LOKOMOTIVPERSONALETS
LPO DSB
OMRÅDEGRUPPE

Det Blå Blad

Nr. 2 - 2020

Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet S... 3

Ordinær generalforsamling i LPO DSB—I ekstraordinære rammer S... 4

Ny struktur i LPO DSB S... 5

Kronik—Force Majeure S... 8

Midt i en Corona-tid—Interviews med LKF påvirket af Corona-situationen S... 9

En ren arbejdsplads kommer ikke af sig selv! S... 14

Bjarne Aunsbjerg—Lokal tillidsmand i Aalborg S... 16

Lars Fly Harder—Lokal tillidsmand i Kalundborg S... 18

Nekrolog—Lokomotivfører Henning Winther S... 20

Lokalnyt S... 21

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Henvendelser til Det Blå Blad:
detblaablad@live.dk

Ansvarshavende redaktør:
Peter Kanstrup
Bernstorffsgade 20. 2.sal vær. 230
1577 København V

Redigering:
Peter Kanstrup
Thomas Knudsen

Indlæg til næste nummer sendes pr. mail senest d. 17. juni 2020

Forside: "En noget tom Københavns Hovedbanegård. Under uret søndag d. 5. april kl. 14.37"
Foto: Ebbe L. L. Drögemuller

ISSN: 2246-2457

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Carsten Understrup

Skribent:

Carsten Lehmann Hansen

Skribent:

Thomas Knudsen

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

- Medlemsinformation nr. 07-2020 Lokomotivfører i en Corona-tid
- Medlemsinformation nr. 08-2020 vedr. uddannelsesaktiviteter i DSB
- Medlemsinformation nr. 09-2020 vedr. områdegruppens generalforsamling d. 25. marts
- Medlemsinformation nr. 10-2020 Korrigering senere end 8 dage før
- Medlemsinformation nr. 11-2020 Begræns smitterisikoen – hold rådighed i hjemmet
- Medlemsinformation nr. 12-2020 vedr. beslutninger på LPO DSB's general-forsamling d. 25. marts 2020
- Medlemsinformation nr. 13-2020 Hjemsendelser jf. trepartsaftalen
- Medlemsinformation nr. 14-2020 Korrigering, varsling og force majeure
- Medlemsinformation nr. 15-2020 1. maj arrangementet i Odense er aflyst
- Medlemsinformation nr. 16-2020 Hjemsendelse af tjenestemænd – er skriftlige tilbud bindende
- Medlemsinformation nr. 17-2020 Varslingsregler, jf. indgåede aftaler

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

Mens vi venter på, at Corona-krisen taber pusten …

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppe-formand

Corona, også kaldet COVID-19, er – naturligvis – på alles læber. Corona-krisen er den største krise i nyere tid, ikke bare i Danmark, men i hele verden. Det er mere end 100 år siden, verden sidst har været ramt af en pandemi. Derfor er vi både som samfund og individer på bar bund i forhold til, hvordan sygdommen og en så omfattende krise håndteres. Der er grund til at glæde sig over, at vi bor i et gennemorganiseret land med et velfungerende sundhedsvæsen, kompetente institutioner og dygtige politiske ledere. Og – lad os ikke glemme – fornuftige borgere, som i al væsentlighed formår at følge de retningslinjer, der udstikkes for at minimere smittespredningen. For mismodet kunne let have fået tag i os. Antallet af begrænsninger har været – og vil fortsat i en rum tid endnu være – massive. Corona er alle steder og fylder (næsten) alt. Det påvirker vores liv, vores adfærd, vores økonomi og helt bestemt også vores arbejde.

Og lad os i den forbindelse starte med "Ja-hatten" på og glæde os over, at vi er i den del af transportbranchen, som ikke har oplevet en total nedsmeltning. Ingen jernbanearbejdere har på nuværende tidspunkt oplevet Corona-relaterede økonomiske tab, men en del medarbejdere har dog været hjemsendt i en periode. Ja, nogen få er det faktisk stadigvæk. Her i bladet er der denne gang interviews med 3 kolleger, som hver på deres måde har oplevet Corona-krisen. Det er bestemt interessant læsning – en slags samtidsfortælling fra første parket. De fortæller, sobert og nøgternt, om det, som har fungeret, og det som gik mindre godt. Og der har da helt bestemt været udfordringer, primært omkring rengøring og værnemidler. Det er også forståeligt, at ledelsen i en krise, opstået pludselig og med begrænset forvarsel, kan have brug for at trække force majeure-kortet. Men ledelsen var nok lidt vel lang tid om at få kortet tilbage i lommen. Knap 4 uger uden varslings- og korrigeringsregler er for længe. Det skæmmer helhedsindtrykket, som ellers overordnet set er positivt, især hvis man hverken er kørelærer eller elev. Sidemandsoplæring i små førerrum med ½ meters afstand – uden ekstra værnemidler – er simpelthen for skødesløst set i forhold til de retningslinjer, der har været for en lang række andre arbejds- og fritidssituationer rundt om i det Corona-ramte kongerige. At der i skrivende stund ikke er en kørelærer, der har smittet en elev, eller omvendt, er enten udtryk for et næsten ubegribeligt held, eller en indikation på, at smittespredningen i befolkning generelt, trods alt nok er forholdsvis lav.

I ly af Corona-krisen fik vi en ny overenskomst, eller rettere, vi fik trukket én ned omkring ørerne. Vi vil i næste nummer af Det Blå Blad afsætte plads til at uddybe både hændelsesforløbet omkring OK20 og belyse overenskomstens indhold. Vi fik også den ny struktur i LPO på plads. Det kan man læse om på side 5. Ellers glæder vi os over, at arbejdet så småt er på vej tilbage til en slags normal (hvis der ellers fortsat eksisterer en normal), og at mødeaktiviteten, om andet end Corona, er på vej samme vej. En af de første opgaver, vi sammen med ledelsen kommer til at tage fat på, er færdiggørelsen af LKF-håndbogen. Det er fortsat ambitionen, at den skal være færdig inden sommer. Det kræver, at processen speedes op, og en møderække er da også aftalt. Så håbet lever.

Så meget fra det positive hjørne. På turudvalgsmødet d. 6. maj kunne vi konstatere, at ledelsen i den del af virksomheden åbenbart ikke helt havde fanget, at LPO i forbindelse med forhandlingerne om nye lokalaftaler i foråret 2019, havde forhandlet begrebet "satellitture" ud af aftalekomplekset. Det er aldrig gratis at få forhandlet noget væk. Derfor er det også beskæmmende, at ledelsen fortsætter i samme spor. LPO er ikke blinde for, at der kan være behov for at finde fleksible løsninger omkring kørselsfordeling mellem (nabo)depoter. Og brug for at finde besparelser, når det enorme hul i DSB-kassen, som Corona-krisen efterlader, skal lukkes. Det er en drøftelse, vi gerne deltager i. Men den starter ikke med afsæt i det ideologiske felttog mod medarbejderindflydelse og angreb på den enkeltes rettigheder omkring turvalg- og ferievalg, som var varemærket for en for længst afgået underdirektør, og som vi allerede én gang har afvist.

Drøftelsen må nødvendigvis tage afsæt i faktuelle forhold og reelle problemstillinger. Kun således kan vi sikre ordnede forhold og økonomisk forsvarlige løsninger til glæde for såvel medarbejderne, som virksomhedens økonomi. Vi er klar. Nu venter vi bare på, at ledelsen byder ind.

Ordinær generalforsamling i LPO DSB – i ekstraordinære rammer

Af:
Carsten Lehmann Hansen
Lokalgruppeformand, LKI-gruppen

Blandt de mange omvæltninger, den globale Corona-krise har medført, hører en delvist virtuel generalforsamling i LPO DSB selvfølgelig til de absolut overskuelige. I det foreningsrige Danmark ramte pandemien lige ned i højsæsonen for de kompetente forsamlinger der jf. vedtægterne skal give tillidsvalgte mandat til det fortsatte arbejde. I mange foreninger har man valgt at udsætte generalforsamlingerne til det igen er muligt at samles fysisk. Og det er da også af stor betydning at mødes i kød og blod, se hinanden an og udveksle nyt – også før og efter dagsordenens stramme rammer.

Generalforsamling i LPO DSB set fra lokationen på Københavns Hovedbanegård

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

Når en sådan udsættelse ikke rigtigt var en option for LPO DSB, var det først og fremmest fordi den ny struktur for områdegruppen (omtalt på side 5) var et centralt emne på dagsordenen og at en iværksættelse af strukturen straks, var vitalt for os.

Ét minuts stilhed for de kolleger vi har mistet i den forgangne periode

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

Udgangspunktet var selvfølgelig myndighedernes rammer for forsamlingers størrelse, derfor samledes vi i små grupper på 3 – 5 tillidsfolk i henholdsvis København, Næstved, Fredericia og Struer. Dertil en områdegruppeformand i selvvalgt isolation i Odense (pga. tilløb til influenza), en områdegruppenæstformand i hjemmekarantæne efter en udlandsrejse og en enkelt i hjemlige omgivelser af andre årsager. Repræsentationen var besluttet reduceret til én per lokalgruppe, jf. de muligheder der gives for dette i vedtægterne. Deltagelse for gæster var desværre ikke muligt.

På hver af de nævnte lokationer riggedes en PC og – hvor der var flere samlet – en projektor til, og via et af Bill Gates fantastiske produkter, "Teams", blev det virtuelle fællesskab skabt. Forløbet var overraskende overskueligt og alle forbindelser forblev intakte undervejs.

Det hører med til historien, at den udbredte enighed og enstemmighed om dagens emner naturligvis var en stor hjælp til, at vi landede den ordinære generalforsamling på en god måde trods de ekstraordinære rammer. Helt i den IT-baserede ånd afsluttedes dagen med, at vi i fællesskab skulle se en elektronisk hilsen fra en af de gæster, vi desværre måtte undvære fysisk. Her drillede teknikken dog, måske som et varsel om, at fysiske møder trods alt er bedst.

Der lyttes og koncentrationen er stor hos de delegerede

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

Og hvad blev så besluttet? Ja, det fremgår af førnævnte artikel om områdegruppens nye struktur. Såvel for så vidt angår selve strukturen, som hvem der blev valgt til den nye områdegruppebestyrelse.

Du kan også læse om generalforsamlingens beslutninger i medlemsinformation nr. 12-2020

Ny struktur i LPO

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppeformand

At organisationer fra tid til anden omstrukturer sig er ikke i sig selv opsigtsvækkende, snarere tværtimod. I LPO har vi haft den samme struktur siden områdegruppen, som en konsekvens af Dansk Jernbaneforbunds overgang til et enhedsforbund, blev etableret for knap 20 år siden, i 2001. Det er lang tid siden og alene af den grund kunne det måske være formålstjenstligt at kigge på, om strukturen fortsat var den rette. Men det er nu slet ikke sådanne overvejelser, der har drevet LPO's strukturproces. Det har været ren nød.

I forbindelse med de langstrakte forhandlinger om nye lokalaftaler i DSB, blev der indgået en ny aftale om tillidsrepræsentation i DSB. Aftalen er tidligere blevet omtalt her i bladet. Den har været genstand for megen intern debat i den faglige organisation og genstand for en del kritik, da den afsatte tid til tillidsrepræsentant (TR) arbejde på vores område er mere end halveret, samtidig med at antallet af godkendte TR er reduceret fra ca. 50 til 19. Man behøver ikke en doktorgrad i matematik for at regne ud, at en så kraftig begrænsning af den afsatte tid til fagligt arbejde, både centralt i områdegruppens ledelse og lokalt i lokalgrupperne, reducerer muligheden for at opretholde det hidtidige aktivitetsniveau. Selv om alle TR har brugt, og fortsat bruger, en anseelig del af fritiden på fagligt arbejde, stod det ret tidligt klart, at der var behov for en ændret måde at organisere arbejdet på. Og brug for en anderledes fordeling af de afsatte timer.

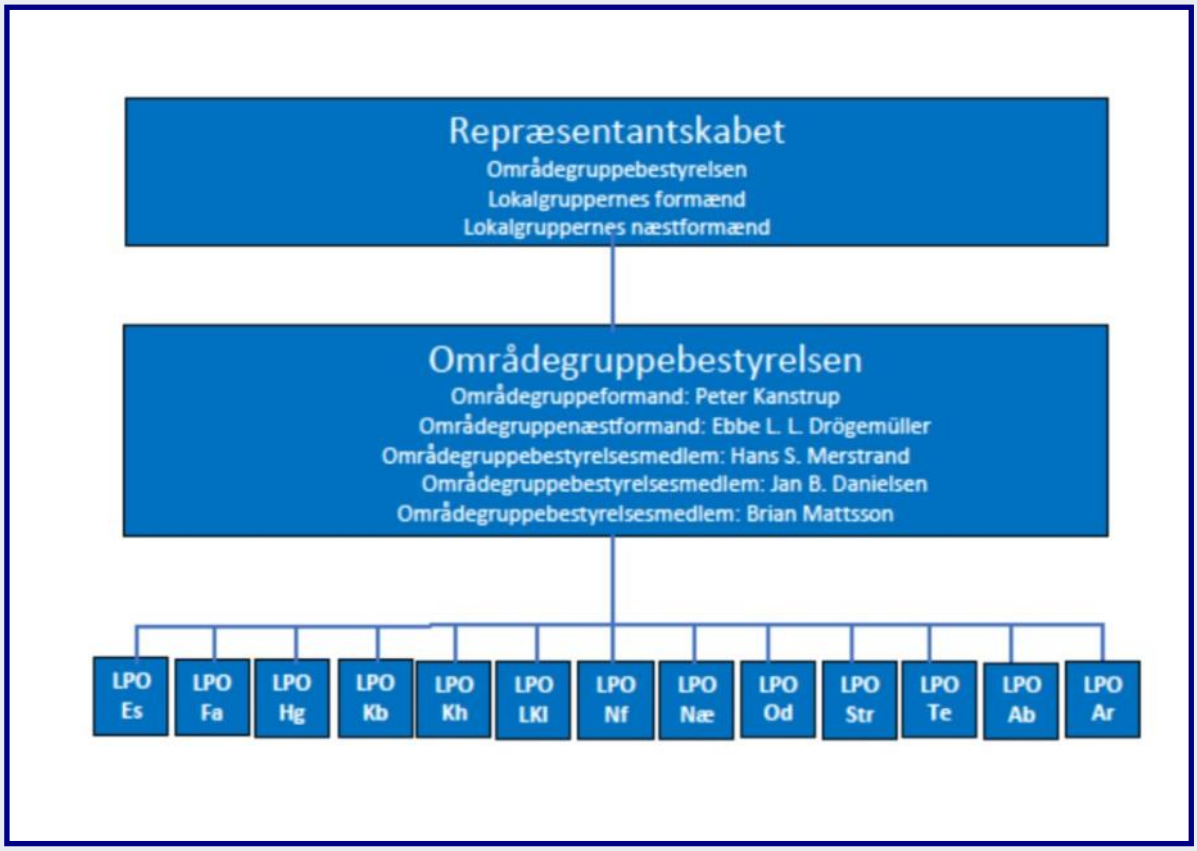
Den nye områdegruppebestyrelse samlet.

Øverst fra venstre: Jan Bech Danielsen, Ebbe L. L. Drögemüller og Peter Kanstrup

Nederst fra venstre: Hans Schøn Merstrand og Brian Matsson

På den baggrund besluttede områdegruppebestyrelsen i november 2019 at nedsætte et strukturudvalg. Af kommissoriet fremgik det, at Strukturudvalget skulle udarbejde et eller flere beslutningsforslag til vedtagelse på den ordinære generalforsamling ultimo marts 2020. Strukturudvalgets forslag skulle tage afsæt i den gældende TR-aftale og arbejde ud fra, at der fortsat skulle være lokalgrupper og lokalt valgte TR i LPO. Derudover havde udvalget, som bestod af Carsten Lehmann Hansen, LKI-gruppen, Carsten Understrup. LPO Aarhus, Brian Mattsson, Nykøbing og områdegruppeformand, Peter Kanstrup, frie rammer til at stille forslag om f.eks. ændringer af områdegruppens vedtægter og tilpasning af foreningens økonomi.

Og netop den nye TR-aftale, ønsket om at fastholde lokalt valgte TR og tilpasning foreningens økonomiske formåen var central, da vi annoncerede den igangsatte proces i lederen i Det Blå Blad 5-2019. Her kunne man også læse, at: *"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". Der blev givet en kort status på arbejdet i forbindelse med de lokale generalforsamlinger først på året. Denne status var imidlertid hverken specielt oplysende eller fyldestgørende, da arbejdet ikke var færdigt. Det blev det medio februar og områdegruppebestyrelsen behandlede og tiltrådte Strukturudvalgets forslag d. 25. februar. Der udestod dog en række mindre tilretninger inden det endelige forslag blev fremlagt og godkendt på områdegruppens generalforsamling d. 25. marts.

Og hvad går forslaget så ud på? I al sin enkelthed forsøger vi at prioritere både det nære og det centrale i en og samme øvelse. Det gøres ved at kanalisere en ret væsentlig del af ressourcerne så tæt på medlemmerne som muligt. Løsningen er at prioritere den lokale TR og åbning af LPO-kontorerne primært dér, hvor der kommer flest medlemmer. Samtidig centraliserer vi al drift og alle dag til dag beslutninger i en mindre, men stærkere områdegruppebestyrelse, som skal forestå den daglig ledelse af områdegruppen. Det efterlader meget få ressourcer til det midt i mellem, men da koordineringen og inddragelse af lokalgruppernes formænd er et must for områdegruppens ledelse, vil der også blive afsat midler til dette. Sidst, men ikke mindst, så afsættes der tid og midler til flere medlemsmøder. Det er vores opfattelse, at tiltagene, især førstnævnte, vil sikre en god kontakt til medlemskredsen. Og det er der en god grund til. Alle undersøgelser af den danske fagbevægelse viser nemlig, at det enkelte medlem primært forholder sig, og føler tilknytning, til den lokale TR.

Det er ligeledes vores opfattelse, at den nye struktur vil sikre, at vi fortsat kan være et stærkt modspil til ledelsen. Og det er der bestemt brug for. Strukturudvalget formulerer det sådan i indstillingen til områdegruppen: *"Vi skal bevare vores kampkraft" … "Derfor koncentrerer vi ressourcerne der, hvor det giver indflydelse og resultater. Vi skelner mellem drift og taktik på den ene side (Områdegruppebestyrelsen, dvs. den tidligere daglige ledelse) og den langsigtede politik og strategi på den anden side (Repræsentantskabet (dvs. den tidligere generalforsamling) og via møder mellem Områdegruppebestyrelsen og lokalgruppeformændene)"*.

Og hvad er så, der er ændret?

- Det, der tidligere hed daglig ledelse, bliver til Områdegruppebestyrelsen. Den udvides fra 4 til 5 medlemmer.

- Den tidligere områdegruppebestyrelse bliver til et repræsentantskab. Det består, ud over områdegruppebestyrelsen, af alle lokalgruppeformænd og alle lokalgruppenæstformænd. Repræsentantskabet erstatter generalforsamlingen og er som følge heraf den højeste myndighed. Det er repræsentantskabet der vælger områdegruppeformanden, områdegruppens næstformand og de 3 områdegruppebestyrelsesmedlemmer (og deres suppleanter).
- Der vil fortsat være lokalt valgte TR på alle depoter, og lokalgruppeformændene inddrages, trods ændringerne, fortsat i alle overordnede strategiske og politiske beslutninger.
- Der afsættes midler til frikøb af anerkendte TR. Frikøb anvendes primært til lokalgruppeformændenes deltagelse i koordinerende møder med områdegruppens ledelse (seminar, repræsentantskabsmøder mv.).
- Der afsættes ca. 275 dage pr år til at holde LPO kontorer åbne, primært i København, Fredericia og Aarhus.
- Områdegruppens ledelse afholder et årligt medlemsmøde på hvert depot. Ved den lejlighed afholdes der også møde med den lokale LPO-bestyrelse.

Flere af ovenstående punkter koster, især frikøb af TR. Da antallet af lokomotivførere i DSB, og dermed medlemmer i LPO, er for nedadgående, har det været nødvendigt at foretage en del tilpasninger af områdegruppens økonomi. Det er overordnet løst ved at reducere honorarer og beskære repræsentationskontoen. Desuden sænkes tilskuddet til lokalgrupperne med 5 kr. pr. medlem. pr. md. Det kan lyde af meget, men det hører med til historien, at der er oparbejdet betragtelige formuer i mange af lokalgrupperne.

I forbindelse med områdegruppens generalforsamling – som i løbet af dagen blev ændret til det fremtidige repræsentantskab – blev der gennemført nyvalg over hele linjen, jf. de nye vedtægter. Områdegruppebestyrelsen ser herefter således ud:

· Områdegruppeformand: Peter Kanstrup, Odense

· Områdegruppenæstformand: Ebbe Drögemüller, København

· Områdegruppebestyrelsesmedlem: Hans Schøn Merstrand, Aarhus

· Områdegruppebestyrelsesmedlem: Jan B Danielsen, Struer

· Områdegruppebestyrelsesmedlem: Brian Mattsson, Nykøbing F

En pudsighed hos DSB

Vi har siden den 16. marts med jævne mellemrum modtaget SMS omkring LKI-vagten. Vagten fungerer med reduceret mandskab pga. Corona-virus og ikke kritiske fejlindmeldinger skal derfor ikke indtelefoneres men i stedet indmeldes digitalt. Telefonisk kontakt begrænses til drift- og/eller sikkerhedskritiske fejl. Den 2. april modtager vi mail angående MF med STM. Et togsæt er til rådighed i spor 54 på København H. Det kan bruges til at øve oprigning af togsæt med STM. Det er endnu et tiltag for at skjule, at man aldrig nogensinde har givet lokomotivførerne ved DSB en ordentlig undervisning i oprigning med STM. Man forsøger således med tiltag af denne art at skjule for E-læringsguruerne i Telegade, at E-læring ikke fungerer til den type undervisning. Men vi modtager, som skrevet, mail omkring oprigning af STM, noget jeg selvfølgelig må foretage alene, da man jo ikke kan være 2 M/K i et førerrum i disse Corona tider. I mailen står der og jeg citerer: **"Benyt endelig LKI-vagtens ekspertise til hjælp. De kan evt. sende en hjælpende hånd derud."** Den selvsamme LKI-vagt jeg ikke må forstyrre med telefonopkald, medmindre det er bydende nødvendigt, må jeg godt forstyrre, når det drejer sig om tiltag, der skal skjule ledelsens dumstædighed omkring E-læring. Af hvilket mandskabsoverskud er det mon, LKI-vagten vil sende en hjælpende hånd ud til mig, og hvor skal denne hjælpende hånd befinde sig, mens den hjælper?

Kronik – Force majeure

Af:
Carsten Understrup
Lokomotivfører Aarhus

Større kraft eller højere styrke er oversættelsen af force majeure. Force majeure er et begreb, hvis betydning i følge Den Danske ordbog er: *Uforudsigelig, udefra kommende begivenhed som forhindrer nogen i at opfylde en forpligtelse, og som derfor fritager vedkommende for det juridiske ansvar fx krigsudbrud eller naturkatastrofe*. Og på hjemmesiden Allemands Jura kan man læse: *Når noget ekstraordinært, som ingen af de relevante parter har indflydelse på, medfører, at en eller begge parter fritages fra kontrakten*. Og fra en del forskellige juridiske kilder uddybes det: *Force majeure er en udefrakommende og uventet omstændighed, der gør, at en aftalepart ikke kan opfylde sine forpligtelser. Omstændigheden skal være upåregnelig og kan fx være naturkatastrofer, krig eller udførselsforbud. I tilfælde af at der foreligger en force majeure-situation, kan en kontraktpart være ansvarsfri, dvs. fri for erstatningsansvar, selv om denne ikke opfylder sine forpligtelser i aftalen. Fremtidige kontrakter bør tage stilling til, om sundhedskriser, epidemier, pandemier mv. skal betragtes som force majeure-begivenheder. På sigt vil Coronavirus med stor sandsynlighed ikke udgøre en force majeure-begivenhed, da kravet om, at begivenheden skal være upåregnelig, formentlig ikke vil være opfyldt som følge af det igangværende udbrud af Coronavirus.*

Force majeure lyder lidt frækt og ville sikkert også lyde sådan, hvis en at det forrige århundredes franske sexkillinger, Brigitte Bardot, udtalte det. Når det kommer ud af munden på Per Schrøder, lyder det ganske vist også frækt, men det er mere som en slagterhund, vel at mærke, ikke den charmerende udgave. Hvad i himlens navn bilder de sig ind? Den 18. marts fastslog Statens øverste myndighed på området Økonomistyrelsen, at Corona ikke var/er force majeure. Så Staten var / er pligtig til at overholde alle aftaler og forpligtigelser. Dagen efter i Business news på Dansk Industris hjemmeside kunne man læse, at de var overordentlig tilfredse med Økonomistyrelsens afgørelse. Hvad er det så lige, der får drengene og pigerne i Telegade til at tro, at de som statens virksomhed, og nyslåede medlemmer af DI, kan sidde i hjørnet og råbe force majeure, for derefter at behandle vi frontmedarbejdere som daglejere?

Forudsætningen i stort set alle forklaringer for at kunne påberåbe sig force majeure er, det skal være udefrakommende begivenheder såsom krig og naturkatastrofer. Hvis vi blot tager udefrakommende begivenheder, må den betingelse siges at være opfyldt. Men Corona er hverken krig eller naturkatastrofe. Uforudsigelig / uventet er vel ikke opfyldt. Coronavirus har været kendt siden 1930'erne. De første rapporter fra WHO om dette udbrud, kom i starten af januar 2020, hvor der første gang meddeles om et udbrud af lungebetændelse, af ukendt årsag i Wuhan i Hubei-provinsen i det østlige Kina. WHO mener på dette tidspunkt ikke, der er tegn på ukontrolleret spredning uden for Kina. Midt januar 2020 vurderer Det Europæiske Center for sygdomsforebyggelse og kontrol (ECDC) risikoen for smitte til Europa som værende lav. I starten af februar 2020 beslutter Statens Serum Institut (SSI) og Sundhedsstyrelsen (SST) at skærpe beredskabet for at forebygge smittespredning med den nye Coronavirus i Danmark. Midt februar 2020 er der stadig optimisme hos myndighederne i forhold til, at ukontrolleret smitte i Europa kan undgås. Men i slutningen af februar 2020 får Corona tag i den sydeuropæiske befolkning. Så uforudsigelig / uventet kan man vel ikke sige Corona var. Den bredte sig hurtigt over alle kontinenter og vel kun de mest optimistiske regnede med at Danmark kunne gå ramt forbi.

Når man dertil lægger at juridiske eksperter mener, at sundhedskriser, epidemier, pandemier mv. skal indskrives i fremtidige kontrakter, for at kunne påberåbe sig force majeure, må det jo betyde, at man ikke for nuværende kan påberåbe sig force majeure pga. Corona.

Corona er er verdens svøbe lige nu, men den har altså ikke angrebet det danske skinnenet, signalsystemer nye som gamle, ej heller køreledninger eller togmateriel. At man foretager en forretningsmæssig beslutning om reduceret togdrift, altså tilpasser udbud til efterspørgsel er ikke force majeure. Det er en planlagt forretningsmæssig aftale med aftalepartneren Transportministeriet og beslutningen er taget ud fra et ønske om at drive en så rentabel forretning som muligt, mens Corona epidemien raser. DSB Telegade kunne under forhandlingerne med Transportministeriet omkring reduceret drift have meddelt, at evnerne til at planlægge i virksomheden er så ringe, at det ville tage 2-3 uger at implementere reduceret drift. Eller man kunne have udvist rettidig omhu og i god tid have haft en færdig skuffeplan. Men at behandle os som daglejere, er ikke en af løsningsmodellerne.

Midt i en Corona-tid – interviews med LKF påvirket af Corona-situationen

I en tid, hvor det danske samfund stort set har været lukket ned eller sat på standby i næsten 2 måneder, har en række vitale funktioner trods alt været opretholdt. Meget naturligt har vores hospitalsvæsen med en lang række underliggende støttefunktioner haft et meget højt aktivitetsniveau og været i højeste beredskab. Og de ansatte i sektoren har derfor været spændt hårdt for, og mange har arbejdet med høj risiko for eget helbred.

En anden samfunds kritisk funktion er den offentlige transport. I starten af krisen opretholdt DSB (og andre i branchen) fuld trafik og dermed blev DSB´s lokomotivførere sammen med det øvrige driftspersonale automatisk en del af det "apparat", der stadig skulle holdes i gang. Samtidig blev f.eks. uddannelsesaktiviteter sat på pause. Senere, da belægningen i togene var faldet til 5-8 % af det normale, valgte man at skære ned i trafikken og hjemsende en del af personalet.

I den genåbningsfase vi er i, er der opstået en række dilemmaer i takt med, at DSB ønsker at genoptage nogle af de uddannelsesaktiviteter, der har været sat i bero. Den primære udfordring er, at den anbefalede respekt / sikkerhedsafstand på 2 meter ikke kan overholdes ved sidemandsoplæring i førerrum.

Udfordringer og personlige overvejelser, både i den og andre anledninger, kan du læse om i de efterfølgende interviews. Her kommer vi også rundt om en næsten færdiguddannet lokomotivførers oplevelser og tanker og refleksioner fra en kollega, som har været hjemsendt. Det er helt almindelige lokomotivførers historier fra Corona-krisen tidsalder. Rigtig god fornøjelse.

Kasper Jensen, lokomotivfører under grunduddannelse, Fredericia.

Kasper er 39 år og bor i Fredericia, 5 min. gang fra banegården, sammen med sin kone Mathilde og deres 2 børn, Mikkel på 10 år og Karoline på 6. Han er født, opvokset og har boet det meste af sit liv i Strib lige uden for Middelfart, dog med en afstikker på nogle år i Holstebro (sports college, mv.). Kasper har en HG uddannelse og er uddannet med speciale i salg. Så er han uddannet klejnsmed (som gjorde han kunne søge ind som lokomotivfører) og uddannet servicetekniker i HP storformat printer. Inden han kom til DSB, var han brandtekniker. Kasper søgte ind som lokomotivfører for at udfordre sig selv og få mulighed for at opleve at arbejde i et større firma. Desuden tiltalte dét at arbejde selvstændigt, som han også kendte fra hans tid som servicetekniker, ham. Og så var der måske også en lille drengedrøm, om at køre de store maskiner rundt i landet og opleve en masse, der trak.

Hvad tænker du generelt om Corona-krisen og den måde den bliver håndteret på i Danmark (og evt. andre steder)?

Corona-krisen er jo en rigtig kedelig ting, som ikke kun har ramt lille Danmark, men også i resten af verden. Jeg tænker, at det desværre nok er sådan en sygdom, som er kommet for at blive. Ligesom rigtige mange andre grimme sygdomme, som har været der gennem hele verdenshistorien. Man vil jo nok finde en kur, som enten vil kunne holde Corona nede, eller bedre endnu fjerne den helt. Men da den muterer hele tiden, vil det tage tid – som det har gjort med mange andre sygdomme. Krisen herhjemme er blevet håndteret korrekt, synes jeg. Især når man ser på, hvordan udviklingen har været / er i mange andre lande, hvor de ikke har lukket lige så meget ned, som her. Så kan man altid diskutere, om der er blevet lukket for meget ned, eller for lidt. Personligt stoler jeg på, at der er nogle mennesker, som har forstand på det, som rådgiver vores politiker til at gøre det rigtige. Når det så er sagt, vil det altid være et svært spørgsmål at svare på, da man jo ikke har stået i den her situation før.

Hvor langt var du i uddannelsen, da landet medio marts blev lukket ned og du (og andre lokomotivførere under grunduddannelse) blev hjemsendt?

Jeg var faktisk nået så langt i min uddannelse at jeg skulle have været til min MF/ER attest 2 uger efter, vi blev sendt hjem.

Med tanke på, hvor langt du var i uddannelsen, hvad tænkte du så om, at den blev afbrudt?

Så tæt på min første attest og med udsigt til at kunne køre selvstændig, synes jeg, det var rigtigt ærgerligt. Men det er jo en ting, man ikke selv er herre over.

Prøv at sæt nogle ord på de tanker og følelser man har, når man er hjemsendt og ikke ved, hvornår – eller om – man kan færdiggøre sin uddannelse

Jeg synes, det var ganske forfærdeligt. Jeg tænkte: "Kunne man ikke lige have ventet de 2 uger, indtil vi havde vores attest. Så kunne vi have været en del af mandskabet". Uvisheden, om hvornår vi kunne komme tilbage, var også træls. Kunne man nå at være færdig før sommerferien, eller ville alt blive skubbet hen til august? Men så tænkte man jo også lidt logisk. Når man så i nyhederne, hvordan det hele var (og er) lukket ned. Især det, at skolerne var lukket ned og ens børn var hjemme, gjorde det tydeligt, at der jo nok var noget om sagen.

Du blev genindkaldt til at færdiggøre din uddannelse på et tidspunkt, hvor der var stor debat om forhøjet smitterisiko pga. manglende afstand mellem kørelærer og elev i førerrum. Hvad tænkte du om det?

Det er korrekt, og når jeg skriver det her, er der stadigvæk stor debat på stuerne. Var det korrekt, at vi blev kaldt tilbage? Der er altid nogen, som vil være imod og nogen, som ikke har et problem med det. Jeg har den holdning, at jeg må stole på, at der er nogen, som har undersøgt sagen og sagt god for, at vi kunne genoptage uddannelsen.

Hvis DSB, LPO eller andre skulle have et godt råd med fra dig, når Corona-krisen på et tidspunkt skal evalueres, hvad skulle det så være?

Jeg synes, DSB har været gode til at komme ud med Corona News hver dag. Men jeg tænker da helt sikkert, at der er mange ting, som alle kan lære noget af her.

Henrik Michelsen, lokomotivfører (tjenestemand), Aarhus.

Henrik er 53 år, tjenestemand og lokomotivfører i Aarhus. Han startede på LFU hold 2 i 1989 og blev efter endt uddannelse stationeret i Esbjerg., hvor han kørte frem til maj 1992. Her blev han, efter eget ønske, forflyttet til Aarhus. Henrik er oprindeligt uddannet klejnsmed med speciale i ventilationssystemer. Interessen for jobbet som lokomotivfører tilskriver han sin morfar, som arbejde i DSB. Først som fyrbøder, senere som håndværker på værkstedet i Fredericia. Henriks morfar var en rigtig "lokomotivmand" af den gamle skole.

Hvad tænker du generelt om Corona-krisen og den måde den bliver håndteret på i Danmark (og evt. andre steder)?

Jeg synes, det er meget bekymrende, at vi i år 2020 "stiltiende" accepterer, at en Corona-pandemi kan opstå. Med det mener jeg, at der for lang tid siden skulle have været sat en stopper for bl.a. de asiatiske markeder med vilde dyr. Men der er så meget storpolitik og så mange penge involveret, at ingen rigtig tør tage fat på at finde løsninger på problemerne. Når det er sagt, så synes jeg, at de danske politikere har handlet konsekvent og, virker det til, effektivt.

Jeg har i mit liv aldrig oplevet noget, der har påvirket min dagligdag så meget, som Coronakrisen har. Derfor er det også svært for mig at sige, at der skulle have været gjort dette eller hint. Jeg kan blot konstatere, at jeg har følt, og stadig føler, mig rimelig tryg og fortrøstningsfuld. Men samtidig er jeg også MEGET glad for, at det ikke er mig, der skal beslutte tempoet for genåbningen af samfundet!

Du blev hjemsendt fra produktionen i slutningen af marts måned. Havde du selv bedt om at blive hjemsendt?

Jeg gik på en måneds planlagt vinterferie i slutningen af februar. Som tingene udviklede sig, var der ingen tvivl om, at det måtte blive en ferie hjemme på matriklen i Stilling. Men ferie er jo ferie!

I slutningen af min ferie fik jeg fjernet 2 modermærker, og jeg fik en forebyggende strålebehandling mod hudkræft (en fotodynamisk terapibehandling). Jeg anser ikke mig selv for at være pivet, men den strålebehandling var virkelig en smertefuld omgang med synlige gener.

Corona-ramt banegård

Odense Station søndag d. 26. april kl.18

Foto: Peter Kanstrup

Derfor skrev jeg med det samme til min gruppeleder, Karsten Degnegaard, da jeg læste mailen fra Rolf om frivillig hjemsendelse. Det var en stor lettelse for mig, da jeg i min e-Boks fik besked fra HR om, at jeg var frivilligt hjemsendt. Nu kunne min hud hele helt op igen uden større risiko for infektion.

Hjemsendelserne var i udgangspunktet berammet til at skulle vare en måned, men blev afkortet pga. af landets gradvise genoplukning. Hvor længe var du hjemsendt?

Jeg blev hjemsendt pr. 01.04.20. Den 16.04.20 ringede Karsten Degnegaard til mig, dels for at høre, hvordan det gik med mig, men også for at fortælle, at "Banen" meget gerne ville se mig igen den 27.04.20.

Hvordan var det at være hjemsendt?

For mig har det været meget positivt at være frivillig hjemsendt. Jeg er blevet sparet for nogle helbredsmæssige spekulationer og bekymringer, og det siger jeg virkelig tak for! Jeg synes, at tiden er fløjet afsted her i april. Vejret har været fantastisk. Jeg har haft tid til at læse flere bøger, end jeg plejer. Min kone og jeg har været i haven, renset fliser, malet døre, vinduer og træværk – vi har fået lavet en masse praktiske ting. Så ja, tiden er blevet brugt flittigt og fornuftigt. Der er dog ingen tvivl om, at det bliver godt, igen at få den daglige snak på arbejdet med min gode kolleger, hvor vi lige får vendt hele verdenssituationen!

Tjenestemænd var stillet en medarbejderbetaling for hjemsendelsen på 1,67 dag pr. md. i udsigt (trepartsaftalen). Statens aftale foreskrev 5 dage og DSB valgte at trække 3 dage. Hvad tænker du om det?

Jeg synes, det er nogle meget rimelige vilkår, vi har været hjemsendt på. Informationerne har været der fra dag et! Om det "koster" 1,67 dag eller 3 dage, har ikke den store betydning for mig, når jeg tænker på, hvad jeg har fået i stedet!

Der har under hele Corona-krisen været et forhøjet sygefravær blandt både det kørende personale og blandt ansatte på DSB's værksteder. Har du en ide om, hvorfor det har været sådan?

Som jeg skrev tidligere, så gik jeg på ferie sidst i februar. Det har betydet, at jeg har været så privilegeret selv at kunne vælge, kun at blive udsat for en lille smitterisiko. Det havde ikke været muligt, hvis jeg skulle have været på arbejde. Jeg er ganske sikker på, at alle er bekymrede, måske endda direkte bange, for at blive smittet med Covid-19, og bekymring og ængstelse fører uden tvivl til flere sygemeldinger. Udmeldingerne fra både politikere og sundhedsmyndigheder om, at du IKKE skulle gå på arbejde, hvis du havde selv svage symptomer, har også gjort en hel del.

Hvis DSB, LPO eller andre skulle have et godt råd med fra dig, når Corona-krisen på et tidspunkt skal evalueres, hvad skulle det så være?

Generelt har jeg faktisk kun ros i forbindelse med Corona-krisen. For mig har informationsniveauet været fint dækkende. Der er dog ingen tvivl om, at det er af enorm stor vigtighed, at vores IT-systemer fungerer, ikke bare 100%, men 110% i sådanne krisesituationer. Her tænker jeg både internt og eksternt. Bl.a. for dem, der har arbejdet hjemme, men også for vores kunder og togpersonale i forbindelse med pladsbilletkravet i alle tog. I dag er velfungerende IT-systemer simpelthen virksomhedens rygrad!

Lokomotivfører kørelærer, Henrik Them Christensen, København

Henrik er uddannet automekaniker tilbage i 1979. Han blev ansat i DSB for lidt mere end 37 år siden, d. 1. januar 1983. Henrik har været kørelærer siden 2010.

Hvad tænker du generelt om Corona-krisen og den måde den bliver håndteret på i Danmark (og evt. andre steder)?

Corona-krisen kom jo for de fleste "almindelige" mennesker ganske overraskende. Jeg tænker, at regeringen og sundhedsmyndighederne i Danmark har handlet klogt og ikke mindst hurtigt. Den gode information til befolkningen og alvoren i den, samt det faktum, at befolkningen har vist forståelse og respekt for de vanskelige beslutninger myndigheder og regering har gennemført, gør, at vi ser ud til at komme lettere gennem Corona-krisen end mange andre lande.

Jeg er lidt overrasket over, at politikerne kunne blive enige om at stå sammen. Det viser måske, at når bare problemerne, der skal løses, er alvorlige nok, så kan politikerne godt arbejde sammen på tværs i Folketinget. Man kan jo håbe, at det så kan danne skole til fremtidige beslutninger i den politiske verden, men det er jo desværre nok et naivt ønske.

Kort efter landet lukkede ned medio marts besluttede DSB at stoppe al praktikkørsel og hjemsende alle lokomotivførere under grunduddannelse. Med tanke på, at nogle af disse manglede få tjenester for at færdiggøre deres uddannelse, hvad tænkte du så om det?

Jeg har svært ved at se, DSB kunne gøre andet end at følge myndighedernes anbefaling / påbud. Jeg synes, det var en korrekt beslutning. Man kunne måske have afholdt en attest på de elever, der manglede ganske få køredage, men i så tilfælde skulle der jo laves nogle helt specielle retningslinjer for afholdelse af disse attester, da der jo mindst er tre personer til stede i førerrummet under en attest. Jeg har ikke noget bud på, hvordan disse retningslinjer så kunne have set ud. Så grundliggende synes jeg, at DSB tog den rigtige beslutning i denne situation.

Hvordan synes du, det har fungeret med levering af værnemidler, brug af værnemidler og tiltag for at begrænse af smittefare, f.eks. afstand i opholdslokaler og afholdelse af rådighed i hjemmet, o. lign.?

Her synes jeg faktisk også at DSB har klaret opgaven ganske godt. Man har skaffet mange ekstra opholdslokaler, og man har øget rengøringsniveauet i disse. Det kneb lidt mere med god rengøring i førerrummet, men lige dér har vi aldrig været forvent med et ret højt rengøringsniveau. Det har generelt været svært for alle at skaffe håndsprit, så her synes jeg faktisk, at DSB var hurtig til at skaffe håndsprit til sine ansatte.

Der har under hele Corona-krisen været et stort antal ændringer af møde- og sluttider og korrigerings- og varslingsreglerne har i en periode ikke været overholdt. Hvad tænker du om det?

Det er selvfølgelig altid problematisk, når aftaler og regler ikke bliver overholdt, og med tanke på den måde ledelsen de sidste par år har tolket aftaler og regler (som fanden læser biblen), så er jeg egentlig ikke overrasket. Jeg er klar

over at LPO har været med til at give ledelsen lov til at gå lidt på kant med, hvad der er aftalt. Det har selvfølgelig til en vis grad været nødvendigt for at få kabalen til at gå op i denne helt særlige situation.

Trods meget kort afstand mellem kørelærer og elev, besluttede DSB at genoptage sidemandsoplæring i førerrum efter påske. Det skete på baggrund af en intern risikovurdering, men uden vejledning / retningslinje fra en myndighed. Hvad tænker du om det?

Menneskетomme perroner på Københavns Hovedbanegård

Foto: Maiken Tomlinson

Jeg roste tidligere DSB for at handle hurtigt og rigtigt ved at sende elever og andet ikke driftskritisk personale hjem i følge retningslinjerne fra sundhedsmyndighederne. Da DSB så pludselig fandt ud af, at nu kunne kørelærer og elev godt genoptage praktikkørslen, så var min første tanke (og den er stadig gældende): "Nu er kæden da totalt knækket hos ledelsen". Hvordan kan man lave en risikovurdering, der kommer frem til, at kørelærer og elev i op til 9 1/2 time, godt nok med en spisepause puttet ind et sted i tjenesten, kan sidde med ca. 50 cm afstand? Uanset hvor meget man spritter af og lufter ud, så er det en fysisk umulighed at undgå mikroskopiske partikler i luften fra f.eks. hoste eller nys – selv om man passer på. Alene det at trække vejret udløser mikroskopiske vanddråber i udåndingsluften. Det vil være helt umuligt ikke at blive udsat for disse dråber. Man står inde for risikovurderingen. Det svar fik jeg på en mail fra Johnny (Jartved, red.). Ja, det kan da nok være, at man gør, men det er da mig og min elev, der er udsat for risikoen. Det er da nemt, og ganske uansvarligt, at sidde der på et kontor og tage så fatale beslutninger. Når så der er gået nogle uger og rigtig mange kørelærere må sygemeldte sig, hvad sker der så? Jeg tror, jeg kender svaret. Det bliver nok noget med en pålagt bod for "ulovligt" fravær. Det har man (ledelsen) jo praktiseret før. Så mon ikke det ender sådan?

Der har under hele Corona-krisen været et forhøjet sygefravær blandt både det kørende personale og blandt ansatte på DSB's værksteder. Har du en ide om, hvorfor det har været sådan?

Jeg tror, folk har været usikre eller måske direkte bange. Mange har fulgt sundhedsmyndighedernes anvisning om at sygemelde sig, hvis man havde bare den mindste smule tegn på sygdommen. Mange har sikkert også været bange for at bringe smitte med hjem, ikke kun til ældre familiemedlemmer, men også til deres børn. Det var jo før man blev klar over, at børn generelt ikke bliver ret hårdt ramt af Corona.

Hvis DSB, LPO eller andre skulle have et godt råd med fra dig, når Corona-krisen på et tidspunkt skal evalueres, hvad skulle det så være?

Måske bare at man bør lytte til og respektere hinanden. Som nævnt tidligere, når det bliver alvorligt nok, så kan selv politikere fra samtlige partier samarbejde, og vise tillid til hinanden. Så må det også være muligt for ledelsen i DSB at samarbejde på fornuftigvis og respektere indgåede aftaler og regler med de faglige organisationer. Samarbejde er vejen, når kriser skal løses.

Endnu en pudsighed hos DSB

Stort set al luftfart er indstillet i disse tider, eller er den? Da vi fik SMS omkring overgang til sommertid, kunne man bl.a. læse at en del kunder ikke tog højde for overgang til sommertid og derfor kom for sent til deres flyafgang. Enten er de vel kommet adskillige dage for sent eller også er de fremme i overordentlig god tid. Overvejer DSB måske at gennemlæse det de udsender eller er "copypaste" blot så dybt indarbejdet?

En ren arbejdsplads kommer ikke af sig selv!

Af:
Carsten Larsen,
Arbejdsmiljørespræsentant, Nykøbing Falster
Ann-Mette Juul Jensen,
Arbejdsmiljørespræsentant, København
&
Jan Lundstrøm,
Arbejdsmiljørespræsentant, Næstved

I disse Corona-tider, hvor mange ting er vendt op og ned, vil vi som arbejdsmiljørepræsentanter også være lidt anderledes end normalt. Det er som arbejdsmiljørepræsentant ofte svært at synliggøre ens virke, og det er da normalt heller ikke et behov for opmærksomhed, som driver de kollegaer, der påtager sig tørnen som arbejdsmiljørepræsentant. Det kan dog ind imellem være frustrerende ikke at kunne vise, at vores indsats faktisk gør en forskel, og at der rundt omkring lægges megen energi og resurser i, at vi alle kan føle os trygge, når vi møder på vores arbejdsplads. Det kunne se ud som om, at ledelsens strategi gennem længere tid har været at holde medarbejdervalgte – det være sig tillidsrepræsentanter eller arbejdsmiljørepræsentanter – uden for indflydelse. Det er vist klart for os alle blandt frontpersonalet.

Vi vil med denne artikel prøve at kaste lidt lys over, hvordan vi oplevede de første uger af Corona-krisen og den meget anderledes situation Danmark pludselig stod i. Som overskriften antyder er det emnet rengøring, som der er fokus på her. Det kunne være alle andre problemer vi kæmper med i dagligdagen, men der opstod en situation, hvor rengøring pludselig var særlig aktuelt for os.

Den 11. marts 2020 blev Danmark som bekendt "lukket ned" af Regeringen. Vores firma meldte hurtigt ud, at det var en meget vigtig funktion, vi udførte, og at vi derfor som vanlig skulle møde på arbejde. Allerede ugen før deltog vores repræsentant i et ordinært møde i EAMU, som afholdes en gang hvert kvartal. Her blev der stillet spørgsmål til øget fokus på rengøring, da vi jo allerede på det tidspunkt var ramt af de første tilfælde af Corona i Danmark. Det blev taget til efterretning, og man begyndte straks at øge rengøringen i Telegade. Aftørring af dørhåndtag og gelændere og lignende, hvor der var mange, der rørte samme overflade. Det blev meldt ud til medarbejderne, at man skulle følge sundhedsmyndighedernes vejledning om god håndhygiejne og at håndvask var klart det bedste. Håndsprit kunne bruges som alternativ. Det blev også meldt ud, at man ville indkøbe ekstra håndsprit til frontpersonalet.

Det var der jo mange andre, som også gerne ville, og håndsprit blev hurtigt en mangelvare i det danske samfund. Det var jo er særlig situation Danmark var i, og vi havde selvfølgelig forståelse for at pleje- og sundhedssektoren skulle forsynes med værnemidler og håndsprit først. Vi ville dog efterhånden gerne kunne se den ekstra rengøring, som virksomheden skrev om i de daglige nyhedsbreve. Blandt andet skrev man at: *"Der er skruet op for rengøringen af førerrum: Udvendige balustre ved førerrumsdøre og indvendigt dørhåndtag skal rengøres"*. Super tiltag, men nu er det jo bare sådan, at for at få et lokomotiv til at flytte sig, skal man røre mange andre ting/håndtag – som mange kollegaer i forvejen har rørt ved gennem et langt driftsdøgn. Men måske de beskrevne tiltag gjaldt for metrotog og andre førerløse litra? Vi begyndte selvfølgelig også at spørge ind til tiltag på depoter rundt om i landet, og der tydede det på, at der var store forskelle i rengøringsstandarden fra depot til depot.

Uge 12 går, og det er stadig svært at se indsatsen ude hos det kørende personale og frustrationerne vokser blandt kollegaerne. Den 22. marts rettes der derfor henvendelse til vores driftschef for at få et klart svar på, hvilke tiltag der er iværksat. Som den ansvarsbevidste leder han er, sendte han det straks videre. En medarbejder vendte hurtigt tilbage og kunne berette om de tiltag, som var sat i værk på rengøringsområdet for vores tog. Medarbejderen kunne henvise til, at man skam fulgte alle officielle retningslinjer fra sundhedsmyndighederne. Der blev henvist til et skriv omkring retningslinjer for rengøring i offentlige transportmidler. Nu var det bare sådan, at dette dokument beskrev, hvordan man skulle forholde sig til publikumsområderne, og ikke til vores arbejdsplads. Vi gjorde opmærksom på et dokument fra sundhedsmyndighederne, som også lå på deres hjemmeside og som beskrev, hvordan virksomheder og arbejdsledere skulle forholde sig. Der fremgik det tydeligt, at man skulle afspritte alle berøringsflader som mange ansatte kom i kontakt med. Det kunne den pågældende medarbejder jo så ikke tage stilling til, så det endte igen på driftschefens bord. Han udviste igen handlekraft og spurgte, om han skulle sende det videre til DSB Beredskab. Det syntes vi selvføl-

gelig var en rigtig god idé. Der gik så et par dage, og vi afventede spændt på svar. I Corona nyhedsbrev nr. 18 kunne man så igen læse, at *"håndvask er lige så effektiv som håndsprit, det slår sundhedsmyndighederne fast"*. Der var en henvisning til en artikel, som rigtig nok beskrev dette. Igen var det dog en artikel som beskrev, hvordan man skulle forholde sig derhjemme og ikke på en arbejdsplads, hvor der ikke nødvendigvis er adgang til rindende vand og sæbe. Om det på dette tidspunkt ikke var klart for ledelsen, at ikke alle kunne arbejde hjemmefra skal være usagt. Vi røg igen i blækhuset, og skrev til driftschefen, at vi var uforstående over for denne udmelding, da vi klart mente, at vi havde gjort opmærksom på retningslinjerne fra sundhedsmyndighederne for en arbejdsplads. Det kunne han så igen sende videre til en personaleleder i Vest, som udfærdigede skemaer for rengøring af førerrum. Vi åndede lettet op og tænkte – optimister som vi er – at nu var budskabet gået igennem. I Corona nyhedsbrev nr. 20 stod da også pludselig: *"Husk afspritning. ISS gør ekstra rent i øjeblikket og afspritter flader som mange kommer i berøring med. Herunder kaffemaskiner og håndtag. Vi anbefaler dog fortsat, at du bruger håndsprit eller vasker hænder, hvis du berører betjeningsknapper, håndtag m.m."* Driftschefen udsendte også et nyhedsbrev, hvor der stod: *"ISS desinficerer førerrum og tjenestekupeer med sprit på de vigtigste betjeningshåndtag/funktioner"*. Nu måtte det da kunne ses i virkeligheden, tænkte vi. På dette tidspunkt oplevede mange, at førerrum aldrig havde været så rene. Det var så bare ikke virksomhedens skyld, men kollegaer, som valgte at beskytte sig selv, og derfor gjorde rent hver gang de overtog et førerrum. Ikke en dårlig idé, da det jo altid er ens eget ansvar at passe på sig selv. Det er dog klart beskrevet, at man som ansat har krav på, at virksomheden gør det, som er muligt, for at beskytte én, når man er på sin arbejdsplads.

IC4-førerbord efter aftørring

Foto: Carsten Larsen

Søndag den 29. marts tages der så et billede i en ME af en Greenspeed skærm, der tydeligvis bærer præg af ikke at være gjort ren i lang tid. Vi beslutter igen at undersøge nærmere, hvad der er iværksat fra virksomhedens side. Arbejdsmiljørepræsentanten i Nykøbing Falster tager en snak med holdlederen fra ISS. Han kan så berette, at de skam er sat til først at rengøre førerrum med rengøringsmidler, og derefter desinficere med en væske efter et skema de har fået fra DSB. Dette er dog kun på togsæt og ABs-styrevognene. Førerrum på EA og ME-lokomotiver kommer ISS slet ikke ind i, og har for øvrigt ikke gjort det i en del år.

Igen en overraskende udmelding, og igen måtte vi til tasterne for at få "vækket" ledelsen, så vi kunne få den rengøring, som vi med rette kan forvente – og som sundhedsmyndighederne anbefaler. Denne gang kom det vist ikke kun bag på os, at ikke alle litra blev rengjort i drift på dette tidspunkt. Det bar i retning af, at det var op til den enkelte lokomotivfører at stå for daglig rengøring, da ingen ville tage ejerskab på problemet. Det blev en udfordring at få anerkendt, at alle litra skal have den samme rengøring i førerrum. Belært af tidligere besluttede vi hurtigt, at vi denne gang måtte højre op i hierarkiet, og sendte igen en mail. Det hjalp og heldigvis gik der denne gang kun kort tid før det blev besluttet, at der skulle iværksættes daglig rengøring af førerrum – også i lokomotiver.

Derfor kan vi med sikkerhed skrive under på, at en ren arbejdsplads ikke kommer af sig selv! Rengøring er vigtig i dagligdagen, men ekstra vigtig lige nu, hvor Danmark, ja hele verden, hærges af en virus der spreder en alvorlig sygdom. Hjælp os med at hjælpe, hold øje med rengøringsstandarden i vores lokaler og på det rullende materiel.

Samtidig vil vi synliggøre, at det måske fremadrettet ville give mening at inddrage medarbejdervalgte mere, noget som for arbejdsmiljøområdet rent faktisk er beskrevet i lovgivningen.

Se det var en rigtig historie ☺.

Bjarne Aunsbjerg – lokal tillidsmand i Aalborg

Det Blå Blad har sat lokalgruppeformand, Bjarne Aunsbjerg, LPO Aalborg stævne, for en lille snak, som led i vores artikelserie om lokalgruppeformændene i LPO DSB. Bjarne er kendt og respekteret i LPO DSB's tillidsmandskreds, for sit store arbejde som en af LPOs turplanlæggere. Og kendt for sit tidligere virke som lokalgruppeformand i Aalborg, men hvordan oplever Bjarne at være tilbage som lokalgruppeformand i Aalborg?

Det er lidt ligesom at være hjemme igen, Aalborg depot er jo blevet lidt mindre siden jeg sidst var lokalgruppeformand i Aalborg. Men depotet består af en meget homogen gruppe af lokomotivførere, så det er dejligt at være tilbage.

Kan du ikke kort fortælle lidt om dig selv?

Jeg er en ung mand på 54 år, bor i Viborg og er gift med Helle, jeg har 2 voksne børn samt 2 voksne bonusbørn. Vi elsker begge to at rejse og gør det så snart der tid til det. Ellers går tiden med venner og familie.

Du har overtaget formandsposten i Aalborg, efter kampvalg og deraf følgende urafstemning. Vil vi se en meget anderledes formands stil i Aalborg fremover?

Ja vi var 3 kandidater til formandsposten i Aalborg ved vores generalforsamling. Det ser jeg som meget positivt, at så mange gerne vil være med til at gøre en forskel. Jeg er meget taknemlig for, at jeg blev valgt og blev vist den tillid, som det jo er.

Det er klart at når jeg er blevet valgt, er der jo ting som vil blive gjort anderledes det er meget naturligt. Så jeg tror man vil kunne komme til at mærke en forskel, vi har også fået sammensat en rigtig god bestyrelse, der også gerne vil have LPO Aalborg fremad til alle medlemmers bedste.

Bjarne Aunsbjerg på lokalgruppens kontor

Foto: Lars Bjørn Jensen

Hvad har draget dig i retning af det faglige arbejde?

Det er der flere forskellige ting der har. Først og fremmest er det for at være med til at kunne gøre en forskel, og rykke tingene i den rigtige retning, til vores fælles bedste.

Samtidig er det nok noget der ligger i mine gener, min familie har altid været fagligt aktive, så jeg har nok populært sagt fået det ind med modermælken. Men først og fremmest er det for at skabe en arbejdsplads, med gode og ordentlige arbejdsforhold, for vores kollegaer.

Er der nogle opgaver, som specielt giver dig lysten, til at være lokalgruppeformand?

Det er jo ikke nogen tvivl om, at arbejdet med tjenester og ture ligger mit hjerte meget nært. Her mener jeg også at man kan gøre en stor forskel, da det jo er kollegernes dagligdag man sidder med. Det er samtidig også øretævernes holdeplads, men det må man jo tage med, og så tage diskussionen med kollegerne bagefter. Lokalt er det jo, at være der for medlemmerne og løse de problemer medlemmerne har på bedste vis.

Hvis der findes en normal dag for en formand i Aalborg, hvordan ser den så ud?

Lige i tiden går de flest af mine dage med at køre tog, kontoret er ikke meget åbent lige i tiden. Det beklager jeg meget, men mon ikke det bliver bedre i fremtiden, indtil da må sagerne så vidt det er muligt ordnes pr. telefon og mail.

Bjarne Aunsbjerg klar til fremtidens udfordringer

Foto: Lars Bjørn Jensen

Du har været med gennem hele "konflikten" med DSB uden en tillidspost, hvordan oplevede du "konflikten"?

Det har jeg oplevet som den mest frustrerende del af hele mit arbejdsliv. Det har været en uskøn forestilling, som vi alle har været vidner til og som en del af os i bund og grund stadig er en del af. Men det beviser bare over for mig, at konflikter sjældent løser problemer men derimod skaber problemer. Tryk avler modtryk, det er efter min mening kun ved samarbejde og gensidig forståelse at man kommer videre.

Hvordan tager kollegaerne den nuværende situation i DSB, også den noget specielle situation som Corona har bragt os alle ud i?

Det syntes jeg at man tager stille og roligt, selvfølgelig er man da nevøs for at få denne her virus. Men der er en forståelse for at man følger sundhedsmyndighedernes anbefalinger og tager de forholdsregler der skal til. De kolleger der er i risikogruppen er hjemsendt og de kolleger der har familiemedlemmer der er i risikogruppen er også hjemsendt. De ting der har været udover dette, har vi fået løst til alles tilfredshed. De andre ting som vi jo alle slås med, er måske blevet skubbet lidt i baggrunden. Men når man begynder at få normaliseret tingene lidt igen, synes jeg da man skal klappe hinanden på skuldrene. Da vi jo om nogen har bevist, at vi som lokomotivførere, har levet op til vores opgave om at udføre samfunds kritisk arbejde. Det synes jeg gerne, at jeg vil rose vores kolleger for, jeg vil håbe at dette kan sætte tankerne i gang andre steder.

Fremtidens LPO Aalborg, hvordan ser du den udvikling?

Jeg ser faktisk meget lyst på fremtiden for LPO Aalborg. Vi har fået en rigtig god bestyrelse, som aktivt er med til at få vores lille gruppe med på landkortet igen. Samtidig er det en meget sammentømret gruppe af lokomotivførere der er på depotet, nuvel gennemsnitsalderen er da ved at gå opad, men med den også en god portion erfaring. Og kørselsmæssigt går det jo også den rigtige vej, da der jo sidst på året bliver åbnet for sporet til lufthavnen. Så nu venter vi bare på en udmelding omkring lyntogskørsel til Frederikshavn, da mange af DSB´s tog er ved at være udrustet til det nye signalsystem. Så fremtiden for LPO Aalborg tegner lys.

Det Blå Blad siger tak til Bjarne for hans input og hans bud på lokalgruppens fremtid og udfordringer. Ingen tvivl om, at lokomotivførerne i Aalborg, i Bjarne har fået en god Lokalgruppeformand med fødderne plantet solidt på jorden, hvilket vil være til gavn, både lokalt og i Områdegruppen, i den meget udfordrende tid, vi trods alt stadig er i.

Yderligere en pudsighed hos DSB

Situation Management var de første ofre for Corona ved DSB. De plejer dagligt at berette om, hvad der ikke fungerer på iPad, hvad der stadig ikke fungerer på iPad, hvad de forventer svigter næste gang på iPad og en sjælden gang en mail om problemer, der er løst. I skrivende stund er det en lille måned siden, jeg sidst modtog mail fra dem. God bedring til jer, jeg vil ikke skrive: "Kom snart tilbage."

Lars Fly Harder – lokal tillidsmand i Kalundborg

Det Blå Blad har sat lokalgruppeformand, Lars Fly Harder, LPO Kalundborg, stævne, for en lille snak, som led i vores artikelserie om lokalgruppeformændene i LPO DSB. Som tidligere bestyrelsesmedlem i lokalgruppe Kalundborg, er fagligt arbejde ikke ukendt for ham. Men hvordan oplever Lars at skifte hvervet som bestyrelsesmedlem, ud med tillidshvervet som Lokalgruppeformand?

Kan du ikke kort fortælle lidt om dig selv?

Jeg er 45 år, bor i Kalundborg med min kone og 3 børn – en dreng på 4 år - to piger på 11 år og 14 år. En af mine store interesser er brætspil, der findes ikke noget så godt som at spille et brætspil med familien eller gode venner. Det kan jo heldigvis ofte kombineres med god mad og et glas rødvin. Derudover opholder jeg mig ofte i vores have som ikke hører til de mindste af slagsen. Med en have løber du aldrig tør for projekter i resten af dit liv.

Lars Fly Harder byder velkommen til Kalundborg depot

Foto: Fotografens navn er ikke redaktionen bekendt

Du har overtaget formandsposten i Kalundborg, efter at både formand Maiken Tomlinson og næstformand Kenneth Geier valgte at stoppe. Den tidligere formand har gjort sit til at søge indflydelse i Områdegruppen på vegne af Kalundborg. Vil vi se en anderledes formands-stil i Kalundborg fremover?

Maiken har altid været en meget dygtig, engageret og handlekraftig formand, som i min optik har været en fremragende formand for Kalundborg. Jeg var ked af, at hun besluttede sig for at stoppe, men kan udmærket godt forstå hende, den konflikt vi har haft med DSB, har slidt hårdt på alle lokalgruppeformænd.

Jeg måtte bruge lidt tid til at overveje om jeg havde lyst til at stille op, da jeg godt vidste, at det kunne blive et stort arbejdspres. Men når alt kom til alt, så var det egentlig meget naturligt, at jeg som det eneste tilbageværende bestyrelsesmedlem ville stille op som formand.

En anderledes formands-stil? Højst sandsynligt. Selvom vi har de samme synspunkter, så har vi altid haft forskellige måder at kommunikere det ud på. Med tiden kan det være, at jeg bevæger mig i den samme retning som Maiken, men det er endnu for tidligt at sige.

Har du inden dit tillidshverv som bestyrelsesmedlem og nu formand i Kalundborg, lavet fagligt arbejde, eller foreningsarbejde?

Jeg begyndte egentlig først at interessere mig for fagligt arbejde, da jeg havde været et par år i DSB. Samfundsinteressen har dog altid været der og jeg har stort set altid læst nyheder, fra det øjeblik jeg kunne sætte bogstaver sammen til ord.

Udover bestyrelsesarbejdet her i LPO, så er jeg med i styrelsen i min datters spejderkorps. Egentlig først som suppleant, men som så mange andre steder i det frivillige foreningsarbejde, blev der brug for at en suppleant trådte til.

Hvad har draget dig i retning af det faglige arbejde?

Jeg er egentlig ikke vokset op i en familie som har været specielt fagligt eller politisk aktive. Jeg var heller ikke selv aktiv i politik, elevråd eller andet før jeg fik børn. På en måde kan man tilskrive min faglige interesse og interesse for samfundet generelt til mine børn. Jeg indså, at hvis vi skal bibeholde det samfund vi har i dag, så er det vigtigt, at der er nogle der varetager arbejdstagers interesse og rettigheder. Det er de rettigheder jeg gerne vil give videre til mine børn og deres generation.

Er der nogle opgaver, som specielt giver dig lysten, til at være lokalgruppeformand?

Det er ikke en enkelt ting der driver lysten – og lysten til det skal absolut være der – men mere den samlede pakke. Lysten til at hjælpe den enkelte i enkelte sager, og lysten til at hjælpe alle i mange sager, er nok det der er vigtigst i mit tilfælde.

Hvis du nåede at danne dig et indtryk af en normal dag for formanden i Kalundborg, inden Corona ramte, hvordan ser en normal dag så ud?

Nu er Kalundborg jo ikke et stort depot, så jeg må økonomisere med de 10 kontordage jeg har fået tildelt. De kontordage går så med at besvare mails, organisere ferievalg, opdatere informationstavler osv. På grund af de få dage jeg har, så er der også en del gange der lige er en kollega der har brug for hjælp til en sag, eller har et spørgsmål, som må tages udenfor kontor dagene men det fungerer heldigvis fint og de fleste sager bliver behandlet rimelig hurtigt.

Ellers er den største omvæltning fra kasserer til formand mængden af mails!

Du har været med gennem hele "konflikten" med DSB, hvordan oplevede du den?

Som dybt frustrerende. Den måde som DSB agerede på gennem hele konflikten, var så arrogant, at min stakkels kone derhjemme måtte lægge øre til del damp der skulle lukkes ud.

Til tider fik man også den opfattelse, at Arbejdsretten egentlig var Arbejdsgiverretten. At de kunne give DSB medhold i så mange sager var ufatteligt, ikke kun for mig, men for alle jeg talte med - også udenfor DSB.

Jeg håber dog, at vi en dag i den nære fremtid kan få rettet op på det dårlige forhold mellem ledelse og medarbejdere. Desværre ser det ud til at DSB ikke er så villige til at spille med igen. De nyligt overståede OK forhandlinger endte jo desværre på Forligsmandens bord og det udspil der kom derfra, baner ikke ligefrem vejen for et frugtbart samarbejde.

Hvordan tager kollegaerne den nuværende situation i DSB, også den noget specielle situation som Corona har bragt os alle ud i?

Der har været spredt utilfredshed med nogle af lokalaftalerne – og med god grund. Men det var det bedste vi kunne få i den situation og det giver os trods alt noget vi kan arbejde videre med efter OK20 afstemningen.

Da Mette Frederiksen lukkede landet 11. marts, opstod der pludselig en helt speciel situation, som vi nok aldrig før har prøvet i Danmark. Det gav med rette en del spørgsmål. Spørgsmål som vi i LPO heller ikke lige på stående fod kunne give svar på. Hele den situation har vist været noget med, at vi måtte tilpasse os en ny virkelighed fra den ene dag til den anden. I sådanne tilfælde kan det ikke undgås der bliver lavet fodfejl.

Fremtidens LPO Kalundborg, hvordan ser du den udvikling?

Set i lyset af den konflikt vi har været igennem, er det svært at sige. Men med to nyvalgte - og unge - lokomotivførere i bestyrelsen er der forhåbentlig stadig grundlag for en stærk bestyrelse i Kalundborg. Jeg håber de vil have lyst til at fortsætte i mange år endnu, da jeg med den nye bestyrelse synes jeg har fået et stærkt hold på banen.

Det Blå Blad siger tak til Lars for hans input og hans bud på lokalgruppens fremtid og udfordringer. Ingen tvivl om, at lokomotivførerne i Kalundborg, i Lars har fået en god lokalgruppeformand med fødderne plantet solidt på jorden, hvilket vil være til gavn, både lokalt og i Områdegruppen, i den meget udfordrende tid, vi trods alt stadig er i.

Lars Fly Harder på lokalgruppens kontor

Foto: Fotografens navn er ikke redaktionen bekendt

Nekrolog

Lokomotivfører Henning Winther, Odense er ikke mere. Lørdag d. 18. april forlod Henning, pludselig og helt uden forvarsel, denne verden, blot 54 år gammel. Chokket var derfor også mærkbart, da dødsfaldet nogle dage senere kom til vores kendskab.

Henning var født og opvokset i Odense. Efter endt skolegang kom han i midten af 80'erne i lære som maskinarbejder på Fabers.

For knap 25 år siden besluttede Henning at følge en ny karrierevej, så d. 15. januar 1996 startede han som lokomotivfører på prøve med tjenestested i Esbjerg. Efter knap 4 år dér blev han – efter ønske – forflyttet til Fredericia og d. 1. oktober 2001 kom han "hjem" til Odense depot, hvor han var til sin død.

Henning var en vellidt, rolig og ydmyg person. Han var altid venlig og hjælpsom, men også meget privat og ikke en person, som ret mange på depotet kom tæt på.

Mange af os kan være tilbøjelige til at ændre karakter livet igennem, men det gjorde Henning ikke. Selv om Henning mødte store udfordringer på livets vej, holdt han fast i sin rolige og gemytlige fremtoning.

En ting kunne dog – i hvert fald på arbejdspladsen – bringe Henning ud af balance og det var ny teknologi. Henning var mest til papir og blyant og meget lidt til iPads og andre moderne IT-løsninger. På den måde kom han måske også til at fremstå som en mand af den gamle skole, måske også mere end han egentlig var.

Verden er blevet et fattigere sted, nu, hvor Henning ikke længere er blandt os. Hans død er et tab for alle os i DSB, der kendte ham. Og et kæmpe tab for hans nære.

Vores tanker går i denne svære stund til de efterladte.

Æret være Hennings minde.

Lokalnyt

Af:

Bjarne Aunsbjerg

Aalborg

Hej alle, så blev det tid til endnu et indlæg i Det Blå Blad.

Her i Aalborg går det stille og roligt lige i tiden.

Der er lukket for banen imellem Aalborg og Langå da man arbejder på sikringsanlægget i Randers. Når I læser dette, vil Randers station forhåbentligt være blevet genåbnet så kørsel igen kan foregå for signal. Så slipper vi for de mange ind- og udrangeringer, det har efterhånden stået på i lang tid. Jeg tror at FC nord og alle lokomotivførere der kører på strækningen, krydser fingre for at det bare spiller efter påske. I påsken bliver der også skiftet skinner i forsyningsanlægget på depotet.

Vores kørsel vil i lang tid fremover, være præget af sporarbejde med de problemer det medfører, ændring af tjenester osv. På strækningen imellem Aalborg og Hobro vil sporarbejdet strække sig fra perioden marts til december 2020. Der udskiftes 63 kilometer skinner og der arbejdes på mange af de mellemliggende stationer. Strækningen forberedes også til elektrificering så det indbefatter meget arbejde på broer osv.

Det går også fremad omkring byggeriet af sporet til Aalborg lufthavn, banen åbner efter planen i december 2020. Det tror jeg alle i Aalborg ser meget frem til, vi har jo ikke så meget afveksling i vores kørsel, så selv små ting bliver taget imod med åbne arme. Det skal nok blive godt.

Lidt mere lokalt så ligger al social omgang jo på is lige i tiden, pga. den meget omtalte virus der jo desværre florerer i hele vores samfund. Vi havde ellers en del ting i støbeskeen her i foråret, men dem må vi jo vente med, til vi forhåbentligt snart er på den anden side af denne virus.

Vi har pt. 8 lokomotivførere hjemsendt på Trepartsaftalen, det er der jo mange rundt om i landet der oplever, så må vi jo se hvor længe de skal gå hjemme

Med disse ord vil jeg ønske jer alle et godt forår og pas nu rigtig godt på jer selv derude.

Banestrækning til Aalborg lufthavn i færd med at blive anlagt

Foto: Theis Møller

Lokalnyt

Af:

Carsten Understrup

Aarhus

Jeg plejer at indlede lokalnyhederne med at opliste de kolleger, som har valgt at lade sig pensionere siden sidste udgave af Det Blå Blad (DBB). Der er dog ingen pensionister at hylde denne gang. Om det skyldes årstiden eller de gode forhold på arbejdspladsen, at ingen har valgt pensionering i den forgangne periode, er jeg ikke helt klar over. Men egentlig helt rart ikke at skulle tage afsked med gode kolleger.

Det er ikke sket så meget lokalt siden DBB nr. 1-2020 udkom. Men en del nationale og globale begivenheder har indflydelse på depotet.

Omkring det nationale. Når du læser dette blad, er deadline for OK2020 overskredet. Er du overenskomstansat er mulighederne mange. Du kan være omfattet af strejke, arbejdsgiver lockout, gå i uvished fordi Forligs M/K har udskudt det givne strejkevarsel, arbejde under et mæglingsforslag / forligsskitse, som er ophøjet til lov af et flertal i Folketinget, eller måske, helt utopisk, arbejde under en overenskomst, som du rent faktisk har været med til at stemme ja til. Mulighederne er som skrevet mange. Bliver strejke / lockout konsekvensen, kan det være, du som overenskomstansat, læser dette, mens du fungerer som strejkevagt forhåbentligt i den dejlige forårssol. Imens forsøger du som tjenestemand nok at finde hoved og hale i desperationsplanlægningen hos DSB. Corona har vist, at selv planlagt reduceret drift ikke findes som spidskompetence i virksomheden. Som tjenestemand må du væbne dig med tålmodighed, for det er først i 2021, det bliver din tur til at stemme om dine kommende arbejdsforhold. Fantastisk god idé med indmeldelse i Dansk Industri. Snart høres vel sangen på direktionsgangen i Telegade omkring det vanskelige i at have én medarbejdergruppe arbejdende på to forskellige vilkår.

Globalt som nationalt er Corona over os som en verdensomspændende pandemi. Lokalt har det givet sig udslag i hjemsendelse af en del kolleger. Det virker dog som om, de knapt er hjemsendt, før de bliver genindkaldt. Igen kan man kun beundre det enorme overblik og den indsigt i togdrift som Telegade udviser. Til de genindkaldte må man sige, at den tid som er gået godt, sjældent kommer skidt tilbage, uanset hvor kort en periode den gode tid varede.

Flemming Jensen skriver ind i mellem til mig og det fremgår tydeligt, at han her i disse Corona- tider, ikke er helt tilfreds med sygefraværet i vognmandsvirksomheden. Nu arbejder jeg jo et sted, hvor også Arriva har depot, og jeg har personligt til gode at se rengøring af DSB's førerrum. Omvendt kan man se Arrivas rengøringsfolk bruger betragtelig længere tid i Arrivas førerrum. Kan manglende rengøring være en årsag til et øget sygefravær? Egentlig underligt! Vi har jo en rengøringskontrakt med både kvalitetssikring og afkrydsningsskemaer, mens Arriva blot har ansat nogen i virksomheden til at gøre rent.

En rød IC3

Foto: Lars Mielec

Årsagerne til sygefravær kan være mange men det er et statistisk faktum, at sygefravær og medarbejdertilfredshed er omvendt proportionale. Høj medarbejdertilfredshed giver et lavt sygefravær. Så i stedet for at bruge krudtet på at bekæmpe sine medarbejdere, skulle man hellere søge samarbejdet, specielt da i disse Corona-tider. Samarbejde er ikke, transportministeriel tilladelse eller ej, at tvinge lokomotivfører kørelærer og elev til at sidde med 40-50cm afstand i førerrum på togsæt, blot fordi det ikke er direkte forbudt. Og eneste tiltag for at forhindre smitte er afspritning / håndvask af hænder, samt afspritning af betjeningsgreb, taster og vippekontakter. Det er,

Lokalnyt

som vanligt, ren papirsikkerhed, der kun skal bruges til efterfølgende at kunne fralægge sig ethvert ansvar.

Arrangementer er også ramt af Corona, ikke direkte men som konsekvens af Regeringens restriktioner. Således er 1. maj arrangementet i Kongens Have i Odense blevet aflyst. Vores lokale tur til Djurs Sommerland forventes her inden deadline på DBB gennemført som planlagt lørdag den 23. maj og lørdag den 30. maj. Pressemødet i Statsministeriet den 6. april gav lidt håb til optimismen omkring arrangementet. Ganske vist blev sommerens festivaler, koncerter og markeder aflyst, men forlystelsesparker var ikke nævnt og her den 14. april fastholder Djurs Sommerland stadig åbning af parken d. 20. maj. Det eneste positive jeg ellers kan finde i disse Corona-tider er, at jeg slipper for at sno mig for at undgå klem og kram fra perifere bekendte.

Til sidst en stor tak til de mange kolleger som ofte tilbyder mig at bytte deres rådighed ud med min tjeneste, da mine tjenester som regel indeholder kørsel. Det er herligt på den måde at få nogle ekstra TR-dage, uden at trække på de 10 dage om året der er tildelt en lokalgruppeformand i DSB. Så slutteligt stor tak til disse kolleger og til Jensens planlægningsafdelinger, som muliggør dette.

Fredericia

Corona - hold afstand

Af:

Ole Bang

Som alle andre steder har Corona også ramt DSB og dermed vores arbejdsforhold. DSB er en stor arbejdsplads, hvor det kan være svært som topledelse at have det fulde overblik. Derfor er der brug for handlekraftig lokal ledelse, der kender de lokale forhold og som kan og tør tage en beslutning.

Der er også brug for et konstruktivt samarbejde mellem alle ledelseslag, tillidsfolk og medarbejderne, hvis DSB skal være effektiv i en situation som denne. Desværre kan man som driftsmedarbejder se, det heller ikke denne gang er lykkedes ledelsen at håndtere udfordringerne særlig godt. Måske fordi ledelsen har taget opfordringen om at holde afstand til sig.

Lokalt har der været udfordringer med sidemandsoplæring. Sundhedsmyndighedernes retningslinjer om at holde 1–2 meters afstand gælder desværre ikke i førerrummene. Her kan kørelærer og elev, ifølge DSB´s egen risikovurdering, sagtens sidde klods op og ned ad hinanden i flere timer. Ikke nok med at man skal have fuld fokus på sikkerheden, så skal man også være bekymret for, om man bliver udsat for smitte. Frontpersonalet skal altså udsættes for en markant smittefare, mens lederne med eget kontor, arbejder hjemmefra og derfor ikke skal udsætte sig for smittefare. Det er et dårligt signal.

DSB har fra starten af Corona-perioden meldt ud, at nu skulle der gøres ekstra rent både ude og inde, i pauselokaler, på toiletter og i førerrum. Om der er ekstra rent i Telegade skal være usagt, men det er der ikke ude i Driften, hverken i opholdslokaler, toiletter eller i togene. Det skal dog siges, at rengøringsstandarden i førerrummene er blevet væsentlig bedre, efter at lokomotivførerne selv er begyndt at spritte af. Hvor ansvaret for den mangelfulde rengøring skal placeres får vi nok aldrig et svar på. Der er kø ved håndvasken.

For vores kollegaer som er under uddannelse, er der en del utålmodighed og frustration over hvornår man kan blive færdig med uddannelsen, lønforhold, ændringer i tjenester, skoleophold osv. Vi håber på at alt falder på plads inden for en overskuelig fremtid.

Personalia: Vi har fået en ny mand på depotet. Izzet Köken er kommet til depotet fra København. Velkommen, håber du falder godt til.

Lokalnyt

Af:

Hans-Morten B. Andersen

Helsingør

I sidste nummer af Det Blå Blad ønskede vi alle et godt og lyst forår. Vi må bare erkende, at foråret ikke ser så lyst ud, som man kunne ønske. Hverken på arbejde eller hjemme i privaten og det gælder måske langt frem i tiden.

Hvis nogen troede at Ole Birk Olesen (OBO) var DSB´s største fjende, så kan vi den dag i dag konstatere, at de har taget fejl. OBO prøvede gennem flere år at jage passagererne ud af togene og over i bilen. Det lykkedes ham ikke helt…. Det OBO ikke kunne gennemføre lykkedes til gengæld for denne Corona virus. Nogen vil måske give statsministeren skylden, det kommer nok lidt an på hvilke briller man har på. Men fakta er at Statsministeren lukkede Danmark ned midt i marts måned, fra den dag var alle passagerer væk fra tog og perroner. De blev dog ikke bedt om at køre bil i stedet, men om at blive hjemme. Det var da positivt.

DSB er sendt til tælling, både økonomisk m.m. og mange medarbejdere er blevet ramt af denne virus på den ene eller anden måde. Hvis man ser på hvordan DSB har behandlet sine medarbejder ude i driften igennem de sidste 2 år, virker det lidt mystisk, at lokomotivførerne under denne krise er blevet kaldt driftkritisk personale. Det virkede ikke sådan da vi skulle have nye lokalaftaler, da regnede man ikke medarbejderne for noget. Det kan godt betale sig at behandle sine medarbejder ordentlig i fredstid, så har man lidt goodwill i krigstid. For man har vel ikke siden krigen oplevet noget tilsvarende Corona.

Når man tænker på hvad vi medarbejder har været igennem de sidste 2 år, må Lokalgruppen i Helsingør rose medlemmerne for den måde, de har grebet denne Corona tid an på. På trods af man ændrede møde- og sluttider med kort varsel, var der ikke den store utilfredshed at spore. LPO Helsingør fik ikke ret mange henvendelser, der var dog nogle ting som blev taget op, taxakørsel, pauselokalet i Malmø og ikke mindst elevkørsel.

Hjemsendelse af lokomotivførere.

I starten af forløbet var LPO Helsingør godt tilfreds, med den måde DSB håndterede krisen på. Vi var dog ikke enig i alt, men da det kom til hjemsendelse af lokomotivførerne, knækkede filmen da fuldstændig. Dem der ville hjem blev ikke hjemsendt og dem som ville arbejde blev sendt hjem, man sendte også alle lokomotivførere som var bosiddende i Sverige hjem. Man skulle måske have taget tjenestefordelingen med på råd, for man sendte alle dem hjem som kørte aften og nat i Helsingør. Igen gik det for stærkt og det blev noget skidt, det havde måske også været en god idé at spørge lokalgruppen, om de havde noget at byde ind med. For en god ordens skyld skal det lige nævnes, at der var 25 lokomotivførere som havde søgt hjemsendelse og 11 som blev hjemsendt, så nogen var blevet skuffede uanset hvordan det var endt.

Piktogrammer og rengøring

Det er lidt sjovt at tænke sig til hvor hurtigt det faktisk kan gå i DSB. Hvis man indmelder en fejl på et tog, kan der gå måneder før fejlen er udbedret, uanset om det er en defekt førerstol eller en lille pære. Men i denne tid kan alt åbenbart lade sig gøre. Hen over natten var stort set samtlige tog klistret til med piktogrammer, der viser man skal benytte albuen når man skal åbne døren. Og på perronerne var der sat skilte op med vejledning om hvordan passagererne

En skov af piktogrammer på en ellers tom perron på Nørreport St.

Foto: Hans-Morten Bejning Andersen

Lokalnyt

skulle forholde sig, når de skulle med toget. Noget man faktisk godt kunne bruge i hverdagen når der er sporarbejde. Men nu kunne man jo stille sig op i fjernsynet og fortælle hvad man havde gjort for de få rejsende. I medierne prøvede man også at fortælle, at man passede på sine medarbejdere ved ekstra rengøring i førerrum og inde i toget. Hvis man skulle have førerrummet helt rent, skulle man nok være startet før Corona tiden. I Helsingør har vi dog ikke mærket noget til denne ekstra rengøring, der er alt som det plejer. Men vi har dog kunne læse i de Corona nyhedsbreve der er blevet udsendt, at der har været nogle udfordringer med VPN-klient og Teams. Det var åbenbart meget vigtigt for DSB at dette fungerede, så medarbejderne kunne arbejde hjemmefra. Jeg kunne godt have tænkt mig, at man havde tænkt lidt mere på driftspersonalet i denne situation. Chancen for at blive smittet gennem Teams er meget minimal, men noget større i et beskidt førerrum. Et andet ønske er at DSB følger de retningslinjer og anbefalinger som myndighederne har udstukket igennem hele denne periode, men det ser ud som om profit kommer før mennesket og det klæder ikke sådan en offentlig virksomhed.

LPO DSB Områdegruppens generalforsamling

Den 25. marts 2020 blev en historisk dag for LPO Helsingør. Mange ting er aflyst i denne tid, EM i fodbold og OL er udsat, men der skal mere end Corona til at stoppe LPO DSB. Generalforsamlingen den 25. marts blev afholdt via Teams, lokalgruppeformændene var fordelt 5 forskellige steder i landet, jeg er sikker på der kan læses om denne Generalforsamling et andet sted i bladet, men en spændende oplevelse var det.

Gruppeleder Helsingør

Da vores gruppeleder Lars Maymann er udlånt til krisestaben, varetager Lars Lind opgaven mens Lars M. er væk. Jeg er sikker på Lars M. savner os og glæder sig til at komme tilbage.

Sociale arrangementer

Den 28. februar gik Gert Vibel på pension, der blev taget godt imod ham på Helsingør station. Mange nye som gamle kollegaer var mødt frem, efterfølgende var der lidt mad og drikke i sidelokalerne til Sundkroen. Vi kom dog lidt senere i gang end planlagt, da vi ventede på Gert, som lige skulle tømme det tog han ankom med for tomme flasker. LPO Helsingør ønsker Gert et velfortjent otium.

Gert Vibel på hans sidste tjeneste

Foto: Hans-Morten Bejning Andersen

Knap nok havde Gert forladt depotet før en ny mand stod klar, Matias Lohmann Quinones fra København startede i Helsingør den 1. marts og den 1. maj vender Kurt Winther tilbage til Helsingør depot. Et velkommen skal lyde til begge to

Flere sociale arrangementer blev det ikke til før Corona brød ud. Generalforsamlingen i Maskindepotets Selskabelige Forening er udsat grundet Corona.

Den 1. maj 2020 havde lokomotivfører i Helsingør Henrik C. Pedersen 40. års jubilæum ved DSB. Lokalgruppe Helsingør ønsker ham tillykke.

Det var så ordene fra Helsingør. Som udgangspunkt var det meningen at dette indlæg kun skulle omhandle noget positivt i denne alt for negative tid, men når man har en mening om tingene kan det ikke være positivt det hele.

Da det hverken er DSB eller LPO/DJ der har sat denne virus i verden, håber jeg når dette blad udkommer, at vi alle er på vej fremad og hverdagen er ved at indfinde sig igen, Da hverken LPO eller DSB har stået i sådan en Corona krise før, skal det ikke gøres til en faglig kamp selv om nogen ønskede det. Det er måske ikke det rigtige tidspunkt, hvis man vil have lidt medvind senere.

LPO Helsingør ønsker alle en god sommer.

Lokalnyt

Af:

Lars Munk Fly Harder

Kalundborg

I skrivende stund er Kalundborg nærmest blevet til en lokalbane. Arbejdet med elektrificeringen fra Roskilde til Holbæk er i fuld sving og har spærret os inde. Turene har i forbindelse med anlægsarbejdet indeholdt en del kørsel mellem Kalundborg og Holbæk. Så hvis en lokomotivfører er kommet ind på stuen og har set lidt rundtosset ud, er det vist bare følgevirkningerne af den karrusel man føler, man kører rundt i. Udover ture med kørsel har der været ture hvor vi står til rådighed, for de udstationerede håndværkere. Selve afviklingen går nogenlunde problemfrit og håndværkerne arbejder hurtigt i det interimistiske værksted, vores lille depot har fået stablet på benene.

Meldingerne går på, at de fleste småproblemer bliver fixet meget hurtigt. Hvis der mangler reservedele, kan de altid hentes på "satellitdepotet" i KAC, i øvrigt sjovt som det altid er muligt at hente reservedele, tænk hvis det altid kunne være sådan. Til tider kunne man ønske, at det var sådan tingene foregik i hverdagen – og måske noget som DSB's ledelse burde kigge på og lære af.

Tølløse Station med 2 IC4 samt lokalbanens IC2 i baggrunden

Foto: Maiken Tomlinson

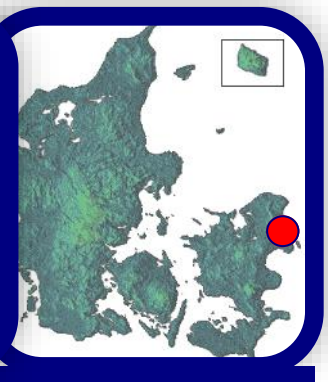
Optakten til sporspærringen har dog ikke altid været lige god. Der var et par et par nærved-påkørsler af banearbejdere, som ikke helt fulgte de retningslinjer der er for arbejde i sporet.

I Kalundborg som alle steder i landet, er vi blevet pålagt restriktioner i forbindelse med Covid-19. To personer ad gangen i vores briefingrum, fire personer i køkkenet – der også fungerer som den primære opholdsstue og tre personer i tvstuen. Det giver selvfølgelig lidt udfordringer med pladsen især under sporspærringen, men vi får det til at fungere uden de store sværdslag. Covid-19 betød hjemsendelser over hele landet også i Kalundborg, hvor hele 3(!) blev hjemsendt men nu er vi jo heller ikke ligefrem Danmarks største depot.

I vores parkeringsspor er der blevet malet "metermærker" på svellerne. Det skulle gerne gøre det lettere for alle – både de meget lokalkendte og de knap så lokalkendte, at standse så hensigtsmæssigt som muligt af hensyn til den daglige drift. Derudover er der blevet fremstillet nye mærker, som viser hvornår man holder korrekt i forsyningen og hvornår man afhængig af materieltype er færdig med at vaske. Der vil senere blive udsendt information omkring disse nye tiltag til de depoter som kører til Kalundborg.

I februar kunne Lonny M. P. Nielsen fejre 25 år i statens tjeneste. Der blev afholdt reception på Det Mexicanske Bøfhus i Kalundborg og der var mange fremmødte. Jeg mødte selv Lonny første gang for 12½ år siden, da vi begge startede på lokomotivføreruddannelsen i Høje Taastrup – hvilket jo så må betyde at Lonny har arbejdet dobbelt så hurtigt som undertegnede, siden hun allerede nu kan fejre 25-års jubilæum. Et stort tillykke til Lonny med de 25 år i statens tjeneste.

Lokalnyt



Af:

Thomas Knudsen

København

Corona-affæren

Knapt er vi kommet over på den anden side af en langvarig arbejdskamp, dog må efterspillet jo siges stadig at være i gang. Og som det ser ud nu, kan det risikere at blive endog noget mere langvarigt, end det så ud til for kort tid siden.

Imens dette efterspil har stået på, spredte der sig lige så stille, øjensynligt først fra dyr til menneske og siden fra menneske til menneske, en virus. Det startede i en større provins i Kina, uden at det fik den helt store bevågenhed til at begynde med. Men er endt med at blive en verdensomspændende epidemi. I Danmark har vi i skrivende stund, indtil videre, formået at holde spredningen nede på et minimum. Men betydningen af de indgreb som regeringen og folketingets øvrige partier har iværksat, har for alle danskeres liv, er til at tage at føle på.

Der er jernbanen naturligvis heller ikke gået ram forbi. Vores passagertal faldt drastisk fra den ene dag til den anden. Hele vores måde at gå på arbejde på og håndtere at være omkring hinanden i hverdagen har ligeså ændret sig. For nogle af arbejdsgangene kan det måske blive en permanent tilstand, som vi er nødt til at tænke ind og vænne os til. Men det skal vi jo nok klare.

Hvad som straks er værre, er at man med langt færre passagerer efter nogle uger konkluderede, at man var nødt til at reducere i toggangen, samt i personalet som var til stede på arbejdspladsen. Dette giver jo i sig selv meget fin mening, men her stopper al mening så også.

Naturligvis ønskede man at benytte sig af Trepartsaftalen som var lavet til at understøtte firmaer, så de kunne reducere i deres produktion. Men stadig bibeholde stillinger til senere, når landet lige så stille ville blive lukket op igen. Det er jo svært at have noget imod dette. Hvad man derimod kan have en holdning til, er måden det blev gjort på. Som det blev udlagt, ville det blive i samarbejde med fagforeningen, at man stillede nogle kriterier op og udvalgte de kolleger, som man havde en formodning og viden om kunne have gavn af en hjemsendelse. Som eksempel kunne være at vi som tillidspersoner eller vores gruppeledere havde viden om, en kollega som skulle have en ægtefælle eller et barn der kunne tilhøre de såkaldte risikogrupper. Eller at kollegaen selv skulle være i en risikogruppe. Samtidig ville man som lokomotivfører have mulighed for at skrive til sin gruppeleder, det der blev kaldt en motiveret ansøgning, som kunne skabe klarhed over de tilfælde der ikke var kendt i forvejen. Det så alt i alt ud til at blive en rimelig gennemsigtig proces. Man må så her på den anden side af hjemsendelsesprocessen konstatere, at gennemsigtigheden lod til at være noget af et blålys, ligesom samarbejdet med fagforeningen blev det.

Næppe var man kommet sig over blændværket, hvad angår samarbejdet omkring hjemsendelserne. Før DSB i forbindelse med reduktion i produktionen, pludselig påberåber sig force majeure og på helt utilstedelig vis skalter og valter med de tilbageblevnes arbejdstider. Dermed også med vores fritid, som i forvejen er presset over at skoler samt dagtilbud er lukkede og man evt. har skilsmissebørn som skal koordineres. Det er ærligt talt utilstedeligt og jeg venter stadig på den uforbeholdne undskyldning! (og er pinligt klar over at jeg nok kommer til at vente længe)

At man kunne komme til at reducere i produktionen, kan ikke have været et helt utænkeligt scenarie, allerede fra de første dage af denne krise. Personligt har jeg svært ved at forestille mig, at vores dygtige fællestillidsfolk, ikke på et tidligt tidspunkt i forløbet skulle have foreslået, at man måske skulle forberede sig på denne mulighed. Stadig virker det dog som om det kom helt bag på DSB og hovsaløsningerne vældede frem i dagene efter hjemsendelserne. Øv siger jeg bare!

Nu er vi så, mens dette bliver skrevet, nået til et punkt i Corona-krisen, hvor man fra DSB's side vil have vores kørelæ-

Lokalnyt

rere i gang med at indøve vores elever igen. Dette blev meldt ud i rette tid til at mange af os, kunne gå på en vederkvægende påskeferie og desværre bruge denne, på at se frem til den nye virkelighed på den anden side af ferien. Det blev til en påske der for mit og for landets øvrige tillidsfolk var fyldt med henvendelser, hvori vores dygtige kørelærere har luftet deres, efter min mening, ganske saglige bekymringer. Bekymringer over at skulle sidde ganske tæt med en elev, i op til 5 timer ad gangen i et lille førerrum. Der er ingen tvivl om at lokalgruppen deler bekymringen, på både kørelærernes og elevernes vegne, det er heller ikke en bekymring som er gået upåtalt hen. I skrivende stund er det for lokalgrupperne og dermed områdegruppen stadig en åben sag, der siden det blev offentliggjort har været arbejdet på og der til stadighed arbejdes på at påvirke.

Med disse ord er det tvivlsomt om det sidste skulle være sagt, om Coronas indvirken på vores dagligdag i DSB såvel som i det private liv. Fortsættelse følger som man siger.

Valg til Turgruppe København

For kort tid siden afholdt lokalgruppen for første gang et valg til Turgruppe København, i forhold til vores nye vedtægter. Tidligere har vi jo haft én turrepræsentant for hver tur, som en del af de nye aftaler vi har fået i DSB, er også antallet af turrepræsentanter blevet skåret drastisk ned. Dermed gav det ingen mening at have turansvarlige og vi har som lokalgruppe lagt op til, der fremadrettet skal arbejdes i en samlet gruppe. Gruppen vil være fælles om at fremsætte ønsker til antallet af ture, typer af ture, størrelser af ture og hvad man ellers kan finde på, som ville være interessant at arbejde med i forhold til dette. Derudover skal turgruppen naturligvis sammensætte og lægge disse ture i fællesskab, én gang om året når der indkaldes til turseminar. Hvor stor vores indflydelse bliver, vil tiden vise, men der skal ikke herske nogen tvivl om at lokalgruppen har store forhåbninger til denne måde at arbejde på.

Til turgruppen skulle bruges 9 kolleger som ønskede at lægge nogle kræfter i arbejdet, derudover skulle bruges 2 kandidater som suppleanter.

Der var 11 som meddelte de ønskede at stille op til valg, dermed kom valget alene til at handle om hvem der blev turgruppemedlemmer og hvem som skulle være suppleanter.

Som skrevet ud lokalt, modtog lokalgruppen 51 stemmesedler hvoraf én var ugyldig.

Listen over de valgte er hængt op på lokalgruppens opslagstavler på Hovedbanegården.

Stort tillykke med valget skal der lyde herfra.

Vinterferievalg

Når I læser dette, er vinterferievalget netop overstået. Hvordan det er spændt af ved I sikkert bedre, end jeg gør på nuværende tidspunkt. Men min forhåbning er da, at langt de fleste har fået en ferie de kan bruge til noget, trods ny ferielov, overgangsordninger og hvem ved snart hvad.

Jubilæum

Her til sidst synes jeg at det er på sin plads at nævne, at vi i den forgange periode har haft et par jubilæer. Desværre må vi jo ikke forsamles i større grupper, så fejringerne af disse lader vente på sig. Men uanset skal I da nævnes.

Den 1. april 2020 kunne Tony Kim Andersen fejre sit 40-års jubilæum hos DSB. Her var der jo i særdeleshed lagt op til et skralde bang af en fest, den er vi mange som ser frem til på den anden side af denne krise. Stort tillykke med det Tony.

Samme dato, den 1. april 2020 havde vi hele 3 kolleger som kunne fejre deres 25-års jubilæum. Stort tillykke til Ole Mieth, Hans Henrik Nielsen og Klaus Kirchherr.

Til slut vil jeg ønske alle et fornyende forår samt en god sommerferie for dem af jer der tager en tidlig en af slagsen.

Lokalnyt

Af:

Jakob Østergaard Elikofer

Nykøbing F.

Corona, Covid-19, ja møgunger har mange navne og mon ikke alle vi der var med her, vil huske den resten af vores liv. Den frygtelige sygdom der kom snigende fra Kina og til sidst væltede hele verdenen. Først kom nogle fine hensigter om at man skulle holde afstand og vise hensyn. Nyse og hoste i ærmet, ikke sidde for tæt, spritte fingre – til det hele lige pludselig eksploderede og Statsministeren lukkede landet ned. Jeg havde i anledning af min fødselsdag inviteret min nærmeste familie på restaurant, vi sad med en stol imellem os i en næsten tom restaurant og nød en dejlig middag. Teenagerne kunne selvfølgelig ikke lade deres telefoner være og under middagen fik vi så at vide, at Statsministeren ville lukke landet ned. Jeg tænkte 'Ja Mette det kan du da bare gøre, men sgu da ikke midt i min fødselsdagsmiddag' … men det kunne Mette altså godt. Det havde selvfølgelig været godt vejr den dag, alligevel var det lidt som om bunden blev slået ud af os alle sammen. Jeg havde ønsket mig sådan lidt feinschmecker ting, som f.eks. en dekanteringsprop og en god flaske 12 års whisky, men som aftenen og natten udviklede sig indså jeg, at ønsker som en pakke gær, en dåse flåede tomater eller en pakke toiletpapir havde været mere feinschmecker. Danmark gik amok i hamstring på et niveau, der senere fik folk til at skamme sig.

Sydbanen ufremkommelig

Foto: Jan Lundstrøm

Mit evigt bankende socialistiske røde hjerte overbeviser mig om, at over 20 år med liberal indoktrinering har gjort os alle sammen mere opmærksomme på os selv og vores egne behov. Min påstand er, at for 30 år siden havde danskerne haft meget nemmere ved at tage det roligt og ikke fare ud i en rus, for at handle ind ved midnatstid. Til gengæld er det min opfattelse at nu hvor krisen og nedlukningen af landet har varet over en måned, så er det som vi har fået øje på hinanden igen. Fundet ud af at vi ikke selv er de eneste på denne planet. Vi fandt på at synge på altanerne, ja vi fandt endda på at synge for Dronningen. Hun lærte os at sende blomster til de gamle og ensomme på plejehjemmene. Vi fandt ud af, hvor skammeligt det er at hamstre, vi fandt ud af, vi kunne dele – endda at vi kunne hjælpe hinanden. Lige pludselig så vi op fra alle vores enheder og så fik vi øje på hinanden, vi kom til at betyde noget for hinanden.

For mig at se er det socialisme i sin ædleste form, solidaritet, omsorg og hjælp til hinanden. Jeg tror ikke nogen tidligere Socialdemokratiske regeringer, har fået indført SÅ meget socialisme på så kort tid. Selv de liberale er hoppet med på idéen, det er smukt og det berører mig dybt. Vi kan jo godt. Det er lige før jeg bliver religiøs af det her, for hvis natu-

Lokalnyt

ren lavede denne virus, er den skabt for at slå os ihjel – og det har den desværre gjort med stor præcision verden over. Min religiøsitet kunne opstå, når jeg ser hvad virus også gjorde ved os. Den førte os sammen, den fik os til at stoppe op, bryde vores mønstre, få øje på hinanden, dele omsorg og næstekærlighed i en verden der ellers kun fik mere og mere travlt. Se hvis det var meningen med Covid-19, så må der alligevel være en Gud et sted.

ME-lokomotiv på Køge Station

Foto: Jan Lundstrøm

Siden murens fald i 1989 har jeg måtte høre på, at Socialismen har spillet fallit. Med Foghs bog 'Fra Socialstat til minimalstat' blev liberalismen og markedskræfterne givet frit spil. Herunder også frit spil til at handle med levende og døde dyr mellem hinanden på markeder i f.eks. Kina. Nu med Covid-19 krisen, samfundenes nedlukning og den massive hjælp til virksomhederne må verden erkende, at markedskræfterne alene heller ikke er den Vor Herres salige frugt. Så den rene liberalisme tabte altså også. Tilbage står vi nu på en vej, hvor vi enten skal tænke helt nyt – eller måske mødes som de mennesker vi er, med en forskellig men lige god verdensopfattelse – og derfra skabe et nyt mere bæredygtigt tankesæt for hvordan vi driver vores samfund.

Hov hvad er det for en snor, der hænger der foran min næse ??? Næh det er bundet til et tov !!! Nå hive hive hive … Nååh det var det ankertov der var kastet ud, så jeg kunne vende tilbage til vores lille virkelighed her i Nykøbing Falster.

Den 25. marts 2020 afholdt Områdegruppe LPO Generalforsamling, her blev en ny struktur vedtaget. Det der før hed Daglig ledelse, hedder nu 'Områdegruppebestyrelsen'. Denne bestyrelse har 5 medlemmer – hvilket med de nuværende Covid-19 regler giver dem mulighed for at samles. Den ene af disse 5 medlemmer er vores Lokalgruppeformand Brian Mattsson. Jeg vil her gerne ønske ham tillykke med valget, samt tillykke med valget til de øvrige 4 medlemmer.

Sporarbejdet er kommet godt i gang – eller i hvert fald kommet i gang. DSB har heldigvis sørget for, at det ikke bare er godt gennemtænkt fra starten. Jeg siger heldigvis, fordi det modsatte ville have bragt alle i en choktilstand, der kunne have fået betydning for togdriften. Helt negativt skal det dog ikke tages, for på trods af en del ting der ikke helt har været tænkt til ende, så synes jeg faktisk DSB har klaret det godt. Valget af materiel kunne jeg dog bestemt godt ønske omgjort. DSB har valgt ME-lokomotiv med dobbeltdækkervogne, som hverken er skabt til små hyggelige landsbyperroner eller til færdsel gennem den smukke skov. Desuden skal de – som det er enhver bekendt – til service hver 5000 km hvilket er ret ofte. Derfor kører der hvert døgn 2 stammer fra Nykøbing F. til København og det samme den anden vej. På strækningen mellem Køge og Roskilde kører man som bekendt ikke længere på SR, men på et helt andet sikkerhedssystem, i hvilket der med ikke sikkerhedscertificeret tog højest må køres 25 km/t. Desuden skal banen helt lukkes mens kørslen foregår, derfor foretages kørslen om natten, hvilket er fint og godt tænkt.

Havde man nu i stedet valgt at sætte IC3 til at befare strækningen under sporarbejdet, kunne man for det første nedsætte frekvensen af værkstedseftersyn, da dette netop er mindre for denne togtype i forhold til ME-lokomotiv med dobbeltdækkervogne. For det andet ville det være muligt at køre et IC3-sæt godkendt til det nye signalsystem, fra Roskilde til Køge passagerførende, lade det afvente i Køge, og derpå lade et sæt køre fra Nykøbing F. til Køge passagerførende. Koble i Køge og køre fra Køge til København med begge sæt passagerførende og i normal drift med strækningshastighed – og vise versa den anden vej. Jeg skal indrømme, jeg ikke er helt 100% sikker på, om IC3 er godkendt til at køre med det nye signalsystem på netop denne strækning. Jeg tænker bare at en sådan godkendelse, trods alt så må

Lokalnyt

være en formsag. I hvert fald havde det været den bedste løsning for både passagerer, naboer til banen, DSB personale og BaneDanmark personale.

Til dem der allerede smutter på sommerferie nu eller lige om lidt, vil jeg blot ønske jer en rigtig dejlig ferie, selvom Covid-19 nok stadig gør at alt er anderledes.

Af:

Jan Lundstrøm

Næstved

Corona

Corona-virussen har naturligvis også haft betydning på Næstved-depotet. Heldigvis – i hvert fald indtil nu – ikke med syge, men efter DSB's udmelding valgte enkelte at lade sig sygemelde. Der kom ekstra fokus på rengøring, såvel på depotet, i pauselokalet i Roskilde samt i vore førerrum. Desværre var der et godt stykke vej – eller tid – fra ord til handling.

Efter togdriften blev reduceret var der mange rådigheder i Næstved, og da lokalerne på depotet nok er hyggelige men ikke store, sad vi i perioder mange. Det hjalp lidt vi kunne få lov til at holde rådighed hjemme, men der var dog en del tilfælde hvor det ikke blev bevilliget.

I Næstved blev der den 1. april hjemsendt 14 kollegaer, hvoraf flere dog var sygemeldt i forvejen/havde valgt at lade sig sygemelde. Allerede den 1. april – den første dag de gik hjemme – blev tre af dem dog ringet op, om at de skulle komme tilbage! I hvert fald en af dem blev dog ikke sat op til nogen tjeneste, da han vendte tilbage den 3. april, men kunne få en rådighed. Efter påske blev yderligere otte kaldt tilbage og der var igen rådigheder på depotet …

Corona-tiltagene betød også at fejringen af Carsten Knudsens 40-års jubilæum blev udsat.

Sporarbejde

Den 27. marts om aftenen spærrede Banedanmark strækningen mellem Næstved og Ringsted, den vil være spærret til og med den 29. november! Det betyder meget for vores produktion. Togene fra "Store Syd" fortsætter til Køge, mens vi hovedsageligt kører mellem Køge og Roskilde med MQ. En del af MQ'erne kommer dog fra eller fortsætter til Næstved, nogle passagerførende, andre som materieltog. Specielt efter "Store Syd" igen "gearede op" til to tog i timen de fleste timer, er behovet for at køre passagerførende ikke til stede, og da vi holder 22 minutter i Køge inden vi fortsætter mod Roskilde, er det heller ikke en særligt attraktiv rejse.

Heldigvis får vi også lov til at køre nogle af Sydbanens tog til såvel Køge som Nykøbing Falster.

Som en følge af, at en stor del af vores produktion sker på den nordlige del af Lille Syd, holder vi en del af vores pauser i Roskilde. Og jo, der er et pauselokale men prangende er det ikke. Desværre kom Corona også her i vejen, så der blev ikke kigget på eventuelle forbedringer inden vi var i gang. Vi har fået badefaciliteter i stationsbygningen, men vi håber stadig på et bedre TV og fremfor alt et bedre kanaludbud end det antennen – nogle meter ledning inde i lokalet – kan fange (de gratis DR-kanaler). Vi er også stillet en koldtvandshane i udsigt.

Som følge af spærringen mellem Næstved og Ringsted, skal kørsel med ME lokomotiv + dobbeltdækkervogne til og fra værksted i København ske i sporspærring mellem Køge og Roskilde, hvor de jo ikke kan køre på normale betingelser, da strækningen er udstyret med ETCS. Få dage inde i spærringsperioden fandt Banedanmark pludselig ud af, at rangertrækkene der kører i sporspærring (= maks 25 km/t), skal køres eller lodses af lokomotivførere med infrastrukturkendskab, og det blev tolket som at kun lokomotivførere med ETCS-uddannelse har dette kendskab. Det gav os plud-

Lokalnyt

selig en del ekstra nattjenester, oven i de ekstra nattjenester vi havde fået i forvejen, og kan være en medvirkende årsag til at stort set alle hjemsendte kollegaer blev kaldt tilbage.

At Korrigeringen har sans for kreativitet, kunne ses da der pludselig dukkede arbejdssedler op med pause i Køge! Vi havde hørt at togpersonalet kunne holde pause hos S-tog i Køge, men ikke at vi også skulle. De pågældende kollegaer måtte da også ringe til driften for at høre hvor vi egentlig skulle holde pausen, og det var nok et held, at én derinde tilfældigvis havde en mail med det. Ydermere var der ikke spadseretid på arbejdssedlen, vores kollegaer ved S-tog har otte minutters spadseretid. Et lille problem er også, at lågen for enden af perronen til gangvejen ud til S-tog's lokaler låses med en EFS-nøgle, en nøgle som hverken togførere eller vi har.

Har man kun behov for at lave en kop kaffe eller for at komme på toilettet, har Østsjællandske Jernbaneklub velvilligt stillet en del af deres lokaler i det tidligere kolonnehus til vores rådighed. Det ligger kun få minutters gang fra hvor vi holder med vore tog.

Lukket overgang ved Haslev Station

Foto: Jan Lundstrøm

En solstrålehistorie fra Haslev

I flere år har vores lokale arbejdsmiljøgruppe haft fokus på varslingsanlæggene på den sydligste overgang i Haslev. Den virker normalt for gennemkørende tog, men ved krydsning går den ikke i gang når der sættes udkørsel. For nogle måneder siden blev det skrevet ind i TIB. Under normale driftsforhold er det sjældent et problem, en god stationsbestyrer kan selv ved rustkørsel sætte signalerne, så overgangen aktiveres og der krydses normalt ikke i Haslev. Det ændrede sig helt ved spærringen af Sydbanen, hvor der – når der kører to tog i timen – krydses to gange i timen! Vi forsøgte at få DSB Sikkerhed og Banedanmark til at interessere sig for problemet, men desværre uden held. Med kun godt et år til ETCS formodes ibrugtaget på den sydlige del af Lille Syd, er det svært at motivere dem for en ændring i stationens sikringsanlæg. En sådan ændring skete dog for ca. ti år siden i Tureby, så muligt er det. Og det er da ubehageligt at køre over en ikke sikret overgang. For dem der passerer overgangen, svarer det jo til at de har grønt lys i en fodgængerovergang, og de tror tilsvarende sikkert at vi "bare kører over for rødt". Specielt er jeg skuffet over at DSB Sikkerhed ikke bakkede os op, for der skal ikke meget fantasi til at forestille sig Ekstra-Bladets forside hvis det en dag går galt! Og DSB Sikkerhed er trods alt en del af vores egen virksomhed.

Men heldigvis dukkede der pludselig en allieret op, de henvendte sig selv til DSB, efter de i årevis har forsøgt at få Banedanmark i tale. Vores allierede var Faxe kommune, som Haslev er beliggende i. De vidste endda ikke, at varslingsanlægget ikke gik i gang i bestemte situationer, men var meget bekymrede over den ekstra togtrafik på stationen, der har hele tre overgange. Hvoraf de to også er meget brugte af byens borgere, når de skal rundt i byen – lige fra skolebørn til borgere på et ældrecenter beliggende lige over for stationen.

I samarbejde med Faxe kommune lykkedes det os at få lukket den pågældende overgang midlertidigt, og opsat plakater med en appel til at passe på i overgangene. Faxe kommune ville yderligere informere på deres forskellige platforme, herunder Facebook og ikke mindst Aula, skolernes nye intranet. Netop det med at forældrene taler om faren sam-

Lokalnyt

men med deres børn, tror jeg har en meget stor værdi. Måske skal vi overveje om vi kan få lukket den pågældende overgang helt til det nye signalsystem tages i brug på strækningen.

BAU Transport Jernbane konference

Som de fleste nok ved, er DSB medlem af DI. Det kan der siges meget dårligt om, men en af de gode ting er, at DI sammen med bl.a. DJ er med i BAU Transport, der står for flere arbejdsmiljømæssige tiltag på tværs af jernbanebanebranchens virksomheder. Som et af de store tiltag arrangerer BAU Transport hvert år en Jernbane konference med mange interessante og relevante emner som f.eks. påkørsler, udsættelse for elektrisk- og magnetisk stråling, samt sikker færdsel i spor, hvor Banedanmark må stå for mål for deres entreprenørers opførsel.

Konferencen blev afholdt på Hotel Radisson Blu i Odense, og den var faktisk gratis at deltage i, for DSB har via deres medlemskab allerede været med til at betale. Alligevel vil DSB kun lade ganske få arbejdsmiljørepræsentanter deltage, hvor andre jernbanevirksomheder sender stort set alle deres arbejdsmiljørepræsentanter. Et motiv til dette kan også være, at dagen kan tælle med i den lovpligtige halvanden dags efteruddannelse alle arbejdsmiljørepræsentanter skal tilbydes hvert år. Fra DSB deltager naturligvis diverse chefer og stabsmedarbejdere, og havde jeg været en af dem, ville jeg have siddet tilbage med en dårlig smag i munden over at af de 118 deltagere var der kun fire lokomotivførere fra DSB!

Konferencen blev afholdt onsdag den 4. marts, og på det daværende tidspunkt var der på de fleste depoter et vist overskud af personale. Man kan derfor kun gisne om hvorfor DSB ikke vil lade os deltage i arbejdstiden …

Her fra det lille hyggelige depot i Næstved ønsker vi vore kollegaer i det øvrige land en god og Corona-fri sommer!

Af:

Niels Haunstrup

Struer

En lille stemnings beretning fra det Coronaramte NordvestJylland.

Struer blev jo ligesom resten af landet lukket ned midt i marts måned. Nu er det jo ikke fordi vi sidder lårene af hinanden heroppe, så mange er vi ikke tilbage. Det er alligevel mærkeligt at sidde ved spisebordet sammen med gode kollegaer, sammen men alligevel hver for sig. Alle vasker hænder og spritter af så der dufter som et mindre provinshospital. Hvad tales der så om rundt om bordet, den totale mangel på kunder, halvt ja til tider helt tomme tog. Det er et problem der også har ramt vores konkurrent, det er ved at være længe siden vi har set en Flix bus, de plejer ellers at holde ved de store stationer med åbne døre. Vel er der blevet skåret i antallet af afgange i Struer, myldretidstogene mellem Struer og Herning var de første der blev taget af plakaten. Det var godt det samme for den sidste uge de kørte, var vi glade hvis der dukkede mere en fem kunder op. Det siger sig selv at de nemt kunne holde den anbefalede afstand, når det blev kørt med litra MG (IC4). Vores førerrum har længe manglet grundig rengøring det er dog blevet bedre. Er det så godt nok, nej det er det ikke, blandt andet på grund af det store efterslæb fra tiden før Corona. Vi må holde hinanden fast på, at den forbedrede renholdelse bibeholdes når dette er overstået. Kan det så ikke blive bedre, jo det kan det så afgjort.

Sker der ellers noget i Struer eller er vi allerede gået i stå. Nej ikke endnu, vi holder stadig fanen højt og havde glædet os til at møde jer alle i Kongens have her første maj. Det røg desværre i vasken af årsager der vel ikke er nogen ubekendt.

Vi er klar til at afholde vinterferievalg, det bliver et meget anderledes ferievalg end normalt. Alle deltager i den del af

Lokalnyt

ferieperioden der ligger før den 14. december, i perioden fra den 14. december er vi delt i tre grupper. De som fortsætter ved DSB i Struer, fortager et helt normalt ferievalg, det eneste der er ændret, er antallet af deltagere og antallet af pladser. De 11 lokomotivførere der skal køre for Midtjyske mellem Holstebro og Skjern, gennemfører deres eget ferievalg som en selvstyrende gruppe. Og de syv kolleger der overgår til Arriva, deltager i ferievalg under de regler der gælder hos Arriva.

Vi er lidt i limbo her i Struer. Mange samtaler på stuen omhandler tiden op til K 21 og tiden efter. Vi har alle taget en beslutning om hvor og hvad vi vil bruge fremtiden til. Om alle så har fået deres ønske opfyldt eller om de har taget deres beslutning, ud fra hvordan deres muligheder var, det ved kun den enkelte. Det der har betydning, er jo ansættelsesformen, om man er overenskomstansat eller tjenestemand og endelig hvor på anciennitetslisten man er indplaceret. De 11 som overgår til Midtjyske har søgt orlov fra DSB. De der skal til Arriva er enten overenskomstansatte og derved tvunget over, eller tjenestemænd der har ytret ønske om at overgå til Arriva.

Alle venter nu spændt på at se hvor meget uddannelse der skal ske inden overdragelsen eller hvor meget der sker efter overdragelsen til Arriva. De der bliver tilbage, kan heller ikke læne sig for langt tilbage, for strækningen mellem Struer og Holstebro er ved at blive ombygget til det nye signalsystem. Hvornår det tages i brug vides ikke, det vil dog ske i 2021 men om det er primo, medio eller ultimo vil tiden vise.

De bedste ønsker om et sundt helbred til jer alle herfra Struer.

Af:

Torben Rydahl Due

Tinglev

Uanset hvor vi er, hvem vi er sammen med og hvad vi laver, så fylder Covid 19 pandemien næsten alt. Det er et alvorligt faktum at hele landet i skrivende stund, ligger underdrejet og gisper efter vejret. Næsten alt andet synes ligegyldigt - og så måske netop ikke. Efterhånden som tiden går i denne undtagelsestilstand, bliver manges fokus ændret fra det fjerne over til det nære. Jeg tror mange pludselig sætter pris på den dagligdag, som det trods alt lykkes at opretholde. Familien får mange steder mere nærvær, foråret nydes mere intenst og fokus rettes mod de gøremål og relationer, som kan dyrkes i denne tid. Lidt filosofisk kan det udtrykkes som en for mange tiltrængt livsrefleksion, hvor vi med os selv gør op, om den måde vi lever på og retter fokus efter, måske trænger til en justering. Vi er også mange som måske har taget lidt for mange ting for givet, hvilket vi måske fremadrettet vil sætte endnu mere pris på, når livet forhåbentligt vender tilbage til noget, som vi kendte i 2019.

DSB tackler generelt set pandemien rigtigt godt. Ingen har jo svar på alting i en tid, hvor det hele udvikler sig fra dag til dag. Man kan sige, at der asfalteres mens vi kører og den balancegang er svær og ikke uden fejl. En enkelt åbenlys fejlhåndtering af DSB, vil jeg dog i dette forum gerne belyse. Der blev meget tidligt i forløbet meldt ud, at taxikørsel i videst mulige omfang skulle undgås og erstattes af bl.a. pasrejser. I den forbindelse rettede undertegnede/bestyrelsen, gennem min energiske gruppeleder, kontakt til de ansvarlige i vores firma med følgende ønske for øje: At depotets taxakørsel til og fra Sønderborg i en periode blev stoppet og erstattet af blot 2 materieltog. 985 skulle returnere tomt til Tinglev, mens 922 skulle køre tomt til Sønderborg. På den måde kunne depotet have været sparet for 9 taxaer og dermed forhindret 9 taxature, hvor smitterisikoen er ganske betydelig. Skønsmæssigt kører en taxa vel dagligt med omkring 25 personer, som alle er potentielle smittebærere, den risiko ville vi MEGET GERNE have været foruden.

I mine øjne var det en klar fejlhåndtering, hvor DSB valgte at tilsidesætte personalets helbred, det var en skuffende handling. Heldigvis er der åbnet op for at vi kan benytte egen bil, til den lave takst i denne periode. Men det sætter ens

Lokalnyt

egen logistik på nogle alvorlige prøver, da den selvkørende bil endnu ikke i praksis er opfundet. Hvordan benytter man sin egen bil, når toget ender i Sønderborg og bilen står i Tinglev?

I Tinglev er 2 lokomotivførere sendt hjem på ubestemt tid grundet pandemien. Den ene fordi han er sygemeldt, mens den anden har bopæl syd for grænsen. Mange flere havde tilbudt at blive hjemsendte i perioden men det blev ikke nødvendigt.

Arriva-tog i Aarhus

Foto: Lars Mielec

Som nævnt i sidste nummer blev Generalforsamlingen afholdt d. 6/2. Den blev et gigantisk tilløbsstykke, hvilket vores hårdtprøvede kassererer endnu ikke helt er kommet sig over. Over 20 mødte frem til mødet og den efterfølgende spisning, hvilket må siges at være pænt, når der pt. er 26 aktive lokomotivførere på depotet. Retfærdigvis skal det dog tilføjes, at nogle tørstige og sultne pensionister også havde taget imod invitationen og fundet vej til Røde kro. Kassereren har nedsat et eneudvalg med fuld beslutningskompetence, som undersøger muligheden for et deltagergebyr fremover. Kassereren har ladet sig inspirere af andre depoter, som rent faktisk opkræver et sådant. Der har internt været afholdt nogle høringsrunder og nu er beslutningen sendt til endelig afstemning i enmandsudvalget. Herefter skal det formentlig lige rent teknisk runde et bestyrelsesmøde, hvilket kassereren ikke tænker bliver helt problemfrit. Der blev på selve mødet afholdt en række valg - her følger resultaterne:

Ny Formand: Frede Holm Dahl

Ny Næstformand: Michael Lehmann Kubiak

Ny Bestyrelsessuppleant: Jim Allan Sørensen

Ny Bilagskontrollantsuppleant: Bent Kremmling

Ny Fanebærer: Anker Terp

Tillykke til alle nyvalgte samt genvalgte.

Den længe imødesete sammenlægning mellem tog- og lokomotivførere er gået ganske fint og gnidningsløst. En dagligdag med gensidig respekt har indfundet sig på depotet, hvor alle i de nye rammer har fået og fundet plads til at løse dagligdagens arbejde. Vores nye fysiske rammer har bidraget til denne harmoni. Jeg har fra kollegerne kun fået positive tilbagemeldinger på ombygningen, som selvfølgelig i fremtiden skal justeres, når vi atter kommer op på knap 50 lokomotivførere. Dette vil ske, når kravet om at mestre det tyske sprog forsvinder i en nær fremtid. Mere om dette emne senere.

Med ønsket om et lyst og positivt forår. Torben

Corona?!
Nej, det er da ikke farligt...
1
DSB
AP-20