto: Ole Bang

Det, at det skal tage DSB så lang tid at få løst en så tilsyneladende nem opgave, sender et signal om, at driftsmedarbejderne ikke tillægges megen værdi i DSB, hvilket afspejler sig i resultatet af Trivselsmålingen 2019. Om forløbet i KAK er en bevidst ledelsesmæssig prioritering eller ansvarsforflygtigelse, får vi nok aldrig svar på. Hvis DSB's ledelse ønsker at trivslen hos Driftsmedarbejderne skal løftes, så er KAK et sted, som skal prioriteres. Om rejsen mod Et DSB, med ens tilbud til medarbejderne, også kan mærkes i KAK, er nok tvivlsomt. Men det kunne være et stort løft, hvis de kantineordninger med bestilling af mad som tilbydes i bl.a. Telegade og på KH, også kunne leveres til KAK.

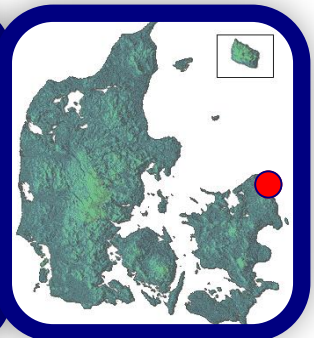
K20

I uge 43 var Turgruppen taget til Vejle for at se, om de kunne få lagt nogle gode ture til alle i K20. Efter et par hårde dage havde Turgruppen fået lavet 7 ture med plads til 76 mand samt 5 enkeltmands weekendture. Strukturen skulle ligne K18 og det ramte de meget godt.

Den nye stemmeseddel til Turvalget, var ikke optimal, men alle dem, som ville stemme, fik den dog udfyldt og stemt.

Efter turvalget var der kun 3 ledige pladser i tur 429 (aften/nat turen), og ud fra de tilbagemeldinger, vi har modtaget, så er det de bedste ture nogensinde.

Lokalnyt



Af:

Hans-Morten B. Andersen

Helsingør

Når I læser dette blad, vil de fleste sikkert have modtaget deres julegave fra DSB, hvis man vel og mærke nåede at bestille den! For her må man rose firmaet for at være ude i god tid. Oktober måned var sidste frist for ønsker, hvis man skulle have glæde af gaven. Det er tidligt, selv om deadline, som så meget andet, blev udskudt en uge. Man kunne godt ønske sig, at DSB havde været ligeså godt forberedt i forhold til overgangen til Dansk Industris overenskomst. Her har man nu har brugt 2 år, siden december 2017, og tingene halter stadigvæk. Den største julegave til det kørende personale, og jeg er sikker på, alle vil tage godt imod denne gave, det er ordnede forhold på arbejdspladsen. Feriekonti, UA og afspadseringskonti som stemmer overens med virkeligheden, så tror jeg nok, det skal blive en god jul.

Medlemsmøder

Den 5. november afholdt LPO DSB medlemsmøde i Helsingør. Peter Kanstrup og Jan B Danielsen kom og svarede på spørgsmål fra medlemmerne om de nye lokalaftaler. Der blev afholdt 2 møder, og begge møder var godt besøgt. Halvdelen af styrken på depotet var mødt op, og der var 3 gæster fra København. Der var en livlig debat, og det er jo også meningen med at afholde sådanne møder.

Peter Kanstrup tegner og fortæller til medlemsmøde i Helsingør

Foto: Hans-Morten B. Andersen

Ture K20 og turvalg

Det lokale turudvalg havde været afsted 2 dage i Tåstrup for at bygge ture op. De havde på forhånd lavet en undersøgelse på depotet. Dette blev gjort, så man kunne se, hvad ønsker man havde på depotet. Der var 4 svarmuligheder – morgen, aften, blandet, eller reservetur.

Rigtig mange svarede på undersøgelsen, men uanset hvordan turudvalget får lavet turene, kan man ikke gøre alle tilfreds. Denne gang har de dog trods alt været med til at sammensætte turene, og dette kan også ses på det færdige resultat. Flot arbejde.

Der er dog stadigvæk udfordringer med reservens vilkår. Her er der forsat noget at arbejde med. Lokalgruppen vil følge tæt, hvordan reserven i Helsingør bliver behandlet i K20. Det er dog startet meget positivt. Vores nye tjenestefordeler, Mette, har henvendt sig til dem, som skal kører i reserven i K20 for at høre, hvilke ønsker de måtte have. Det er jo altid en god start.

Lidt problemer har der også været. DSB's Excel regneark tog igen fejl, da man havde sendt for mange nattjenester til

Lokalnyt

Helsingør i forhold til, hvor mange lokomotivførere, vi er. Dette håber vi, der findes en løsning på.

En positiv ting er, at depotet i både morgenturen og den blandede tur har fået kørsel til Slagelse. Der arbejdes på noget kørsel i aften/nat turen også. En udfordring er dog, at mange ikke har været i Slagelse, siden de fik deres strækningskendskab for mere end 1 år siden. Så det kan godt blive lidt af en udfordring.

Selve turvalget forløb uden de store problemer, og tursætningen blev, i samarbejde med gruppelederen, fejret d. 17. november med pølser på depotet.

Lars Hornung (TH) med sin fortjenstmedalje

Foto: Hans-Morten B. Andersen

H-H forbindelse

Den 4. november deltog lokalgruppen i Helsingør i et borgermøde i Espergærde. Mødet blev afholdt på baggrund af en analyse (til 17 mio. kr.), som den tidligere trafikminister havde sat i gang om en mulig fast forbindelse Helsingør – Helsingborg. Selvom projektet ligger noget ude i fremtiden, var der fulde huse på Espergærde gymnasium. Det kan åbenbart få folk fra huse, når man annoncerer, at der kan komme motorvej eller jernbane i deres baghave.

Der var delte meninger om dette projekt i salen, og der var ingen tvivl om, hvor folk boede. Det kunne man let høre, når de havde mikrofonen for munden. Lad mig sige det pænt. Dem fra Helsingør var lidt mere positive, end dem der kom længere syd fra, hvilket nok skyldtes den foreslåede linjeføring. Politikere fra Folketinget, den lokale borgerforening og en repræsentant fra projektet måtte svare på spørgsmål fra salen. Det, der interesserede lokalgruppen mest, var jernbaneforbindelsen, som der også blev diskuteret ivrigt.

TTJ hold

Når disse linjer læses, skulle vi gerne have 8 lokomotivførere yderligere i Helsingør, der kan bidrage med kørsel til Sverige. Disse 8 har været et 5-ugers uddannelsesforløb igennem med efterfølgende praktikkørsel i Sverige.

Det er positivt, at flere uddannes på TTJ, da det er mere fleksibelt for både tjenestefordeler og lokomotivførerne, når alle kan kører det samme på vores depot i Helsingør.

Vi håber også, at DJ har fundet en løsning på det grænseoverskridende tillæg, når dette læses.

Jubilæum

Lars Hornung modtog HMD fortjenstmedalje i sølv efter 40 år i staten. Dette skete den 20. september på depotet, Gruppelederen havde sørget for lidt mad og vand. Resten forgik på Borgerkroen, hvor drikkevarerne var noget helt andet. Tillykke til Lars.

Et stort tillykke skal der også lyde til Christian Bjørn Maischnack Friese som blev far til en lille dreng her i sensommeren. Måske en kommende lokomotivfører, hvem ved?

Der var, hvad lokalgruppen kunne berette denne gang. God jul og godt nytår til jer alle

Lokalnyt

Af:

Maiken Tomlinson

Kalundborg

Tak til Søren Max

Der faldt nok lige lidt af en bombe på områdegruppebestyrelsesmødet i september, da Søren Max Kristensen annoncerede, at han ville gå af som formand for LPO DSB!! Vi var mange, der ikke lige havde set dén komme, og i øvrigt heller ikke nåede at skrive om det i seneste nummer af Det Blå Blad, da de lokale indlæg allerede var sendt afsted til redaktionen. Det er dog ikke ensbetydende med, at Søren går fri for at få en lille kommentar med på vejen herfra:

Søren: Tak for dit kæmpe engagement, din fandenivoldskhed, dine pudsige imitationer af toppen i DSB (der sjovt nok tilsyneladende alle taler med samme pibende stemme og trutmund ☺), dit gåpåmod og især din evne til at holde kampgejsten oppe hos os alle sammen i bestyrelsen, selv når det hele så bælgravende mørkt ud.

Du har været en fantastisk formand – TAK!!!

Turgruppe og ture K20

Vi fik sendt Jan S. Klausen og Simon B. Aabern afsted på turseminar. De to gutter gjorde et godt stykke arbejde og fik sørget for, at antallet af pladser i turene blev øget fra de planlagte 18 personer til 24, fordelt på 3 forskellige ture: morgentur, blandet tur og aftentur. Hertil kommer de 2 lokomotivførere, der allerede var blevet garanteret plads i weekendturen.

Stor ros til Jan og Simon for deres arbejde med turene!

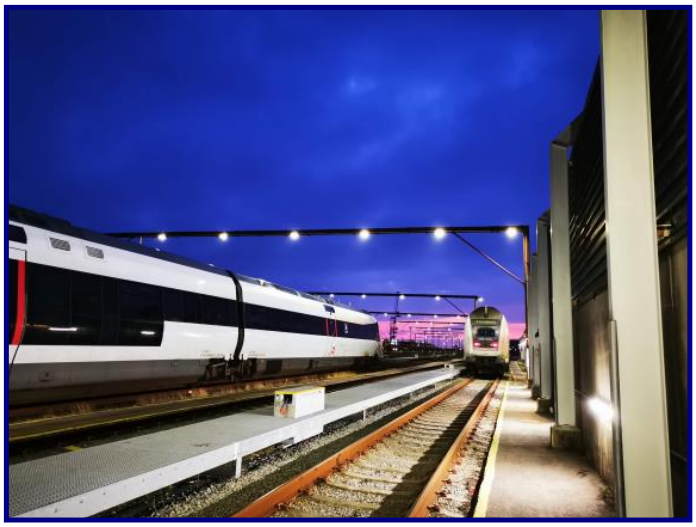
Hvad weekendturen angår, så var der reelt ikke behov for en sådan i Kalundborg, men her havde man tilsyneladende valgt fra de højere luftlag, at der død og pine skulle være en weekendtur på samtlige depoter. Det viste sig da også, at der ikke var nogen problemer med at finde kandidater til at køre udelukkende weekend.

Kollegaer

Siden sidst har vi fået 2 nye kollegaer, der er blevet overflyttet fra København. LPO Kalundborg vil gerne byde Kim Ruste Andersen og Jimmi Larsen velkommen til depotet. Vi håber, at de begge vil falde godt til her på "vestkysten"!

Den 7. december kunne Christian T. Nielsen fejre 30-års fødselsdag. Tillykke med fødselsdagen, Christian, og velkommen i "de voksnes rækker" ☺

Desværre har vi også måttet sige farvel til endnu en kollega, der nu er gået hjem på pension. D. 30. november blev der holdt afskedsreception for Steen Esbern Rasmussen. Steen var gennem en årrække næstformand i LPO Kalundborg og var altid en livlig debattør på depotet. Dertil kommer, at Steen de seneste år har været fast dirigent på vores ordinære generalforsamlinger. En stor tak til en rigtig god og enga-



P-risten på Kalundborg Station

Foto: Maiken Tomlinson

Lokalnyt

geret kollega for indsatsen, ildhuen og godt kammeratskab. God vind fremover, Steen.

Tak

Dette blev så mit sidste indlæg (som lokalredaktør) til Det Blå Blad, da jeg ikke kommer til at genopstille som formand for LPO Kalundborg til generalforsamlingen i januar.

Tak til alle de tillidsvalgte i LPO for et fantastisk godt samarbejde. Held og lykke til den nye formand og den nye bestyrelse for LPO DSB!

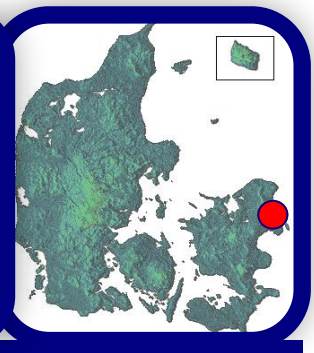
Tak til alle (eller i hvert fald: dem ☺), der gennem årene har taget sig tid til at læse mine indlæg fra Kalundborg, men mest af alt…

Tusind tak til alle de fantastiske kolleger, der landet over har bakket op om deres tillidsrepræsentanter og fortsat gør det, i det der undertiden føles som kampen uden ende, nemlig kampen for fair forhold i DSB. Jeres opbakning til de tillidsvalgte kolleger betyder langt mere, end I kan forestille jer …

LPO Kalundborg ønsker alle en rigtig glædelig jul, og alt det bedste i det nye år!

Østerport Station spor 3—Aftensstemning

Foto: Maiken Tomlinson



Af:

Ebbe L. L. Drögemüller

København

Endelig LSU

Så lykkedes det endelig at få afholdt et LSU-møde i København ☺. Lokalgruppens repræsentanter havde i dagens anledning fundet en efterladt og støvet Ja-hat frem, og havde lagt de kritiske holdninger til DSB's gøren og laden i lidt positive folder. Det lykkedes således at få et nogenlunde brugbart resultat ud af mødet. Om virksomhedens deltagere havde samme oplevelse ved vi selvfølgelig ikke, men lokalgruppen er i hvert fald villig til at give det lokale samarbejde en chance. Et er dog sikkert, det kræver vilje fra alle sider at få samarbejdet op i fulde omdrejninger igen. Der er mange skår, der skal klinkes, og der forestår stadig en del afklaringer og fortolkninger, før vi kan sige, vi er helt på højde med tidligere tiders samarbejde. Men en god start er jo som bekendt det halve arbejde.

Turvalg

Den 11.11., bagerens fødselsdag, blev der tursat i København. 2 gruppeledere, 1 tjenestefordeler og 1 repræsentant for lokalgruppen sad sammen om tursætningen. Desværre forlyder det fra flere sider, at resultatet ikke var helt i overensstemmelse med de udstukne retningslinjer. Bl.a. var der efter sigende flere der slap igennem med en stemmeseddel, der ikke var udfyldt korrekt med hensyn til litra sammensætning og turønsker. Lokalgruppen kan kun beklage

Lokalnyt

dette, men vi har desværre ikke haft mulighed for at se den enkeltes stemmeseddel. Dette er alene en mulighed, som ledelsens repræsentanter har haft. Som de fleste nok også er bekendt med, har virksomheden for længst fjernet alle tillidsfolks adgang til LTD systemet, så heller ikke her har vi haft nogen mulighed for at følge med i, om den enkelte har haft de nødvendige og krævede kompetencer for at komme i en søgt tur. Nu skal vi ikke alene skyde på ledelsens repræsentanter, men må nødvendigvis også acceptere, at hvis folk har søgt tur i modstrid med de udstukne retningslinjer, så er det jo svært at argumentere imod, at deres stemmeseddel evt. erklæres ugyldig.

Dobbeltdækkermateriel (DD) ankommer til Gadstrup d. 25/10 2019

Foto: Jan Lundstrøm

Sommerferievalg 2020

Langt om længe kunne lokalgruppen få basale oplysninger fra DSB på en hel del nyansatte lokomotivførere, og vi kunne endelig gå i gang med at opdatere vores database og feriesystem. Ikke at vi har fået alle oplysninger, men de væsentligste og dem der var nødvendige for at vores system kunne generere et ferienummer, er endelig overgivet til lokalgruppen. Vi har desværre ikke kunnet overbevise virksomheden om værdien af, at lokalgruppen fik nye medarbejderes adresseoplysninger, så disse mangler vi således på alle nye medarbejdere? Er du ny lokomotivfører i lokalgruppen, og tænker at disse oplysninger ikke er tophemmelige, kan du jo smide en seddel til lokalgruppen. At en så banal oplysning ikke må deles pga. GDPR forordningen er vi noget uforstående overfor, men det er selvfølgelig taget til efterretning. At alt dette så smitter af på det kommende sommerferievalg er desværre en uheldig konsekvens. Lokalgruppen har tidligere udsendt feriesedler til lokomotivførere, der var fraværende på dagen for start af ferievalget. Da vi ikke længere har adresseoplysningerne på en del af vores kolleger, er det ikke længere muligt for os at udsende ferieønskesedlerne som tidligere. Alle ferieønskesedler er således afleveret til DSB, som så har stået for den videre distribution af disse. Om folk når at få en ferieønskeseddel inden sommerferievalgets start den 9. december er således ude af vores hænder. Til oplysning er lokalgruppens database i samme anledning opdateret og vi kan nu tilbyde et nyt kartotekskort med dit ferienummer frem til og med 2032, hvis det skulle have interesse. Kom forbi lokalgruppens kontor og vi kan samtidig sikre os, at vi har de korrekte kontaktoplysninger stående.

Åbningstider på lokalgruppekontoret.

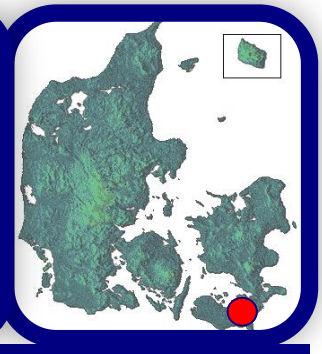
Den nye TR-aftale er efter lokalgruppens mening ikke lige den bedste af de nyligt indgåede aftaler…☹. Desværre er det den virkelighed, som vi befinder os i pt. Dette har afstedkommet en lang periode, hvor lokalgruppens kontor kun sporadisk har været åbent. Det er nu lykkedes os at få en aftale i stand, foreløbig frem til nytår, som giver os mulighed for at holde kontoret åbent om mandagen. Om vi kan fortsætte dette efter nytår er endnu uafklaret, men vi håber da på, at også virksomheden kan se det fornuftige i, at der er lidt faste rammer for at træffe en tillidsmand. Når mandagen er valgt, er det i erkendelse af, at det nok er det letteste at håndtere for såvel TR, som tjenestefordelingen. Vær opmærksom på at kontoret ikke er besat af en bestemt af lokalgruppens TR, men af den, som planlægningsmæssigt bedst kan tages ud. Vi har samtidig også afleveret en opfordring til virksomheden om, at den så vidt muligt planlægger med mandagen som mulig mødedag, hvis samtaler forventes afholdt med brug af bisidder. Om dette kan efterleves, er vi spændt på at se, men håbet er jo lysegrønt.

Lokalnyt

Ny kollega på depotet…

Mange lokomotivførere har nok gnedet øjnene og kigget en ekstra gang, når de så vores nyeste medlem af lokalgruppen i uniform. Lokalgruppen vil godt herigennem Det Blå Blad byde lokomotivfører Søren Max Kristensen velkommen tilbage i de "aktives" rækker og tilbage i lokalgruppen. Nu har Søren jo sådan set været medlem af lokalgruppen i alle hans år i DSB, men efter hans karriereskift fra LPO DSB er det alligevel underligt at se ham "skinne som en nyslået 5 krone" i hans nye uniform. Vi håber, alle kolleger vil tage rigtig godt imod Søren og huske på, at Søren er en af de kolleger, der har kæmpet med i forreste linje i mange år. Det bør, efter vores mening, afføde stor respekt og anerkendelse fra alle, uanset om man har været enig i LPO DSB's beslutninger eller ej. Søren har puklet ufortrødent og uselvisk for lokomotivførernes ve og vel i mange, mange år. Lokalgruppen håber, han finder det, han søger og måske, hvem ved, om han måske en dag igen finder lyst og energi til fagligt arbejde. Man kan jo håbe … ☺. Stor tak for Sørens kæmpe arbejdsindsats skal i hvert fald lyde herfra. Vi bøjer os i respekt for en stor tillidsmands virke. **TAK TILLIDSMAND**.

Lokalgruppe København ønsker alle en glædelig jul og et godt nytår



Af:

Jakob Østergaard Elikofer

Nykøbing F

Så fik vi nye ture i DSB, og således også her i Nykøbing. Holdet vi havde sendt afsted til turseminar, bestod for 2/3 vedkommende af nyvalgte folk, mens en havde været med en del gange tidligere. Vores ekstraordinære generalforsamling havde jo som bekendt fravalgt tillidsmandens tilstedeværelse, så her var kun hjælp at hente via telefon. Holdet mente desværre allerede tidligt på anden dagen at være færdige, hvorfor de tog hjem. Desværre viste det sig allerede om mandagen, at der var flere ting i turene, der kunne have været gjort bedre. Holdet trådte mere eller mindre sammen igen, i samarbejde med tillidsmanden og vores lokale gruppeleder, og fik rettet op på nogle af de uhensigtsmæssigheder, der havde sneget sig ind i turene. Jeg personligt havde meget gerne set, at der havde været dannet rammeture for reserven, da vi på denne måde havde kunnet tilgodese alle på depotet. Det ville også have udvandet det håbløst forældede anciennitetssystem (som jeg dog både anerkender, og har svært ved at se mig ud af). Desværre var der langt stærkere kræfter end min vilje, der spolerede denne drøm. Jeg kan håbe på, at disse kræfter med tiden kommer til fornuft og indser, at DSB skal være en moderne arbejdsplads, med plads til de forhold der eksisterer i moderne familier. Derefter kunne turvalget igangsættes. 38 turpladser var der, og det endte med 4 vakante pladser i en tur – resten af styrken er kommet i reserven.

Trods et halvt år med lukket bane- og sporarbejder på det meste af Falster, var det ikke lykkedes Banedanmark at få lavet sporskifte 301, som muliggør kørsel fra vaskehallen op mod 40'er gruppen. Det har givet meget besvær, længere rangertider (som driften dog langtfra har taget hensyn til) og større planlægning fra de lokale lokomotivførere, således toggangen ikke blev forsinket. Det er hverken Driftens eller DSB's skyld, at der ikke er opstået forsinkelser i den forbindelse. Det kan alene tilskrives et dygtigt samarbejde mellem de lokale lokomotivførere og folkene i kommandoposten. Måske DSB's ledelse skulle prøve at opdage, hvor dygtige folk de i virkeligheden har ansat. I skrivende stund er skiftet stadig ikke lavet, men der er givet lovning på, det sker i næste uge. Jeg håber, det er lykkedes, når du læser dette.

Jeg håber også, det er lykkedes at få lavet 1500 V standerne i 40'er gruppen, så den omgang miljøsvineri der har stået på alt for længe, kan få en ende. Bare fordi det er Nykøbing Falster, og ikke Østerport, så gælder firmaets grønne tan-

Lokalnyt

ker vel også for os. Eller er københavneriet virkelig så udtalt, at os på landet vil man bare skide på? Jeg tror, Hr. Jensen skal takke sin herre og skaber for, at Greta Thunberg ikke lige har slået vejen forbi Nykøbing Falster i den seneste tid. "How dare you… "

OK2020 står umiddelbart foran døren. Jeg undrer mig over, at jeg, og vi, ikke hører meget til det. Hvorfor kommer der ikke noget ud. Hvorfor er man ikke meget mere ude og spørge os på gulvet, hvad vi gerne så, der kom med i de nye overenskomster. Vi er ikke et kæmpe forbund som 3F med små 300.000 medlemmer. Vi er et lille forbund med mulighed for noget nær nærdemokrati og medindflydelse. 3F har gennem den seneste tid været ude og få deres medlemmer i snak om, hvad man gerne så ske i forbindelse med OK2020. Hvorfor er DJ så tavse omkring det her? Hvorfor kommer man ikke ud af busken og får italesat alle de frustrationer, der råder blandt kollegerne? Vi har kørt i snart 2 år i alvorlig frustration over vores arbejdsgiver, og frustrationerne ulmer alle vegne. Mange føler sig kørt over og efterladt på perronen. Jeg husker Forbundsformandens ord om, at dér skulle ingen i hvert fald efterlades. Og det er heller ikke sikkert, at nogen er efterladt, og alligevel er der mange frustrationer oven på denne her omgang. Og så er der lige så tavst som graven, nu når processen frem mod OK2020 skal til at starte. Om få dage opsiges overenskomsten planmæssigt, så kom nu DJ. Ikke alt, hvad der tænkt, følt, talt, sagt og sladret om, når ud til slottet i Valby. Vi er trætte af ledere i elfenbenstårne. Vi vil vores arbejdsplads, og vi vil vores fremtid ved banen – men vi vil behandles ordentligt, og vi vil høres.

Til slut vil jeg ønske alle mine kolleger en rigtig glædelig jul og et godt og lykkebringende nytår.

Af:

Jan Lundstrøm

Næstved

Valg til turudvalget

Sidst på sommeren blev der afholdt valg til vores lokale turudvalg. Glædelig vis var der stor interesse for at få en plads i dette for vores arbejde så vigtige udvalg, så hele fire kandiderede til de to pladser. Valgt blev Lars G. Jacobsen, der også frem til valget havde dette tillidshverv, og Peter Neerup, der er ny i turarbejdet. Valget betød således at farvel til Flemming Johannessen, som vi benytter lejligheden til at takke for hans indsats i turarbejdet.

K20 ture og turvalg

Allerede inden vi fik turene, gik der rygter om, at vi skulle være meget færre i tur, tal helt ned til 20 blev nævnt! En del af nedgangen skyldes naturligvis bortfaldet af rammetjenester, men alligevel kom det nok som et chok for de fleste, at vi virkelig skulle så langt ned i antallet af lokomotivførere i tur.

Men det var det ikke det eneste chok. Et monster, fra det vi troede var fortid – skubbeweekender – ville dukkede op, hvis der ikke meldte sig en frivillig til at køre i en weekendtur!

Vi endte med 26 lokomotivførere i tur fordelt på tre ture, en morgen, en blandet og en aftentur. Dertil kommer en weekendtur, hvor der hurtigt meldte sig en frivillig. Nå ja, og så har vi faktisk 12 tjenester fordelt på mandag til fredag uden for tur! Det er derfor, for de fleste, helt uforståeligt, at vi absolut skulle have en weekendtur. I weekendturen er der rådigheder den ene weekend, og tilsvarende har en af de andre ture rådigheder en weekend.

I K19 havde vi tre ture med 12 lokomotivførere i hver, i K20 er der otte lokomotivførere i den blandede og i aftenturen, samt en morgentur med ti mand (M/K).

Lokalnyt

På de ti uger har morgenturen syv dage udenfor Lille Syd, og kommer til Holbæk, København H/Østerport, Nykøbing Falster og Rødby Færge.

Den blandede tur kommer udenfor "hjemmebanen" ti af dagene, hvoraf de to er MQ-udveksling til Fredericia og ellers når de til Holbæk, København H/Østerport og Nykøbing Falster.

Aftenturen har 11 ture på "udebane", men som i de andre ture er det en del af dagene kun den ene "halvleg", der kører på "udebane". Aftenturen har en tur med MQ-udveksling til Fredericia og kommer i øvrigt til København H/Østerport, Nykøbing Falster og Rødby Færge. "ME-kørslen" består i at køre pass til og fra Nykøbing Falster for at rangere og afslutte et tog!

D. 29/11 2019 var masteskoven nået til Lundby

Foto: Jan Lundstrøm

Ingen af de tre ture kommer længere til Helgoland eller i lufthavnen, og at få lov til at køre på Ny Bane, må vi fortsat nøjes med at drømme om …

Turvalget foregik ordentligt, men hvor vi i K19 havde nogle af de nyeste kollegaer i tur, kræves der i K20 over ti års anciennitet, i aftenturen endda over 15 år. Da en del kollegaer med høj anciennitet har skiftet til aftenturen, måtte otte af de 12 lokomotivførere, der i K19 kørte i aftenturen, forlade denne.

Aktuelt er vi 51 lokomotivførere i Næstved. Planen om at flytte syv fra flytte- / byttebogen blev opgivet, så snart det stod klart, hvor få ture vi fik. Med en reserveprocent på tæt ved 50, bliver der nok kamp om sofapladserne i perioder uden meget ferie og uddannelse. Omvendt er der de 12 tjenester uden for tur, og fra den 28. marts, kommer der sikkert en del flere tjenester. Dem er det naturligvis lettere at dække med en så stor reserve.

Stor spærring Næstved – Ringsted i 2020

Hverdagen kommer nemlig hurtigt til at se anderledes ud. Fra den 28. marts til den 30. august – og rygter taler allerede om adskillige ugers forlængelse – spærres der mellem Næstved og Ringsted. Mens der er spærret, skal den store kurveudretning ved Glumsø indkobles, perronerne i Glumsø flyttes nogle hundrede meter mod Næstved og hele strækningen trimmes til en maksimalhastighed på 200 km/t. Strækningen elektrificeres også, og der etableres nyt strækningssikringsanlæg (samme type som på Ny bane) med kun omkring en håndfuld mellemblokke.

Mens der er spærret mellem Næstved og Ringsted fortsætter Sydbanens tog til Køge, hvorfra de rejsende kan vælge at skifte til regionaltog kørt af MQ til Roskilde eller S-tog ad Køgebugtbanen. Det nye signalsystem gør det umuligt at fortsætte mod Roskilde, og da forbindelsen mellem Lille Syd og Køge Nord ikke er omfattet af noget "traditionelt" sikringsanlæg, kan man først køre denne vej, når ETCS er taget i brug på Ny Bane, formentligt i 2024. Man skulle tro, begrebet rettidig omhu stod i fremmedordbogen hos vores trafikpolitikere! Man bygger en ny bane til 10 mia. kr., men vil ikke ofre 30 mio. kr. på et sikringsanlæg, der ville spare mange, mange pendlertimer og medvirke til at beholde pendlerne på sporet både i hverdagen, men specielt under et så langvarende sporarbejde …

Hvad vi præcist skal lave ud over at køre MQ mellem Køge og Roskilde i denne periode vides ikke, men flere af os håber da, at vi får mere kørsel med "rigtige lokomotiver".

Lokalnyt

ETCS

Efter sommeren har der været brugt en del tid på ETCS-gentræning og 9. dagskørsel, der er praktikdelen af ETCS-uddannelsen med en prøve på Baneeksamen. Flere af os var tilsyneladende "faldet ud" af systemet, og måtte på tre dages gentræning. Ligeledes havde flere også tidligere kørt 9. dag.

Planen er nu, at vi fra den 15. december kører med ETCS mellem Ølby og Roskilde. Vi vil således skulle køre ind i området, og ud igen ved transitionszoner, og skal derfor have endnu en uddannelsesdag, den dag vi skal til at køre til/fra og i rangerområder.

Stemninger fra Kalundborg-banen

Foto: Maiken Tomlinson

Nærvedpåkørsler

I et forsøg på at minimere nærvedpåkørsler i Haslev, hvor vi skønsmæssigt hver uge har farlige situationer, har vi indledt en dialog med FC Roskilde. I første omgang har vi bedt om større fokus på sidste øjebliks sporændringer fra spor 2 til spor 1, for det er typisk her, de farlige situationer opstår. Der arbejdes videre, og et ønske kunne være at alle tog annonceres til spor 1.

Julefrokost

Et par af de "nyeste" lokomotivførere – Michael Blass-Frederichsen og Mikael Olsen – tog initiativ til en julefrokost afholdt i bowlingcenteret i Næstved lørdag den 16. november. Selv om bowlingcenteret desværre alligevel ikke kunne dække op til julebuffet, må julefrokosten betegnes som en succes med 24 deltagere – meget tæt ved halvdelen af depotets lokomotivførere. Den anden halvdel havde jo arbejdsweekend. Herfra skal lyde en stor ros til de to initiativtagere. Ja de havde endda også os der passede "butikken" imens i tankerne, så vi fik en lækker pålægsbolle!

Infoskærm og akvariet

Depotets store infoskærm har i lang tid manglet opdateringer. Der stod bl.a. en efterhånden et år gammel information om besøg af MQ-håndværkerne. Det fik Ruben Schmidt til at påtage sig hvervet som "redaktør" på infoskærmen, så der nu er togtider og vekslende lokale nyheder, ud over det indhold, der styres fra centralt hold. Ruben arbejder på, at vi kan få en separat skærm til afgang/ankomst.

Pausefiskene har noget tid ført en lidt forsømt tilværelse. Det har været svært af få balance i akvariet, og der har været en tendens til, at algerne trivedes bedre end planter og fisk. Nu har Niels Harms Olsen påtaget sig tjansen med at passe fiskene. Akvariet er flyttet lidt og har fået nye planter og fisk. Vi krydser fingre for, Niels lykkes med projektet.

Alle os på det lille hyggelige depot i Næstved ønsker alle vores kollegaer en

glædelig jul & et godt nytår!

Lokalnyt

Af:

Tom Korsbakke

Odense

I dette indlæg vil jeg gerne beskrive, hvordan jeg ser og oplever hverdagen blandt kollegaer på depotet i Odense. Jeg vil med mine egne ord prøve, om jeg også kan ramme noget af det, som mine kollegaer og jeg taler om, uden at de skal tages til indtægt for det, da det jo er min subjektive opfattelse, der her er tale om.

Vi har talt meget om de mange gode kollegaer, vi har mistet her i Odense de sidste 3 til 4 år, ca. 35 i alt. Nogle er gået på pension og desværre har vi også måtte tage afsked med gode kollegaer, der er afgået ved døden i en meget tidlig alder. Det har været hårdt at se på.

Et emne, der også er blevet kraftig debatteret, er de mange kollegaer, som har søgt andre udfordringer, ene og alene på grund af den personalepolitik, DSB har praktiseret under den nuværende ledelse. Det er jo det glade vanvid. Ledelsen udviser meget stor mistillid til deres ansatte ude i produktionen, især lokomotivpersonalet. Her tillader man sig at lave løntræk med et postulat om, at den enkelte sygemeldt medarbejder nok er i gang med en kamufleret arbejdsnedlæggelse. Og for at det ikke skal være løgn, har man efterfølgende fået: **ARBEJDSGIVER-RETTENS - BLÅ-STEMPEL** - på, at det er OK! Så uden nogen form for dokumentation kan de bare lave løntræk, med en påstand om, at det forholder sig sådan.

Regnbue over forsyningsanlægget i Esbjerg

Foto: Peter Kanstrup

Der ændres også på konto for særlig ydelser uden forudgående aftale med den enkelte ansatte. Det er uacceptabel og uanstændig. Man agerer, som man har lyst til, overfor personalet på gulvet – Sådan! Det er hensynsløst og et udtryk for mangel på empati for sine ansatte.

Parolen er tilsyneladende: *"Her er det er mig der bestemmer"*. Det er efter min, og andres, mening måske lidt infantilt. Så mistilliden er efter min opfattelse stor. Det bliver tæt på umuligt at finde tillid til de mennesker, der på kort tid fik ødelagt vores arbejdsplads. Og svært for dem, som ledelsen fratog glæden ved den arbejdsplads, de har brugt så mange år på. Der er kollegaer, der føler, at de har spildt deres arbejdsliv ved DSB, og har haft så travlt med at komme ud ad døren og på pension, at man ikke kunne se deres røv for bare skosåler.

Et emne som også bliver diskuteret utroligt meget er alle de bulletiner, der kommer fra Telegade. Vi når knap nok at læse den ene bulletin fyldt med tåbeligheder, før der dukker en ny op, som ophæver det netop

Lokalnyt

udsendte. Så sidder vi her og tænker! Nu er der nok en DJØF'er eller måske endda "STATSKUNDSKADER", der er vågnet op, og faldet på gulvet, som straks skal gøre opmærksom på sin egen eksistensberettigelse. Endnu en bulletin udsendes eller skal vi prøve noget andet? En Pixie bog! Her er der som regel to veje, det kan gå. Enten opdager vi, der er en stor underholdningsværdi i alle tåbelighederne, eller også indfinder frustrationen sig for en kort stund. Det er op ad bakke nogle gange. Her er der virkelig plads til forbedringer.

Og så tumler vi i øvrigt også med Svendborgbanen, DSB og Arriva. Overdragelse, udlån osv. Jo, der har været mange sager at forholde sig til de sidste par år her i Odense. Det kan vel ikke undre, at der er nogle, der føler sig lidt brugt.

Men lad mig – trods alle fortrædelighederne – slutte af med at ønske: "God jul"

Af:

Niels Haunstrup

Struer

Når dette læses nærmer julen sig med hastige skridt og Struers saga som selvstændigt depot er gået ind i sit sidste år. Er I så kommet nærmere en afgørelse omkring medarbejdernes fremtid deroppe i Nordvestjylland? Svaret er: "Måske". Hvorfor kun et måske så tæt på slutningen? Ja, hvorfor? Jeg ridser lige vores muligheder op, så alle kan se, hvilket dilemma vi har.

Der er p.t. 37 lokomotivførere hos DSB i Struer. Der er en mindre gruppe som forventes at gå på pension, senest ved udløbet af 2020. 10 har taget imod et tilbud om ansættelse hos Midtjyske Baner, 7 (i udgangspunktet OK-ansatte) er garanteret beskæftigelse hos Arriva og så er der lavet en aftale om en Struer-vendt tur ved DSB, depot Fredericia, med plads til 14 mand M/K. Sidstnævnte dog kun for en kortere periode. De der behersker hovedregning, bemærker jo nok, at regnestykket ikke helt går op. Hvad så med de sidste hvad skal de? Ja, DSB´s "generøse" tilbud er jo, at de skal bruge lokomotivførere i Esbjerg, Fredericia eller Aarhus. Så værsgo, vælg en af disse.

DJ afholdt først i oktober to velbesøgte medlemsmøder i Struer om ovenstående, og de gav da lidt ro. Men der er stadig en del, der skal bruge juletiden på at tænke scenarier igennem. Jeg vil i de næste numre af Det Blå Blad holde jer orienteret om, hvor vi er i processen, og så i øvrigt henvise til den artikel, der er om MVJ – udlicitering, der er på side 10 i dette blad.

Men alt er ikke kun bekymring her i Struer. I starten af oktober var vi 10 mand, der deltog i lokalgruppens studietur til Ukraine. Vi rejste med tog til Kastrup (CPH), og det lykkes at nå lufthavnen i tide, selvom der var dæmningsskred i Grejsdalen. For første gang skulle en af vores ture foregå med fly. Vi vil af faglige og sociale årsager helst benytte toget, når vi er på studieture, men når destinationen var Kiev, ville det, ud over en meget lang togtur, også betyde, at vi skulle have visum. Derfor blev det denne gang flyet, der vandt.

Det lykkes, mærkelig nok, alle at komme igennem security, men desværre var der overbooket på flyet, så der var fire kollegaer, der måtte omdirigeres over Riga. Deres oplevelse var lidt som den gamle børnesang om de ti små cyklister. Først så var der ti små lokomotivførere, så var der ni, osv. De kom i hvert fald af sted i stadig mindre hold på henholdsvis tre og en mand.

Vel ankommet til Borispol lufthavn skulle vi benytte deres nyåbnede lufthavnsbane ind til Kiev. Efter en lille times ventetid dukkede der en lille solokørende Lint op. Toget havde plads til 88 passagerer, men det lykkedes at stable ca. 200 mand ind. Og så af sted. Det tog kun en time at køre til Kiev, men det var en meget lang time.

Lokalnyt

Er der nogen i maskinrummet?

Foto: Maiken Tomlinson

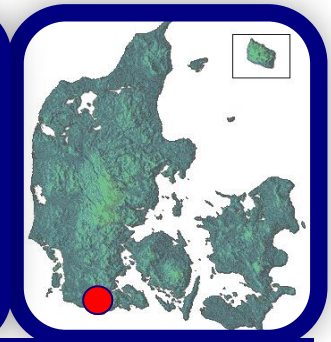
Dagen efter var der bestilt en tur til Tjernobyl med guide. Det var en tur, der rystede samtlige deltagere. Vi var alle chokeret over, hvor meget naturen breder sig på 33 år, og hvor heldige vi trods alt var i 1986, at ulykken ikke blev værre.

Vi besøgte også Ukraines frie fagforening. Arbejdsforholdene i Ukraine er rædselsfulde. 12 timers tjeneste uden pause på misvedligeholdt materiel. Ingen varme og intet klimaanlæg på det meste af deres materiel. Og fagforeningens medlemmer blev jagtet af firmaets vagtmandskab. De nærmest skreg efter hjælp og støtte. Vi har bragt deres ønsker videre til DJ.

Det var en meget interessant og lærerig tur. Jeg vil på alles vegne gerne takke John Heilskov for det fine arrangement.

I Struer skal vi være prøveklud for elektronisk søgning i forbindelse med sommerferievalget 2020. Det bliver meget spændende, om det bliver bedre.

Jeg vil ønske alle i hele landet et godt nytår. Håber vi ses derude …



Af:

Torben Rydahl Due

Tinglev

I skrivende stund står håndværkerne og tripper for at påbegynde ombygningen af depotet, således det hele kan stå klart, når lokomotiv- og togførerne samles i fælles lokaler primo 2020. Det er de færreste bekendt, hvordan det samlede bygningsmæssige resultat bliver, men spændende bliver det. Begge personalegrupper ser frem til at indtage de nyrenoverede faciliteter opdateret til år 2020. Uden overdrivelse kan mange nok tilslutte sig, at det er tiltrængt. Vi har altid haft et hyggeligt og velfungerende depot, men den bygningsmæssige forfatning har ikke på noget tidspunkt været helt tidssvarende i det gamle billetkontor fra det forrige århundrede. Undertegnede håber dog stærkt på, at det gamle look a like FRANZ JÄGER pengeskab bliver en del af det nye look og dermed kan blive et bindeled mellem fortid og nutid. Det fine pengeskab indeholder ganske vist ingen værdier, men på sin egen særegne måde er det en værdi i sig selv.

DSB's/depotets guldæg TYSKLANDSKØRSLEN er under pres, da det nu desværre er blevet besluttet, at vores tyske kolleger på sproglig dispensation fremadrettet kan hente alle vores 300-tog i Padborg. Dette er ikke en populær beslutning i Tinglev og ingen lokale har været inddraget i den. Vi er alle ganske overrasket og uforstående overfor, at det med køreplansskiftet bliver en realitet. HVORFOR spørger vi os selv? Vi har passet og plejet den produktion med den størst mulige ildhu og omsorg både dag og nat. Mange af os har stået frysende i nattens mulm og mørke ude i Weiche og ventet på kendingssignalet fra gumminæsen og entret toget fra de kantede skærver. I de senere år dog om natten

Lokalnyt

Efterårsstemning i Pederstrup

Foto: Anonym

fra en gabende tom perron i Flensborg. Dagligt har vi kørt disse tog trygt over grænsen og leveret dem med stor faglig stolthed til vores dygtige tyske kolleger. Hvert eneste år deltager depotets lokomotivførere i efteruddannelse, dygtigt ledet af de få instruktører med de rette kvalifikationer. Vi brænder for tysklandskørslen, og vi gør alle noget ekstraordinært for, at det hvert eneste år er en kæmpe succes for DSB/depotet. Utak er tilsyneladende tak for denne indsats. Nu står vi tilbage med 57xx-togene, som vi naturligvis fortsætter med at vende sikkert og trygt i Flensborg. Meget kan man kalde lokomotivførerne på landets sydligste depot, men naive er vi ikke. Nu har tyskerne fået foden indenfor, så nu kan vi bare frygte, hvad de næste gang får fingrene i.

Primo november dukkede der en spændende historie op i den lokale presse. Tyskerne vil til at prøvekøre batteridrevne tog på en delstrækning i Nordtyskland. Jo længere undertegnede fordybede sig i denne spændende læsning, des mere udviklede denne historie sig. Midt i artiklen blev muligheden for overskridende grænsekørsel nævnt med målbyer som Padborg, og sågar Tinglev, og da artiklen nærmede sig sin afslutning, var Fredericia også inde i billedet som en foreløbig endestation. Dette er virkelig spændende læsning, og jeg kunne nemt se for mig, hvordan vores depot kunne berige dette eksperiment. Tænk, hvis vi blev testdepot for batteridrevne tog hen over grænsen. Det lyder som en utopisk fremtidsvision, men vi er klar til fremtiden, som måske slet ikke er så langt væk.

Turvalget er netop overstået og indplaceringen for det kommende år offentliggjort. Turvalg er måske lidt overdrevet, da der var mulighed for at vælge en blandet 10-mands tur eller reserven. Herudover har vi fået en weekendtur for 2. Stort set alle har fået deres ønsker opfyldt, næsten kun med den sædvanlige undtagelse, som hverken kom i tur eller fik sin weekend. Denne stakkel er dog depotets højeste, så der er stadig mulighed for at snappe lidt frisk ilt i de højere luftlag.

Medio november havde vi vores medlemsmøder med Jan og Peter. Nok grundet de 2 store kapaciteter var møderne så velbesøgte. Ca. 60 % af medlemmerne mødte op og ingen gik skuffede derfra. Vi fik en grundig gennemgang af de seneste års store udfordringer med at få aftalt nogle tålelige arbejdsforhold for landets hårdtarbejdende lokomotivførere. Vi fik et indblik i baggrunden for de væsentligste aftaler, ligesom vi kom med helt ind i forhandlingslokalets spændende strategier. Vi fik også sat ord på de næste mål, som vores energiske fagforeningsfolk vil arbejde frem mod. Slutteligt fik vi svar på mange af de spørgsmål, som vi har gået med i den seneste tid. Efter det møde er der en tro på, at vi igen vil få en af landets bedste arbejdspladser tilbage til glæde for hele nationen.

Siden seneste nummer af det hæderkronede Blå Blad udkom, har vi desværre måtte sige farvel til den næstsidste rest af ungdommen på depotet. Alex og Dan har valgt de kortere passagertog fra til fordel for de længere godstog hos DB i Padborg. Vi forstår jeres ønske om at prøve noget andet, men I er savnet og skal altid være velkomne tilbage sammen med de mange andre, som DB har taget fra os. Vi ønsker jer begge al mulig god vind fremover.

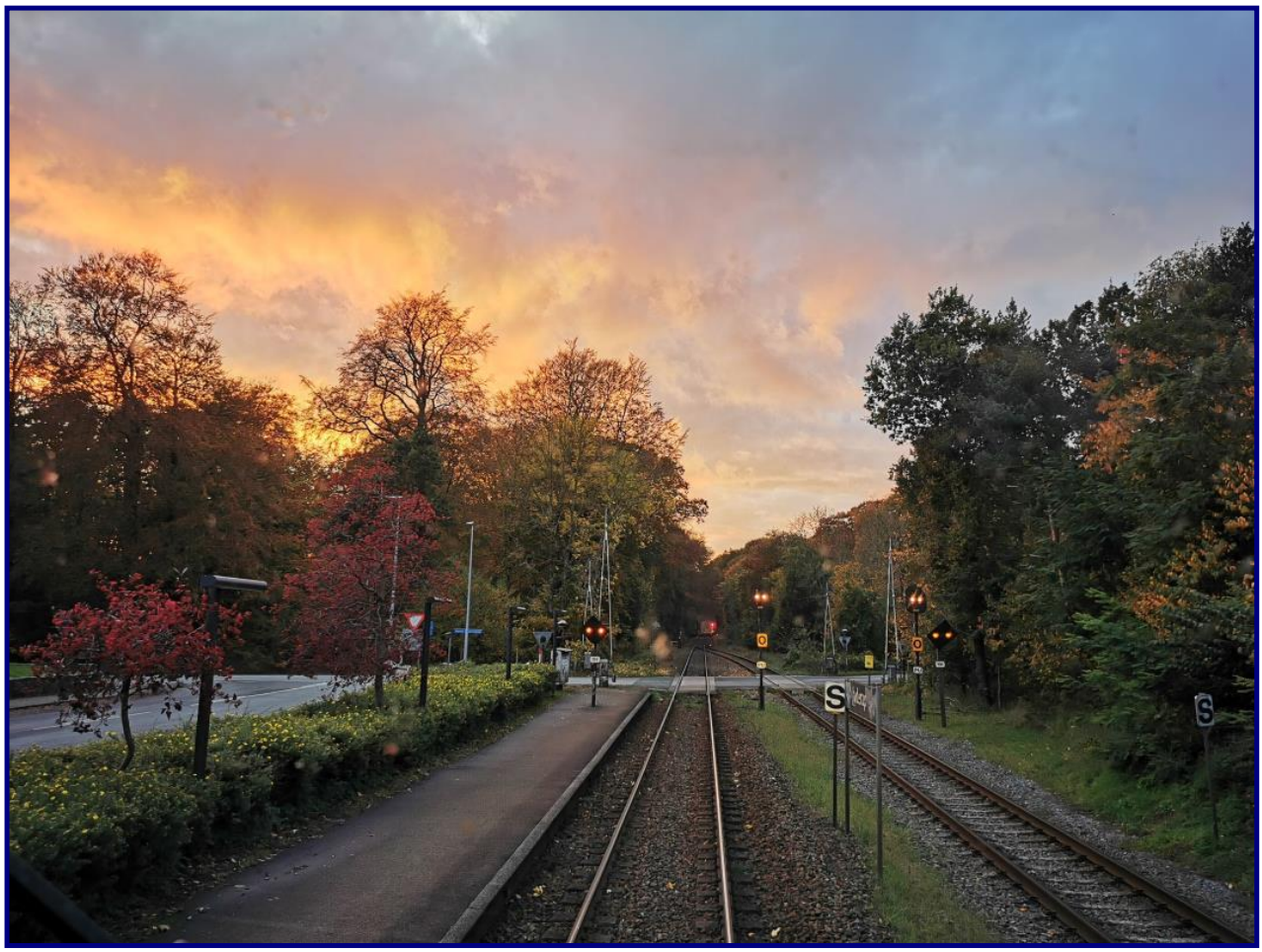
Lokalnyt

Med udløbet af januar 2020 skal vi efter 40 års fantastisk god og faglig indsats sige farvel til Henrik, som desværre ufrivilligt må forlade sin gode arbejdsplads. Som Henrik selv skriver på et opslag, så tillader hans sygdom, og deraf følgende symptomer, ham ikke at fortsætte arbejdet som lokomotivfører. Henrik – tak for dit store engagement og dit fantastiske humør. Du vil virkelig blive savnet. Alle på depotet ønsker dig alt det bedste for fremtiden.

D. 1. december havde vi hele 2 jubilarer, som har glædet DSB med 25 års virke. Der skal lyde et kæmpe stort tillykke til Frede og Dorte.

Til sidst en advarsel til den gode kollega, som møder først d. 25. december. Ad omveje er det kommet mig for øre, at kassereren for tredje år i træk har bestilt et indbrud grundet rod i regnskaberne. De seneste 2 år har der påfaldende nok været indbrud på depotet juleaftensnat, hvorefter kassereren klagede sin nød og alligevel efterfølgende pludselig stod med et balanceret regnskab. Jeg tænker bare – Britta Nielsen …

Slutteligt vil undertegnede ønske alle en glædelig jul og et godt nytår



Stemning fra Jyderup Station—Kalundborg-banen

Foto: Maiken Tomlinson

DSB satser på IT