LOKOMOTIVPERSONALETS
LPO DSB
OMRÅDEGRUPPE

Det Blå Blad

Nr. 5-2021

Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet	S... 3
Knækkede bremseklodser litra MF - hvor er vi nu?	S... 4
LPO medlemsmøder efteråret 2021	S... 7
EUP for kørelærere	S... 9
Nye tider, nye arbejdstidsregler - Særlige regler for reserven	S... 10
Tiden efter Septemberforliget - kampen fortsætter	S... 11
Læserbrev: Har DSB overhovedet en personalepolitik - og bakker fagforeningen op om den?	S... 15
Kronik: Bonusprogrammer, sikkerhedscertifikater og perleplader	S... 18
Synspunkt: Sove og hviledage er ikke noget man får ...	S... 20
Nyt fra arbejdsmiljø	S... 22
Opslagstavlen: Lokalgruppe generalforsamlinger 2022	S... 26
Lokalnyt	S... 28

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. 3. februar 2022

Forside: : "ME 1511 på København H efter sidste ordinære ankomst fra Holbæk"
Foto: Jan Lundstrøm

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. 25-2021 PlusKort – et rigtig godt tilbud
- Medlemsinformation nr. 26-2021 Ny forestilling i Cirkus Kvoteroderi
- Medlemsinformation nr. 27-2021 Sag om knækkede bremseklodser anmeldt til Trafikstyrelsen
- Medlemsinformation nr. 28-2021 Kvotetræk, genberegning og frihedssaldi
- Medlemsinformation nr. 29-2021 LPO stuemøder i november og december
- Medlemsinformation nr. 30-2021 Omsorgssamtaler og fraværssamtaler
- Medlemsinformation nr. 31-2021 Forhøjet sygefravær, overtallighed og togaflysninger
- Medlemsinformation nr. 32-2021 Mundbind eller Coronapas
- Medlemsinformation nr. 33-2021 Mundbind eller Coronapas, version 2.0
- Medlemsinformation nr. 34-2021 Godtgørelser under udstationering kan være skattepligtig
- Medlemsinformation nr. 35-2021 Mulighed for COVID-19 vaccination i DSB inden jul

Medlemsinformationerne kan læses på:
http://lpo-dsb.dk/informationer

eller på Facebook:

www.facebook.com/LPODSB

Artikler og lokalindlæg 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

Overtallighed og togaflysninger …

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppeformand

For lidt over et år siden meddelte DSB, at man stod med en overtallighed på 200 lokomotivførere (LKF). 50 stillinger skulle nedlægges her og nu, helst via de tilbudte fratrædelsespakker, alternativt ved afsked. Den resterende overtallighed på 150 LKF skulle håndteres ved naturlig afgang. Situationens alvor taget i betragtning, valgte LPO at bakke op, ikke mindst fordi det ikke virkede helt urealistisk at finde det ønskede antal LKF, der ville sige ja til en frivillig fratrædelse. Det lykkedes som bekendt ikke og 12 nyuddannede LKF stod derfor til afsked, men fik dog tilbud om beskæftigelse som LKF A i en periode. Det skal vi ikke rode yderligere rundt i her, blot konstatere, at DSB – i henhold til den personaleprognose, som lå til grund for ovenstående – stod med en beregnet overtallighed på 110 LKF på Fjern og 40 på S-tog. Det er nok en god ide, at man her hæfter sig ved ordet "beregnet". For det skulle snart vise sig, at der var tale om en beregning med mange ubekendte, skabt i et regneark langt fra virkeligheden.

2021 startede da også med et vist overskud og mange utryghedsskabende rådigheder i overskud (RDO), hvis formål var at tydeliggøre overtalligheden. Det varede dog kort. Allerede da vi skulle kigge på, om der ville være plads til ekstra ferierækker og afvikling af opsparet frihed, begyndte ledelsen så småt at træde på bremsen med henvisning til nogle store sporarbejder. Vi skulle jo nok allerede den gang have råbt mere op. For en personaleprognose indeholder vel de ressourcer, der skal afsættes til at håndtere sporarbejder. Det er jo ikke ligefrem nyt, at Banedanmark graver jernbanen op og bygger om. Næste varsel kom fra en lidt uventet kant i form af et referat fra et ledermøde, hvori man kunne læse, at planlægningen allerede i forsommeren var klar over, at der ville være brug for alle mand (M/K) til og med uge 40, uagtet at den beregnede overtallighed i forsommeren var på ca. 80 LKF.

I henhold til de tal, LPO er bekendt med, har der, ud over dem, der sagde ja til en frivillig fratrædelse, været en afgang i Drift F&R på ca. 60 LKF i 2021. Det betyder, at 100 LKF har forladt Drift F&R i indeværende år. Det er rigtig mange, og tilsyneladende også for mange, for hvor der ud fra de oplyste tal burde været en overtallighed på 50 her sidst på året, er der nu i stedet så stor mangel, at togaflysninger hører til dagens uorden. Da togaflysninger er en meget alvorlig sag, skulle man jo tro, at ledelsen ville træde i karakter og erkende de udfordringer den fejlbehæftede personaleprognose har bevirket for både kunder og personale. Men nej, det er naturligvis ikke ledelsens ansvar. Togaflysningerne skyldes nemlig sygefravær blandt personalet, må man forstå. Ja, og sporarbejder! Jamen hvordan? Det beregnede overskud er ca. 50 og sygefraværet var, da det var allerhøjest, 20 over normalen. Måske LPO's regnestok er knækket, men det giver da vel for pokker et personaleoverskud på mindst 30. Ja, naturligvis forudsat at personaleprognosen har taget højde for de planlagte sporarbejder. Men det har den vel?

Hvordan man så kan mangle måske 50 LKF, endda på den tid af året, hvor der normalt – pga. af lav feriesøgning – er flest personaleressourcer til rådighed, forbliver en gåde, som selv informationschefen i bedste "Komiske Ali -stil" i den bedste sendetid på News ikke kan forklare. Han bliver i stedet hængende i en konfliktskabende retorik om syge LKF, som måske/måske ikke er fraværende pga. Corona. Man skal være virkelig tonedøv for ikke at få det indtryk, at det er personalet, den er gal med. Det har vi så gået i rette med, både i information til medlemskredsen og i medierne. Men lige lidt hjælper det åbenbart. "Sygdomsretorikken" er blot flyttet ud i de lokale medier som dækker Kystbanen, da den nu også er blevet ramt af togaflysninger. Om der er tale om misforståelser, fortalelser eller en ledelsesgodkendt informationsstrategi, er uklart. Men udskamningen er ikke til at tage fejl af.

Men det bliver vel snart bedre. Ja, i hvert fald i regnearket! LPO's repræsentanter i Turudvalget blev ultimo november præsenteret for personaleprognosen for 2022. Den udviser på magisk vis et beregnet overskud i Drift F&R ved årets start (om kun 14 dage) på 100 LKF! I LPO påstår vi ikke, at ledelsen har tabt både følingen og overblikket – endnu, men det snerper derhen ad. Det må snart være sidste udkald i forhold til at få styr på planproces og personaleprognose. Det er en haster!

Således opmuntret ønsker vi alle en glædelig jul og et godt nytår

Knækkede bremseklodser litra MF – hvor er vi nu?

Af:
Ebbe Drögemüller
Områdegruppenæstformand

DSB's litra MF, i almindelighed omtalt som IC3, er efterhånden nogle aldrende damer, som snart kan skimte enden på deres aktive karriere på de danske skinner. De skulle for længst have været afløst af efterfølgeren, litra MG/IC4, men som alle ved gik, det ikke lige efter planen. Der var vist noget med leveringskvaliteten og driftsholdbarheden af de fine nye tog, men det er en helt anden og temmelig trist historie. Derfor er det fortsat MF, der trækker læsset som grundstammen i den danske IC-trafik. Det gør de vel egentligt udmærket med tanke på deres fremskredne alder. De er dog flere steder, navnlig i førerrummene, ved at se endog temmelig slidte og trætte ud. Uagtet alderen på MF'erne, må det dog være et ufravigeligt krav, at teknikken til stadighed er fungerende, ikke mindst den del af teknikken der har med sikkerhed at gøre.

Nærværende artikel har ikke som mission at lægge MF i graven før tid, men som det fremgår af overskriften, er der opstået et issue med togets bremseklodser. De knækker i stort omfang og spredes, som brødkrummer i et bedre Hans og Grete eventyr, rundt om i det ganske land. Nu har MF næppe noget behov for at lægge spor ud for at finde hjem, så måske er det blot for at hjælpe Banedanmark med ekstra ballast til sporene? Det vides ikke, men det vides, at omfanget er så stort, at det næsten ikke er til at begribe, at der skulle en undrende lokomotivfører til at opdage det. De knækkede bremseklodser flyder i store mængder rundt om i sporene og kan findes uden det store besvær næsten overalt. Søg og du skal finde, er nærmest kendetegnet for omfanget.

Med tanke på at det ikke er første gang, at der er en sag om MF's bremser og bremseevne, er det noget overraskende, at man i DSB ikke har været mere fremme i skoene i forhold til nærværende sag. Som mange lokomotivførere og læsere af Det Blå Blad ved, har der tidligere været sager om nedsat bremseevne på litra MF. Helt tilbage i 2014 – 2015 førte dette til en rapport om togets bremseevne, den såkaldte Knorr rapport. Den konkluderede på baggrund af en række tests, at togets bremseevne med en smal margen holdt sig inden for normer og standarder på området. Som opfølgning herpå har DSB selv produceret videoer om bremseteknik og har italesat problemstillingen med varme bremser på tog, i uddannelser for lokomotivførerne. Der har ligeledes været begrænsninger på hvilke togsystemer MF måtte køre i. Det måtte f.eks. ikke køre som regionaltog på Vestfyn i en periode. Man kunne vel på den baggrund godt forestilles sig, at lige præcis MF's bremsesystem var noget, man konstant havde fokus på. Det er der desværre intet, der tyder på konkluderet ud fra, at DSB ikke selv opdagede at MF togenes bremseklodser knækkede og faldt af. Havde man opdaget det, havde man jo fortalt omverdenen om det og for længst sat planer i værk for at imødegå problemet.

Som man har kunnet læse i LPO's medlemsinformation nr. 27-2021, har LPO set sig nødsaget til at anmelde problemet til Trafikstyrelsen (TS). Dette grundet i manglende svar på helt centrale spørgsmål om problemets omfang og årsag herunder en undren over, hvorfor sikkerhedsledelsessystemet (SLS) ikke har fanget denne omfangsrige fejl. LPO besidder desværre ikke kompetencerne til at vurdere, om de forklaringer DSB er fremkommet med, er valide. Vi har dog svært ved at se logikken i svarene. Lad os tage et par eksempler.

Spørgsmål LPO: *Hvor længe har det stået på?*
Svar DSB: *MF med installeret STM-enhed (nyt signalsystem "oversætter") har i denne sommer regi-*

streret 3-4 gange flere "ATC-nødbremsninger" i forhold til MF uden STM-enhed. Det er særligt i varmeperioden med høj udetemperatur, det højere antal ATC/STM udløste nødbremsninger forekommer. Ofte sker det fra en forholdsvis høj hastighed og altid til stilstand. Flere af disse på hinanden følgende nedbremsninger kan resultere i varme bremser. Det er derfor vigtigt med tilstrækkelig "bremse-køletid" efter sådanne hyppige "ATC-nødbremsninger".

LPO spørger i vest og DSB svarer i øst på et ellers forholdsvis simpelt spørgsmål. Svaret kan selvfølgelig sagtens være en medvirkende årsag til problemstillingen, men i fald at det primært er MF-togsæt med indbygget STM, hvor bremseklodserne knækkes og tabes, er problemet jo tifold værre, da de knækkede og tabte bremseklodser i så fald, er faldet af et væsentligt mindre antal tog? Hvorfor er der ikke en alarmklokke der ringer...?

Bremsebelægnings dele fundet i Aarhus
Fotograf: Carsten Understrup

Spørgsmål LPO: *Hvor stort er problemet?*
Svar DSB: *Der er primo uge 38 optalt en container i DVK (Aarhus). I alt 150 brugte belægninger undersøgt - heraf 41 belægninger, hvor der er knækket del af (27%). Det reelle tal for belægninger hvor dele er faldet af, vurderes dog at være væsentlig lavere.*

Interessant – og den vurdering støttes af hvilke fakta? Man har jo ikke været klar over problemet eller indmeldt fejlene nogen steder, man har blot optalt en kasse? LPO vurderer at omfanget er væsentligt højere. Det bygger vi på de over 500 dele, vi har fået indleveret fra forholdsvis få og begrænsede lokaliteter, samt egne observationer rundt om på skinnenettet. DSB har lavet stikprøvekontrol i spor 4 i Ringsted og spor 3 i Høje Taastrup og fundet dele fra 2 knækkede bremseklodser. Undertegnede har ved 10 minutters togskifte i Kolding talt dele fra de første 10 knækkede bremseklodser og dette alene i et mindre udsnit af spor 1! Måske DSB blot har været uheldige og undertegnede heldig. Men der kører vel ret beset flere MF tog igennem Ringsted og Høje Taastrup end gennem Kolding?

DSB er gudskelov enige med LPO så langt, at der ikke må falde dele af et tog og da slet ikke et kørende tog, med hastigheder op til 180 km/t. Derfor har man sat en række initiativer i værk for at imødegå dette. I udgangspunktet er dette jo yderst positivt og glædeligt, ikke mindst for dem som risikerer at blive ramt at et flyvende fragment fra et kørende tog. Men vi kan dog ved selvsyn konstatere, at klodserne fortsat knækker og falder af togene. Vi finder nemlig fortsat dele på lokaliteter, hvor der ellers var ryddet for dele? Så indtil videre har de iværksatte initiativer ikke elimineret problemet.

At DSB's sikkerhedsledelsessystem, som tidligere nævnt, ikke har fanget, at MF i massiv grad har knækket og tabt dele af togets bremseklodser, er også et stort mysterium for os i LPO. Vi ved, hvilke strikse krav der stilles andre steder i branchen, f.eks. til vores medlemmers fysik, viden og tjenestegøring. Vi havde på den baggrund nok en forventning om, at i hvert fald togets vitale og sikkerhedskritiske dele på en eller anden måde var underlagt et overvågnings- og indmeldelsessystem i stil af SLS. Dette viser sig tydeligvis ikke at være tilfældet. Man har åbenbart bare blindt skiftet klodserne uden at bekymre sig om tilstanden af disse. End ikke de før omtalte brokkasser med 27% knækkede dele i, har fået nogen med sikkerhedsansvar til at stille et opfølgende eller kritisk spørgsmål?

Måske i stedet et spørgsmål om behovet for så store og dyre bremseklodser, har været rejst. Det ville i hvert fald være naturligt at høste denne besparelse, når bremseklodsernes størrelse på toget, alligevel ikke er så afgørende for togets bremseevne? Så skulle det ikke allerede være rejst, er der da en besparelses mulighed her.

LPO ser selvsagt med stor alvor på hele sagen og det er også noget, vi har kunnet mærke, fylder en del i medlemskredsen. Der er flere, der har udtrykt stor undren over hele sagen og ikke mindst DSB's fodslæbende tilgang. Og her er vi i LPO helt enige. Vi har forsøgt at løse sagen internt i virksomheden, men desværre virker det til, at DSB ønsker sagen dysset ned og puttet i kassen for glemte sager. Men det løser jo intet, hvilket, som tidligere nævnt, har ført til, at vi har overdraget sagen til TS.

Hvad er så formålet med at anmelde sagen til TS. Udover det rent formelle krav der er om anmeldelse af sådanne sager til myndighederne i Jernbanelovens §78, har LPO selvfølgelig et ønske (læs: krav) om at vores tog er sikre at køre i og være i nærheden af. Vi er trods alt dem, der sidder forrest og i en eventuel kollision er det os, der sidder på den mest udsatte plads. Derfor håber vi, at TS kan hjælpe os med at få svar på sagens helt væsentlige spørgsmål:

- Hvad betyder det for et togs reelle bremseprocent og faktiske bremseevne, at X procent af bremsefladen på bremseklodserne knækker af?
- Er der et "tipping-point"?
- Hvor er det i så fald?
- Påvirker de knækkede bremseklodser togets fremførsel og vedligehold på en sådan måde, at der er behov for ændrede regler og / eller procedurer?

Derudover forventer vi helt naturligt, at TS forholder sig til, at dele falder af et tog, og dette potentielt sker ved hastigheder på op til 180 km/t.

Da sagen nu ligger til behandling i TS, må vi væbne os med tålmodighed og afvente, hvad der kommer ud af henvendelsen. Imens holder vi skarpt øje med sporene og forventer selvfølgelig også at blive holdt løbende orienteret om sagens udvikling i virksomheden, herunder hvor langt de forskellige initiativer er nået.

LPO er til stadighed interesseret i at modtage informationer om fundne bremsedele, så hvis du på din vej rundt på sporene finder noget, som kunne falde ind under denne kategori, så modtager vi gerne melding eller billedmateriale om dette. Indtil da:

Oplever du nedsat bremseevne, så meld det ind og sæt farten ned.

LPO-medlemsmøder efteråret 21

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppeformand

I forbindelse med etableringen af ny struktur i LPO i 2020 blev det besluttet at områdegruppens ledelse skulle afholde et årligt medlemsmøde i hver lokalgruppe. I Coronaens skygge, bevæbnet til tænderne med sprit og afstandskrav blev møderækken første gang gennemført i efteråret 2020.

Det var gode møder, så vi så i områdegruppebestyrelsen frem til endnu en tur rundt i landet i september – oktober dette år. Trods fornyet vind i sejlene for den efterhånden noget trættende kinesiske influenza, lykkedes det at gennemføre årets 12 lokale medlemsmøder uden større begrænsninger, andet end tiden, da der forlods var besluttet at holde medlemsmødet i forlængelse af de Corona-udsatte lokalgruppe generalforsamlinger, hvilket et par steder gav nogle udfordringer. I Fredericia endda så meget, at der blev afholdt et opfølgende medlemsmøde i slutningen af oktober.

Medlemsmøde i Helsingør
Fotograf: Hans-Morten Bejning Andersen

Det første medlemsmøde blev afholdt d. 13. september som et kortere indlæg i forlængelse af LKI-gruppens generalforsamling. At vores instruktører tumler med nogle lidt andre problemstillinger end den øvrige medlemskreds er velkendt. Både områdegruppens indlæg og den efterfølgende debat bar præg af dette og det som fyldte mest, var vilkårene for vores undervisere.

14 dage senere tog vi hul på medlemsmøderne i de øvrige lokalgrupper. Naturligvis var der ikke to af de efterfølgende 11 møder (12 med det ekstra i Fredericia), der var ens, men de blev afholdt efter den samme skabelon. Områdegruppens indlæg koncentrerede sig indledningsvis om nogle af de aktuelle sager, bl.a. status på samarbejdsrelationen med DSB, den nye seniorordning, nye uniformer og pålagte arbejdsopgaver i forbindelse hermed. Så var der en mere holdningspræget del omkring den gode lokomotivmandsgerning, indmelding, fejlmeldinger og evnen til (og retten til) at sige fra – naturligvis på den gode og ikke konfliktskabende måde. Så tog vi den lange version om overtallighed og besparelser, vendte lokomotivførerhåndbogen, hvor den findes og hvilke oplysninger, der findes i den, inden vi satte fokus på arbejdstid og normtid, 160 timer på 4 uger og lidt mere generelt noget om reservens vilkår. Der blev alle steder tid til at tale om sikkerhed, herunder knækkede bremseklodser, uddannelse og e-læring, og de fleste steder også tid til nogle bevingede ord om helbredsgodkendelser og fritvalgsordning. Endelig fik vi præsenteret LPO's hjemmeside og de mange oplysninger, der kan findes der. Tak for de mange rosende ord, der blev sendt hjemmesidens vej ☺.

Medlemsmøderne var overordnet godt besøgt. Vi kom på turen rundt i landet i kontakt med ca. 200 medlemmer, hvilket svarer til knap 20 % af medlemskredsen. Det er bestemt tilfredsstillen-

Medlemsmøde i Nykøbing F.
Fotograf: Jakob Østergaard Elikofer

de, men der er en ærgerlig tendens, som over de senere år har set ud til at vokse sig større, nemlig, at jo større depot, jo mindre procentvis fremmøde, om end Fredericia stak lidt ud, dog nok mest fordi en række debatskabende forslag til den udsatte generalforsamling, lokkede mange af huse. Uagtet det, er det en udvikling, vi på en eller anden måde skal have vendt. Det er bl.a. i det lys, man skal se vores seneste tiltag – stuemøderne. De blev nemlig afholdt på de største depoter, med flest møder på det største depot (København), efter devisen: "Når bjerget ikke kommer til Muhammed, må Muhammed komme til bjerget". Kan vi ikke møde medlemmer på medlemsmøderne, må vi møde dem på arbejdspladsen 😊.

En anden gennemgående trend var, at det, som altid, var svært at overholde den afsatte tid. Tiden løber jo i godt selskab. De fleste steder blev der dog plads til at snakke lidt om de ting, der rør sig lokalt og alle steder blev der mulighed for at komme med nogle bud på, hvad medlemskredsen mente LPO og /eller Dansk Jernbaneforbund bør fokusere på i den nærmeste fremtid. Det kom der flere interessante input ud af.

Og så var spørgelysten stor. Vi modtog – ud over de mange spørgsmål, som kunne besvares på stedet – en række henvendelser, forslag, input og ideer og måske også nogle påstande, som krævede lidt opfølgning. Disse henvendelser er nu alle adresseret. Der er sendt personlige svar, hvor det var påkrævet, mens andre svar er formidlet via lokalgruppen. De gode ideer er noteret og indgår i et eller andet omgang i de videre drøftelser på vores møder i DSB og andre steder.

Men var der så ikke kritik. Jo da, heldigvis. Ikke overraskende handlede det om kvotetræk, genberegning og frihedssaldi, især på de sidste medlemsmøder, hvor den nyeste sag om dette var brudt ud i lys lue. En anden trend var diskussionen om tjenestelængden, hvor især de vestdanske depoter var meget kritiske overfor det store antal lange tjenester, en problemstilling som allerede er rejst. Og så var der ellers fokus på fridagslængder, nattjenester og natture og korrigering og korrigeringsregler. Det fyldte ikke bare på møderne. Det fylder i lokomotivførerne og det vil helt sikkert også fylde dagsordenen i den kommende tid.

Medlemsmøde i Tinglev
Fotograf: Ebbe Drögemüller

Og lad os så slutte af med at rose det lokale engagement på de mindste depoter generelt og i Tinglev og Kalundborg specifikt. De to steder var tæt på halvdelen af medlemskredsen mødt frem. Det er virkelig flot – så klap jer selv på skulderen. Vi ses, ikke bare i Kalundborg og Tinglev, men forhåbentlig rundt omkring i hele landet, når vi besøger lokalgruppernes ordinære generalforsamlinger fra midten af januar og 3 uger frem.

EUP for kørelærere

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppeformand

I Det Blå Blad 3-2021 kan man i artiklen "Ny kørelæreruddannelse" læse, at EUP for kørelærere … "*fremover sker på rene kørelærerhold (fortrinsvis med samme litra), hvor undervisningen som udgangspunkt varetages af en lokomotivinstruktør. Alternativt kan undervisningen forestås af en meget erfaren eller særlig kvalificeret kørelærer. Den endelig afklaring er i skrivende stund ikke helt på plads, ligesom det heller ikke (endnu) er afgjort om kørelærernes EUP får et sådant indhold, at kurset kan tjene som forberedelse til den EUP-undervisning, den enkelte kørelærer senere hen skal udbrede til andre lokomotivførere. Det skyldes dog ikke modvilje, men mest af alt, at kursusindholdet endnu ikke er lavet færdigt*".

Nu er kursets overordnede linjer så ved at være på plads. De skal sikre, at kørelærernes EUP kan være både efteruddannelse af kørelærerne selv og kan tjene som forberedelse til den undervisning kørelærerne skal forestå i forhold til det øvrige lokomotivpersonale. Materialet til de kommende kurser er udarbejdet af Uddannelsesudvikling i samarbejde med nogle af vores dygtige lokomotivinstruktører og 5 af vores dygtige kørelærere. Kurserne får et lidt mere teoretisk fokus, ikke mindst i forhold til formidling og pædagogik, men indeholder naturligvis – som EUP jo skal – en række praktiske øvelser på de relevante litraer. Og så er der naturligvis – som tidligere – fokus på EUP-drejebøgerne

EUP for kørelærerne påbegyndes i januar 2022, hvor det skydes i gang med pilothold d. 3. januar 2022. Der arbejdes på at inkludere en opfølgning på den nye EUP for kørelærere i forbindelse med EUK2, som skydes i gang i foråret 2022. Materialet til EUK2 er endnu ikke på plads, så det er derfor fortsat uvist, hvordan det indarbejdes og hvor meget det kommer til at fylde.

Og så til det måske vigtigste for de fleste kørelærere, nemlig håndtering af den fremtidige forberedelse. Da kørelærerens egen EUP bliver hjørnestenen i forberedelsen og skal danne udgangspunkt for den viden, der skal formidles til det øvrige lokomotivpersonale, vil udgangspunktet fremadrettet være, at kørelæreren selv skal have været på det nye EUP, inden vedkommende kan undervise andre. Der kan være særlige årsager til afvigelse for dette, f.eks. en kørelærer som i forvejen har stor erfaring med undervisning på EUP og blot skal have aftalt nogle timer med sin leder til at sætte sig ind i det senest opdaterede materiale.

Da der er tale om en løbende indfasning, som gør at alle kørelærere ikke kommer på EUP samtidig, og da der altid vil opstå uforudsete situationer pga. sygdom eller andet, kan det ske, at en kørelærer, som ikke selv har været på den nye EUP for kørelærere, bliver bedt om at undervise andre lokomotivførere. I den situation er det vigtigt, at den enkelte gør opmærksom på problemstillingen overfor egen leder, så forberedelsestid kan aftales.

Nu skal den nye EUP for kørelærere stå sin prøve i praksis. Det er vores håb og tro, at nærværende kan medvirke til at give det faglige og kvalitative løft, som har været efterspurgt af kørelærerne.

Nye tider, nye arbejdstidsregler – Særlige regler for reserven

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppeformand

Da vi indgik nye lokalaftaler tilbage i 2019, aftalte vi en række særlige regler for reserven.

I LKF-håndbogen på side 4 fremgår det, at også reserven skal opfattes som en tur (i LTD kaldet R-hold eller R-ture). Årsagen hertil er fridagstildelingen. Reserveturene indeholder faste weekendfriheder samt flytbare hverdagsfridage, der i udgangspunktet fordeles ligeligt på ugedagene.

Lokomotivførere, som er placeret i reserven, har ret til at låse sine flytbare hverdagsfridage 21 dage i forvejen. Flytbare fridage, som er placeret påske, jul og nytår skal dog låses senest den 31. januar. Dette giver naturligvis kun mening, hvis den enkelte lokomotivfører i reserven ved, hvor i reserveturen, vedkommende er indplaceret. Ved tursætningen skal ledelsen derfor sikre, at samtlige lokomotivførere i reserven indplaceres på en ledig plads i et R-hold / i en R-tur. Når underretningen herom har fundet sted, er det en smal sag for den enkelte at tælle frem til påske, jule og nytårsugen og vurdere om den flytbare fridag i disse uger skal låses.

ME 1522 på en af de sidste ture
Fotograf: Kasper Birk Tandrup

Som lokomotivfører i reserven, kan man – præcis som kollegaerne, der kører i fast tur – have 7 nattjenester pr. md. Der findes dog en særlig beskyttelsesregel for reservepersonalet, idet antallet af nattjenester pr. måned reduceres med 1 for hver 6 fraværsdage (sygedage, feriedage, mv.). Dette for at begrænse muligheden for, at man – i en måned med meget fravær – udelukkende, eller næsten udelukkende, kører nat. Eks.: L K Feddersen har 10 feriedage og 3 sygedage i december. 12-17 fraværsdage fører til en reduktion på 2, så hun må maksimalt udføre 5 nattjenester månedens øvrige arbejdsdage.

Sove- og hviledage (normnedsættende dage) er beskyttet, når man kører i reserven. Placeres de ikke i tilknytning til andet fravær, skal de have en varighed på min. 29 timer 24 minutter.

Eks.: L K Feddersen kommer hjem til sovedag fra en nattjeneste kl. 06:30. Hun kan tidligst møde igen dagen efter kl. 11:54, altså 29 timer og 24 minutter senere.

Tjenester for lokomotivførere i reserven meddeles senest 10 dage før (de 10 dage man kan se på arbejdssedlen). Det er muligt at se kommende tjenester i Ferieplan (SAP Fiori). Det forudsætter dog, at de er meddelt. Hvis første tjeneste efter ferie, i perioder, som er længere end 10 dage, ik-

ke kan ses i Ferieplan / SAP Fiori, aftales mødetidspunktet med driftslederen. Årsagen hertil er, at medarbejdere i reserven senest ved tjenestens begyndelse på sidste arbejdsdag inden en given ferieperiode skal kende mødetidspunktet for første tjeneste efter samme ferieperiode. Er driftslederen, mod forventning, ikke i strand til at oplyse et mødetidspunkt, betales første tjeneste efter ferieperioden som overarbejde. Kompensationen gælder dog kun for OK-ansatte, da denne regel udspringer af Jernbaneoverenskomsten.

Ferie og anden frihed beskyttes på samme måde som fridage og betragtes derfor, som fridag ved optællingen af arbejdsdage mellem fridage. Dette gælder dog ikke når tjenesterne er meddelt.

Frihedssøgning som søges i timer, dvs. UA, afspadsering, særlige feriedage (TJM) og opsparingsdage (TJM), afregnes med 7:24 pr. dag.

Ovenstående særlige regler for reserven gælder også for pilotprojekt reserverammeture, som her i K22 kører som forsøg i København, Helsingør, Næstved, Fredericia og Aarhus. Hvorvidt der på sigt skal gælde særlige regler for reserverammeturene, vil blive drøftet i forbindelse med evalueringen af pilotprojektet i eftersommeren 2022. Indtil videre – og vi kan her ikke udelukke, at der bliver behov for løbende justeringer – gælder alene nedenstående afvigelse fra de generelle arbejdstidsregler:

- En reserveramme kan have en varighed på op til 12 timer

Tiden efter Septemberforliget – kampen fortsætter …

Af:
Ebbe Drögemüller
Områdegruppenæstformand

Det er muligt, at man med Septemberforliget havde fået en slags grundlov på det danske arbejdsmarked, som sikrede arbejderne nogle basale rettigheder. Uagtet det, var rimelige arbejdsvilkår fortsat en mangelvare, hvilket fremgår med al tydelighed af nedenstående. Men kampen for ordnede forhold fortsatte …

Tyendet – Træl(s) arbejde

I starten af 1900-tallet var virkeligheden på det danske arbejdsmarked langt fra den virkelighed, der findes i dagens Danmark. Godt nok havde man nu fået en "arbejdsmarkeds grundlov", ved indgåelse af Septemberforliget i 1899, men der manglede stadig rigtig mange forbedringer for arbejderne. Næsten en kvart million danske lønarbejdere faldt omkring århundredskiftet ind under betegnelsen "tyende". Deres forhold var, også efter datidens målestok, mildest talt elendige. Tyendets arbejdsforhold var i stor udstrækning vilkårlig, både hvad angår arbejdstid og behandling fra arbejdsgivers side, eller "herskabet", som de selv yndede at omtale sig på den tid. Også de boligforhold, der blev stillet til rådighed af "herskabet" lod meget tilbage at ønske. Tyendets afhængighedsforhold til arbejdsgiver afskar i stor grad mange fra det almindelige oplysningsarbejde, som på den tid primært foregik gennem aviser, bøger og foredrag. I nutidens ordbog vil man nok bruge ord som undertrykkelse, slaveri og udnyttelse af de svage, hvis vi mødte dette i dagens samfund. Det er i den forbindelse værd at bemærke, at hustugten (husbonds ret til at slå det kvindelige tyende til dets 16. år og det mandlige tyende frem til dets 18. år), samt mange andre for-

bedringsforslag, der skulle sikre bedre forhold for tyendet, først blev forsøgt ændret ved lov i 1910. Dette talte blandt andre Venstres ordfører, gårdejer M. Tange, stærkt imod! Venstre vidste man, hvor man havde – allerede dengang.

Børnearbejde

I datidens samfund var børnearbejde også temmelig udbredt. I årene efter Septemberforligets indgåelse blev også lovgivningen om børnearbejde gradvist ændret. Den første fabrikslov fra 1873, havde sat aldersbegrænsningen til 10 år for børns arbejde i industrien. Dette blev i 1901 hævet til 12 år. Først i 1913 blev dette yderligere hævet til minimum 14 år, vel at mærke kun gældende, hvis barnet ikke var udskrevet af skolen. Da lovgivningen således begrænsede børnenes adgang til industriarbejdet, blev de ledige pladser overtaget af kvinder. Bemærk her, at det kun var i industrien, der blev sat begrænsninger for børns arbejde. I landbruget, som stadig krævede mange hænder, var der ikke lagt nogen begrænsninger for børns arbejde. Når man kigger på ungdommen i dag, kan man jo kun glæde sig over, at de ikke er tvunget ind i tungt, beskidt og belastende industri arbejde eller hårdt fysisk landbrugsarbejde. Det var et fremskridt, der i dag er til at tage og føle på. Gid det i dag var sådan for alle verdens børn og unge.

ME 1509 og ME 1511 "side by side" år 2000 i Kalundborg
Fotograf: Mikkel Elling

Den faste Voldgiftsret og forligsmandens indførelse
Selv om Septemberforliget sikrede nogle lidt fastere og bredere accepterede rammer for indgåelse af aftaler og overenskomster på arbejdsmarkedet, stoppede dette dog ikke de faglige konflikter helt. Arbejdsgiversiden krævede i større og større udstrækning indsatser, der kunne imødegå de mange overenskomststridige konflikter. I modtræk til dette opstod på arbejdernes side de såkaldte syndikalister. En mere kampivrig gruppe, som så på den faglige kamp, som en kamp løsrevet fra det politiske spil, der også voksede frem af fagbevægelsens vækkelse. Syndikalisterne så Septemberforliget som en svækkelse af arbejdernes ret til at kæmpe og aktionere og var arge modstandere af forhandling og forlig. En større arbejdskamp på det grafiske område i 1908, var nær endt i en storkonflikt og med storlockouten op til indgåelse af Septemberforliget i 1899 i forholdsvis frisk erindring, greb den siddende Venstreregering ind og fik stoppet konflikten. En efterfølgende konflikt i byggefagene resulterede i et smerteligt nederlag til DsF (De samvirkende Fagforbund – efterfølgende LO – nu FH). Dette fik DsF til at acceptere en nedsættelse af det såkaldte "Augustudvalg". Et udvalg bestående af repræsentanter for arbejderne og arbejdsgiverne, som skulle komme med bud på, hvordan man kunne forebygge de mange konflikter og samtidig komme med forslag til regler for behandling af faglige stridigheder. I 1910 var udvalget klar med deres betænkning og de 3 konkrete forslag, man var blevet enige om, var følgende:

- *Norm for behandling af faglig strid.*
- *Lov om oprettelse af en stående voldgiftsret.*
- *Lov om udvælgelse af forligsmænd i arbejdsstridigheder.*

Sammen med Septemberforliget kom ovenstående til at udgøre rammerne for regulering af forholdende på arbejdsmarkedet.

Man skelnede i betænkningen imellem retskonflikter, som var dækket af indgåede aftaler og overenskomster, og interessekonflikter der ikke var dækket af samme.

I normen for behandling af faglig strid, som eksisterer den dag i dag, forudsatte man, at når der var indgået en overenskomst, så var der også fredspligt mellem parterne. Uenigheder om fortolkningen af overenskomsten skulle derfor først forsøges løst gennem forhandlinger på arbejdspladsen (1. trin). Hvis dette ikke kunne løse stridighederne, skulle der tilkaldes mæglingsmænd fra de stedlige organisationer (2. trin). Kunne disse så finde en løsning, var en eventuel mæglingsaftale bindende for begge parter og mæglingsmændene kunne således træffe beslutninger hen over hovedet på dem, der var direkte involveret. Hvis mæglingen ikke lykkedes på dette lavere niveau, var næste skridt organisationsmøder med repræsentanter for de pågældende landsorganisationer (3. trin). Kunne de heller ikke komme i mål med en aftale, var sidste skridt (4. trin) at henvise sagen til faglig voldgift. Her blev der udpeget 4-6 repræsentanter, ligeligt valgt fra de involverede parter, som så i fællesskab valgte en såkaldt opmand. Den opmærksomme læser vil nok påpege, at der i Septemberforliget jo også blev beskrevet en Voldgift, den såkaldte "Permanente Voldgiftsret". Det er også korrekt, men det var først fra 1910, at "Den faste Voldgiftsret" (fra 1964 benævnt: Arbejdsretten), blev oprettet ved lov. Den store forskel på "Den Permanente Voldgiftsret" og den nye voldgiftsret af 1910 var, at "Den Permanente Voldgiftsret" alene forholdt sig til brud på Septemberforliget, hvor "Den faste Voldgiftsret" beskæftigede sig med alle forhold omkring brud på indgåede overenskomster (og lokalaftaler). Den fik således status af en særlig domstol for arbejdsmarkedet og der var – og er fortsat – almindelig vidnepligt og vidneansvar.

I 1910 blev Forligsmandsloven vedtaget og Forligsinstitutionen blev oprettet. Forligsmanden skulle udpeges efter indstilling fra "Den faste Voldgiftsret", men han var ikke forpligtet til at gribe

ind i interessekonflikter og ingen, heller ikke den siddende regering eller de involverede parter, kunne tvinge ham til det. I modsætning til retskonflikter var interessekonflikter i udgangspunktet lovlige konflikter, såsom arbejdskampe på baggrund af fornyelse af overenskomster og lovligt varslede strejker og lockouter i den forbindelse. Det kunne også være arbejdskampe på områder der ikke var overenskomstdækkede, da det springende punkt var, og er, om en overenskomst eller aftale var (er) overtrådt. Forligsmandens opdrag var, som navnet antyder, at forsøge at forlige parterne. Lige som i dag havde parterne pligt til at møde op og kun hvis en konflikt, efter forligsmandens skøn, truede "samfundsinteresser", kunne han gribe ind. Oprindeligt lå der intet i Forligsmandsloven om afstemningsregler ved et mæglingsforslag fra Forligsmanden, men dengang, som i dag, var det typisk urafstemninger der blev taget i brug. Formaliseringen kom først senere. Uklarhed om afstemningsformen betød, at små forbund kunne blokere en indgået overenskomst for et større område. Dette førte til, at der i 1934 blev indført de såkaldte sammenkædningsregler i Forligsmandsloven. Nu kunne mindretallet ikke længere blokere for flertallet indenfor sammenkædede områder i en urafstemning.

1. maj demonstration med bannere og flag ca. 1907
Foto: Arbejdermuseet

8 timer arbejde, 8 timer frihed, 8 timers hvile.

Et af de store og centrale kampråb, helt tilbage fra fagbevægelsens spæde start, var kravet om 8 timers arbejdsdag. Parolen i årene frem til overenskomstfornyelsen i 1919, lød: 8 timer arbejde, 8 timer frihed, 8 timers hvile. Den parole og kravets gennemførelse ser vi nærmere på i næste nummer af Det Blå Blad …

Læserbrev: Har DSB overhovedet en personalepolitik – og bakker fagforeningen op om den?

Af:
Steen Hellmuth
Lokomotivfører (K) København

Med en dåbsattest der efterhånden viser for lavt årstal, har jeg oplevet lidt af hvert omkring DSB's personalepolitik, herunder seniorpolitik og fastholdelsespolitik. DSB har for nylig præsenteret en ny seniorpolitik gældende for hele virksomheden, som i ledelsens stolte optik er den perfekte løsning. Den går i store træk ud på, at alle over 62 år kan få op til 6 seniordage tildelt om året – selv om der uden problemer og konflikt med gældende lovgivning og aftaler må gives op til 12 seniordage pr. år. Dette gælder både til tjenestemænd og overenskomstansatte – også de, som er omfattet af DI's Jernbaneoverenskomst, som ellers giver ret til 32 seniordage. Det vender jeg tilbage til.

Det er så alligevel ikke alle der kan få tildelt 6 seniordage om året, for den alvidende og kloge Djøf-junta i Høje Tåstrup har belagt muligheden med en besynderlig selvopfunden regel, der forudsætter, at man skal have været ansat i DSB i "mindst 25 sammenhængende år". Har man ikke været det, er næste selvopfundne kriterie, at man skal have været ansat i "mindst 10 sammenhængende år", så kan man få tildelt 2 seniordage om året. Er man kommet så sent ind i forløbet, at man heller ikke har været ansat i "mindst 10 sammenhængende år" så er tildelingen af seniordage **0 dage** (!). I lovgivningen og tilhørende aftaler står der ellers, at ansatte over 62 år kan få tildelt op til 12 seniordage om året og **der står ingen steder beskrevet betingelser for, hvor længe man skal have været ansat i virksomheden – det er alene alderen der er det afgørende kriterium.**

Inden DSB's nye ledelse kom til og splittede lokomotivfører B gruppen op i et A-hold og et B-hold var den årlige tildeling af seniordage op til 12 dage, men der blev typisk givet 8 seniordage. Den ordning blev sammen med andre ordninger smadret ved DSB's indmeldelse i DI og overgang til Jernbaneoverenskomsten, som kun og alene handlede om en spareøvelse med at få sat lokomotivførerne ned i løn. Så de overenskomstansatte gik fra 8 seniordage til 0 seniordage fordi ordningen kun kunne videreføres for de tjenestemandsansatte. Overenskomstansatte har jo en meget bedre ordning, hvor de kan tage op til 32 seniordage – sagde Djøf'erne. Så det ser jo fint ud på Djøf-papiret.
Ser man på overenskomsten, så har de overenskomstansatte fået indført en fritvalgskonto som de frit kan dedikere til forskellige formål, herunder seniordage. En seniordag koster 1.800 kr., så enhver kan sikkert uden besvær se, at man ikke kommer ret langt på sin fritvalgskonto og ryger man ud over kanten af saldoen på fritvalgskontoen, så bliver man ganske enkelt trukket i løn. De overenskomstansatte betaler således selv deres seniordage. Men det ser jo ikke så fint ud på Djøf-papiret, derfor kun (igen) den halve sandhed.

Jeg har i skrivende stund været ansat i DSB i 28 år og 6 måneder som fordeler sig med lidt over 2 år som jernbanearbejder med rangering med vogne og lokomotiver i Helsingør, lidt over 9 år som civiløkonom (HA & HD/R) i lokomotivværkstedet med ansvar for områdets økonomi samt til slut lokomotivfører i 17 år og 3 måneder, herunder næsten 12 år som kørelærer. **Hvorfor skal jeg (og helt sikkert også andre kolleger) straffes med et væsentligt mindre antal seniordage, blot fordi jeg ikke har været ansat i DSB i én lang sammenhængende periode?**

Mine 28½ år hos DSB er vel lige så valide og loyale som de af mine kolleger, der har været i DSB uafbrudt i så lang en periode. Kan Djøf'erne i Høje Tåstrup forklare mig forskellen på en 62-årig, der har været ansat uafbrudt og en 62-årig der har været ansat ad flere omgange, når seniorordningen alene tager udgangspunkt i, om man er fyldt 62 år eller ej? Jeg antager, at de begge er lige gamle og begge har slidt lige ihærdigt i det for at levere det bedste produkt til DSB. Jeg tror, at det igen mest handler om at spare penge og slet ikke om personalepleje.

Steen Hellmuth
Lokomotivfører kørelærer

En af de andre ordninger, der blev pillet ved, var de ansattes ret til at beholde frikortet når de gik på pension, hvor den samme begrænsning med hensyn til "25 sammenhængende år" blev sat ind. Også her kan der kan stilles nøjagtigt det samme spørgsmål til de ansattes ret til at beholde deres frikort, når de går på pension, da Djøf'erne også her har opstillet nøjagtigt den samme selvopfundne regel for, hvem der kan beholde frikortet og hvem der kan få lov til at beholde det i 2 år efter, at man er gået på pension, hvorefter det er slut. Også her ser jeg mig, og andre i samme situation, udsat for en helt urimelig forskelsbehandling, der tangerer en anklage mod DSB for at udøve aldersdiskriminering.

Et tredje punkt er uddannelse. Anklagen om aldersdiskriminering forstærkes kun af, at mange i dette års turvalg har måttet se sig selv presset ud af deres tur, fordi DSB opretholder sit bastante krav om, at man skal have attest til alle de litra, som findes i turen. Dette er nu kommet helt barokt frem til overfladen, da DSB har valgt selektivt at uddanne alle i reserven på det nye EB lokomotiv. Det betyder, at en masse ældre lokomotivførere i København er kommet i klemme og at mange nyansatte kolleger har kunnet søge fast tur og tage deres pladser. Hvis det fra ledelsens side er et skjult opgør med anciennitetsprincippet, så er der også her tale om aldersdiskriminering. Jeg er selv presset ud af seniorturen på grund af ovenstående og må nu tage til takke med en seniorrammetur, hvor jeg ikke ved, hvad jeg skal lave. Samtidig ser jeg – og sikkert også andre kolleger – mig sat bagest i køen til uddannelse på EB og jeg har i skrivende heller ikke modtaget tilbud om uddannelse på MG eller ERTMS. Det lugter, set fra min stol, også fælt af, at jeg udsættes for aldersdiskriminering. Jeg får fra køreplansskiftet en ganske monoton og ensformig hverdag, da jeg kun vil kunne køre til Fredericia, Esbjerg, Padborg og lufthavnen, hvor jeg førhen kørte på hele Sjælland og til Aarhus, Padborg og Esbjerg.

Jeg kæmpede i sin tid temmelig hårdt for at få attest til EA, og da den forsvandt, fjernede man attesten. Når vi når køreplansskiftet forsvinder ME, og så tager man garanteret min ME-attest, samt attest til styrevogn. Og jeg har ellers kørt rigtigt meget EA med både Hoteltoget og styrevogn, så skiftet til EB burde ikke være voldsomt besværligt eller tidskrævende – og det gælder ikke kun for mig, men for adskillige ældre kolleger.

Jeg finder det dybt mærkværdigt at DJØF-juntaen i Høje Tåstrup bevidst vælger at undgå at uddanne ældre medarbejdere med det ene formål at spare penge. Uddannelse på EB kunne for de fleste ældre lokomotivførere være gjort på **3 dage** i stedet for 5 dage fordi vi har lokomotiver og vogne i forvejen. Men næh nej, reserven skal uddannes først og du kan ikke komme i din tur, hvis

ikke du har de litra, der findes i turen. Førhen var det sådan, at man godt kunne komme i tur, hvis man manglede en litra, men så forpligtede man sig også til at tage kurset snarest muligt.

Så er det, at man med ovenstående in mente, må spørge sig selv: **Har DSB overhovedet en personalepolitik og seniorpolitik, som de går og bryster sig af – og hvor er DJF/LPO blevet af?**
Set i lyset af ovenstående må man seriøst spørge sig selv om, hvad det er for en seniorpolitik og personalepleje den øverste ledelse i DSB er så stolte af, især set i lyset af ønsket om at fastholde især ældre medarbejdere? For fastholdelsestillæggene, som skulle være guleroden til sidstnævnte, er sløjfet og er fuldstændigt umulige at opnå.
DJF/LPO stiller sig (igen) tilsyneladende tilfreds med, at det er bedre at opnå en lille smule end at opnå ingenting. Det har vi efterhånden set mange gange. Selv med en sag der endte med at koste medlemmerne et samlet millionbeløb i mistet efterbetaling, magtede DJF/LPO ikke at løfte opgaven, men henholdt sig i stedet til DSB's erklæring om, at: "den sag er lukket". Dette endda til trods for, at der blev leveret en klokkeklar dokumentation på et sølvfad. Resultatet blev, at de der ikke gad at give en hjælpende hånd, blev præmieret, mens de, der kørte røven ud af bukserne for at hjælpe DSB, blev snydt. Det stod fagforeningen inde for. Hvad med at komme i gang og slå lidt i bordet overfor den aldersdiskriminering, som påviseligt finder sted over for jeres medlemmer og som Djøf-vældet vedvarende modarbejder og forsøger at camouflere som fantastiske forbedringer?

Det Blå Blad har bedt DSB's ledelse forholde sig til ovenstående. HR Forhandling og Personalejura har ønsket at afvente møde i Personaleudvalget vedr. seniorpolitikken. Dette møde var ikke afholdt ved bladets deadline. Vi ser på redaktionen på Det Blå Blad i stedet frem til at modtage ledelsens svar til næste nummer af bladet, som udkommer ca. 1. marts 2022.

Desuden har vi modtaget nedenstående fra LPO's områdegruppeformand, Peter Kanstrup.

Som det fremgår af ovenstående, har vi ledelsens reaktion til gode til bladets næste nummer. Da hovedspørgsmålet er, om DSB har en personalepolitik, må vi afvente ledelsens svar. Men jeg kan oplyse, at LPO naturligvis bakker om det, vi medvirker til at aftale. Og selv om seniorpolitikken jo netop er en politik, ikke en aftale, er det en politik, der er blevet til i en drøftelse mellem ledelsen og de faglige organisationer, herunder LPO. Vi står derfor bag politikken, som det også fremgår i artiklen "Ny seniorpolitik i DSB" i Det Blå Blad 2-2021. Det gør vi helt overordnet, fordi situationen for lokomotivførerne i DSB – både tjenestemænd og overenskomstansatte – i efteråret 2020 var den, at ingen kunne få seniordage overhovedet. DSB meddelte dengang vores seniorer, at der var for mange LKF, og man blot kunne forlade virksomheden, hvis man ikke var tilfreds med arbejdsforholdene. Det viste sig imidlertid, at der i DSB Vedligehold var et arbejde i gang med en ny seniorpolitik, som vi i "Store DSB" fik mulighed for at koble os på. Det centrale i den seniorpolitik var (og er fortsat), at medarbejderne har krav på et antal seniordage ved en alder på 62 år (eller mere) tildelt i forhold til deres ansættelsestid i DSB (10-24 år = 2 dage, 25-39 år = 6 dage og over 40 år = 8 dage). Forringet ret til seniordage som følge af afbrudt ansættelsestid indgik ikke i drøftelserne og kom først frem, da HR begyndte at tolke på politikken. Det står som følge heraf heller ikke i seniorpolitikken (link kan kun tilgås fra en DSB-enhed). Og dit eksempel skærer jo ud i pap, hvorfor det er hamrende uretfærdigt. Det vil vi naturligvis arbejde videre på at få løst, men det ændrer ikke på, at det i vores optik er bedre end ingen aftale. LPO's tilgang er meget sjældent "alt eller intet". Det kan der være flere grunde til. I det konkrete tilfælde har vores tilgang været hensynet til dem,

der i den eksisterende politik har fået en ret til seniordage, de ikke havde for et år siden. Du kan i øvrigt læse mere om udfordringerne med seniorpolitikken her.

ME 1511 efter sidste tur mellem Holbæk og København
Fotograf: Konstantin Planinski

Med hensyn til dine pointer omkring uddannelse, kan jeg oplyse, at dette allerede er rejst og behandles i turudvalg. Vi nåede her til K22 kun et lille stykke vej. Vi SKAL nå meget længere inden turopbygning og turvalg K23 og presser derfor også hårdt på, at der uddannes så meget, som overhovedet muligt. Målet for LPO er altid, at turvalget SKAL være frit.

I den sag om mistet / manglende efterbetaling, du referer til, og som du har oplyst omhandler mødetillæg på normnedsættende dage, har jeg været i gemmerne for at finde aftalegrundlaget (fra 2008). Det har ikke været muligt, så du må nøjes med min halvdårlige hukommelse. Jeg var dengang lokal TR, og husker ikke sagen ned i detaljen. Min erindring er, at der blev aftalt et kompromis, som baserede sig på en gennemsnitsbetragtning i forhold til antal arbejdsdage pr. md. Hvis min erindring er korrekt, ligger det i så fald implicit i kompromisset, at de der i perioden kørte flest tjenester, eller som du udtrykker det "kørte røven ud af bukserne", blev honoreret dårligere pr. arbejdsdag end dem, der "ikke gad give en hjælpende hånd". Jeg kan godt forstå din skuffelse, men synes på den anden side, at det er inden for skiven, når vi som faglig organisation søger at dele sol og vind lige mellem vores medlemmer.

Kronik – Bonusprogrammer, sikkerhedscertifikater og perleplader

Af:
Carsten Understrup
Lokalgruppeformand Aarhus

Den 4. november modtog jeg mail om fejring af: **"Tilslutningen til vores nye bonusprogram og de to nye femårige sikkerhedscertifikater".** Jeg tager den slags ganske alvorligt og dybt personligt. Uanset at Telegade sikkert har fejret dette som deres succes. Æren kun delt med "rapperne" da CBS-undervisningen godtgør, at man er nødt til at medtage frontmedarbejderne i succeshistorierne. Ingen ved på CBS, hvorfor. De ved blot, at sådan er det.

Og dog, mon ikke alle inderst inde ved, at dette resultat aldrig var opnået uden det driftsvendte personale. Altså er det bl.a. min personlige indsats, der har muliggjort denne fejring. Belønningen for at virksomheden holder telefonforbindelsen vedlige, skruen i vandet, eller flyet på vingerne er det vel nu om dage? For denne indsats kan jeg så modtage en kaffe (ikke én kop kaffe, men en kaffe) og croissant i 7-Eleven.

At kaste vrag på denne gave kan derfor synes småligt, da det jo er tanken, der tæller. Men jeg er et slet menneske, så jeg kan ikke dy mig. Vi kan hente alt den kaffe i maskinerne på depoterne. Måske er det ikke sådan i TeleGATE, for her er i følge abc.dsb store, nærmest uoverskuelige problemer med maskinerne. Åh! Bare de nu ikke nedlægger arbejdet i Telegade. Corona har jo vist, at de er uundværlige.

Men på alle depoter (selv i Aarhus, efter installering af nye kaffemaskiner), kan man få sig en kop kaffe, ovenikøbet To Go. Croissant kan man både i København og Aarhus købe i COOP butikker til under 10,- kr. Ikke samme kvalitet som 7-Elevens prisvindende, men dog en ganske god croissant.

Nu skal man jo huske, at det er tanken der tæller og "De gode gamle dage" ikke kommer igen (kunne have snydt mig, da ledelsesstilen i DSB p.t. minder om noget fra 30'erne). Men da hele verden, specielt schweizerne (sølle amatører) som aldrig er nået over 100% rettidighed, måbende så til, mens vi i DSB for år tilbage fejrede 400% rettidighed, var der en overflod af Othello lagkager til alle. Ingen kaffe i 7-Eleven, men kage til overflod og kaffe i depotkaffemaskinerne. "De gode gamle dage" kunne nu noget, trods deres utidssvarende holdning omkring respekt for alle medarbejdere i en virksomhed.

Trods arvestykker som malerier af Olivia Holm Møller og Asger Oluf Jørgensen (Asger Jorn) og en kultegning af Bjørn Wiinblad (på bagsiden af en original OTA solgryn plakat), så er det mest værdsatte i hjemmet, og den kunstneriske hædersplads stadig forbeholdt, HAMA perleplader, frembragt af børn, barnebarn, niecer og nevøer.

Eksempel på meget flot HAMA perleplade
Fotograf: Ønsker anonymitet

Så kære Peter Schütze (bestyrelsesformand i DSB), Flemming Jensen, Per Schrøder, Michael Sloth Højgaard, Tine Moe Svendsen og hvad I øvrige direktører nu hedder. Hvis I virkelig vil glæde mig uden, at det koster noget særligt, så vil jeg meget gerne have en perleplade fra jer, næste gang vi skal fejre noget. I vil jo rigtig kunne hygge jer ved mahognibordet i bestyrelseslokalet, mens I lader kreativiteten flyde.

Jeg er klar over at DSB har indkøbsaftaler, hvor man kan betale 4 til 5 gange markedsprisen for en vare, men jeg er næsten sikker på, at HAMA perler og perleplader ikke er omfattet af disse super aftaler. Til gengæld har enhver velassorteret hobby eller legetøjsforretning perler og plader til ganske få penge. Skulle det alligevel knibe med de pekuniære midler, kan HR vel lynhurtigt foretage en genberegning af personalet, som kan sikre de påkrævede midler til indkøb.

Hyg jer med perlepladearbejdet. Det er virkelig en lise for sjælen og kan måske gøre jer knapt så anspændte, indebrændte og aggressive overfor de ansatte uden for Telegade.

Jeg ser frem til at modtage min første HAMA perleplade fra jer. PS! Husk at skrive navn bagpå.

Synspunkt: Sove- og hviledage er ikke noget man får …

Af:
Carsten Understrup
Lokomotivfører i Aarhus

Intet i nedenstående skal læses som en anfægtelse af vores lokalaftaler, eller anklager mod arbejdsgiver for i disse tilfælde at overtræde det aftalte omkring sove- og hviledage (hhv. SOV og HVIL). Det er blot tænkt som stof til eftertanke omkring den måde aftalerne effektueres på af arbejdsgiver.

Men først lige en begrebsforklaring eller rettelse af begrebsforvirring.

SOV og HVIL betegnes som normnedsættende dage, hvilket jo ikke er helt korrekt. I Arbejdstidsaftalens pkt. 7 bruges betegnelsen "Normnedsættende dage". Det er dog – som skrevet – ikke en helt korrekte betegnelse, om end vi alle forstår meningen. Men korrekt er det ikke.
Normen er fast for perioden (tre måneder) da den jo udregnes ved at gange antallet af arbejdsdage i perioden med 7 timer og 24 minutter. Som det meget klart er formuleret i Lokomotivfører håndbogen: *Den samlede tjenestetid er summen af de meddelte tjenester,* ***mens den højeste arbejdstid er antallet af arbejdsdage ganget med den daglige norm.*** SOV og HVIL er arbejdstidsnedsættende / tjenestetidsnedsættende med 7 timer og 24 minutter, normen forbliver i den forbindelse uændret.

En udtalelse jeg ofte hører: "Jeg **FIK** en sovedag (eller hviledag)". Nej, nej, nej! FJ´s DSB giver ikke ved dørerne. Blot et simpelt illustrativt eksempel: Man har arbejdet 10 timer både lørdag og søndag, 9 timer mandag, for at slutte af med to nattjenester tirsdag og onsdag begge tjenester på 7 timer og 42 minutter = 44 timer og 24 minutter. Og er derfor nu 7 timer og 24 minutter over normen på 37 timer ugentligt (ved godt vi har tre måneders norm, men det bliver et kæmpe regnestykke at udføre over tre måneder, hvorfor eksemplet – som skrevet – blot er tænkt som illustration). Derfor skal tjenestetiden bringes ned. Dette gøres med en SOV torsdag, hvorefter arbejdstiden igen er lig normtiden. Mener nogen virkelig, at man har fået noget som helst? Man har som lokomotivfører lagt "ekstra" timer, hvor virksomheden ønskede det og har jo selv, med den - over normen – udførte arbejdstid betalt for "fridagen", som virksomheden meget venligt har placeret for dig – en bekymring mindre.

For lokomotivførere i tur er længden på SOV og HVIL fastlagt, i hvert fald i teorien. For med det korrigeringscirkus vi er vidende til lige p.t., og har været det længe, er intet jo fastlagt. Men i Utopia – med to tirsdage i en uge – ville Telegades regneark måske afspejle virkeligheden og SOV og HVIL i ture ville have den længde, der er fastsat ved turseminarierne.

Men sådan er det, når man som virksomhed samarbejder med en af verdens mest utroværdige samarbejdspartnere. Og ikke tør sparke døren ind til ministerkontoret og bede ministeren få styr på sine tropper ved Banedanmark. Man kunne ved den lejlighed tage vennerne fra DI og JA med på det uanmeldte besøg, hvis ikke man tør tage initiativet alene.

Efter dette sure opstød, tilbage til SOV og HVIL. For reserven ser det jo noget anderledes ud, hvorfor en SOV eller HVIL, der ikke er placeret i tilknytning til andet fravær, har en minimumslængde på 29 timer og 24 minutter. Men optræder SOV eller HVIL i forbindelse med andet fravær er der ingen minimumslængde.

Hvor kort kan en SOV så være? Hvis nu man havde et eksempel (det har jeg) hvor lokomotivføreren går hjem mandag morgen kl. 06:29 til SOV, har ugenligt fridag tirsdag og møder igen onsdag

kl. 07:15, så går der fra tjenestetids ophør mandag til mødetid onsdag 48 timer og 46 minutter. Og når en enkeltstående fridag er på minimum 40 timer, ja så er sovedagens længde på 8 timer og 46 minutter. For den fine service og behandling har man kun lagt 7 timer og 24 minutters arbejde, da arbejdsgiver havde brug for det.

Ved udmærket godt, at vi arbejder i en – også på det punkt – speciel virksomhed, med helt specielle problemstillinger. Men derfor kan man vel godt behandle sine medarbejdere ordentligt?

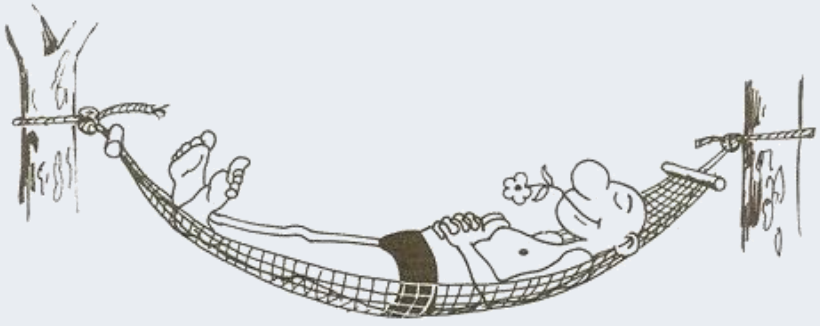
Hvis nu en medarbejder, i en hvilken som helst anden virksomhed, havde fået en fridag på en onsdag og derefter meddeler chefen, at han gerne vil afvikle 8 timers overtid torsdagen efter. Mon så chefens svar ville være: "Du skulle holde din fridag fra fyraften tirsdag kl. 15 til mødetid torsdag kl. 07. Nu vil du afvikle 8 timers overtid. Helt OK med mig så møder du bare torsdag kl. 15". Jeg er ret sikker på, at medarbejderens forventningen var at møde fredag kl. 07 efter 64 timers frihed og det er jo også sådan det fungerer uden for Etatens tykke mure. Men sådan er det ikke ved DSB og mindre kan såmænd også gøre det.

De aftaler vi har er jo minimums / maksimums aftaler, som gerne skulle sikre både lønmodtager og arbejdsgiver. Maksimal tjenestetid i weekends er på 10 timer for at sikre arbejdsgiver kan afvikle sin produktion, mens en del af personalet holder fri. Men det sikrer jo også arbejdstager, at man ikke kan arbejde mere end 10 timer. Det er ikke et krav at der skal være præcis 11 timers overgang mellem to tjenester, det sikrer jo blot arbejdstager, at der minimum skal gå 11 timer mellem arbejdstidsophør og mødetid. Det skulle ikke være et mål i sig selv at udnytte det tilladte minimum / maksimum, eller er det?

Beskyttelsen af en enkeltstående SOV og HVIL er ny. Der har ikke i tidligere aftaler været aftalt en minimumslængde på disse. Kredit for denne beskyttelse kan man så vælge at give Flemming Jensen (FJ) eller stille sig selv det spørgsmål; Hvorfor var det nødvendigt for vores forhandlere at sikre denne minimumslængde? FJ's tidligere udtalte ønske om mindre rigide aftaler tør vel ingen give ham? Så længe hans organisation er uden skam i livet – når der ingen maksimums- / minimumsbeskyttelse er – hvilket en SOV på 8 timer og 46 minutter jo fint illustrerer.

Det er som udgangspunkt ikke onde mennesker, der planlægger den slags, men det er de arbejdsbetingelser FJ´s virksomhedsfilosofi stiller til rådighed for dem, som udmønter sig i den slags uartigheder. Og derfor er man tvunget til at nedskrive alt og ikke en gang det er altid nok, når først tolkene i HR har været på banen. Senest med seniorordningen, hvor det gode danske ord "dage" er blevet til "timer".

Men nyd jeres SOV og HVIL. I har selv betalt for dem. Der skylder I ikke DSB nogen tak.



Nyt fra Arbejdsmiljø

Af:
Carsten Larsen,
Arbejdsmiljørespræsentant, Nykøbing Falster
&
Jan Lundstrøm,
Arbejdsmiljørespræsentant, Næstved

Ture og psykisk arbejdsmiljø

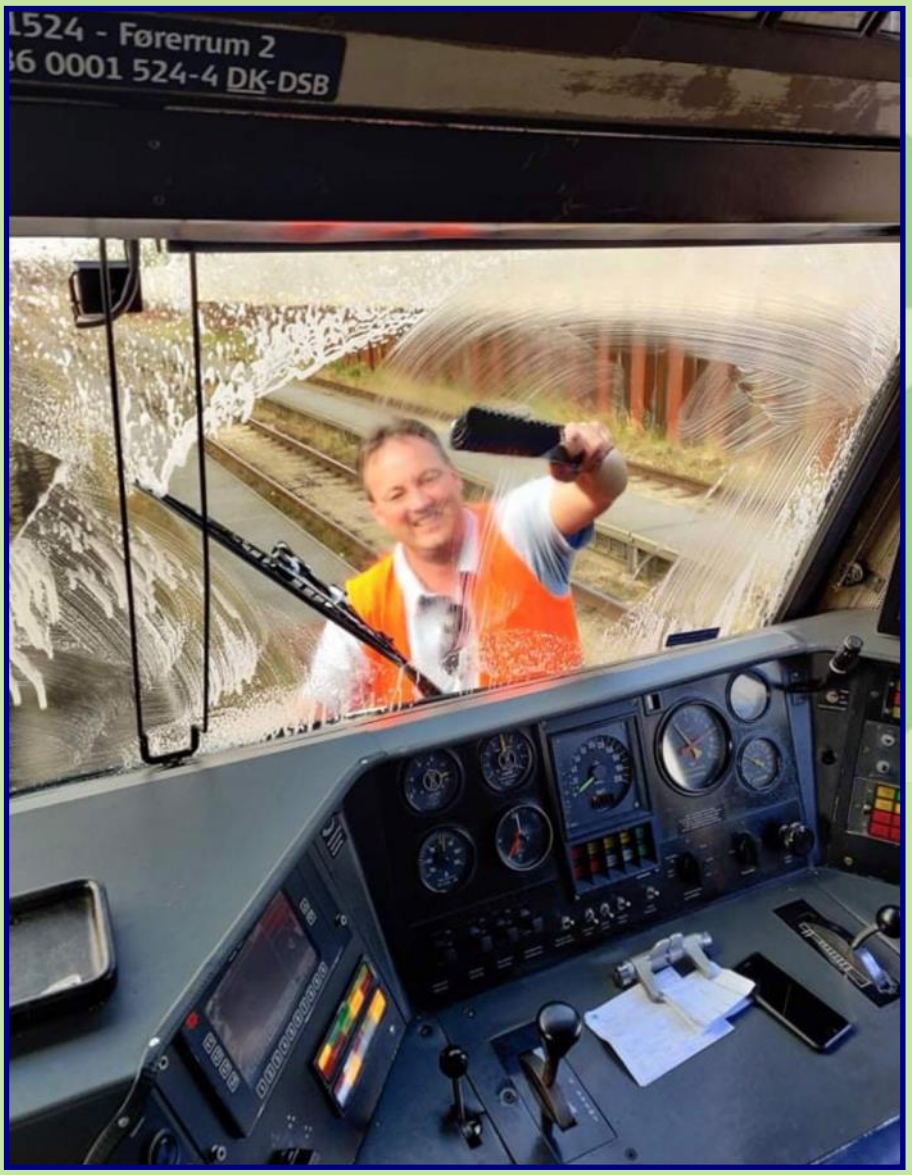
Turarbejdet er en væsentlig del af et godt arbejdsmiljø, for turene styrer jo i høj grad vores liv både på og udenfor arbejdspladsen. At det har stor værdi, at de lokale turrepræsentanter har en finger med i turarbejdet, ses f.eks. af denne del af aftenturen i Næstved for K22 genereret af DSB's tursystem: torsdag fri, fredag 23:54 - 07:34, lørdag 20:53 - 03:38, søndag 16:20 - 01:15, mandag 14:45 - 23:41, tirsdag 11:45 - 20:20, onsdag 14:45 - 23:41 og torsdag 14:45 - 23:41 og så godt nok tre fridage i rap. Men at lægge syv dages arbejde i streg ud med en lang "sort" nat efterfulgt af flere dage med kort overgang er i hvert fald ikke godt arbejdsmiljø. Heldigvis blev tjenesterne placeret anderledes i det endelige resultat, så der ikke arbejdes syv dage i træk, og så der kommer sovedag efter en eller to "sorte" nætter, samt så der ikke arbejdes mod uret efter en "sort" nat. Et tydeligt eksempel på, at det er vigtigt at vores egne medarbejderrepræsentanter inddrages i dette arbejde. Desværre drager de kollegaer, der kører i reserven ikke nødvendigvis fordel af turarbejdet, og netop reservens tildeling af tjenester virker som om, at der bliver længere mellem hensynet til mennesket i forhold til virksomhedens økonomi. Det er klart, at en moderne drevet virksomhed skal have fokus på effektiviteten og økonomien, men det er vel i bund og grund noget, man altid har haft? I dagens Danmark virker det bare som om, at bruger man argumenter som "effektiv" og "økonomi" så er det helt i orden, at gå på kompromis med arbejdsmiljøet for individet. Nogle steder tjenestefordeles reserven efter et computerprogram. Dette program, som efter sigende oprindeligt er udviklet til at holde styr på containere, har ikke den store indsigt i menneskelige faktorer såsom søvn og døgnrytme. En computer gør jo gudskelov kun det, den får besked på og får den ikke at vide, at der er forskel på 11 timers overgang alt efter tidspunktet på døgnet, ja så kan den jo ikke vide det. Derfor er det godt, vi har mennesker som tjenestefordelere. Desværre presses de også i disse tider med den megen fokus på økonomi. Reservestyrken bør vel ses som en slags forsikring for at kunne opretholde driften ved sygdom og lignede, samt selvfølgelig for at kunne dække ved ferie og uddannelse. En forsikring koster jo, som de fleste ved, penge, så det er vel i bund og grund et spørgsmål om prisen på forsikringen for at opretholde driften, som afgør reservestyrkens størrelse. Når reservestyrken mindskes for at holde omkostningerne nede, så siger det sig selv, at de tilbageværende presses yderligere. Når man så også samtidig har fået den idé hos ledelsen af planlægningen, at der skal flere og flere tjenester uden for tur, ja så kan man jo godt frygte, at tallene for reserveprocenten ikke helt stemmer overens med virkeligheden. I Nykøbing F for eksempel ligger 16 tjenester, altså tre mands arbejde, til K22 uden for tur. Bliver disse tre regnet med i reserveprocenten, giver det jo alt andet lige et forkert billede. Vi oplever desværre flere og flere kollegaer som klager over mange dårlige/korte overgange og mange tjenester i træk i reserven. Det er selvfølgelig et problem vi som arbejdsmiljørepræsentanter er meget bekymrede over, særligt fordi det virker stigende. Et dårligt psykisk arbejdsmiljø for kollegaer som kører i reserven, kan alt andet lige bevirke et øget sygefravær, og dermed øgede omkostninger på den lange bane. Derfor tænker vi også, at det er noget som bør undersøges yderligere og som vi bør have fokus på i den kommende tid.

En ren arbejdsplads kommer (stadig) ikke af sig selv

Det er rart med de nye EB-lokomotiver. I førerrummene dufter der jo af "ny bil". Duften kan dog snyde, for "nogen" har glemt, at ISS-personalet, der rengør vore tog, også skal rengøre førerrummene på litra EB. Da litra EB kører 37.500 km mellem hvert planlagt værkstedbesøg, er det lige så vigtigt som for alle andre litra, at de bliver rengjort i den daglige drift. Alligevel blev mistanken om,

Nyt fra Arbejdsmiljø

at ISS-personalet i Næstved slet ikke havde fået en nøgle, så de kunne ind i førerrummene på litra EB, desværre bekræftet under en natlig samtale med dem. Det kan undre, at ingen i "centraladministrationen" har tænkt på det. Vi har endnu en gang fået bekræftet fra ledelsen, at vi kan forvente rengøring af vores arbejdsplads – altså førerrum – en gang i døgnet. Oplever vi førerrum, og det gælder for alle litra, som virker beskidte eller rengøringsskemaer som ikke er udfyldte med aktuel dato, så skal vi melde det ind til LKI-vagten. Og da det jo potentielt er en øget risiko for smitte, mener vi arbejdsmiljørepræsentanter, at det også bør indmeldes i DIS som tilløb til ulykke. Send også gerne kvitteringen fra DIS til din arbejdsmiljørepræsentant, så vi kan få et overblik over problematikken. Det har jo desværre endnu større betydning end ellers, nu hvor Coronaen desværre igen breder sig.



Frontrudevask på ME1524
Fotograf: Ruben Schmidt

I det hele taget ser det ud til, at de særlige Corona-tiltag ved rengøring af vore lokaler, er forsvundet i forbindelse med skiftet fra ISS til COOR. Derfor valgte vi selvfølgelig at bringe det på bane. Først blev det løftet nede fra, som vi altid får at vide, vi skal. Så det blev et punkt på dagsordenen i AMG Midt. Det kom der desværre ikke noget brugbart ud af, så vi gik videre den vej, som er vores mulighed, og bragte det op på et ordinært møde i AMU2-regi. Her blev det så lidt tøvende bekræftet, at der nok var mulighed for, at det ikke helt var blevet overført til den nye leverandør, men at det skam var slået fast på et ledermøde, at vi opretholder samme niveau. Her kan man jo så tænke, at der er en konflikt med, at man på mødet i AMG Midt får oplyst, at ledelsen er klar over, at der ikke er rengøring i weekenden på mindre depoter, blandt andet Tinglev, og at dette vurderes løbende i forhold til Corona-situationen. Dette samtidig med udmeldingen på AMU2 om, at vi opretholder samme niveau. Vil det så sige, at der aldrig har været rengøring

Nyt fra Arbejdsmiljø

på mindre depoter i weekenden under Corona? Ja, man kan jo tænke sit. Det kan ind i mellem være en udfordring at tolke udmeldinger fra ledelsen.
Som arbejdsmiljørepræsentanter må vi jo forholde os til virkeligheden og den er, at vi må kunne forvente at møde ind på en arbejdsplads, hvor der bliver gjort alt for, vi ikke skal gå syge hjem. Og er dette ikke tilfældet, må vi melde det ind de steder, vi kan, og via de kanaler, vi har i organisationen. Samtidig må vi – igen – opfordre alle kollegaer til at tage de nødvendige forholdsregler og muligheder i brug for at beskytte sig selv og sine kollegaer bedst muligt. Det virker desværre ikke altid som om, vores ledelse er deres ansvar bevist på dette område. For det kan jo selvfølgelig ikke være fordi, viljen ikke er til stede.

Ny type fækalietømningsanlæg
Det nye fækalietømningsanlæg i Næstved er her ultimo november måned endnu ikke taget i brug. Det er af samme type, som det nye anlæg i Klargøringscenter Kastrup og adskiller sig fra de kendte anlæg bl.a. ved, at man kan parkere, hvor som helst i anlægget, slangerne kan nå alligevel. Desværre er anlægget også udført uden skyllefunktion, og det er nok årsagen til de fleste problemer. Da vi i første omgang blev præsenteret for anlægget i Kastrup, var det med ordene: "Anlægget fungerer

Det nye fosyningsanlæg i Næstved
Fotograf: Jan Lundstrøm

Nyt fra Arbejdsmiljø

som de gamle, vi har, bare med et nyt håndtag". Anlægget er ikke drypfrit, og da det er uden skyl, er det ikke vand der kommer ud. Det har mere farve og konsistens! Man kan efter vores mening ligefrem stille spørgsmål om, hvorvidt vi med de nye anlæg håndterer fækalierne i et lukket system. Ydermere er anlægget bygget uden spildbakker og med flisebelægning i stedet for riste. Det hed sig, at spildbakker ikke var nødvendige, da der ikke kan påfyldes brændolie i anlægget, men hverken Banedanmark eller kommunen vil vel tillade fækaliespild i sporkassen. Hertil kommer det vand, der ved vandpåfyldning løber ud, enten ved overløb eller når slangen tages af. Efterfølgende er man kommet frem til, at der nok alligevel skal være spildbakker ... Flisebelægningen er både problematisk **når** der spildes fækalier fra slangen (og det kan trods omhyggelig brug næppe undgås helt) og når der spildes vand, for så bliver der jo hurtig spejlglat i frostvejr.
Men lad os slå fast! Indtil videre må anlægget ikke benyttes. Og som sagt er det hverken dryp- eller lugtfrit! Anlægget i nuværende stand, vil kræve rengøring af de skabe slangerne hænger i mindst en gang dagligt. Det vil ifølge personer med stor erfaring i sådanne anlæg kræve en stor ombygning at sætte skyl op i disse skabe. Spørgsmålet er derfor, om det ikke var bedre at bekæmpe problemet, hvor det opstår, dvs. mellem slangen og tog. Hvis anlægget blev ombygget med skyl, ville det løse mange af problemerne. Og det forlyder, at anlægget kan leveres med skyllefunktion, det er nok bare sparet væk i første omgang. Samtidig er et anlæg uden skyllefunktion jo ikke et lukket anlæg, hvor medarbejderne ikke kan komme i kontakt med fækalier. Derfor er det en helt andet form for betjening samt værnemidler, som vi her kigger ind i, så mon ikke det på den lange bane er langt billigere at få sat den skyllefunktion på, som åbenbart er mulig. Som det er nu, er betjening af anlægget også så omstændig, at det vil kræve timers instruktion og tanken var jo, at anlægget skulle kunne betjenes af alle uniformerede lokomotivførere i daglig drift, og ikke kun af særligt uddannet personale med særligt arbejdstøj/ værnemidler.
Så "stay tuned". Vi følger op på sagen her i Det Blå Blad!

Arbejdsmiljøseminar
Den 3. og 4. november afholdt DSB for første gang i mange år et arbejdsmiljøseminar på Knudshoved for arbejdsmiljørepræsentanterne. Jeg ville have skrevet alle arbejdsmiljørepræsentanter, men desværre var tre af vore arbejdsmiljørepræsentanter forhindrede i at deltage, da der præcis de samme dage var arrangeret besøg ved Alstom i Paris for at se en – godt nok noget primitiv – mock-up af førerpladsen i de nye elektriske togsæt.
Desværre var der ikke plads til, at alle deltagere kunne overnatte på Knudshoved, så en del af os måtte i stedet overnatte på Hotel Nyborg Strand. Og det var naturligvis hverken ledere eller stabsmedarbejdere, der skulle overnatte der. Nej, det var alene arbejdsmiljørepræsentanter.
Det betød desværre, at det det sociale samvær efter spisningen blev noget kortere end forventet, og langt de fleste ledere og stabsmedarbejdere forsvandt ret hurtigt. Det kan gøres bedre en anden gang! Bortset fra det var det dog et godt arrangement med interessant indhold. Det mest værdifulde var, efter min mening, dog samværet med mine arbejdsmiljøkollegaer, for det har virkelig været en knapfaktor de senere år, specielt for lokomotivførerne på "Fjern"!

Som altid – pas på jer selv og hinanden.

Vi ønsker jer alle en glædelig jul og et godt nyt år.

Opslagstavlen

Lokalgruppegeneralforsamlinger 2022

Aalborg:

LPO DSB lokalgruppe Aalborg afholder ordinær generalforsamling onsdag den 19/1-22
i Håndværkerhuset, Kattesundet 20, 9000 Aalborg, kl. 14.00
Generalforsamlingen afholdes ifølge vedtægter.
Der vil være efterfølgende spisning, for deltager på generalforsamlingen.

På gruppens vegne
Bjarne Aunsbjerg

Esbjerg:

LPO DSB
Lokalgruppe Esbjerg
Afholder ordinær generalforsamling
Tirsdag den 25. januar 2022 kl. 14:00
Hos Spisestuen
Danmarksgade 49, 6700 Esbjerg.

Dagsorden ifølge gruppens vedtægter.
Forslag vedrørende vedtægter skal være bestyrelsen i hænde senest
Søndag den 12. december 2021.
Øvrige forslag skal være bestyrelsen i hænde senest
Tirsdag den 18. januar 2022.

På generalforsamlingen er der Kaffe/Te og kage.
Lokomotivfører-pensionister er vanen tro meget velkomne til at deltage, også i den efterfølgende spisning.

Der vil dog være en egenbetaling på 100,- kr.
Tilmeldingsliste vedrørende spisning bliver fremlagt i briefing rummet, Jernbanegade 37 i Esbjerg.
Sidste tilmelding til fællesspisningen er tirsdag den 18. januar 2022.

Menuen er enten Herregårdsbøf eller Stegt flæsk med persillesovs og der vil være en genstand til maden. Angiv ved tilmelding, hvilken menu du ønsker.
OBS
Alt materiale i forbindelse med generalforsamlingen, dagsorden, vedtægter osv. Vil blive udsendt på jeres DSB-mail.

På lokalgruppens vegne
Per Bjarne Baden

LKI-gruppen:

LKI-gruppen afholder ordinær generalforsamling, mandag den 24. januar 2022 kl. 16:00, Ramsingvej 28A, 2500 Valby. Dagsorden jf. vedtægterne

På lokalgruppebestyrelsens vegne.
Carsten Lehmann Hansen

Aarhus:

LPO DSB lokalgruppe Aarhus afholder ordinær generalforsamling
torsdag den 20. januar 2022 kl. 13.00 til ca. 17.30
Sted: JIFs lokaler, Ny Banegårdsgade 42, 8000 Aarhus C.

Alle er velkomne aktive såvel som pensionerede lokomotivførere.

Forslag der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være bestyrelsen i hænde senest 14 dage forud for denne.

Efter generalforsamlingen ca. kl. 17:30 er lokalgruppen vært ved en bid brød og noget at væde ganen med.

Tilmelding til spisning, dagsorden mv. fremsendes / fremlægges på depotet primo januar.

På lokalgruppens vegne
Carsten Understrup

Fredericia:

LPO DSB Fredericia afholder ordinær generalforsamling: Tirsdag den 18. januar 2022 kl. 13:00.
Generalforsamlingen finder sted i mødelokalerne hos 3F, Venusvej 32, 7000 Fredericia.

Dagsorden bliver udsendt på mail samt ophængt lokalt, sammen med tilmeldingsliste.
Pensionister er velkomne.

På bestyrelsens vegne
René Grandt - Kasserer

Helsingør:

LPO-DSB lokalgruppe Helsingør afholder ordinær generalforsamling.
Tirsdag d.01-02-2022 kl.14:00 i
Helsingørs kongelig privilegerede Skydeselskabs Selskabslokaler,
Stengade 46, 3000 Helsingør.

Dagsorden iflg. Vedtægter.

Der vil være spisning efter generalforsamlingen ca.kl.18:00

Tilmelding til spisning vil foregå via ophængt liste på depotet eller mail.hamba@dsb.dk

Opslagstavlen

Lokalgruppegeneralforsamlinger 2022

Kalundborg:

Onsdag d. 26. januar 2022 afholder LPO lokalgruppe Kalundborg ordinær Generalforsamling på Kalundborg Vandrehjem fra kl. 14.30 til ca. kl. 17.30. Herefter vil der være spisning, hvor også pensionerede medlemmer er velkomne til at deltage.

Ønsker man at spise med, skal tilmelding ske senest d. 19. januar, enten ved tilmelding på liste ophængt på stuen, eller ved henvendelse til kasserer, Steffen, på tlf. 24682657.

Forslag, der ønskes behandlet, skal være bestyrelsen i hænde senest onsdag d. 12. januar 2022.

Nærmere information (herunder dagsorden og tilmeldingsliste) vil blive mailet til de lokale medlemmer, og hængt op på stuen senest midt i december.
Med venlig hilsen
Bestyrelsen, LPO Kalundborg.

Nykøbing F.

Invitation til Lokalgruppen Nykøbing Falster Generalforsamling onsdag den 2. januar 2022

Der bydes på morgenmad kl 9:30
Selve Generalforsamlingen starter kl 10:00

Lokaliteten er endnu ikke på plads, hvorfor dette oplyses ved tilmelding
Pensionister der ikke har den daglige gang på depotet
Vil ved tilmelding blive oplyst nærmere.

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

Tilmelding af pensionister skal ske til:

Jakob Elikofer	eller	Sune Kyneb
Formand		Næstformand
2468 3259		2468 5075

Senest den lørdag 18. januar 2020

Odense:

LPO DSB, lokalgruppe Odense afholder ordinær generalforsamling fredag d. 21. januar 2022 kl. 14.00 hos Bowl´n`Fun som ligger på Grønløkken 3, 5000 Odense C.
Pensionister er meget velkomne (tilmelding på tlf.: 24 68 73 25)

Dagsorden og tilmeldingsliste til efterfølgende julefrokost ophænges på tjenestestedet senest den 22. december 2021.
Der gøres opmærksom på, at der vil blive egenbetaling til julefrokosten på 100 kr. på MobilePay 4599HP, MobilePay-box hedder LPO julefrokost.

København:

LPO DSB Lokalgruppe København afholder ordinær generalforsamling torsdag den 27. januar 2022 kl. 15.00 i Frederiksberg-Hallernes Restaurant.

Grundet corona-situationen bliver vi nødt til at bede alle som ønsker at deltage i generalforsamlingen om at de tilmelder sig. Uanset om man deltager i hele eller dele af generalforsamlingen og uanset om man ønsker at deltage i spisning efter generalforsamlingen eller ej.

Tilmelding foregår via liste på depotet eller på e-post til: tknu@dsb.dk.

Forslag til vedtægtsændringer skal være bestyrelsen i hænde senest den 1. januar 2022.
Øvrige forslag skal være bestyrelsen i hænde senest den 17. januar 2022 kl. 08.00.

Med alle forbehold for ændringer i øvrigt.

På bestyrelsens vegne
Thomas Knudsen

Næstved:

LPO-DSB Lokalgruppen Næstved afholder ordinær generalforsamling

Fredag den 28. januar 2022 kl. 14.00

I Restaurant Mona Lisa, Sct. Jørgenspark 34, 4700 Næstved.
Vær opmærksom på nye parkeringsrestriktioner.
(se parkering på Rolighedsvej)
Dagsorden ifølge vedtægterne, dagsorden, tilmeldingsliste og liste til spisningen bagefter, ophænges på tavlen ved siden af kontoret.

På bestyrelsens vegne
De Bedste Hilsner

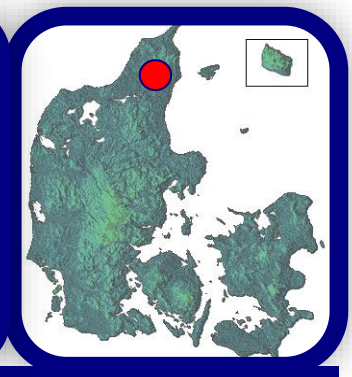
Ruben Schmidt
Sekretær
LPO Næsted
Farimagsvej 43
Tlf 2468-0540

Tinglev:

Lokalgruppe Tinglev afholder ordinær generalforsamling, torsdag den 3. februar 2022 kl. 14:00, i Borgerhuset, Tinglev Midt, 6360 Tinglev.

På lokalgruppebestyrelsens vegne.
Frede H Dahl

Lokalnyt



Af:

Bjarne Aunsbjerg

Lokalindæg Aalborg

Ja så blev det igen tid til et lille skriv om hvad der forgår lokalt her i Aalborg. Vi har fået fejret de jubilarer der har været her igennem Corona-tiden, vi har afholdt et 40-årsjubilæum samt to 25-årsjubilæer. Vi har også holdt en afskedsreception for en af vores kollegaer, der har valgt at gå på pension. Jeg vil gerne herfra ønske et godt otium.

Vi får også en ny kollega til depotet den 1/12-21: Daniel Kirk, som jo er en gammel bekendt af depotet. Daniel kommer fra Fredericia og har været på en lille tur rundt ved andre operatører, inden han igen er kommet "hjem". Jeg vil gerne her byde Daniel velkommen tilbage.

Der har også været afholdt turvalg. Vi skulle have 24 mand i tur samt to i weekendtur, og langt de fleste fik deres ønske opfyldt, men der er rigtig mange af lokomotivførerne heroppe der ønsker at køre om morgenen, og det er så noget man må se på om man kan gøre noget ved til næste turskifte. Men for at blive ved vores ture og tjenester heroppe, er langt størstedelen af vores kørsel i K22 til Fredericia. Men når man kører sydpå og ser de oplagringspladser til sveller og skinner man er ved at lave syd for Hinnerup, plejer det jo gerne at betyde sporarbejde – og det gør det også her. Fra 1. april 2022 skal hele strækningen imellem Langå og Århus have den store tur med udskiftning af sveller og skinner i begge retninger. Hele Langå Station skal renoveres og have lavet nye perroner, så det eneste jeg tror vi kommer til at bruge i vores nye tjenester, er mødetid og sluttid. Men hvordan man har tænkt sig at løse det mandskabsmæssigt må tiden jo vise. Én ting ligger fast, DSB's syn på vores såkaldte overtallighed kommer jo nok til at ændre sig.

Mens jeg sidder og skriver dette, er vores sommerferievalg også godt i gang. Vi skal i år afvikle det på den gode gammeldags facon og ikke, som et par andre depoter, elektronisk. Jeg er meget spændt på når vi skal til at bruge dette system – om det kommer til at forløbe uden problemer. Man kan jo kun håbe at det er de rigtige mennesker, der har været med til at udvikle det her feriesystem, så vi ikke havner i en af DSB's IT-fælder, men vi må se.

Ja, og så forleden dag fik jeg jo som I andre en mail fra Kommunikation om DSB's to nye succeshistorier. Det kan man da kun blive glad af at læse – nye kunder til vores nye bonusprogram, hele 125.000, og forlængelse af vores sikkerhedscertifikat, som er en betingelse for at vi kan køre tog på de danske skinner. Og samme dag fra selv samme sted, en mail om et overskud for tredje kvartal på hele 782 mio. kr., så skulle man da tro at alle var glade. Men den 9/11-21 tikkede der så en mail ind fra Rambøll Management Consult, og da jeg var færdig med at se på den, kunne jeg da i hvert tilfælde udlede, at det ikke var alle i firmaet der var udbredt tilfredse. Nu skal jeg ikke trampe rundt i det, men der er da plads til forbedringer, og det vil jeg så håbe at man gør denne gang. Håbet kan man ikke kvæle.

Med dette vil jeg ønske jer alle sammen en rigtig god jul samt et godt nytår fra det nordjyske. Og en lille opfordring: mød nu op til jeres lokale generalforsamlinger i det nye år, det er dér i skal gøre jeres indflydelse gældende.

Lokalnyt

Af:

Carsten Understrup

Lokalindlæg Aarhus

Det bliver en længere omgang i årets sidste lokalindlæg, da jeg har en del på hjertet. Ligesom kollegerne i Telegade skal have ryddet skrivebordene inden sommerferie og juleferie – hvilket medfører bugnende mailbokse for vi tilbageværende, men salig nærmest velsignet fred i begge ferieperioder, om end dog med travlhed med mail der skal slettes – så er indlægget her lidt i samme boldgade. Tingene skal afsluttes. Derfor en gang blandede bolsjer fordelt mellem kronologisk og prioriteret rækkefølge. Så vælg den del du synes bedst om, eller gerne hele indlægget, hvis du har tid. Men slet det ikke 😊.

I mailrækken siden DBB 4-2021 er der ikke kun mails fra mine venner i Situation Management, der var også en mail omkring undertallighed. Ingen fejl på stavekontrollen, ja det var undertallighed og ikke overtallighed som mailen beskrev.

Fredag den 5. november fik vi en lokal mail som startede vældig forfriskende, med en ærlig udmelding omkring overtalligheden eller mangel på samme. Resten af indholdet drejede sig om, at der manglede lokomotivførere (LKF) i Esbjerg og man derfor søgte LKF til kørsel på fremmed depot. Omkring kørsel på fremmed depot er det jo op til hver enkelt LKF at afgøre det med sin egen samvittighed. Der kan jo være forskellige motiver til at ville give en hjælpende hånd i Esbjerg.

- Er man blevet genberegnet og har mistet 30-40 timer?
- Eller er de 6 seniordage omregnet til timer kun blevet til 4 tjenestefriheder?
- Eller har man det sidste år til halvanden haft lidt ondt i maven omkring fortsat ansættelse og derfor haft et overforbrug af toiletpapir?

Så er økonomien måske lidt presset, hvorfor ekstra indtjening kunne være en løsning.

Man kan jo også bare synes at tjenesterne i Aarhus er for korte og man derfor har for megen fritid derhjemme. Så er tilbuddet om udstationering i Esbjerg jo en kærkommen lejlighed til at komme lidt hjemmefra. Men som skrevet er det jo en afgørelse, hver enkelt må tage med sig selv.

Det nyligt overstående turvalg, forløb i sidste ende som planlagt. Dog må man sige, at det forhold, at DSB insisterer på at udsende turene til gennemsyn og stemmesedlen fra to forskellige kontorer – som tilsyneladende – ikke koordinerer udsendelserne, skabte lidt forvirring.
Først kom stemmesedlen og efter en del telefonopkald fra forvirrede kolleger som endnu ikke havde set turene, kom en mail fra undertegnede til kollegerne som forklarede sagens sammenhæng. Siden kom så turene til gennemsyn. Det afstedkom endnu en mail fra undertegnede omkring antal af LKF i tur, samt forløbet af turvalget og at der måske kunne forekomme ændringer af turene i gennemsyns perioden, hvorfor man skulle undlade at bruge stemmesedlen før gennemsyn og evt. rettelser var udsendt.
Det hører selvfølgelig under ledelsesretten og jeg ved "De gode gamle dage" ikke kommer igen. Men det var dog lettere, da LPO udsendte turene til gennemsyn og efter gennemsynsperioden udsendte de endelige ture samt stemmesedlen. Så havde vi undgået en del forvirring og forklarende

mails. Jeg er selvfølgelig klar over, at det blot er at ønske "De gode gamle dage" tilbage. Dengang ting var nemmere og uden misforståelser, slet ikke i nutidens moderne ledelses ånd, hvor det at ingen kan gennemskue noget gør, at inkompetencen kan herske i fred uden utidig indblanding.

Turgruppe Aarhus formåede at udarbejde ture til 56 LKF, weekendture til 8 LKF og 8 LKF i reserverammeture, som var ganske fornuftige. Set i lyset af de af DSB opstillede rammer, HASTUS manglende evne til rent faktisk at generere tjenester der kan lægges op og krav om tjenester UT, ja så blev det faktisk nogle ganske fremragende ture.
Alle ture blev besat i ulige friweekend mønster, men det kneb med enkelte ture i lige friweekend mønster. I skrivende stund har Turgruppen endnu ikke evalueret turarbejdet, men vi skal have fundet årsagen til de ledige turpladser. Var årsagen, at julen 2022 falder i en ulige weekend og at fri i lige weekend derfor ikke var attraktivt? Og hvis man tvunget endte i lige friweekend mønster i reserven, hvorfor var ture med fri i lige weekend mønster så ikke mere attraktive, end de rent faktisk var? Overså LKF mulighederne, eller var det turenes udformning?
Det er vi nødt til at have en afklaring på inden næste Turseminar, med de begrænsninger som Planlægningen nu opstiller. Men dette er jo et øjebliksbillede her i 2021, måske er vi så heldige at Planlægningsafdelingen er anderledes sammensat til næste år. Kunne jo være direktionen vågner af Tornerosesøvnen og rent faktisk forlanger planlægning af Planlægningsafdelingen, mærkeligere ting er jo sket i denne verden.

Ferieaftalen fra den 2. juli 2019 blev revideret den 17. marts 2021. Ved den lejlighed blev det aftalt af fjerne teksten om, at sommerferievalget afvikles over to søgerunder. Det betyder dog ikke ændringer i de lokale ferieregler, da vi stadig kan afholde det, vi kalder for Ferievalg 2, som intet har med Ferieaftalens søgerunde 2 at gøre. Men så holder normalen også op. Til sommerferievalg 2022 var Aarhus udvalgt til – og jeg havde som formand accepteret – at Aarhus afholdt det første elektroniske ferievalg i DSB-regi. Jeg er klar over, at enkelte lokalgrupper har afholdt de lokale ferievalg elektronisk, hvilket blot betyder LKF afgiver ønske elektronisk, men at lokalgruppen manuelt tildeler og indtaster ønskerne i Ferieplanen. Men når I læser dette, skulle E-sommerferievalg 2022 gerne være afholdt elektronisk i Aarhus. dvs. at hver enkelt LKF har indtastet sine ønsker direkte i Ferieplanen og automatisk fået tildelt ferie.
Efterfølgende er skrevet omkring fremtiden og mine forventninger til denne i forbindelse med ferievalget, da deadline for dette Blå Blad er tre uger inden ferievalget. Jeg kommer til at stå på mål for dette efter ferievalget og ikke mindste ved den kommende ordinære generalforsamling den 20. januar 2022, hvor jeg er på valg som formand. Jeg er overbevist om, at vi er så godt forberedt som overhovedet muligt. Resten bliver skrevet i nutid, selvom I læser det i datid, men så kan I også sætte jer ind i mine overvejelser omkring min accept af E-valg.
Jeg eller depot Aarhus er på ingen måde blevet presset til E-ferievalg i Aarhus. Ja, det er altid rarest, at andre får erfaringens byrde, men omvendt er nogen jo nødt til at være de første. Jeg mener, at Ferieplanen, og den ansvarlige derfor, John Dyrhøj, har styr på deres. Der vil altid være og har altid været (også for Aarhus i forbindelse med papirvalg) SAP (tyskernes hævn for en tabt krig i det forrige århundrede), med de muligheder og begrænsninger SAP-systemet sætter, samt den ekspertise det betjenes med 😉. Jeg håber ikke det sker, men det er jo før set, at SAP har udsat andre depoters papir ferietildeling med dage, pga.? God IT, dårlig IT?
Vi har sammen med DSB sikret bedst mulig flankesikring. Ferievalget løber over 5 dage + 1 dag til valg 2. De 5 første dage er John Dyrhøj (Ferieplanen) og Carsten Lørup Jønson (Ferieformand Aarhus) både tilstede på depotet og på telefon (jeg er ved tjenestefordeleren ved at sikre mig da-

Lokalnyt

ge for tilsvarende mulighed for support).
Jeg tror på at E-ferievalg kan sikre den bedst mulige ferie for kolleger med de høje ferienumre. Da man jo ikke som nu søger i blinde med et ferienummer over 50. Jo højere ferienummer, jo mindre en gruppe tilhører man, hvorfor ledige uger (GRØNNE) og mulige uger (GULE) er nemme at overskue. I GULE uger fremgår sandsynligheden for frihed jo ved antallet af ledige pladser i de GULE uger, holdt op imod antallet af LKF som står foran, hvorfor valg af den GULE uge kan bero på sandsynlighed eller telefonsamtale med LKF foran til den GULE uge: "søger du den, eller?"
Al min tekst kan jo blive gjort til skamme, men jeg tror virkelig på at E-ferievalg er til vores alles bedste.

Generalforsamlingen og medlemsmøde den 30. september forløb ganske stille og roligt. Der var som altid en livlig debat, meninger og mange spørgsmål. Jeg mener og håber, at de fleste fik svar. Referatet fra generalforsamlingen er fremlagt på stuen, samt udsendt på mail til alle, hvorfor jeg blot her vil takke for god ro og orden samt hyggeligt samvær.
Og så en bøn. Tilmeld jer kun til spisning, hvis I har tænkt jer at deltage i spisningen. Tilmelding til selve generalforsamlingen er ikke nødvendig. Den er åben for alle medlemmer uden tilmelding. Vi kunne også ved denne generalforsamling have bespist det dobbelte antal mennesker. Det er spild af penge, jeres penge.

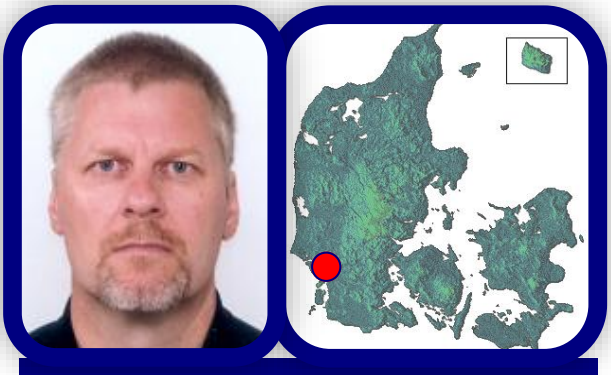
Efter generalforsamlingen var der medlemsmøde med Områdegruppen, repræsenteret ved områdegruppeformand Peter Kanstrup, områdegruppenæstformand Ebbe Lykke Lindgaard Drøgemüller og områdegruppekasserer Hans Schøn Merstrand. Der blev ikke taget referat af medlemsmødet.

Den kommende ordinære generalforsamling 2022 – hvis Corona og regeringen vil – bliver afholdt jf. vedtægterne torsdag den 20. januar kl. 13:00 – ca. 17:30 i JIF`s lokaler, Ny Banegårdsgade 42, 8000 Aarhus C (lokalitet bestemt af lokalgruppen ikke vedtægterne). På valg er undertegnede (modtager genvalg) og Tyge Sørensen som blev valgt i september 2021 på et 1. årigt mandat, hvorfor han også er på valg i 2022. Tyge er fremtidens TR, så jeg håber på stor opbakning til ham på generalforsamlingen. Der er også valg til Turgruppe, 1. Fanebærer samt suppleanter, Bilagskontrollant samt suppleant derfor, så der er nok at tage stilling til.
Men lad os mødes til diskussion, debat, valg og hygge den 20. januar. Dansk Jernbaneforbund (Henrik Horup og Preben Steenholdt Pedersen) er også inviteret til 2022 generalforsamlingen, hvis nogen skulle have spørgsmål til Forbundet.

Og som afslutning vil jeg gerne opfordre alle til at overveje et kommende medlemsforslag om, at man til den kommende generalforsamling ændrer ferievedtægterne. Forslaget er, at der kun kan søges enten juleugen (21. - 27. december) eller nytårsugen (28. december – 3. januar) og ikke som nu begge uger. Ideen / forslaget er vel altid aktuelt, men vel specielt højaktuelt til vinterferievalg 2022, hvor den 24. og 31. december falder på en lørdag. Ferieprocenten jul, nytår og påske er, jf. Ferieaftalen, sat til mindst 22%. MEN i de år, hvor juleaften og nytårsaften er en lørdag eller søndag, er ferieprocenten sat til mindst 12% i jule- og nytårsugerne. Så i det værste scenarie, er det næsten en halvering af ferierækkerne til jul og nytår 2022. Disse rækker kan jo strækkes, hvis man kun kan søge den ene eller den anden periode.
Men tænk over forslaget til tredje torsdag i januar 2022.

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

Lokalnyt



Af:

Per B. Baden

Lokalindlæg Esbjerg

Siden sidst har vi fået afholdt vores udsatte generalforsamling. Generalforsamlingen forløb stille og roligt, men var alligevel en mindre katastrofe, da det var næsten umuligt at få valgt en 2. bilagskontrollant-suppleant. Vi har kollegaer, der finder arbejde andet sted, fordi de frygter, at DSB lukker Esbjerg depot. Depotet kan også lukke på en anden måde og det er, hvis vi ikke selv kan finde medlemmer til de få tillidsposter der er.
Næste gang vi skal skifte tillidsmand er der så heller ingen? Hvis der ikke er nogen, så må Fredericia overtage, men så har vi selv gjort os til satellitdepot uden DSB's medvirken og det ønsker vi vel ikke. Det lykkedes dog at få valgt en kasserer da Peter A. Jacobsen sagde ja til tjansen, tak for det. Indtil videre varetager vi dog tjansen i fællesskab og afventer et forslag om en ændring i vores vedtægter til januar.

På det efterfølgende medlemsmøde, arrangeret af LPO DSB, var spørgelysten heldigvis stor, så interessen for egne forhold er altså stadig til stede på trods af den manglende interesse for de små og store valg der skal til lokalt. Der var et enkelt spørgsmål, hvor svaret måtte vente lidt. Det drejede sig om et rygte om, at overenskomstansatte hos Arriva og DB-Cargo fik 2 % mere til Fritvalgskontoen på grund af en lokalaftale om dette. Dette har fællestillidsrepræsentanten hos både Arriva og DB-Cargo afvist.

Der har også været afholdt turvalg med kort tid til at gennemse turene, men vi fik dog lavet et par smårettelser, som gav bedre fridagslængder. Det mest bemærkelsesværdige var vel nok, at aftenturen blev fyldt op, hvilket ikke sker så tit. Forhåbentligt er det et udtryk for, at vores nye turgruppe medlem John B. Povlsen har fundet den rette opskrift til denne tur. Ud over det er det lidt mærkeligt, at der ikke var lagt op til tjenester uden for tur, men det skyldes vel panik i planlægningen over, at vi pludseligt manglede 4 mand i Esbjerg, så alt overflødigt blev fjernet i en fart. At vi så alligevel måtte tage en lørdagstjeneste ud af tur, skyldes ene og alene, at planlægningen igen ikke havde lavet nok overgang til søndagstjenesterne. 5 aftentjenester lørdag rimer ikke med 4 sene tjenester søndag.

Vectron 1000 på København H
Fotograf: Ebbe Drögemüller

I forlængelse af ovenstående, så har vi sagt farvel til yderligere to mand, som ikke vil afvente DSB's indstilling til ny depotstruktur. De fleste er af den mening, at den behandling DSB har givet togførerne i Esbjerg, er under al kritik og forventer at få samme behandling inden længe, så det er bare om at komme væk. En mail fra Driftsdirektøren Per Schrøder gjorde sådan set bare tingene endnu værre, så nu må vi se om der forsvinder flere fra Esbjerg depot, vi er flere der tror det ikke er slut endnu.

Lokalnyt

Lokalindlæg Fredericia

Af:

Dan Mørk Frandsen

Et sundere fællesskab

Som nyvalgt bestyrelsesmedlem i Fredericia faldt det på mig at lave et indlæg til Det Blå Blad. Og hold da op, det har været en udfordring. Jeg elsker selv at læse de lokale indlæg, for at få lidt at vide om hvad der sker rundt om i landet i denne store virksomhed – med så mange ansatte at man selv efter godt fem års ansættelse møder nye ansigter næsten dagligt.

Vi får 1. december tilgang af fem lokomotivførere fra Sjælland i Fredericia. Det glæder vi os meget til, og håber de falder godt til her i det jyske. Der er tale om Morten Matinussen, Sara Berg Schuwendt, Christian Andersen, Mathias Bendtsen Kjærulff og Esben Stig Sørensen. Vi siger desværre også farvel til Daniel Kirk, der rykker til Aalborg-depotet. Han ønskes alt helt og lykke deroppe, og vi ser frem til at støde på ham i fremtiden. Alle flytninger er sket efter flyttebytte-bogen, så det er superlækkert når det kan lykkes at komme til det depot man ønsker.

Den 1/10 sagde vi farvel og tak for indsatsen til Carsten Alstrøm og Jan Tersing. De ønskes alt godt i fremtiden, og må de få en god og lang pension.
Vi har også sagt farvel til Per Hold Larsen fra Struer. Han har valgt at søge nye udfordringer, og ønskes al held og lykke i det nye liv.
13. oktober havde Jens Erik Hansen fra Struer 50-års jubilæum. Det er jo helt vildt fantastisk, og han ønskes et kæmpestort tillykke.

En anden ting er, at turvalget som er skudt i gang i Fredericia. Og som altid er man som ny i firmaet spændt på om man kan komme i tur. Jeg har været så heldig de sidste tre år, men man hører mange på stuen snakke om, at reserven efterhånden er så ringe at de vil i tur. Selv folk med mange år på bagen, kan ikke føle sig sikre på at få det de ønsker.
Resultatet på turvalget blev, at sidste søgenummer der kom i tur i K22, blev nr. 92 ud af de 108 der kunne søge. Så jeg synes faktisk det er ret fantastisk, at selv så nye kollegaer kan komme i tur. Jeg fik selv hverken mit første eller andet ønske, men måtte nøjes med det tredje: 430, aftenrammeturen, hvilken også er i orden, selv om jeg kommer til at savne trygheden om arbejdstiderne ved at være i tur.

Der blev afholdt medlemstur til Aarhus d. 17. november: en tur ud på bryghuset og smage på en masse øl. Det er jo aldrig en dårlig ting, og bagefter et smut ud at spise stegt flæsk med persillesovs. Pladserne blev hurtig fyldt op, så det er dejligt at se at folk gerne vil med til det der bliver arrangeret.

På nuværende tidspunkt har julefrokosten i Fredericia den 8. december rundet 100 tilmelderinger. Det er helt vildt at man kan samle så mange på en højhellig onsdag, og man kan spekulere på om der overhovedet kører tog ud af Fredericia den dag. Det er utrolig dejligt med så stor opbakning, og man kan kun håbe det bliver lige så fantastisk som det lyder til.

Lokalnyt

Desværre måtte julefrokosten aflyses pga. Corona.

Noget jeg personligt gerne vil slå et slag for og arbejder på i Fredericia, er at motivere folk til at bevæge sig og få dyrket noget motion. Indtil videre har vi fået samlet en gruppe på ca. 10 personer der har meldt sig ind i Gym, og via en Facebook-gruppe snakker vi om oplevelser dernede og hvornår folk træner, så man har mulighed for at finde en at træne med, hvis det er det der skal til for at komme afsted. Efter at snakken om træningscenter og motion er begyndt, er det gået op for mig at der faktisk er en del kollegaer der træner på den ene eller anden måde, og med vores job er det også tiltrængt for at vedligeholde kroppen når vi sidder så meget. Så læser du med her og har lyst til at deltage, så sig det højt, og jeg er sikker på at der er nogen der vil træne med dig. Måske ikke hver gang, da vi jo har meget forskellige arbejdstider, men helt sikkert så tit som det er muligt. Der er også de kollegaer der træner via firmaaftalen i Fitness World og dem som bare løber eller laver anden motion i fritiden, eller træner i andre centre. Det er virkelig godt at folk tager deres sundhed alvorligt, og man behøver jo ikke at undvære livets goder fordi man træner. Men der er mange der bl.a. bliver ramt af for højt blodtryk, og det kan virkelig hjælpe at dyrke noget motion.

Dette var mit første indlæg til DBB – og nej, jeg er ikke den mest erfarne når det kommer til at udtrykke mig på skrift. Jeg vil meget hellere snakke; det kan mange kollegaer nok nikke ja til.

Af:

Hans-Morten B. Andersen

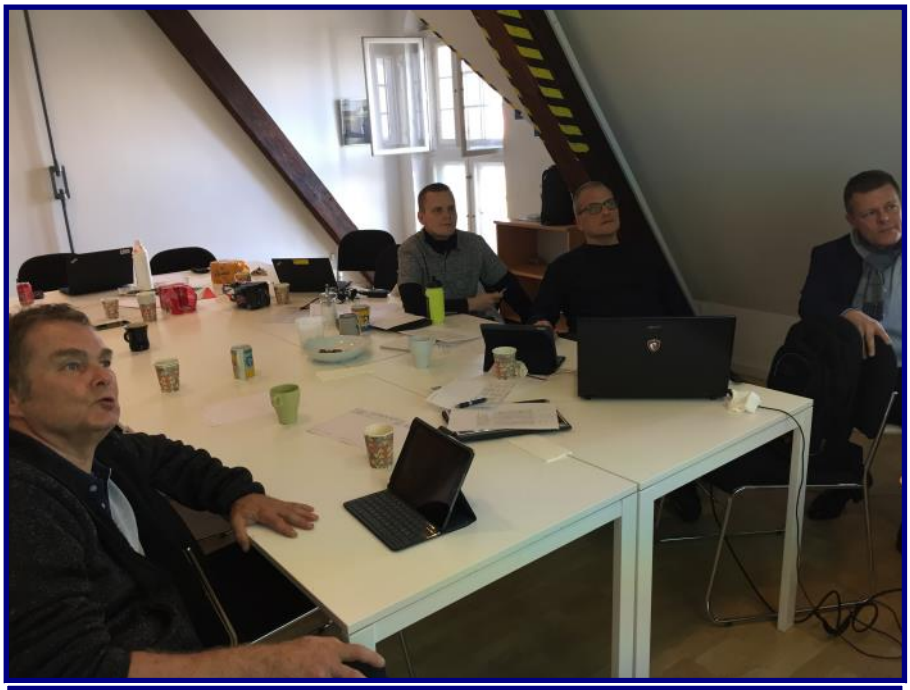
Lokalindlæg Helsingør

I Helsingør går tiden med uddannelse til de nye Vectron-lokomotiver og det nye signalsystem.
Strækningsindøvelse til Næstved er også påbegyndt. Derfor er vi konstant i underskud af personale, så det er noget af en udfordring for vores tjenestefordeler at få det til at hænge sammen. Man kan jo så glæde sig over at stort set ingen lokomotivførere i Helsingør er sygdomsramte. Nu ser vi frem til at proppen springer af flasken søndag den 12.december 2021, hvor den nye køreplan træder i kraft. En helt ny hverdag for både kollegaer og kunder som benytter sig af kystbanen.

Kystbanen K22

Det er ikke nogen hemmelighed at Lokalgruppen i Helsingør ser skeptisk på den nye køreplan, som træder i kraft 12. december. Man er gået tilbage til at have otte minutters vende tid når man ankommer til Helsingør og skal retur – noget som man har prøvet mange gange før, hvor man så har måtte erkende at regulariteten ikke kunne overholdes, og det måtte ændres.
Nu prøver man så igen. Denne gang med lokomotiv og vogne, hvor det tager længere tid at skifte ende og rigge selve toget op til drift. Man vil åbenbart ikke have succes fra begyndelsen. Otte minutter er jo stadig otte minutter, også selv om der er gået nogle år.
Det er ikke kun lokalgruppen, som er skeptisk over for denne nye køreplan. Nu har pendlerne også fået øjnene op for det – men desværre for sent, tror vi. Skytset blev rettet mod DSB via sociale medier m.m.
Men i dette tilfælde har man sendt klagerne det forkerte sted hen.
Køreplanen på kystbanen i 2022 er politisk bestemt helt tilbage i 2017, hvor man vedtog at skille

Lokalnyt



Turseminar i Helsingør i 2020
Fotograf: Hans-Morten Bejning Andersen

Øresundstrafikken fra Kystbanen. Derved mener man så at regulariteten skulle blive markant bedre.
Så det er altså politisk bestemt, at stationerne Rungsted Kyst, Vedbæk og Skodsborg skal have halvtimesdrift i dagtimerne.
Det er en klar forringelse, så man kan jo godt forstå pendlerne. Endvidere er der jo ingen direkte tog mellem Kastrup Lufthavn og stationerne nord for Kokkedal.
Dette er så for alvor gået op fra pendlerne, så der er en masse debat på de forskellige platforme.
Lokalgruppen har for længe siden ytret sine bekymringer i forskellige fora.

Turvalg Helsingør
Den 1. november sluttede turvalget i Helsingør. Man ved jo på forhånd at nogle kollegaer bliver skuffede når der skal sættes i tur. 22 lokomotivførere fik deres første ønske opfyldt – det vil sige at omkring 46 procent af medarbejderne er tilfredse på Helsingør depot, når det gælder tursætning. Som Lokalgruppe kunne vi godt arbejde på at få flere tilfredse medarbejdere når det gælder tursætning. Som systemet er i dag, kan man jo godt forstå at nyansatte hurtigt forsvinder igen fra DSB, når man kan se at man de næste 10 til 15 år kun kender sine arbejdsdage 10 dage frem.
I Helsingør ønsker vi at lave et system så det bliver attraktivt for de unge og nyansatte at blive i DSB.

Vectron-lokomotiv i Helsingør
I takt med at flere lokomotivførere får EB-uddannelsen, og vi ikke som lovet har fået tjenester med EB-kørsel til Helsingør depot, har vi i stedet haft et EB lokomotiv parkeret, hvor man kunne vedligeholde betjeningen af lokomotivet når man havde RDX eller andet ophold.
Mange har benyttet sig af denne mulighed, og det har været en succes. Men når noget er en succes i DSB, plejer det jo at slutte: i skrivende stund har vi ikke noget lokomotiv i Helsingør. Torben har kæmpet en kamp for igen at få et lokomotiv til Helsingør, men forgæves indtil videre.
Til gengæld kunne DSB stille hele tre EB-lokomotiver til rådighed i Næstved en lørdag formiddag i november, så man kan holde åbent hus/tog for publikum. Det er åbenbart vigtigere at vise dette flotte lokomotiv frem for publikum, end at sørge for at medarbejderne kan holde deres kompetencer ved lige.

Generalforsamling og medlemsmøder
Den 12. oktober afholdt lokalgruppen sin udsatte generalforsamling, som skulle være afviklet i

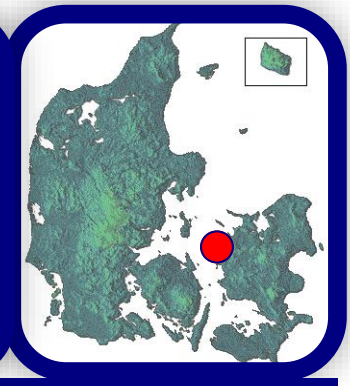
Lokalnyt

februar 2021. Der var lidt udskiftning på suppleant-posten: efter mange års tro tjeneste på denne post valgte Marianne Frederiksen at give stafetten videre til Michael Mortensen. Lokalgruppen takker Marianne for hendes store arbejde, og ønsker Michael velkommen i bestyrelsen.
Efter generalforsamlingen havde LPO DSB kaldt til medlemsmøde, hvor der blev besvaret en masse spørgsmål. Indlæg om disse medlemsmøder findes andetsteds i bladet.

Sociale arrangementer
Den 24. november afholdt MSF julefrokost på 12er pubben i Helsingør.
Den 1. november 2021 kunne Sten Aksel Rasmussen fejre sit 40-årsjubilæum ved DSB.
Der skal lyde et stort tillykke herfra.

Det var ordene fra lokalgruppe Helsingør denne gang,

Vi ønsker alle en god jul og godt nytår



Af:

Simon Brix Aabern

Lokalindlæg Kalundborg

D. 30. september var det sidste dag for Jan Oluf Larsen. Det blev fejret på Det mexicanske Bøfhus i Kalundborg. Jan nåede at arbejde i mere end 35 år for DSB. Den dag hvor Jan skulle tømme sine skabe havde jeg fornøjelsen af en RDO, så jeg kunne lige så godt hjælpe, når nu jeg var i overskud hos DSB. Det er ganske utroligt hvad der kan samles af røde ringbind og uniformsdele i et par skabe på 35 år.
D. 2. november blev det endelig tid til at Peter Augustinussen, Ove Frank Hansen og Frank Bjarne Pedersen kunne holde afskedsreception. Dette efter at de alle tre sagde ja tak til DSB's tilbud om frivillig aftrædelse i december sidste år. Men som så meget andet blev afskedsreceptionen udskudt grundet Corona. Det blev fejret på Restaurant Sheng Hua i Kalundborg. Jeg vil ønske jer alle fire et godt og langt otium.

Vi har igennem det sidste stykke tid, ad flere omgange, haft sporarbejde på Kalundborg station. Arbejdet har for det meste bestået af svelleudskiftning i sporskifterne i og omkring P-risten. Bunken der lå tilbage med gamle sveller gav også syn for, at de var modne til udskiftning. Desværre var alt arbejdet ikke udført så godt, så englænderen, der forbinder hele P-risten med resten af stationen, holdt op med at virke.
Som en midlertidig løsning blev der lagt låsebolte på begge skifter i englænderen. Desværre betød det at det ikke var muligt at køre til område nord, hvor vores forsyning og vaskehal ligger.
Personligt ville jeg mene at sådan noget ville blive lavet hurtigst muligt, men af ukendte bureaukratiske årsager skulle der gå næsten to uger før der kom et arbejdshold. De klarede arbejdet i løbet en enkelt dag, så nu kan forsyningen bruges igen.

Lokalnyt

Ny terrasse i Kalundborg
Fotograf: Simon Brix Aabern

Vores lille overdækkede terrasse har været under ombygning. Så den er blevet udvidet og opdelt med skur, område til cykelparkering, område til ikke ryger og ryger. Sidstnævnte med terrassevarmer monteret. Den nye terrasse er tegnet af LKF Jonas B. Hansen, der sammen med LKF Carsten G. G. Pedersen og LKF Claus Lundquist har været formænd på projektet. Selve ombygningen er for det meste foregået på RDO-vagter hvor dem, der havde lyst til at hjælpe, kunne hjælpe. Både LKF og TGF. Der er blevet hjulpet med både store og små opgaver, især opgaven med at sørge for at arbejdssjakket ikke gik sukkerkolde. Den nye terrasse blev indviet tirsdag d. 16. november hvor grillen var tændt og der var pølser og bøfsandwich til alle.

Søndag d. 14. november lagde Nordvestbanen skinner til, da Dansk Jernbaneklub havde arrangeret afskedstur med litra ME. Turen gik fra København til Kalundborg med flere fotostop undervejs. I Kalundborg var der rundvisning på de maskiner der stod parkeret ude på risten.

Til slut vil jeg ønske alle mine kollegaer en glædelig jul og et lykkebringende nytår.

Af:

Thomas Knudsen

Lokalindlæg København

Så blev det tid til årets sidste lokalindlæg fra lokalgruppen i København.

Generalforsamling og medlemsmøde

Siden sidst er det langt om længe lykkedes at få afholdt lokalgruppens ordinære generalforsamling 2021. Den har jo som bekendt været udsat ad flere omgange grundet Covid-19. En pandemi som vi desværre ikke rigtig er ovre endnu. Omend vi som samfund nok er en hel del bedre stillet i øjeblikket, end vi var for et år siden.
Den forsinkede afholdelse af generalforsamlingen gjorde, at det i høj grad mere blev en formalitet at få den gennemført. Nu håber vi blot på at vi, når vi når til januar igen, kan afholde en mere normal generalforsamling.

Om selve generalforsamlingen er der ikke så meget at sige. Bestyrelsens beretning blev godkendt.

Lokalnyt

De som var på genvalg, blev også genvalgt og så fik vi en ny tilføjelse til bestyrelsen da Michael Pedersen erstattede den ledige plads efter Bjarne Skovs exit.

Der blev også valgt to nye suppleanter i denne omgang. Søren Bjerrum og Jesper Stenstrup stillede op og blev valgt.
Der skal herfra lyde en stor tak til Bjarne Skov for den indsats han har lagt i sit bestyrelsesarbejde. Du har været, og er, en sand kollega.
Tak tillidsmand!
Og til de to nye suppleanter: Tillykke med valget!
Til alle de genvalgte skal ligeledes lyde et stort tillykke med valget!

I forlængelse af generalforsamlingen afholdt LPO et medlemsmøde. Ud over at områdegruppen informerer om de ting de arbejder med, og sætter nogle ord og præciseringer på de aftaler vi har, er det samtidig et møde med plads til dialog og debat. Det levede mødet fuldt ud op til.
Det er efter lokalgruppens bestyrelses mening et rigtig godt arrangement som det er værd at deltage i. Det bliver afholdt næste gang i efteråret 2022.
Lokalgruppens næste ordinære generalforsamling lurer nu igen lige om hjørnet. Som vedtægterne foreskriver, skal denne afholdes 4. torsdag i januar. I 2022 bliver det så torsdag d. 27. januar.

Overtallighed
Efter at vi i begyndelsen af året måtte sige farvel til 12 kolleger som blev afskediget, har vi fået tudet ørerne fulde om at vi stadig er for mange lokomotivførere.
Vi er med på at alting har flere forklaringer og årsager. At verden ikke er én til en.
Men man må dog sige at påstanden om overtallighed klinger noget hult, når der konstant er mangler i weekenden. Når man "nød-korrigerer" senere end i sidste øjeblik. Når man igen og igen må aflyse tog grundet manglende personale. Når man føler sig nødsaget til at tigge og bede folk om at køre udstationering!
At man først fyrer 12 dygtige lokomotivførere og derefter agerer så skødesløst med sit tilbageværende personale er simpelthen under al kritik, og jeg har svært ved at se at der skulle være megen vilje til at hjælpe DSB i en så tåbelig situation, som firmaet til dels selv har sat sig i.

Jubilæum
I årets sidste måned har lokalgruppen en enkelt jubilar, som selvfølgelig skal have en hilsen med på vejen.
Lillejuleaften, d. 23. december, kan Jan Michael Nordbo fejre 40 år i statens tjeneste.
Stort tillykke med dette skal det lyde fra hele depotet i København!

Afslutning
Når alt dette er sagt, håber lokalgruppens bestyrelse at alle kommer godt igennem den sidste måned i året 2021, og vi håber at julefreden kan få lov at sænke sig over jer og jeres. Forhåbentlig uden de strammeste Corona-restriktioner. Om smittetal og mor Mette vil det.
Pas godt på hinanden i disse tider.

God jul til jer alle, og hav nu et forrygende nytår.

Vi ses på den anden side.

Lokalnyt

Af:

Sune Kyneb

Lokalindlæg Nykøbing F.

Så nærmer vi os årets afslutning. Siden sidst har vi afholdt generalforsamling som har været udsat siden februar på grund af forsamlingsforbuddet, som var gældende på det tidspunkt hvor generalforsamlingen planmæssigt skulle have fundet sted. Der var et stort fremmøde til generalforsamlingen, hvilket jo var glædeligt at se.

Efter generalforsamlingen var der informationsmøde fra LPO. Dette var også til stor glæde for de fremmødte.
Dagen sluttede af med fællesspisning og hyggeligt samvær.

Vi har også afsluttet turvalget til K22. I år var der plads til 34 i fast tur, samt fire i reserverammetur og 17 i reserven. Vi har ikke nogen weekendtur i K22, da behovet ikke var der. Det var det heller ikke i K21, men det blev dikteret højere oppe fra at vi skulle have en weekendtur i Nykøbing, så det fik vi. Hvilket så gjorde at vi havde hviledage lørdag og søndag i to af de andre ture. Det må vi så undvære i K22, selv om vi har tre tjenester uden for tur på alle hverdage (fire om onsdagen). Så hvis DSB nu tillod at vi måtte lægge hviledage i weekenden, ville det gøre at vi kunne få mindst to mand mere i tur. Men det er åbenbart et krav at vi skal arbejde hver anden weekend, og ikke bare en mulighed!

Ellers kan vi langt om længe se enden på flere år med omfattende sporarbejde mellem Nykøbing og Næstved, hvilket i grove træk har omfattet udvidelse med dobbeltspor Nykøbing–Orehoved, forberedelse til elektrificering Nykøbing–Ringsted, hastighedsopgradering fra 120 til 180 km/t Nykøbing–Orehoved og fra 160 til 180 km/t Vordingborg–Ringsted, samt etablering af ETCS Nykøbing–Mogenstrup.

Jeg tror efterhånden at kørsel med togbus og taxa hænger de fleste i Nykøbing langt ud af halsen, og at vi alle ser frem til en mere "almindelig" hverdag hvor vi rent faktisk skal køre tog! Vi håber på at kunne se frem mod et år hvor vi også kan køre i den tur vi har søgt, uden at den dagligt skal korrigeres fuldstændig i stumper og stykker; nogle gange så meget at ikke engang Driften ved hvad der menes med det, som står på vores arbejdsseddel. Bl.a. har der været flere tilfælde hvor der på arbejdssedlen figurerede tog som ikke fandtes i virkeligheden. Og en enkelt har også prøvet at trække en arbejdsseddel med check in i Nykøbing, men hvor resten af dagens arbejde så skulle udføres i Fredericia! Hvordan sådan noget overhovedet kan planlægges, må guderne vide.

Den nye køreplan, vi ser frem imod, ser meget lovende ud, hvis man ser det fra pendlerne på Sydbanens side – dem der altså efterhånden er tilbage. For de har om nogen været hårdt prøvede gennem de seneste år, og vi slutter da også af med tre ugers totalspærring Nykøbing–Næstved, hvor de igen-igen må tage til takke med togbusser.
Men når den nye køreplan så træder i kraft, kan pendlerne som rejser mellem Nykøbing og København så se frem til at få skåret en halv time af rejsetiden hver vej, da vi nu skal kunne køre til København på 1 time og 17 minutter.

Lokalnyt

Nykøbing F. trinbræt
Fotograf: Kasper Birk Tandrup

På vegne af pendlerne håber jeg virkelig at det kommer til at holde, men jeg er også godt klar over at der ikke skal gå meget galt undervejs, før vi ikke kan holde tiden. Det stiller store krav til at ETCS'en spiller fra første dag, at de IC-3 tog vi får ikke har for mange motorfejl, og at der ikke er kø over Storstrømsbroen – som jo stadig er enkeltsporet. At vi ikke bliver syltet i Ringsted, hvilket gennem de sidste år mere har været reglen end undtagelsen. Og sidst men ikke mindst, at vi ikke skal holde for længe og vente på at komme ind på København H.

Som skrevet håber jeg virkelig, mest af alt for pendlernes skyld, at vi kan levere den køreplan de bliver stillet i udsigt, men jeg har også mine bange anelser!
Som følge af at vi nu skal køre til København på 1 time og 17 minutter, bevirker det at vi i mange af vores tjenester til K22 skal til at køre to gange til København på en arbejdsdag, med pause i Nykøbing. Derudover har vi ikke nogen planlagt kørsel på strækning 1, da vi fra Ringsted kun kommer via strækning 6 mod København.

Til gengæld får vi igen kørsel på Lille Syd – strækning 4, som jo de seneste år kun har ligget i Næstved – med undtagelse af de otte måneder i 2020, hvor der var lukket mellem Næstved og Ringsted, hvor vi så kørte Nykøbing - Køge. Men nu skal vi som sagt til at have kørsel til Køge igen; endda i meget stort omfang, da vi i nogle af de daglige tjenester har op til tre ture til Køge på en arbejdsdag.

Da der jo bliver tændt for ETCS fra 6. december, betyder det også at "Skoven" – vores P-rist – bliver til "permanent rangerområde". Derfor skal alle LKF i Nykøbing i begyndelsen af december indøves i rangering med ETCS. Det bliver nogle intense dage da alle 55 mand skal igennem på ca. 14 dage!

Så K22 bliver på mange måder en ny tid for Nykøbing. Kørslen kommer udelukkende til at forgå med IC3, på nær et par enkelte daglige løb København–Kastrup Lufthavn/Kac med IC4. Vi skal sige farvel til ME'en, som gennem mange år har været hovedtrækkraften fra Nykøbing. Det meste af vores kørsel kommer til at foregå på ETCS, da det jo også er planen at der skal tændes for ETCS på strækning 6 i løbet af 2022. Og så lukker og slukker Nykøbing kommandopost pr 1. december

Lokalnyt

2021, hvilket jo også er noget vemodigt, da vi jo altid har haft et godt og tæt samarbejde med stationsbestyrerne i "Tårnet". Og rangsisterne er også væk. De rykkede til Næstved, da vi lukkede i foråret.
Men vi er klar til at kaste os ud i K22, og så må vi jo se om planerne holder.

Hermed ønskes I alle en god jul og et godt nytår.

Af:

Jan Lundstrøm

Lokalindlæg Næstved

Der er sket meget på det lille hyggelige depot i Næstved. Vi har budt 14 nye kollegaer velkommen – den største tilgang af nye kollegaer i adskillige årtier; ja, måske i hele depotets levetid! Hvor langt hovedparten af vores kørsel i årtier har ligget på Lille Syd, vil kørsel til Helsingør fra K22 dominere vores kørsel. Og endelig var der for første gang i årtier kampvalg om en bestyrelsespost på generalforsamlingen for år 2020.

Personalenyt

Den 1. december kunne vi som nævnt byde 14 nye kollegaer velkommen på vores depot. Det drejer sig om Henrik Engelhard Høck, Kenneth Kim Kristensen, Kim Gudmann, Kristian Tronsmark, Lars Saxnæs Søndergaard, Melissa Larsen, Michael Willum Hansen, Morten Klingemann Glæsner, Per Drygaard, Peter Weiss, Sam Frisenberg Jensen, Steen Keinicke Davidsen, Thomas Sternberg og Thomas Torgius Jensen. Til gengæld måtte vi tage afsked med Esben S. Sørensen, der samme dag officielt blev flyttet til Fredericia. Vi glæder os til at lære vore nye kollegaer at kende, og glæder os til det fremtidige samarbejde.
Vi takker Esben for godt kollegaskab i den tid han var i Næstved, og ønsker ham held og lykke i Fredericia! I Næstved er vi herefter 60 lokomotivførere.

Også den 1. december blev de fire stationsbetjente John Olsen, Kim Schott Larsen, Niels Randsted og Søren Johansen Høyem officielt overflyttet til Næstved. De vil den 3. januar 2022 få følgeskab af tre A-førere. Der har været adskillige ansøgere. Meningen er, at John, Niels og Søren skal uddannes til A-førere i løbet af 2022. Indtil videre skal de seks arbejde som stationsbetjente. Kim havde sidste arbejdsdag den 23. november.

Den 1. oktober holdt vi en lille afskedsreception i remisen for Lene og Gregers Hansen, der i "en menneskealder" har gjort rent i vore tog. I mange år hørte vi altid, at de fineste MR-tog kørte i Næstved, og flere gange kunne man få mistanke om, at der blev sendt MR-tog til Næstved, der trængte til en grundig rengøring.
Og Gregers gjorde ikke kun rent, han var også en slags "LKI" på specielt MR-togene. Jeg husker stadig en gang toget var koldt, hvorefter Gregers tog en skruetrækker og holdt op på væggen og sagde: »Det er cirkulationspumpen der ikke kører«… Men også med reset af toiletter og som "supervisor" på vores gamle vaskehal hjalp Gregers os.

Lokalnyt

Ingen tvivl om at de rene tog (indvendigt altså) er blevet påskønnet af de mange rejsende – og af os.
Vi ønsker Lene og Gregers et godt og lykkeligt otium!

Generalforsamling
Fredag den 15. oktober blev der afholdt medlemsmøde på restaurant Mona Lisa, og i forbindelse hermed blev generalforsamlingen for 2021 endelig afholdt. De to menige medlemmer af bestyrelsen var på valg, Lars Hansen (sekretær) havde på forhånd meddelt, at han ikke ønskede genvalg, mens Flemming Kongsted (kasserer) ønskede genvalg. Ruben Schmidt blev enstemmigt valgt til ny sekretær. Til pladsen som kasserer havde Mads Robinson Mouritsen også meldt sit kandidatur, så for første gang i flere årtier var der kampvalg om en plads i bestyrelsen! Mads vandt en overbevisende sejr, og vi benytter her lejligheden til at ønske de nyvalgte tillykke, og samtidig takke de afgående bestyrelsesmedlemmer for det arbejde de har udført for "foreningen"! Lars Hansen kom med i bestyrelsen i foråret 2004, og han er således en "oldtimer" i bestyrelsessammenhæng. Flemming Kongsted har siddet i bestyrelsen i fire år.
I alt 23 deltog i generalforsamlingen, hvoraf de 17 var stemmeberettigede.

K22-ture ved Næstved-depotet
Såvel arbejdet med de nye ture som turvalget er vel overstået. Vel stort set siden depotet blev åb-

ME 1517 mellem Lejre og Hvalsø den 8. december 2021
Fotograf: Jan Lundstrøm

net har kørsel på Lille Syd stået for en stor del af tjenesterne for lokomotivførerne på depotet. For få år siden stod der Lille Syd på op til 90 procent af tjenesterne! Det ændrer sig radikalt fra K22. I stedet bliver Helsingør den dominerende destination på arbejdssedlerne. Hovedparten af kørslen (Nykøbing Falster)–Næstved–Køge vil blive kørt af vore kollegaer i Nykøbing Falster. Ved overgangen til K20 gik vi fra at være 36 til 27 lokomotivførere i tur (det ulige antal skyldes en mand i weekendtur), men med overgangen til K22 bliver der igen 36 mand i tur fordelt med hver 12 i en morgentur, en blandet tur og en aftentur. På grund af et ret stort antal meget tidlige morgentjenester har den blandede tur en del af disse. Om værdien af at have lokale kollegaer med i turarbejdet kan man læse under nyt fra arbejdsmiljø. Reserveprocenten er lige knap 39, og skal bl.a. dække 17 tjenester uden for tur fordelt over flere uger. Weekendtur slap vi for denne gang. Vi venter spændt på at se hvordan seks A-førere på depotet fra engang i løbet af 2022 vil påvirke vore arbejdsdage.

Tjenesterne i morgenturen (tur 271 – 55 tjenester på 12 uger) er fordelt med 64 % til Helsingør, 16 % Køge/Nykøbing F, 9 % København H og 11 % rådigheder.
Tjenesterne i aftenturen (tur 272 – 52 tjenester på 12 uger) er fordelt med 48 % Helsingør, 38 % Køge/Nykøbing F, 10 % "staldtjeneste" og 4 % København H.
Tjenesterne i den blandede tur (tur 273 – 54 tjenester på 12 uger) er fordelt med 76 % Helsingør, 15 % Køge/Nykøbing F og 9 % København H.
Fordelingen for de 17 tjenester uden for tur er 58 % Helsingør, 24 % København H og 18 % Køge/Nykøbing F.
Turvalget gik fint, og det lykkedes endda næstsidste lokomotivfører på anciennitetslisten at få en plads i aftenturen!

Dagligdagen på depotet
EB-lokomotiverne er blevet en del af dagligdagen for os på depotet i Næstved. Da attesten for en del af os er nået at blive noget "rusten", har nok specielt klargøringer været anledning til hovedbrud og endda forsinkelser på nogle af morgenafgangene, samt i hvert fald én? aflysning. En væsentlig årsag til forsinkelserne er, at tjenesterne ikke er blevet korrigerede fra ME og EB, og da en EB, selv for en rutineret fører, kræver ti minutter mere til klargøring end ME, er det jo dømt til at gå galt.
Heldigvis har flere kollegaer, der hurtigt er blevet dus med Vectron-lokomotiverne været flinke til at hjælpe til, og Ole Bøje Pedersen har også haft skaffet et lokomotiv vi kunne øve os på. Det kunne dog først komme efter at vi var begyndt at køre med de nye lokomotiver, da der først blev tændt for strømmen lige før. Transportmister Benny Engelbrecht har to gange gæstet Næstved inden for de seneste måneder. Første gang da Jan Lindén Andersen på en tur fra Næstved til Køge den 5. august viste ham hvordan det nye signalsystem fungerer, og anden gang den 15. oktober, hvor Kaj B. Nielsen havde ham med i førerrummet på den første ordinære afgang med ellokomotiv fra Næstved.

Og EB-lokomotivet er da en dejlig arbejdsplads, men undertegnede savner meget en GreenSpeed-skærm. Jeg ved godt man arbejder på, at vi skal bruge vores iPad, og at den så skal ligge i den ramme, der er på førerbordet. Men både set fra et ergonomisk og et jernbanesikkerhedsmæssigt synspunkt synes jeg, at det er en dårlig løsning. Man vil skulle sidde og kigge ned i førerbordet, dvs. bøje nakken og fjerne fokus fra det der sker foran toget. Lige til højre for strækningsradioen er der jo en tom plads, der ville passe perfekt til en GreenSpeed-skærm – eller en iPad. Som "ny" fører på Kystbanen ville jeg føle mig godt klædt på med GreenSpeed, der både viser neutralsekti-

Lokalnyt

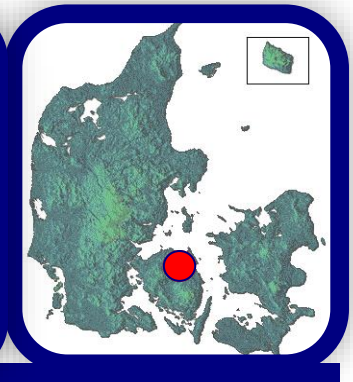
oner og perronernes beliggenhed.
Og nu vi er ved litra EB, hvorfor sætter man så en strækningsradio i uden ringetone? Hvis jeg ikke besvarer et opkald, er det hverken fordi jeg er uhøflig eller hører høj musik, nej med den type radio er det nærmest et tilfælde hvis man opdager der er nogen, der vil tale med en …

Renoveringen af stationsbygningen og dermed vore undervisningslokaler er tæt på at være færdig. Desværre er istandsættelsen sket i 1:1, så der er stadig kun ét toilet i vore lokaler på bygningens anden sal.
En pryd for øjet er, at det store ur igen er kommet op på stationsbygningen ud mod forpladsen.

På "pladsen" er de fleste arbejder afsluttet, men der mangler desværre fortsat en del mærker m.m. De er dog lovet på plads inden nytår. Vores nye fækalietømningsanlæg er ikke godkendt til brug endnu. Mere om dette anlæg kan læses på arbejdsmiljøsiderne.

Routingen når vi ringer op på strækningsradioen lever desværre ofte sit eget liv. Nyt er, at vi en gang imellem nu får Aarhus Letbane i røret, når vi kalder op i Næstved. Ja, alt nyt er ikke godt nyt – tænk hvor godt det virkede dengang en ATC-balise skiftede radiokanalerne på den analoge radio …

Fra det ikke længere helt så lille, men stadig hyggelige depot på det sydlige Sjælland, ønsker vi alle vore kollegaer en glædelig jul & et godt nytår!



Af:

Bruno Skjold Andersen m.fl.

Lokalindlæg Odense

Ture m.m. af Bruno Skjold Andersen:
Der er nu gået det meste af et år, siden Odense blev delt på midten mellem DSB og Arriva. Jeg tror, at vi alle har skulle have noget tid til at vænne sig til de nye forhold; der er nok en del af os, der ikke helt har gjort dét endnu.
Men den daglige drift fortsætter jo uagtet dette, og tjenestestedet har fået lov at fortsætte som selvstændigt depot, hvilket vi er mange der er glade for.

Hvad der imidlertid godt kan undre, er det faktum, at Fredericia (Fa) både i år og – måske endda i endnu højere grad – til næste år har en del tjenester med pass-rejser til Odense (Od) for at udføre jordtjeneste (sommetider nogle få opgaver), og så rejser pass. hjem igen. Folkene i Fa stiller sig vist også langt hen ad vejen uforstående overfor dette… ikke mindst set i lyset af, at vi har indtil flere kolleger, der bor her i området og sikkert med glæde ville stationeres her (og vi har faciliteterne til det i forvejen).

Turene afspejler i høj grad fakta – at vi dels har rigtig meget morgenarbejde her i byen nu om dage, og at vi i skrivende stund kun er 30 mand tilbage. Vores turudvalg gør gennemgående et fantastisk stykke arbejde for, trods alt, at få sammensat nogle ture, der tilgodeser folks ønsker. Med hensyn til selve tjenestestedet har vi fået malet, og rengøringen er nu overtaget af andre, så

Lokalnyt

ME 1528 i Vipperød
Fotograf: Jan Lundstrøm

denne lidt haltende del er blevet forbedret mærkbart. Der går endvidere forlydender om, at vores P-rist skal bygges om; hvordan det kommer til at se ud i praksis, må tiden vise. Men i hvert fald overgangene skal angiveligt ændres.
Odense har som resten af landet mærket krisen kradse gevaldigt, både DSB's pres på personalet og den stadig ikke overståede Covid-19-historie. Men vi er en sej flok, vi lokomotivførere, og vi holder dampen oppe trods omstændighederne, uagtet det faktum at vi for længe siden holdt op med at køre med damp…

Generalforsamlingen i Odense af René Filbert:
Nu hvor samfundet stort set er tilbage i sine gamle folder, var det med længe ventet glæde, vi kunne afholde Odense lokalgruppes generalforsamling i 2021. Klokken 13.00 mandag den 27. september 2021 blev den, sædvanen tro, afholdt i Hjallese Forsamlingshus.
Lokalgruppen havde overvejet om der kunne være en mulighed for at afvikle den ordinære generalforsamling for 2022 sammen med den ordinære generalforsamling for 2021. De to generalforsamlinger skulle afvikles fire måneder efter hinanden.
Lokalgruppen havde overvejet denne løsning fordi man syntes der var meget kort tid mellem de to generalforsamlinger. Så derfor kunne det måske give god mening at holde dem samtidig. Lokalgruppen Odense var godt klar over, at man med dette forslag ikke kom til at overholde lokalgruppens vedtægter, og netop derfor skulle ALLE medlemmer i Odense give tilkende, om man synes det var acceptabelt eller ej.
Lokalgruppen ville forsøge at fremskrive regnskabet således, at det regnskab generalforsamlingen skulle godkende i september, var for året 2021. Det ville så være et "fremskrevet" regnskab og det endelige regnskab for hele året. Det fremskrevne regnskab ville så, inden generalforsamlingen, blive fremsendt til alle Odenses medlemmer. Når man så nåede til januar 2022, så havde medlemmerne på forhånd godkendt det fremskrevne regnskab.
Lokalgruppen ville så på den måde spare nogle penge. De skulle så tilfalde medlemmerne på den måde, at de skulle bruges til ekstra julehygge på depotet og en julefrokost for medlemmerne i januar 2022.
Det var vigtigt at ALLE svarede positivt til forslaget, ellers ville det ikke være muligt.
Så den manglende opbakning fra bare et par af Odenses medlemmerne gjorde, at det ikke blev en mulighed.
For fremtiden vil lokalgruppen afvikle generalforsamlingerne på en lidt anden måde, da gruppen

Lokalnyt

desværre ikke længere er et ret stort depot, og derfor skal forvalte lokalgruppens midler på bedste måde. Derfor ville lokalgruppen afholde generalforsamlinger i et mødelokale på depotet, evt. det mødelokale som ligger ved togpersonalet; alternativt det mødelokale ATP-ejendomme har på den anden side ad gangen. Derved kan kolleger, som skal passe deres arbejde, få bedre mulighed for at deltage på noget af generalforsamlingen, og vi vil også spare penge på leje af forsamlingshus. Efter generalforsamlingen vil vi så finde et sted ude i byen, hvor vi spiser og drikker en øl eller to. Lokalgruppen håbede på opbakning fra medlemmerne, så det var muligt for denne nye måde at afholde Odenses generalforsamlinger på. Det vil første gang blive den ordinære generalforsamling til afholdelse januar 2023.

Lokalgruppe Odenses ordinære generalforsamling blev så som nævnt afholdt mandag den 27. september 2021, traditionen tro i Hjallese Forsamlingshus.
Der mødte 11 stemmeberettigede op på generalforsamlingen. Det var ikke så ringe endda, når vi tager i betragtning af at depotet tæller 30 medlemmer.

Valg af bestyrelsesmedlemmer:
Kasserer: René Filbert
Bestyrelsesmedlem: Erik Lenander
Bestyrelsessuppleanter: Mogens Carlsen og Thomas Vikmann Horndrup
Valg af øvrige poster:
Bilagskontrollant: Stig Urban Rasmussen
Suppleant af do: Pernille B. Enslev
Fanebærer: René Filbert
Turgruppe 2 stk.: René Filbert og Brian Madsen Lebæk
Suppleant af do: Kim K. Kristiansen

Generalforsamlingen sluttede klokken 16.00

Af:

Frede Holm Dahl

Lokalindlæg Tinglev

Så gjorde vi det igen! Lavede den absolut dårligste tur, nogensinde!!! I hvert fald efter et par kollegers mening.
På vores generalforsamling den 4. oktober var de nuværende ture og weekendturen genstand for en del kritik, der mundede ud i en forespørgsel blandt lokomotivførerne i Tinglev, om hvorvidt der skal laves en eller to ture til K22. Et lille flertal ønskede èn tur, og allerhelst var man fri for weekendturen. Weekendturen var dog pålagt depotet, uden en forudgående forespørgsel om der var andre interesserede i turen, end dem der for tiden kører i den. En fremgangsmåde, der også affødte nogen kritik.

Lokalnyt

Alligevel blev turen fyldt op. Alle på nær en enkelt fik deres første ønske opfyldt.
Her "post Corona" kan vi endelig mødes igen til sociale arrangementer. Den tidligere fælles julefrokost sammen med togførerne, undervejs-rengøring og lokomotivførere fra DB Cargo i Padborg samt kommandopost Pa, blev forsøgt arrangeret igen. Men måske er vi ikke helt fri af Coronaens skygge, for kun få havde tilmeldt sig, og derfor blev den droppet.

ME på vej gennem Sjælland
Fotograf: Kasper Birk Tandrup

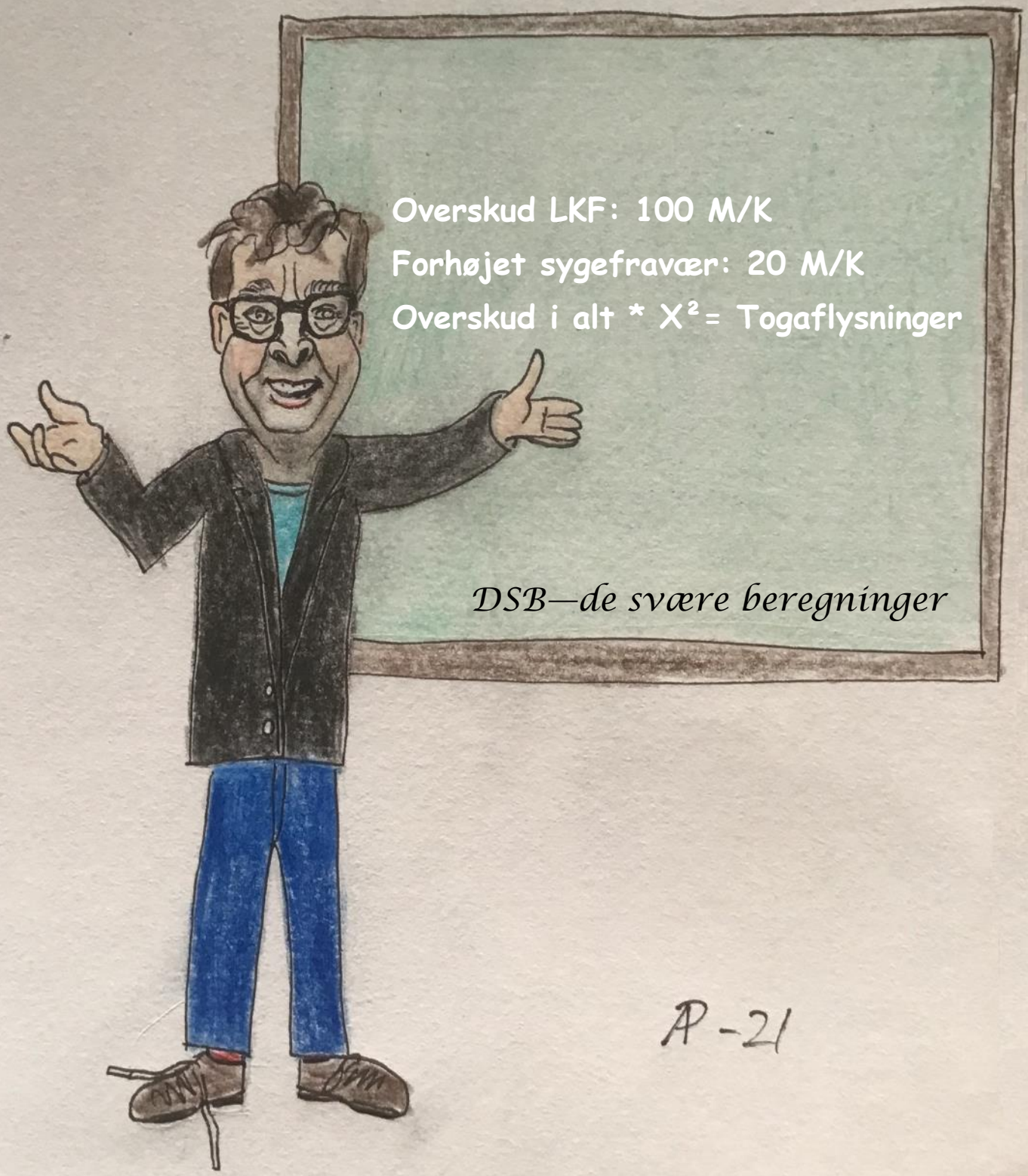
Når vi nu er i festhumør, er det måske passende at nævne fejringen af to DSB-succeser; tilslutningen til "Bonus programmet" og "de to nye femårige sikkerhedscertifikater". Dejligt at der er nogen der kan feste! Vi har bare ikke rigtig noget at fejre blandt lokomotivførerne i Tinglev, når der på et arbejdsmiljøseminar fra ledelsen bliver udtalt, at Tinglev i forbindelse med den fremtidige depotstruktur vil blive et satellitdepot. Ikke lige noget der hverken bringer én i feststemning eller virker motivationsfremmende, men alligevel ikke noget der ryster de sønderjyske lokomotivførere, for depotstruktur har altid været et emne lige så længe jeg kan huske. Da DSB Gods blev solgt fra, var vi 18 eller 19 der begyndte på DSB´s "nye" depot i Tinglev, og på sit højeste talte depotet 44 lokomotivførere, så hvem ved hvad fremtiden bringer???

Ellers går dagligdagen sin skæve gang ved depotet. Korrigeringen viser gang på gang kreativitet på højt niveau. En nærmest endeløs opvisning i forbigåelse af vore arbejdstidsaftaler, der skaber stor utilfredshed blandt lokomotivførerne og frustration hos den lokale TR, men bestemt også hos de lokale personaleledere. Mange sager kunne have været undgået ved et simpelt telefonopkald, og mulighed for kompensation.

Og så lige et smut over grænsen, hvor DB NETZ bekendtgør;
"Projektbezeichnung: ETCS-Streckenausrüstung Grenzübergang
Dänemark – Flensburg – Maschen
Projektabschnitt: ETCS-L1LS-Streckenausrüstung
Streckenabschnitt Grenzübergang—Dänemark – Flensburg Pbf – Flensburg Weiche—
Fertigstellung: 12/2022"
Spændende at se om vi skal køre ERTMS over grænsen i K23.

Mange hilsner til alle depoter fra os i Tinglev, med ønsket om en glædelig jul og et godt nytår til alle.

En ubekendt


Overskud LKF: 100 M/K
Forhøjet sygefravær: 20 M/K
Overskud i alt * X² = Togaflysninger
DSB—de svære beregninger
A-21