LOKOMOTIVPERSONALETS
LPO DSB
OMRÅDEGRUPPE

Det Blå Blad

Nr. 4 - 2022

Indholdsfortegnelse

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets Område-gruppe 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
Carsten Understrup

Indlæg til næste nummer sendes pr. mail senest d. 20. november 2022

Forside: "Efterår på jernbanen"
Foto/Illustration:
Anonym

ISSN: 2246-2457

Formanden har ordet S... 3
Normtid og normberegning S... 4
Lokomotivfører B fra S-tog til Fjern S... 6
Evaluering af E-ferievalget S... 7
Ferieoversigten har fået nyt udseende S... 9
Kvoter og kvotetræk—sidste akt S... 10
Hænger Øresundstrafikken i en tynd tråd? S... 12
Fagbevægelsens historie—Har vi sejret ad helvede til? S... 13
En arbejdsmiljørepræsentants bekendelser S... 16
Jobannonce—Jysk fotograf søges S... 17
Læserbrev—En faglig voldgift og dens uønskede konsekvenser S... 18
Nyt fra arbejdsmiljø S... 20
Lokalnyt S... 22
Bagsiden S... 36

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Carsten Understrup

Skribent:

Carsten Lehmann Hansen

Skribent:

Thomas Knudsen

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:
Medlemsinformationerne kan læses på:

- Medlemsinformation nr. 22-2022 Medlemsmøder i efteråret 2022 – nu med mødelokale
- Medlemsinformation nr. 23-2022 Normtid og normberegning
- Medlemsinformation nr. 24-2022 Selvdeklaration og alkoholindtag pr. uge
- Medlemsinformation nr. 25-2022 Status på henviste forslag LPO's repræsentantskabsmøde 2022

http://lpo-dsb.dk/informationer

eller på Facebook:

www.facebook.com/LPODSB

Artikler mv. er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller områdegruppens holdning, med mindre der er gjort opmærksom herpå. Redaktionen forbeholder sig retten til at forkorte artikler og læserbreve. Det vil—hvis muligt—ske i samarbejde med skribenten.

Formanden har ordet

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppe-formand

Hvad bliver der af DSB's trafikkontrakt?

Hvis ellers De Radikales leder har en smule troværdighed i behold – og det er måske en smule kækt at lægge til grund for en hel leder i dette blad – er der udskrevet Folketingsvalg, når du læser disse linjer. Valgkampen raser. Demokratiet arbejder og det er ikke, hverken min eller den faglige organisations opgave at blande sig i, hvor medlemmernes kryds sættes.

Kun den enkelte ved, hvilke emner, der er de vigtigste for én selv. Det skal man have respekt for i et folkestyre som det danske. Hvis et af de emner, der fylder for dig, er jernbanens og DSB's fremtid vil jeg på denne plads forsigtigt henlede opmærksomheden på, at DSB's trafikkontrakt udløber om knap to år, dvs. den skal fornys i den kommende valgperiode. Selv om de fleste nok – også LPO og DSB selv – havde forventet, at en ny trafikkontrakt var faldet på plads på bagkant af Corona, hvor DSB virkelig var i kridthuset i ministeriet og det politiske system, skete dette imidlertid ikke. Som vi har forstået det, havde ministeriet ganske vist nikket til, at DSB's Trafikvision 2030 og transformationen af S-banen kunne være fremragende afsæt for en ny kontrakt, men i henhold til de oplysninger vi har, stødte processen tilsyneladende på grund i finansministeriet, formentlig af økonomiske årsager.

Sådan er politik og dagsordenen (og økonomien) ændrer sig hele tiden. Det er et vilkår. Også flertal og politisk opbakning ændrer sig og det er vanskeligt at forestille sig, at den regering, som sidder nu, fortsætter uændret efter et valg. Om man synes, det er godt, må den enkelte gøre op med sig selv, men man skal være noget blåøjet, hvis man tænker, at det nok ikke bliver en udfordring for DSB's fremadrettede virke. Næsten uanset hvilken politisk konstellation, der kommer ud af de kommende regeringsforhandlinger, vil resultatet for DSB være ringere end det, ministeriet og (den forrige) minister tidligere havde nikket til.

Det er jo ikke nogen hemmelighed, at der er partier, der går til valg på skattelettelser og lavere offentligt forbrug. Der er også partier, som mener, at offentlige opgaver løses bedst ved hjælp af udliciteringer. Det er klart, at sådanne synspunkter – uagtet de er helt legitime – vil kunne påvirke en fremtidig trafikkontrakt negativt, hvis det er centrale holdninger hos den transportminister, der sidder for bordenden, når kontrakten skrives.

Der er også nogen – og jeg tænker her ikke udelukkende på den forrige, forrige transportminister (hvis nogen skulle have glemt ham) – som slet ikke er jernbanen venligt stemt. Uagtet de ikke fylder meget i det politiske landskab, kan de jo godt ende med at få indflydelse. Omvendt vil de, næsten uanset valgets udfald, være oppe imod stærke kræfter, der ser en vigtig rolle for jernbanen i forhold til den grønne omstilling og en meget mere energieffektiv transportsektor. Det er jernbanens styrke, at man står stærkt i en fremtid, hvor klima, energi og forsyningskriserne betyder, at MANGE FLERE grønne transportløsninger efterspørges, ikke mindst fordi næsten ¼ af den samlede danske CO2 udledning kommer fra transportsektoren. Det er bare, privatisering og udliciteringen taget i betragtning, ikke sikkert, at det kommer til at afspejle sig i DSB's fremtidige trafikkontrakt.

I ly af de store politiske begivenheder i ind- og udland tiltrådte Rolfs afløser som driftschef i Drift F&R i al stilfærdighed. Ny mand på posten er Henrik Schjoldager. Han kommer fra en stilling i Søværnet, hvor han givetvis har erfaring med både høj sø og konfliktfyldte farvande. Vi håber også, at Henrik mestrer den rolige samarbejdsrelation og den løsningsorienterede tilgang. Det er der – efter nogle hårde år for lokomotivførerne i DSB – brug for.

I LPO byder vi Henrik velkommen og ser frem til samarbejdet …

Normtid og normberegning

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppeformand

Normberegningen har, siden overgangen til nyt aftalegrundlag i 2019, givet anledning til megen forvirring og mange spørgsmål, også blandt os tillidsvalgte og vores administrative modparter i DSB. Bl.a. på baggrund af en konkret sag fra Kalundborg, kom vi på sporet af, hvad årsagen til de mange uoverensstemmelser, kunne bunde i, nemlig beregningsmetoden under fravær. Efter et langt forløb, er det nu lykkes at opnå enighed om, hvilke elementer der indgår i beregningen – også under fravær – og systemerne er hen over sommeren blevet rettet til.

Lad os starte med det, som lokomotivførerne oftest støder på, nemlig "Normtid" i LTD2-appen. Den fremkommer således:

◊ Antal kalenderdage i normperioden (som altid er et kvartal) minus periodens fridage x 7,4 (7 timer og 24 minutter også benævnt 7:24).

Den udførte arbejdstid i kvartalet holdes op imod normtiden.

Eksempel 1 (fuldtidsansatte):

◊ 2. kvartal (april-juni) har 91 kalenderdage. L K Førersen har i perioden 26 fridage. Der er således 91 dage minus 26 dage, dvs. 65 dage, der indgår i normberegningen. Disse ganges med 7,4 timer og normtiden bliver derfor 7,4 x 65, altså 481 timer. Det er de 481 timer, den samlede arbejdstid i normperioden skal holdes op imod.

Bemærk, at normperioden, jf. arbejdstidsaftalen, ikke må planlægges med overarbejde. Hvis du – når du nærmer dig udløbet af en normperiode – i LTD2 appen bemærker, at den samlede arbejdstid er på vej til at overstige normperiodens maksimale arbejdstid, skal du henvende dig til din tjenestefordeler og gøre opmærksom på dette, så overarbejde undgås. Vi anbefaler, at du henvender dig ca. 30 dage før normperiodens udløb, hvis du kører i tur og ca. 15. dage før, hvis du kører i reserven. Så har tjenestefordeler en fair chance for at tilpasse din arbejdstid. Det er overordnet vores indtryk, at nærværende fungerer fint mellem tjenestefordeler og lokomotivfører, men vi får dog jævnligt sager tilsendt omkring overtid på normperioden.

Disse køres som brudsager. Det skal i den forbindelse bemærkes, at der ikke er helt enighed mellem os faglige og ledelsen, idet HR og Planlægningen har den opfattelse, at en bagatelgrænse i forhold til overtid må accepteres. Det er bestemt ikke sådan, vi læser arbejdstidsaftalen og tvisten herom ender formentlig i det fagretlige system. Uagtet at en afklaring derfor kan have lange udsigter, må det på ingen måde være en forhindring for at indsende sager vedr. overarbejde på normperioden til din lokale tillidsrepræsentant med henblik på videre fagretlig behandling.

MG togsæt med duelort i Kalundborg

Foto: Simon Brix Aabern

Selv om det var en længere forklaring, er det faktisk den lette del ☺. Det som oftest giver anledning til spørgsmål – og som har været den væsentligste kilde til uoverensstemmelsen – er beregning af norm under fravær. Der er nu enighed om, at man under fravær, dvs. ferie, feriefridage / særlige feriedage, UA, helligdagsfridage (S+H dage), afspadsering / øvrig frihed, opsparingsdage (kun tjenestemænd), seniorfrihed og sygdom skal medregne tjenestetiden for den meddelte tjeneste på fraværsdagen. Hvis der ikke var meddelt en tjeneste på fraværsdagen (Res i LTD), medgår dagen i beregningen med 7,4 timer (7:24). Husk at sove- og hviledage er arbejdsdage med 0:00 timer.

Så langt, så godt. For der er bestemt også udfordringer. Ovenstående vedrørende normberegning gælder nemlig ikke for vores deltidsansatte kollegaer. Det skyldes, at deltidsfridagene (F1f-dagene) ikke indgår i normtiden med deres faktiske længde, henholdsvis 7:24 (hvis der ikke er en meddelt tjeneste). DSB's systemer er nemlig kodet således, at F1f-dagene opfattes som fridag. I praksis betyder det, at tjenestetiden under fravær – i modsætningen til andet fravær – ikke medregnes og F1f-dagen fradrages, i lighed med fridagene, i antallet af kalenderdage i en given normperiode.

Eksempel 2 (deltidsansatte):

◊ 2. kvartal (april-juni) har 91 kalenderdage. Lokomotivfører D Eltid er ansat på 4/5 tid og har i perioden 26 fridage og 13 F1f-dage (en pr. kalenderuge). Der er således 91 dage minus 26 dage minus 13 dage, dvs. 52 dage, der indgår i normberegningen. Disse ganges med 7,4 timer (7:24) og normtiden bliver derfor 7,4 x 52, altså 384,8 timer. Det er de 384,8 timer, at den samlede arbejdstid i normperioden skal holdes op imod.

Det skal pointeres, at LPO ikke er enig i den viste beregningsmodel og DSB's håndtering af F1f-dagene i forhold til normtid og arbejdstid. Det er vores forventning, at der, når du læser dette, er afholdt en lokalforhandling, som skal afklare om en forhandlet løsning er indenfor rækkevidde, eller det trækker op til en fagretlig afgørelse.

Ovenstående forklaring og eksemplet vedrørende F1f-dagene gælder i øvrigt også for de såkaldte F3f-dage, som er i DSB's systemer kaldes "normnedsættende fridage". De tildeles af sociale årsager, hvor dette er aftalt mellem leder og medarbejder, f.eks. i forbindelse med genindtræden i job på nedsat tid efter et længere sygdomsforløb. LPO har intet ønske om at udfordre håndteringen af disse dage, idet vi mener, at det vigtigste for de medlemmer, som har F3f-dage, er at få ro om deres arbejdssituation.

LPO's regneark vil snarest blive tilrettet i det omfang dette er påkrævet, så den beregnede normtid i regnearket og oplysningerne i DSB's systemer er identiske.

Lokomotivfører B fra S-tog til Fjern

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppeformand

Mandag d. 26. september overgik de sidste S-togs strækninger til CBTC-drift. I forhold til bekendtgørelser, krav til personale, certifikater, osv. markerede dagen samtidig, at S-banen ikke længere opfattes som en jernbane, men en bybane.

Ændringen betyder bl.a., at der fremover ikke uddannes lokomotivførere til den semiautomatiske CBTC-drift. I stedet vil man ansætte og uddanne personale til at føre togene, som benævnes bybaneførere. Dansk Jernbaneforbund og DSB er enige om at indgå overenskomst for den nye personalegruppe. Vilkårene indskrives i Jernbaneoverenskomsten og lønnen vil nogenlunde være på niveau med lokomotivfører A og letbaneførere.

Sidst i 2020'erne er det forventningen, at Ringbanen (Hellerup-Ny Ellebjerg) overgår til fuldautomatisk drift. Hvis alt går som planlagt, hvilket det sjældent gør, vil ikke bare lokomotivfører B, men også bybaneførerne være historie ca. 10 år senere, hvor forventningen er, at hele S-banenettet vil køre førerløst i fuldautomatisk drift.

Farvel til det gamle signalsystem på S-banen

Foto: DSB og Signe Fiig ©

De nuværende ca. 430 lokomotivfører B kollegaer på S-tog har fået en garanti for, at de kan overføres til en tilsvarende stilling på Fjern på depotet i København, eller et andet depot maksimalt 50 km derfra. Hvor mange, der ønsker at tage imod dette tilbud, afklares i de kommende måneder. Antagelsen er, at det formentlig vil være omkring 250. Det siger sig selv, at det – selv om der hvert år er et betydelig antal lokomotivførere, der forlader både S-tog og Fjern – bliver en betragtelig udfordring at gøre plads til de mange gode kollegaer fra S-tog. Dette ikke mindst set i lyset af, at der i de kommende år vil være en forholdsvis lille aldersbetinget afgang i København. At der så tillige er en uafklaret situation i forhold til, om de lokomotivfører B, der bor uden for hovedstadsområdet kan, og vil, flyttes til et depot på Fjern i nærheden af deres bopæl, gør det på ingen måde lettere.

Ovenstående udfordring omkring overflytning af et stort antal lokomotivfører B til Fjern er dog kun en af mange, hvor også DSB's ønske om yderligere overflytning af arbejdsopgaver til DSB Vedligehold (Klargøring) og A-førerne, umiddelbart er en af dem, hvor en løsning er lidt hastesag. Det skyldes, at rekruttering af lokomotivfører A i Øst vil virke direkte kontraproduktivt på processen og derfor – efter LPO's opfattelse – bør begrænses, og allerhelst stoppes.

En anden betydelig problemstilling er, hvad der skal blive af den offentlige lokomotivfører uddannelse. Det er meget vanskeligt at få øje på et rekrutteringsbehov i DSB de kommende år. I øst vil Lokaltog formentlig have et vist behov – i det omfang de ikke kan "stjæle" medarbejdere fra DSB – men hvordan det skal kunne holde liv i en offentlig uddannelse i det østdanske, er meget svært at få øje på, i hvert fald i det nuværende set-up. Det ser en smule lysere ud i Vest, hvor der er en anseelig aldersbetinget afgang, men til gengæld ikke udsigt til større togproduktion (jf. DSB's trafikvision 2030). Desuden spøger ledelsens tanker om yderligere overførsel af klargøringsopgaver til lokomotivfører A på flere depoter, hvilket bestemt ikke gør noget godt for et fremtidigt rekrutteringsbehov. Arriva – og muligvis også Nordjyske og Midtjyske Jernbaner – vil givetvis have et vist behov, men lidt ligesom med Lokaltog i Øst, er det næppe nok til at holde liv i en offentlig uddannelse, som den vi kender p.t.

Spørgsmålet er, hvad gør vi så som faglig organisation? Og hvad med branchens øvrige spillere? Hvad tænker arbejdsgivere og myndigheder? Det bliver vi nødt til at have afklaret. Og det er faktisk lidt af en hastesag.

Er tiden inde for etablering af en ny lokomotivføreruddannelse? Skal uddannelserne på jernbaneområdet måske i større udstrækning end nu, tænkes sammen. Kan der tages afsæt i den godkendte EUD-uddannelse som togklargører? Hvad rækker ambitionsniveauet til? Er tiden inde til at se på hele jernbaneområdet og det generelt (meget lave) uddannelsesniveau, der er i branchen, som vel efterhånden skiller sig ud på det danske arbejdsmarked ved – som en af få brancher – ikke at have en grunduddannelse. Der er mange ubekendte, men også nye muligheder, som helt sikkert bør undersøges nærmere.

Evaluering af E-ferievalg

Af:
Ole Bang
Områdegruppe-
bestyrelsesmedlem

Efter løn er ferie noget af det vigtigste for rigtig mange lokomotivførere. Derfor skal det også være nemt at søge ferie.

I efteråret 2021 blev sommerferievalget testet og gennemført på en ny og mere automatiseret måde på to depoter; Aarhus og Kalundborg. Da tiden kom for vinterferievalget, udvidede vi testen til også at omfatte depoterne Fredericia og København.

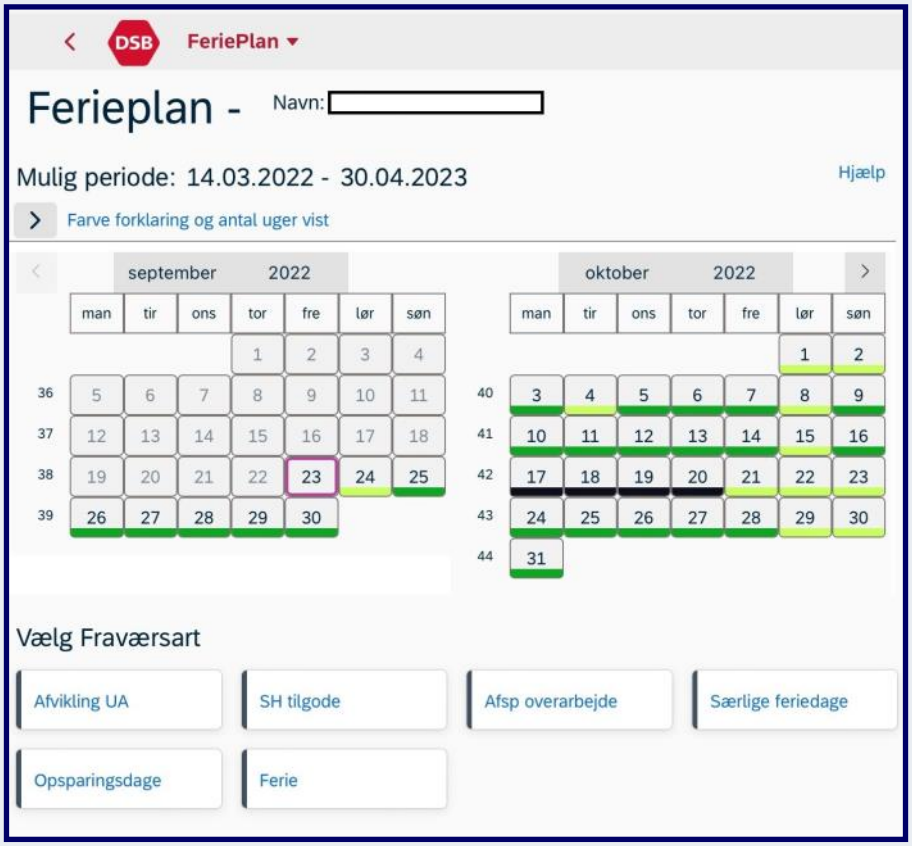
E-ferievalgene blev afviklet tilfredsstillende, og de fejl og udfordringer, som opstod undervejs, blev løst på tilfredsstillende vis. Efterfølgende er vinterferievalgene og processen blevet evalueret af involverede tillidsrepræsentanter og gruppeledere på de 4 depoter.

Konklusionen er klar. Ferieplan og den mere automatiserede proces fungerer godt.

De evalueringspunkter, som der bl.a. er fokus på, er:

- ◊ Video/pixi skal forbedres med henblik på at skabe bedre/større forståelse for systemet og anvendelsen heraf.
- ◊ Information omkring feriesøgning før gruppe 1 har søgt.
- ◊ Strategi for den information, der udsendes før ferievalget går i gang.
- ◊ Plan for hvem gør hvad og hvornår både før, under og efter valget.

Fortsættes næste side →



Ferieplan—oversigten

Der var også nogle systemudfordringer, som der skulle lidt ekstra fokus på, samt ønsker til forbedring i appen.

Vi har desværre ikke fået opfyldt alle vores forbedringsønsker, men vi er kommet et skridt videre. Der er derfor enighed om, at vi nu er klar til at tage næste skridt og udrulle E-ferievalg til alle depoter til sommerferievalget 2023.

Ude lokalt skal man nu tage stilling til, hvor mange søgegrupper man vil have og hvilken procentvis fordeling, man ønsker at have søgegrupperne imellem. Det er ikke nogen nem øvelse. Fokus skal være på at give et så godt overblik over søgemulighederne som muligt, særligt i de sidste søgegrupper.

LPO vil fortsat være involveret i ferievalgene, både for at optimerer tingene og også for at sikre gennemsigtighed.

God feriesøgning.

Fakta om E-Vinterferievalget 2022-2023

- ◊ Ca. 670 lokomotivførere skulle søge ferie i den nye app
- ◊ Ca. 94 % har søgt ferie i denne app
- ◊ Ca. 6. % søgte ikke ferie og har i stedet fået tildelt en uges vinterferie
- ◊ TR og gruppeledere har i godt samarbejde hjulpet, hvor der har været behov
- ◊ DSB's IT-udviklere har givet god støtte til fejlretning og driftsstøtte (v. John Dyrhøj) har haft en nøglerolle i udvikling og implementering af Ferieplan

Ferieoversigten har fået nyt udseende

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppeformand

Når man går ind på Ferieoversigten i appen "Mit arbejde", vil man opdage, at den har ændret udseende. Du ser nu, hvilket har været efterspurgt af en del medlemmer, kun de orange søjler, som viser, hvor mange feriedage du har i rest til at afholde i en specifik måned. Det er dog fortsat muligt at se de blå søjler. De kommer frem, hvis man klikker på ikonet "briller" i øverste menulinje.

Ferieoversigten bruges til at se, hvor meget ferie, man har til de enkelte måneder i ferieafholdelsesåret. Alle medarbejdere får tilskrevet 5 dage d. 1. september (forskudsferie). Herefter optjenes der 2,08 dag pr. måned fra september til og med maj. I juni tilskrives de resterende 1,28 dage. Der optjenes således ikke mere ferie i ferieåret, end det der fremgår af søjlerne, dvs. 25 dage.

Vi opfordrer dig til at brug Ferieoversigten til at holde øje med, at du har nok feriedage til sommerferien i 2023. Når du kigger på de orange søjler i sommerferieperioden, så skal du i udgangspunktet have 15 feriedage stående, så du kan holde 3 ugers sommerferie.

Bemærk: Under søjlerne fremgår de ferieperioder som er afviklet/trukket fra feriekvoten i den periode, man kigger på.

Ferieoversigten—uden blå søjler ...

Kvoter og kvotetræk – sidste akt

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppe-formand

Tilbage i oktober 2021 modtog først et større antal tjenestemænd – og kort tid efter en del overenskomstansatte – en mail fra DSB HR, hvori det fremgik, at virksomheden agtede at trække et antal timer fra de pågældende medlemmers afspadseringskonto (kvote 04). Årsagen til kvotetrækket var en "ærgerlig fejl i lønsystemet", som betød, at der var blevet tilskrevet normtidsoverarbejde, hvor der ikke havde været normtidsoverarbejde, eller hvor data var forkerte.

Umiddelbart er lød det jo rimeligt nok, at DSB ville tilbageføre timer, som var tilskrevet ved en fejl, men sagen opstod på bagkant at en periode med udbredt mistillid i medlemskredsen i forhold til kvoter og DSB's administration af disse. Fejlen afstedkom da også rigtig mange henvendelser både til DSB HR og LPO, henholdsvis LPO-S-tog og TPO, da fejlen berørte både tog- og lokomotivpersonale. En række møder med ledelsen – som man kan læse mere om i medlemsinformation nr. 26-2021 og medlemsinformation nr. 28-2021 – førte ganske vist til flere beklagelser, men ikke til en tilfredsstillende løsning.

Efter et meget langt tilløb, hvor vi bl.a. efterlyste sager i medlemskredsen (medlemsinformation nr. 13-2022) og indhentede juridisk bistand fra forbundet, besluttede vi at indlede en fagretlig sag. Der blev i den anledning afholdt lokalforhandling d. 29. juni 2022. Lokalforhandlingen afdækkede, at det formentlig ville være muligt at indgå et forlig. Vi faglige udbad os dog betænkningstid, da vi havde brug for yderligere juridisk vejledning, ligesom parterne havde brug for at undersøge en række forhold yderligere.

Mens vi venter på signal ...

Foto: Peter Kanstrup

I forbindelse med den opfølgende lokalforhandling d. 24. august 2022 indgik vi så forlig. Forliget sikrede, at et antal medlemmer som havde:

◊ Oplevet konkrete gener, f.eks. tvangstildeling af frihed, som følge af tilskrivningen, og efterfølgende manglede timer, da kvotetilskrivningen blev rullet tilbage, er blevet kompenseret.

◊ Fået tilskrevet og senere fratrukket et mindre antal timer, har fået disse tilskrevet igen, idet udsvingene var så små, at medlemmernes udeblevne reaktion kunne tilskrives, at deres konti ikke udviste et atypisk billede og de derfor havde handlet i god tro.

◊ Fået tilskrevet et meget stort antal timer, som ikke kunne begrundes i den udsendte forklaring, har fået tilbageført det antal timer, som lå ud over det, som blev forklaret i begrundelsen for kvotetrækket.

Det siger sig selv, at vi finder forliget acceptabelt, ellers havde vi ikke indgået det, men det hører med til historien, at vi ærgrer os over, at vi – set i forhold

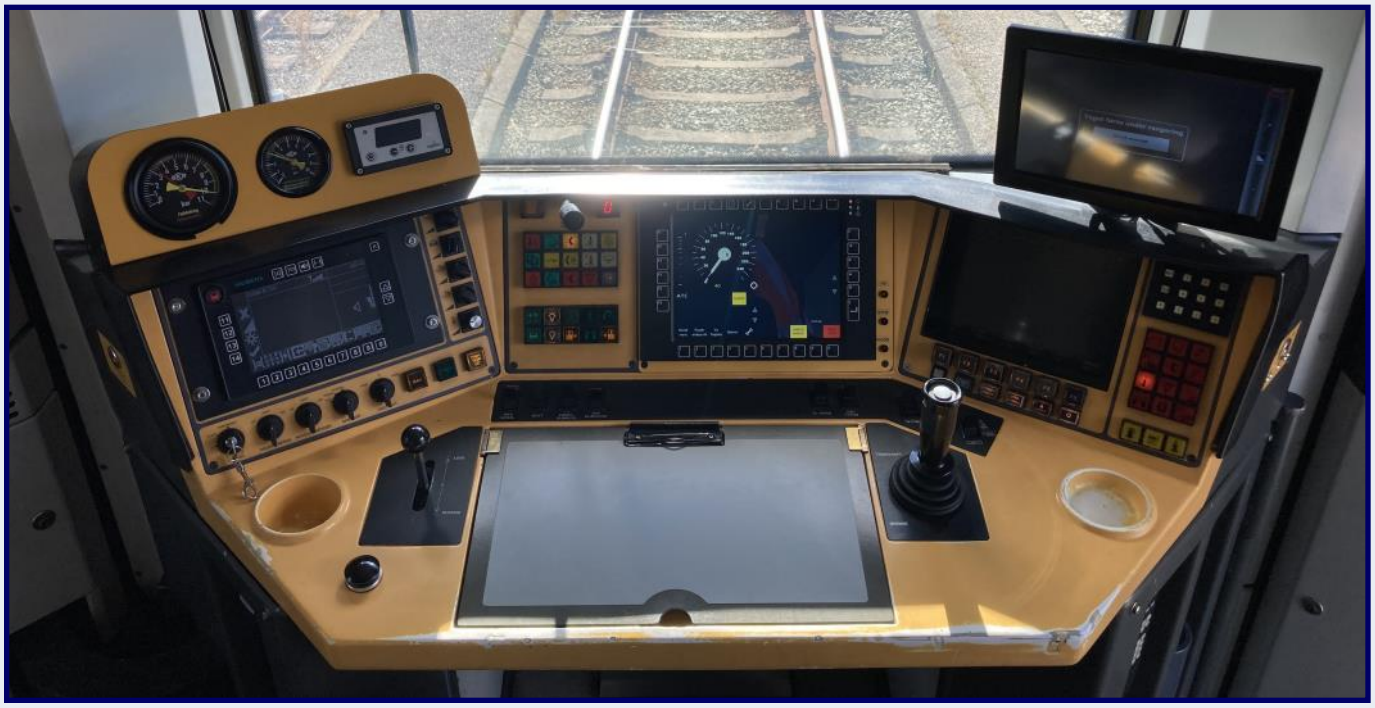
til antallet af sager og et samlet kvotetræk på ca. 6000 timer – har modtaget så relativt få sager. Ingen ved ganske vist, hvordan et forliget kunne have set ud, hvis antallet af sager havde været anderledes, men vi ved, at der sidder en del kolleger derude, som oplevede kvotetræk på nogle få timer og som helt sikkert, med de udsving der normalvis er på vores konti, kunne have redegjort for at have været i god tro.

Det er en del af forliget – som det ofte er i den slags sager – at forligsteksten ikke kan offentliggøres og i øvrigt ikke kan danne præcedens i andre sager. Det skal for god ordens skyld fremhæves, at parterne er enige om, at omtale af sagen ikke er i strid med forligsaftalen.

Afslutningsvis vil vi gerne takke for de sager, vi fik tilsendt. Desværre var kvotetrækkene i en meget stor del af disse sager af en ret anseelig størrelse (omkring 30 timer). Omregnet til løn svarer 30 timer til 6000-8000 kr. afhængig af den pågældendes timeløn. Det er langt ud over grænsen for, hvor man med rimelighed kan gøre gældende, at man har handlet i god tro (siger juristerne).

Ovenstående vedr. "at handle i god tro" er skrevet både i respekt for og med viden om, at en betydelig del af medlemskredsen normalt kun kigger på deres konti, når de ønsker at søge noget frihed. Der kan derfor i praksis være langt imellem, de holder sig orienteret om kvoter og saldi. I konsekvens heraf bemærker denne gruppe nok heller ikke, når deres konti ændrer sig, heller ikke hvis ændringen virker atypisk.

Det manglende overblik eller interesse for egne konti er måske nok forståelig med den forhistorie, der er, men det ændrer bare ikke på det juridiske princip om, hvornår man kan påberåbe sig at have handle i god tro – desværre.



Førerbord oprigget og klar til afgang—så mangler vi bare "noget at køre på" ...

Foto: Peter Kanstrup

Hænger Øresundstrafikken i en tynd tråd?

Af:
Thomas Knudsen
Områdegruppe-
bestyrelsesmedlem

DSB forlader Øresundstrafikken ved K23 – endnu et kapitel i en nærmest uendelig farce om en fast forbindelse, der har vist sig at være ret løs

Ideen om en fast forbindelse mellem Skåne og Sjælland har været i omløb siden 1930'-erne, men først i 1991 kunne man indgå en aftale om bygning af en kombineret vej- og jernbaneforbindelse bygget som en kombination af en bro og en tunnel.

Visionerne var store hos politikerne. Man så vel nærmest Øresundsregionen som et stort lykkeligt fællesskab med frit valg af bopæl og arbejdssted. Og dertil skulle der naturligvis være et velfungerende tilbud af offentlig transport.

Anlægget blev taget i brug d. 2. juli 2000 med SJ og DSB i et driftsfællesskab på jernbanedelen. Nogenlunde samtidigt så man de første EU-udbud af driften på danske jernbanestrækninger og de svenske og danske myndigheder aftaler, at trafikken over Øresund skal i udbud. DSB First vinder udbuddet i 2007, i konkurrence med bl.a. Arriva og SJ, og overtager driften 11. januar 2009. DSB First var et selskab dannet af DSB i samarbejde med britiske First Group plc. DSB First får, efter en mildt sagt kaotisk start, nogenlunde styr på driften, men økonomien kommer aldrig i balance til trods for mange kreative krumspring. Da man vinder flere udbud i Sverige med tabsgivende kontrakter, bryder korthuset sammen i 2011 og DSB First bliver frigjort fra sine svenske kontrakter. Opgaven bliver fra december 2011 delt mellem Veolia (senere Transdev) i Sverige og DSB First i Danmark. Navnet ændres til DSB Øresund og First Group udtræder senere af selskabet. Det samlede tab på det svenske eventyr var i omegnen af 1 milliard DKK og fra december 2015 overtager DSB selv driften i Danmark og lukker sit datterselskab DSB Øresund.

ET-togsæt—endda med DSB-logo

Foto: Ebbe Drögemüller

SJ Öresund vinder efter et svensk udbud den svenske del af trafikken med effekt fra december 2020. Som en del af aftalen skal SJ overtage hele driften af Øresundstrafikken fra december 2022, men man indser ret hurtigt, at man har budt for lavt og oplever et markant underskud i kontrakten, SJ bliver frigjort fra kontrakten og Transdev skal derfor overtage driften både på svensk og dansk side fra december 2022, med et deraf følgende tab af danske arbejdspladser.

Det politiske ansvar for denne rævekage kan placeres ret præcist, men den må vi tage en anden gang og blot konstatere:

⇒ Transdev har haft meget kort tid til at forberede sig på opgaven

⇒ Transdev har ikke tidligere opereret i Danmark og skal derfor erhverve sig et dansk certifikat før man kan udøve selvstændig jernbanevirksomhed i Danmark

⇒ Transdev overtager personalet fra SJ Öresund og her man har i lang tid været stærkt underbemandet

⇒ Vedligeholdet af ET/X31-flåden blev for et par år siden flyttet fra DSB´s værksted på Helgoland til et nybygget værksted nord for Hässleholm: Leverancerne fra dette værksted har endnu ikke været i nærheden af tilfredsstillende, til tider nærmest katastrofale.

Der er med andre ord lagt i kakkelovnen til endnu et nervepirrende kapitel i Øresundstrafikkens historie, som den faglige organisation vil følge meget tæt i den kommende tid.

Har vi sejret ad helvede til?

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppeformand

I forrige nummer af Det Blå Blad var fokus rettet mod fagbevægelsens guldalder, defineret som perioden fra midten af 1950'erne og ca. 25 år frem, hvor rigtig mange af de centrale rettigheder danske lønmodtagere i dag tager for givet – bl.a. 37 timers arbejdsuge og 5 ugers ferie – blev kæmpet hjem.

Sammen med en hidtil uset reallønsfremgang fik det i 1982 LO's (nuværende FH's) formand, Thomas Nielsen, til, under hans afskedstale, at udtale: "Vi har sejret ad helvede til – godt". Eftertiden – og nok dem, som ikke var Thomas Nielsen og / eller fagbevægelsen venligt stemt – har tvistet budskabet og simplificeret det med ordene: "Vi har sejret ad helvede til". Måske har den fortælling kunnet leve i mere end 40 år, fordi dette budskab (uden den lille tilføjelse) er dobbelttydigt og reelt kun giver mening, hvis sejren fører noget dårligt med sig, f.eks. kimen til et nederlag. Måske var det netop det, den gode LO-formand havde forudset med tilføjelsen: "Godt". For ingen tvivl om, at Thomas Nielsen forlod posten med stolthed over de resultater, der var opnået, og som den dag i dag har en reel betydning for danske lønmodtagere.

1. maj i Kongens Have

Foto: Hans S Merstrand

Hvad ingen – hverken den gode Thomas Nielsen eller kritikerne – nok havde forudset var, at så store landvindinger og så enorme forbedringer af medlemmernes vilkår på et punkt kunne være på vej "ad helvede til". De gør nemlig indirekte noget ved det enkelte medlem opfattelse af sig selv, sit arbejdsfællesskab og fagbevægelsen i almindelighed. Når den købekraft almindelige lønmodtagere har, stiger så voldsomt som tilfældet var især i 1960'erne, sker der et forståeligt, men problematisk, skred. Man er ikke længere først og fremmest lønmodtager. Man er, eller bliver, forbruger, hvilket jo først og fremmest er en rolle som tager udgangspunkt i en selv og ens egne behov. Det er måske lidt karikeret, men når et stort antal lønmodtageres væsentligste overvejelse bliver, om den øgede velstand skal bruges til køb af endnu en bil, eller et sommerhus, udfordrer det den lim, der holder fagbevægelsen sammen, nemlig solidariteten. Når man bliver spændt for et forbrugstog, som buldrer derudaf, har man nemlig en masse at tabe. Måske endda så meget, at man måske slet ikke har råd til at deltage i arbejdskampe og konflikte sig til bedre vilkår, når der hver måned skal betales af på hus og bil.

Og så er det endda kun det ene problem i forhold til det med store sejre. Landvindingerne i forhold til løn- og arbejdsvilkår og de markante velstandsstigninger for den typiske LO-familie, især siden midten af 1990'erne, har nemlig ikke medført stor tilfredshed i medlemsskaren. Faktisk viser de sidste 40-50 års historie i den danske fagbevægelse, at mange lønmodtagere vender den bevægelse, som har sikret dem stadig flere rettigheder og bedre muligheder, ryggen. På det danske arbejdsmarked er det i dag kun cirka hver anden, som er med-

lem af en de fagforeninger, som sørger for, at der overhovedet er overenskomster til at understøtte lønmodtagernes løn- og arbejdsforhold. Det er et tal, som står i skærende kontrast til det antal, som er omfattet af en overenskomst, nemlig 85 %. Så stadig færre betaler og stadig flere vil nyde (eller nasse) på de goder, der forhandles hjem. Det siger sig selv, at det er problem. Og det bliver større, hvis ikke udviklingen vendes. Vi ved blot ikke, hvornår læsset tipper.

Det er muligt, at den ringe organisationsgrad skyldes, at mange er uvidende om, hvordan det danske arbejdsmarked er skruet sammen. Der er formentlig mange, der tager det vundne for givet og tænker, at de rettigheder, man har som lønmodtager, er nogle som ligger fast. Som tillidsrepræsentant bliver man i hvert fald en gang imellem udfordret af spørgsmålet: "Hvorfor skal jeg egentlig være medlem af en fagforening"? Nogle gange fuldt op af spørgsmål som: "Nytter det overhovedet noget"? Og: "Hvad har fagforeningen gjort for mig? Det er jo bare spild af penge".

Det kan være utrolig svært at svare kort på disse spørgsmål. Men lidt har fagforeningen da gjort gennem årene, hvilket fremgår af skemaet på herunder.

1. maj fejres første gang	1890
Fagforeningerne anerkendes	1899
60 timers arbejdsuge	1900
Tillidsmandsbeskyttelse	1902
Arbejdsløshedskasser	1907
48 timers arbejdsuge	1920
8 timers arbejdsdag	1920
Aldersrente	1922
1 uges ferie for nogle overenskomster	1931
Socialreform	1933
1 uges ferie for flere overenskomster	1936
Ferieloven – 2 ugers ferie	1938
Samarbejdsaftale	1947
3 ugers ferie	1953
Arbejderbeskyttelsesloven	1954
Søgnehelligdagsbetaling	1954
Sygedagpenge	1956
Folkepension	195
47 timers arbejdsuge	
46 timers arbejdsuge	
Specialarbejderuddannelser	
45 timers arbejdsuge	
Ferieprocenten er 6 ½ %	963
ATP	1964
Ferieprocenten er 7 ½ %	1964
Revision af samarbejdsafta	1964
44 timers arbejdsuge	1966
Boligsikring	1966
42 ½ timers arb	1968
41 ¾ timers arbej	1970
Revision af samarbe aftale	1970
4 ugers ferie	1971
Længere opsigelse til SU medlemmer	1971
Lønmodtagernes Garantifond	1972
Dagpengereform	1973
Offentlig sygesikring	1973
Ligeløn i overenskomster	1973
A/S medlemmer	1973
40 timers arbejdsuge	1974
Lønmodtagere i A/S bestyrelser	1974
Ungdomsydelse	1975
Bistandslov	1976
Lov om ligeløn	1976
Ferieprocenten er 10 %	1977
Arbejdsmiljølov	1977
BST	1978
5 ugers ferie	1979
Efterløn	1979
Barselslov forb	1981
Barns først	1981
Feriepro ½ %	1981
39 ti ge	1985
N aftale	1986
psigelse til SU medl.	1987
mers arbejdsuge	1987
timers arbejdsuge	1988
37 ½ timers arbejdsuge	1989
37 timers arbejdsuge	1990
Pension i overenskomster	1991
14 dages løn under sygdom	1993
Højere pension	1995
Feriefridage	1998
Omsorgsdage	1998
Flere feriefridage	2000
5 ugers løn under sygdom	2000
Fuld løn under barns 1. sygedag	2000
Endnu højere pension	2003
Fuld løn under barsel i 14 uger	2003
Løn under barsel i 20 uger	2004
Fuld løn under sygdom i 9 uger	2004
Barsel til fædre i 9 uger	2007
Aflønning af tillidsrepræsentanter	2007
Fritvalgskonto	2007
Jobformidling	2007
Pensionsstigninger	2007-2009
Seniorordninger	2012
Lønstigninger	2014 og 2015

Lidt forbedringer er det da blevet til ...

Og det nytter noget! Det kan – heldigvis – være svært at forestille sig, hvordan lønmodtagernes vilkår i Danmark ville være uden fagbevægelsens utrættelige kamp gennem de seneste mere end 125 år. Noget af ovenstående

ville givetvis være nået alligevel, men der er – ikke bare i Danmark, men overalt – en direkte sammenhæng mellem stærke fagforeninger, hvor mange der er organiseret i disse og hvilke løn- og arbejdsvilkår, man har, hvilket besvarer førnævnte spørgsmål om, hvorfor man skal være medlem af en fagforening. Hvis man viste ovenstående skema til en amerikansk lønmodtager, hvor fagforeningerne historisk har stået dårligt og været under pres fra meget stærke arbejdsgivere, ville han eller hun tro, at man lavede sjov med dem.

De oplistede goder er – i et land som USA, hvor stort set ingen er medlem af en fagforening – et uopnåeligt drømmescenarie for menigmand. Og det er desværre den retning, vi er på vej i. For fakta er, at jo færre vi står sammen, jo svagere står vi. Reelt og i arbejdsgivernes øjne. Og jo svagere vi står, jo mere afhængige bliver vi arbejdsgiverens forgodtbefindende. Man kan naturligvis forlade sig på "mesters gode vilje", men er der nogen som tror, at en arbejdsgiver betaler højere løn og tildeler de ansatte flere rettigheder, end vedkommende er tvunget til? Ville du selv gøre det, hvis du var arbejdsgiver? Nej vel! Bevares dem som har et job, hvor arbejdsudbuddet er meget lavt, eller hvor en helt særlig uddannelse kræves, skal nok klare sig, også overfor stærke arbejdsgivere, men hvad med alle andre?

1. maj i Kongens Have

Foto: Hans S Merstrand

Individer – uanset hvor stærke de er – kan ikke tøjle de frie markedskræfter, slet ikke kapitalstærke virksomheder og store multinationale selskaber. Dem kan man jo dårligt nok matche, selv om man er et stort fællesskab. Vil vi som lønmodtagere kunne sætte magt bag ordene, skal vi tænke ligesom myrerne. Alene er vi ingenting, men sammen kan vi gøre en forskel, i hvert fald hvis vi trækker i samme retning.

Det er udfordringen. Vi skal være mange, stå sammen og trække i samme retning. Der er bestemt solstrålehistorier i de senere års danske fagforeningshistorie, både i forhold til forbedrede vilkår og i kampen for at sikre overenskomstdækning hos nogle af de mest fagforeningsfjendske multinationale virksomheder (Amazon, Mc Donalds og Ryanair). Historierne viser, at det nytter at kæmpe, men fagbevægelsens udfordringer er betydelige på et liberaliseret og internationaliseret arbejdsmarked, hvor mange virksomheder spekulerer i at forringe arbejdsvilkårene. Det sker bl.a. i ly af EU's regler vedr. arbejdskraftens frie bevægelighed, som i alt for mange tilfælde, f.eks. i forbindelse med bygningen af den københavnske metro førte til omfattende løndumping og i øvrigt nogle kummerlige arbejdsvilkår for vores sydeuropæiske kollegaer. Et mønster som tilsyneladende søges gentaget ved bygningen af den kommende Femern-forbindelse og i øvrigt tillige en masse andre steder rundt om i landet. Også i jernbanesektoren, hvor stadig mere ombygnings- og vedligeholdelsesarbejdet af infrastrukturen udføres af udenlandsk arbejdskraft på vilkår som tenderer social dumping.

Og lige præcis trusler som social dumping, gule fagforeninger og det som vi også har berørt i denne artikel, nemlig lav organisationsgrad vil være i fokus i artikelseriens næste nummer, som omhandler fagbevægelsens udfordringer i nutiden.

En arbejdsmiljørepræsentants bekendelser

Af:
Carsten Larsen,
Arbejdsmiljørepræsentant,
Nykøbing Falster

Virket som medarbejdervalgt repræsentant, det være sig tillidsrepræsentant såvel som arbejdsmiljørepræsentant, er tit fyldt med modgang og negative oplevelser. Ofte mødes man med "at du gider" og mange har den opfattelse, at man involverer sig for at slippe for "at køre tog" og at man får tid og penge for at stille op. Mig bekendt har der aldrig fulgt penge med udnævnelsen som arbejdsmiljørepræsentant i DSB. Jeg har i alle tilfælde aldrig modtaget noget i mit virke siden jeg startede i 2008, men jeg ved andre virksomheder belønner engagerede medarbejdere på denne måde.

Tiden til arbejdsmiljøarbejdet kan man også diskutere. Involveres man af ledelsen som arbejdsmiljørepræsentant i projekter eller andre gøremål, som er forbundet med hvervet, så bliver tiden også dækket ind. Men er man engageret medarbejdervalgt, som alle vel er når de stiller op til disse hverv, så er der ingen tvivl om, at der lægges mange "interessetimer" oven i.

Det varierer selvfølgelig alt efter, hvor engageret den enkelte er. Men hvad er det så, der gør, at man gang på gang stiller op til noget, som helt nøgternt set koster en masse fritid, og giver en masse ærgrelser?

For mit eget vedkommende må det være den stadige naive tro på, at vil man prøve at påvirke ting, som man mener kan gøres bedre, så må man være med der, hvor beslutningerne tages.

Lysten til at inddrage medarbejderne, eller måske snarer ikke at inddrage, i beslutninger har vi vist alle set konsekvenserne af, især gennem de senere år. Selv om det i arbejdsmiljøregi er beskrevet i loven, bekendtgørelser og vejledninger fra Arbejdstilsynet, at arbejdsmiljøarbejdet skal foregå i samarbejde mellem ledelsen og de ansatte, så har det selvfølgelig stor indflydelse på graden af inddragelse, hvem der sidder på de forskellige ledelsesposter rundt omkring.

Jeg har som tidligere skrevet været engageret i arbejdsmiljøarbejdet siden 2008, og derfor oplevet eller "overlevet" flere ledere og dermed ledelsesformer. Jeg bliver jævnligt beskyldt for at skrive negativt her i Det Blå Blad. Det er selvfølgelig ikke min intention. Meningen med indlæg i Det Blå Blad er at fortælle læserne, altså de kollegaer jeg repræsenterer, hvilke udfordringer vi arbejder med som arbejdsmiljørepræsentanter. Jeg kan godt forstå, at det kan læses som negativt og jeg har også ved flere lejligheder italesat, på møder med ledelsen, at det kan være meget resursekrævende som menneske hele tiden at skulle løfte problemstillinger – og ofte de samme gennem flere år. Svaret var dengang, at det jo var min rolle som repræsentant, og at det ikke blev opfattet som negativt, men blot som om jeg var engageret i mit virke som arbejdsmiljørepræsentant.

Som jeg ser det, står vi i øjeblikket med ledere rundt omkring, som godt kan se nødvendigheden og værdien i at bruge de resurser, der er derude omkring på depoterne. Ledelsen i den afdeling, som nok har størst indflydelse på arbejdsmiljørepræsentantens dagligdag, har gennem de senere år vist vilje til at lytte og med de midler, som der er mulige, gjort en indsats for at trække arbejdsmiljøarbejdet i en retning, hvor der søges løsninger, som alle kan se sig selv i.

Som engageret medarbejder så jeg selvfølgelig gerne, at vi var kommet længere i arbejdet med involvering og inddragelse, men som den realist, jeg betragter mig selv som, glæder jeg mig dog over, at vi er i en situation, hvor der lyttes og altid er mulighed for dialog, når der opstår situationer, som bør udredes.

Så det er med oprejst pande og opsmøgede ærmer, jeg tager fat på arbejdet her efter sommerferien. For at få de bedste løsninger på de udfordringer vi møder rent arbejdsmiljømæssigt i vores dagligdag som lokomotivfører.

”Jobannonce”

Jysk fotograf søges

For at undgå fotos som det, du ser nederst på siden, søger Det Blå Blad en dygtig amatørfotograf med det rigtige tekniske udstyr til at kunne tage skarpe fotos af såvel jernbanerelevante temaer, som personer.

Da vi på nuværende tidspunkt har flere dygtige kollegaer, som leverer fremragende fotografier fra Østdanmark, er vi på udkig efter tilsvarende i det jyske.

Skulle vi være så heldige, at der er flere dygtige og produktive amatørfotografer i vores medlemskreds i Vestdanmark, er der bestemt plads til dem alle, idet vores blad er meget afhængig af gode og relevante fotos fra lokomotivførernes hverdag.

”Jobbet” er ulønnet, så du skal være båret af en særlig interesse for området og en lyst til at få dine fotos ud til en bredere kreds.

Med håbet om, at du er derude og blot venter på denne opfordring …

Hvis nærværende har fanget din interesse så skriv til:

detblaablad@live.dk

Eller ring til redaktøren på:

24687327

Læserbrev – En faglig voldgift og dens uønskede konsekvenser

Af:
Carsten Understrup,
Lokalgruppeformand
Aarhus

Kort til en start. Jeg er ikke juridisk velfunderet, kun funderet i sund fornuft samt fairness. Derfor skal nedenstående læses i det lys. Med et læserbrev udtrykker jeg som skribent min mening, men meningsudveksling uden "modstand" er lidt nytteløst og bliver nemt blot en holdningsytring. Jeg ville derfor være glad, hvis forhandlingschefen i DSB, Poul Gemzøe-Enemark, vil tage sig tid til at svare og udtrykke, hvorfor han og juraen eventuelt er uenig i mine betragtninger.

1. Ledelsesretten er uomtvistelig arbejdsgivers – korrekt?

2. Arbejdsgiver kan kun efter fællesoverenskomst med arbejdstager pålægge arbejdstager, ledelsesretten (dvs. arbejdstager i forbindelse med overenskomst- eller lokalforhandling indvilliger i at påtage sig ledelsesretten i visse situationer) – korrekt?

Svar på ovenstående er ret vigtige, da det jeg nedenfor anfører relaterer sig til svar på disse simple spørgsmål. Svar som, jeg mener, kun kan være: "Ja" og "ja", idet det er vilkår, jeg mener, vi som arbejdstagere, og I som arbejdsgivere, har accepteret, jf. hovedaftalen.

Læsere, som ikke tidligere har læst noget fra min side, vil opleve, at man – ligesom i eventyr – skal så grueligt meget igennem. Det sker for, at læserne er bedst muligt oplyste og for at forhandlingschefen, hvis han svarer, kan svare på det mest oplyste grundlag. Men nu til sagerne.

Der er d. 29. maj faldet afgørelse i to sager i den faglige voldgift sag, som vedrører lokomotivpersonalet i DSB, hvor arbejdsgiversiden fik ret. Jeg vil helst ikke gå i rette med en højesteretsdommer eller anfægte afgørelsen. Men jeg stiller mig selv nogle spørgsmål omkring afgørelserne. Er det blot en Pyrrhussejr? Kan man hugge hovedet af modstanderen og ende med, at det tveæggede sværd i tilbagesvinget også kapper eget hoved af? Højesteretsdommeren skal vel ikke umiddelbart forudse konsekvenserne af en dom, men blot afsige kendelse omkring de fremlagte juridiske forhold. Har vi på arbejdstagerside formået at skitsere konsekvenserne ordentligt og har DSB overhovedet overvejet konsekvenserne af, hvad ét medhold eller to kan betyde?

Højesteretsdommeren tager stilling i den ene sag om lange tjenester ved tjeneste på fremmeddepot. Jeg skriver med vilje ikke 12 timers tjenester, da dommen ikke tager stilling til dette, hvorfor tjenestetidslængder må være nærmest uendelige? Men åbner det ikke fantastiske muligheder for DSB som arbejdsgiver?

Jeg mener, højesteretsdommeren fastsætter, at det som Jernbaneoverenskomsten (JA OK), samt arbejdstidsaftalen, beskriver omkring arbejdstid, bliver delt i to.

- Arbejdstid 1: Som er arbejdstiden, der er fastsat i de to ovenfor nævnte aftaler, samt …
- Arbejdstid 2: Al anden arbejdstid, som honoreres, indgår i normberegningen, men henregnes ikke under begrebet arbejdstid 1 (bl.a. pass-rejser).

Det rejser nogle spørgsmål:

1. Hvorfor nøjes med 12 timers tjenester på fremmed depot (hvis der er pass-rejse og ophold nok kan tjenesten nemt gøres længere)?

2. Hvad skal man med betegnelsen tjeneste på fremmed depot? Eks.: Pass-rejse (Pas) fra Aarhus (Ar) til København (Kh), delpause i Kh. Togfremførsel (Tff) Kh-Ar. Ophold samt delpause i Ar, tilbage til Kh, afsluttende med ophold samt delpause i Kh. Derefter Pass-rejse tilbage til Ar og fyraften. En sådan tjeneste er, som jeg læser afgørelsen fra højesteretsdommeren, lovlig og giver en arbejdsdag på 16-17 timer. Jeg nægter at tro, det var den slags, højesteretsdommeren tog stilling til (arbejdstid 1 er jo under den daglige norm på 7:24).

Når dommen således underminerer den aftalte arbejdstid i JA OK og arbejdstidsaftalen, hvorfor er disse så indgået, hvad mener du?

3. Jeg ser ingen begrænsning i dommen i forhold til, at disse tjenester skulle være forbeholdt kolleger, som har indvilliget i at køre på fremmed depot. Kan det bliver hverdag for alle lokomotivførere – at trods aftaler omkring daglig arbejdstid – så giver dommen arbejdstager mulighed for at give alle lokomotivførere 14-15 timers tjeneste på daglig basis (dag eller nat underordnet), hvis der blot er pass-rejse nok i tjenesten? Med den Planlægningsafdeling, vi har i DSB, kan det da blive et artigt scenarie.

Jeg er klar over, at 160 timer på fire uger og en normperiode på tre måneder vil begrænse det totale misbrug, men da DSB HR jo hævder, at der er en bagatelgrænse på overskridelse af tre måneders normen, har virksomheden lidt frie hænder. Hvad er i øvrigt bagatelgrænsen? Er den 15 timer pr. måned, lig 45 timer på tre måneders normen? Eller 20 timer pr. måned lig 60 timer hver tredje måned? Eller …? Med den oplevelse rigtig mange lokomotivførere har af DSB og DSB's evindelige udfordring af klare aftaler, så held og lykke med at finde korpsånd, når Planlægningens inkompetence kommer til at blomstre i fuldt flor.

Den næste afgørelse i den faglige voldgift var omkring check ind (Cin) og check ud (Cud) i forbindelse med uddannelse. Højesteretsdommeren gav DSB medhold. Jeg læser afgørelsen som, at arbejdsgiver afsætter den nødvendige tid til arbejdet. Er der afsat for lidt tid, ja så bliver arbejdet enten ikke udført eller forsinket. Om det er arbejdsret, kriminalret eller civilret så tager ting den tid, ting tager. Det kan godt være, at arbejdsgiver ringer til dig kl 07:00, mens du børster tænder i Aarhus og forlanger, du står i New York kl. 08:00, men ingen ret i verden vil give denne arbejdsgiver ret. Derfor må dette henføres til ledelsesretten omkring organisering af arbejdet.

Højesteretsdommeren tager kun stilling til, om DSB kan tvinges til at afsætte den fornødne tid og afgørelsen er, at det kan man ikke tvinge DSB til. Man må formode højesteretsdommeren ind imellem også lever i den virkelige verden med naturlove, menneskeskabte love og trafik, hvorfor højesteretsdommeren kun tager stilling til, om DSB kan tvinges til at afsætte tid (det kan de ikke), ikke om det arbejde, DSB ønsker udført, så rent faktisk kan udføres på den tid, DSB stiller til rådighed.

Arbejdsgiver må afsætte den fornødne tid til at lave arbejdet. Jeg regner med at du kan give mig ret i denne præmis

- Jeg får løn fra det tidspunkt jeg er blevet bedt om at møde (ledelsesretten) til det tidspunkt fra jeg har fri (ledelsesretten) – ad hoc opståede forsinkelser eller min personlige velvilje – intet andet kan flytte dette sluttidspunkt og kun personlig velvilje kan flytte starttidspunktet
- DSB har via ledelsesrepræsentant Rolf Møller Pedersen kundgjort, at man tidligst kan påregne arbejdsseddel som værende gyldig 10 minutter inden mødetid (indholdet kan ændres)
- Der er varsel for uddannelsestjenester på 5 uger, men intet varsel for aflysning af disse udover ovenstående pkt. – 10 minutter inden tjenestetidsstart (har selv oplevet, at uddannelsestjeneste blev ændret på dagen)

Med ovenstående fire punkter in mente, samt voldgiftsrettens afgørelse omkring Cin og Cud, så kan jeg først på mødetidspunktet rent faktisk orientere mig om dagens opgaver. Jeg kan have en formodning om dagens opgaver, men det reelle billede får jeg først, når "klokken falder i slag" (eller 10 minutter inden, hvor jeg jo kører bil eller bevæger mig til fods, da jeg jo ikke får løn før "klokken falder i slag")? Dvs. når jeg henter min arbejdsseddel på slaget i det lokale briefingrum, så kan jeg – når iPad har snurret rundt et par minutter, uden Cin på arbejdssedlen – konstatere, at det tog jeg skulle rejse pas med forlod banegården for 4 minutter siden.

Måske tager jeg fejl i, at man i DSB skal passe på, hvad man ønsker sig. Man jo kan risikere at få ønskerne opfyldt?

———————————————————————

Det Blå Blad har forelagt Carstens læserbrev for forhandlingschefen, men han var ved redaktionens deadline ikke vendt tilbage med et svar …

Nyt fra Arbejdsmiljø

Fækalieanlægget Næstved – historien uden ende?

Af:
Carsten Larsen,
Arbejdsmiljørepræsentant, Nykøbing Falster

Så må det være tid til endnu et afsnit i følgetonnen om fadæsen: " Nyt Fækalieanlæg" i Næstved. Der har gennem flere artikler her i bladet været fortalt om de mangler og fejl, som er dukket op i forbindelsen med opførelsen af det nye fækalieanlæg i Næstved. Som ansat, og potentiel bruger af sådanne anlæg, kan man undre sig over, hvordan man ender i sådan en situation. Nu står man med et anlæg, som ikke lever op til den standard, vi kender i dag, hvor anlæggene er lukkede anlæg med efterskyl uden mulighed for kontakt med fækalier. På det nye anlæg i Næstved er efterskyllet sparet væk, så der er stor risiko for kontakt med fækalier.

Som arbejdsmiljørepræsentant er man nok ikke så overrasket, da det jo klart viser, at overholder man som virksomhed ikke kravet om inddragelse af arbejdsmiljørepræsentanter fra starten af, så står man, som i denne situation, potentielt med et problem, som i mine øjne nemt kunne være opdaget langt tidligere og dermed forhindret. Ja, altså hvis man havde brugt de resurser der findes hos de medarbejdere, der prøver at gøre en ind-

Det nye anlæg i Næstved med de fleksible slanger på de høje standere står i venteposition, medens de midlertidige anlæg, de grå kasser på pallerne med de blå slanger med efterskyl, bruges i den daglige drift indtil videre.

Foto: Jan Lundstrøm

Nyt fra Arbejdsmiljø

sats for, at vi alle får den bedste løsning i det daglige virke, og dermed det bedst mulige arbejdsmiljø - nemlig arbejdsmiljørepræsentanten.

Mig bekendt har ingen medarbejdervalgte arbejdsmiljørepræsentanter været inddraget fra start. Ifølge mine oplysninger har der i tidernes morgen være mindst en ledelsesrepræsentant i Tyskland for at se på et anlæg af samme type, som det man ville opføre i Næstved. Efter sigende så denne person ikke anlægget i drift, men mente åbenbart, at det så så godt ud, og at sådan et anlæg skulle DSB også have. To arbejdsmiljørepræsentanter var så senere indbudt til at se anlægget i Kastrup. Det var efter anlægget var opført, og det blev præsenteret for de to, som om det virkede på den måde vi allerede kendte. Dog var det nye smarte, at slangerne var mere fleksible i måden, de var ophængt på, så derfor krævede det ikke at toget holdt så nøjagtigt. Det var det som gjorde, at man gerne ville bruge samme type til det nye anlæg i Næstved.

Da anlægget i Næstved stod færdigt, blev det klart for alle, at der så lige var den store forskel, at der ikke var efterskyl med rent vand, og at man dermed reelt stod med et åbnet anlæg, som vel kort fortalt virker som en slamsuger. Efterfølgende har jeg fået stillet i udsigt, at jeg fremover bliver inddraget, når der sker noget nyt omkring hvilke tiltag, der skal tages for at få anlægget gjort brugbart til den daglige produktion.

På et arbejdsmiljømøde den 16. august kom det så pludselig frem, at der skulle en ny delegation afsted til Hamburg for at se, hvordan de i Tyskland håndterer problemstillingen omkring efterskyl kontra åbent anlæg. Det blev forelagt kun en uge før afrejse. Og kun fordi vi arbejdsmiljørepræsentanter ihærdigt efterspurgte inddragelse, blev der gjort et forsøg på at få medarbejderrepræsentanter med denne gang. Det lykkes kun at få én arbejdsmiljørepræsentant med, da tjenestefordelingen ikke kunne frigive begge repræsentanter med så kort varsel.

En er bedre end ingen, og da vi også vidste at arbejdsmiljørepræsentanten for LKF A fra Kastrup skulle med, var vi fortrøstningsfulde.

Desværre blev det ikke mig, som fik muligheden for ved selvsyn at se, hvordan man i Tyskland forebygger smitterisiko ved arbejde med spildevand og fækalier, så jeg har ikke ved selvsyn set processen, men kun fået den fortalt. Den største forskel er, at man i Tyskland løser problemstillingen omkring potentiel forurening af medarbejderne og materiellet med fækalier ved tømning/forsyning af tog ved, at man simpelthen har personale fra et datterselskab ansat til kun at tømme toiletter, altså betjene fækalieanlægget. Det pågældende personale laver ikke andet. Heller ikke vandpåfyldning. Og så giver det jo pludselig mening, at man ikke behøver et anlæg med efterskyl, da disse mennesker jo ikke kommer ind i toget eller førerrummene, og dermed ikke udgør en risiko for at smitte andre med biologiske agenser.

Det bliver rigtigt spændende fremover at se, hvilken løsning vi får i Danmark. Skal vi have nye kollegaer, som ikke laver andet end at tømme toiletter? Eller skal vi have eftermonteret skyl på de anlæg, der nu er opført uden, så vi kan fortsætte produktionen, som vi gør i dag med de gamle anlæg, vi alle kender? Eller ender vi, som beskrevet i Det Blå Blad nr. 1-2022, med at brugerne af anlægget skal betragtes som forurenede, fordi de arbejder med et åbent anlæg og dermed skal iføre sig værnemidler derefter. Med den konsekvens, at der så skal opføres velfærdsforanstaltninger, som beskrevet i Arbejdstilsynets vejledning for velfærdsforanstaltninger punkt 3.6 med to adskilte omklædningsrum med bad, så det er muligt at skifte tøj inden man stiger op i førerrummet?

Os på brugerniveau ved vist godt, hvilken løsning vi ville vælge. Status i Næstved lige nu er, at der er opsat midlertidige anlæg med efterskyl, som kun betjenes af de indøvede LKF-A, der er i Næstved. Ved siden af står det nye "smarte" anlæg, med de fleksible slanger uden skyl, ubenyttet hen, og venter på en løsning.

Jeg ser frem til næste afsnit af denne spændende historie og sidder parat, når ledelsen er klar til næste skridt.

Lokalnyt

Af:

Bjarne Aunsbjerg

Lokalindlæg Aalborg

Ja, så blev der igen tid til at skrive lidt om hvad der rører sig i det nordjyske.

Sporarbejdet mellem Langå og Århus går så vidt jeg ved efter planen, og skulle være færdigt her i september/oktober. Som det ser ud nu, har man påbegyndt det sidste stykke imellem Hinnerup og Mundelstrup i det højre spor, og det er det sidste der mangler i denne omgang.

Så kunne jeg begynde at bekymre mig lidt om ombygning af Langå station, og ikke mindst Århus H, men den bekymring lader jeg ligge. Men i den periode der er gået, er den smule rust der måske var hos lokomotivførerne angående blandt andet venstresporskørsel i hvert tilfælde banket af, og det tror jeg der er mange der har været glade ved. Men glæden over det skete har jo også en bagside, nemlig vores tjenester i den periode der er gået. ALDRIG har jeg dog oplevet så mange korrigerede tjenester, og mange med mindre held en andre. Det har virkeligt været et problem, som jeg ikke håber vi kommer til at opleve igen.

På depotet heroppe går alt sin stille gang i det daglige. Vi har taget afsked med en af vores førere, nemlig Poul Harder, og herfra skal der bare siges: godt otium til dig, Poul, og nyd din nye tilværelse. Så det begynder efterhånden at tynde lidt ud i os, da vi nu kun er omkring 40 lokomotivførere tilbage.

Så var der jo sidste gang en historie om trafikken nord for Limfjorden, som jeg lovede at der kom en afslutning på. Og hvis man ser det vedlagte foto, behøver jeg vel ikke sige mere. Hvad kørslen nord for Limfjorden angår, kan jeg bare sige som jeg også skrev, at jeg ikke opgiver mit forehavende. Men med de sidste meldinger der er kommet fra Region Nordjylland kan jeg vist roligt sige, at det indtil videre ikke tegner godt for de nordjyske togpassagerer, og det er IKKE godt for nogen. Man skal gennem en voldsom sparerunde i den kollektive trafik, og det vil jo med stor sandsynlighed også ramme togtrafikken. Men mit budskab i det her kender i formentlig godt, og man skal måske indstille sig på, at man godt kan komme til at dele skinnerne med andre operatører nord for Limfjorden. Det kan jeg så heller ikke se noget problem i, da det jo er godt for passagerne, og man vil vel ikke fra nogens side hægte Nordjylland af.

Med disse ord vil jeg ønske jer alle et godt efterår.

Dengang dette kunne ses i DSB's tog

Foto: Bjarne Aunsbjerg

Lokalnyt

Af:

Carsten Understrup

Lokalindlæg Aarhus

Ligesom aviserne har agurketid sommeren over, således er det også lidt agurketid for magasiner. Der har såmænd været aktivitet nok sommeren over, men ikke med meget der kan eller må skrives om. Så lokalindlægget bliver ikke voldsomt lokalt.

Når dette læses, er halvdelen af områdegruppens medlemsmøder gennemført. Det tager tid, når alle 12 lokalgrupper skal besøges på deres hjemdepot. Jeg håber, rigtig mange kolleger er mødt frem til de afholdte medlemsmøder og møder frem til de resterende seks medlemsmøder. Det er en enestående chance for at møde områdegruppeformanden (der deltager på alle depoter) samt ét af de øvrige områdegruppebestyrelsesmedlemmer. Der er sædvanen tro mulighed for at få svar på helt konkrete sager, samt hvad der rører sig lige nu og hvad fremtiden byder på. Og få en god dialog med de kolleger som repræsenterer os overfor DSB-ledelsen.

Dialog bydes der også på fra DSB-direktionens side. Der afholdes seks dialog-møder, hvor både adm. direktør Flemming Jensen (FJ) og driftsdirektør Per Schrøder (PS) deltager. Desuden deltager HR-direktør Tine Moe Svendsen (TMS) i det første og sidste af dialogmøderne.

Jeg var på ægte nordkoreansk vis udkommanderet til et sådant dialogmøde – torsdag d. 24. oktober 2019 – og det var faktisk lidt af en oplevelse. FJ er en oratorisk begavelse, hvis lige jeg sjældent har oplevet. PS måske knapt så meget, men det han mangler i talegaver, har han til fulde i dynamik og vitalitet. Der var i oktober 2019 – på bagkant af nyligt indgåede lokalaftaler – med en masse løse ender (hvoraf en del fortsat ikke er løst). Og med afsæt i det evindelige ledelsesmantra: "Vi har ledelsesretten". Et udsagn vi i LPO aldrig har sat spørgsmålstegn ved (vi respekterer nemlig "Normen"), så det må være for at overbevise sig selv, det gentages i tide og utide. De to folkeforførere / demagoger formåede i en grad, hvor man måtte knibe sig selv i armen, at udstille overgangen til DI, som det bedste der var sket for medarbejderne. Ingen havde mistet noget, en udlægning de lokomotivførere, som afventede overgang til slutløn, lokomotivfører (K), og flere andre ikke var – og fortsat ikke er – helt enige i.

Studietur Aarhus 2022 til Nürnberg, gruppebillede

Foto: Thomas Tjørnehøj (fjernbetjent)

I den nye række af dialogmøder, afholdes fem i det Storkøbenhavnske område og ét enkelt i Fredericia. Så det bliver nok uden min deltagelse, medmindre Planlægningens

Lokalnyt

Afsporing i Horsens 1. oktober 2022

Foto: Kenneth K. Kristensen

sædvanlige indlagte spildtid passer med både lokalitet og tidspunkt for et dialogmøde. De to timer til afspadsering forslår som skrædder i helvede. Jeg har alene to timers togrejse til Fredericia (tur / retur) + transporttid til og fra Aarhus H. Så på en fridag? Nej, nej, nej, det sker så bare ikke. Man burde i stedet, til de tilmeldte interesserede, generere en tjeneste på samme vis, som da man tvangsindlagde folk til deltagelse tilbage i 2019.

Det er såmænd ikke, fordi jeg er uinteresseret i DSB's udvikling og forhold til frontmedarbejderne. Men FJ kan jo meget nemt demonstrere, han vil frontmedarbejderne det godt. Da handling altid vil betyde mere end ord, kan han jo starte med at stække HR og afvise deres evindelige (mis)tolkning af alt, hvad der aftales. Det vil jeg hellere opleve end høre fortalt, at det vil ske.

Jeg kan på abc.dsb læse, at FJ, PS og TMS er mentorer for Krigsveteraners genindtræden på det civile arbejdsmarked. Tak til krigsveteranerne for deres indsats og hatten af for de tre DSB-direktører. Det er vist første gang, jeg oplever, de har medmenneskelige kvaliteter. På billederne der følger artiklen på abc.dsb har de tre topfolk sort sløring på kinderne og ikke i panden, så det er ganske sandt ☺.

Hvorfor ikke også lade den medmenneskelighed komme de medarbejdere, I har ansvaret for hos DSB, til gode. Her tænker jeg på rygmarvsreaktionen: "NEJ", når en medarbejder ønsker sin §56 forlænget. Det er trods alt jeres eneaktionær, der har vedtaget loven. Sygefraværs samtaler, der næsten default starter med tale om afsked, en seniorordning, som HR for frontpersonalets vedkommende, har drejet til ukendelighed, de evindelige genberegninger af frihedskonti, fordi DSB's systemer ikke kan håndtere det aftalte, etc. Ja, der er handlinger nok, DSB-direktionen kan foretage, som kan vise os, at de rent faktisk værdsætter og respekterer os.

Så blot lidt om den nærmeste fremtid, hvor OK23 venter. Her er der glædeligt nyt at berette fra arbejdsgiversiden. Repræsentanter for dansk erhvervsliv har i den seneste tid haft travlt med at fortælle økonomisk pressede danskere, at det jo er ganske naturligt, når virksomhedernes omkostninger stiger, ja så stiger forbrugerpriserne også. Det skyldes, at virksomhederne skal have dækket deres øgede omkostninger.

Lokalnyt

Grunden til min glæde er, at den vare jeg sælger – min arbejdskraft – også har øgede omkostninger. Min varme (træpillefyr) er steget med 300%, hvis jeg overhovedet kan skaffe træpiller. Min elregning er fordoblet og de generelle leveomkostninger er vel steget med 40%. Så arbejdsgiversiden er vel klar med en kæmpecheck til OK23, jf. deres eget ræsonnement om, at leverandørens øgede omkostninger, skal dækkes af kunden. I dette tilfælde er kunden arbejdsgiverne. Og nej, intet samfundssind fra min side. De gange lønmodtagerne har udvist dette ved OK-forhandlinger, er det blevet omsat til lønfester på direktionsgangene. Denne gang vil vi have kontanter og mange af dem.

Det var ordene denne gang fra et nyhedsfattigt depot Aarhus. Rigtig godt efterår ønskes I alle, husk årstiden for glatte skinner er over os.

Af:

Per B. Baden

Lokalindlæg Esbjerg

Det er ikke fordi der er sket alverden siden sidst.

Finn Jochumsen er dog gået på pension og han ønskes et langt og godt otium.

Til gengæld er Henrik O. Henriksen kommet tilbage som lokomotivfører efter en del år som gruppeleder og en kort periode på ventepenge.

Velkommen tilbage Henrik.

Selv om vi ikke er så mange som vi har været, er det tilsyneladende nok i skrivende stund. På trods af ferietiden, har der siddet en del rådigheder hen over (sen) sommeren. Det er forhåbentligt et godt tegn, at det hele løber rundt alligevel, men der kan vel godt blive problemer senere, når vi alle sammen skal igennem et ETCS-kursus.

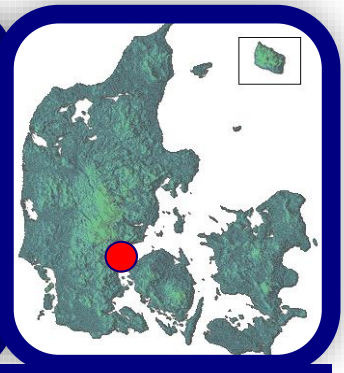
I forbindelse med det snarlige turvalg har jeg sendt et spørgeskema rundt. Uden at gå i detaljer kan jeg sige at, der er næsten dødt løb ved alle valgmuligheder. Den eneste undtagelse er at, der kun er et par stykker som synes alle de hårde nætter skal ligge i tur 466. Forhåbentligt bliver det slet ikke nødvendigt at tage stilling, men det er bedre at være på forkant end på bagkant, når vi risikerer at det kniber med de rigtige turstørrelser.

I starten af oktober har vi haft et medlemsmøde arrangeret af LPO DSB områdegruppen, som forhåbentligt har været velbesøgt. Det er helt sikkert værd at bakke op om at, områdegruppebestyrelsen kommer tættere på medlemmerne ved disse nu årlige møder. Hvis tilslutningen mangler, vil initiativet jo nok ikke fortsætte ret længe.

Afsporing i Horsens 1. oktober 2022

Foto: Kenneth K. Kristensen

Lokalnyt



Af:

Dan Mørk Frandsen

Lokalindlæg Fredericia

Så blev det oktober, og sommeren går på hæld. Personligt smutter jeg på sommerferie lige før deadline på dette indlæg, men I skal jo ikke snydes for hvad der er sket i Fredericia, og hvad der er planlagt indtil videre i efteråret.

Den 23. august var flere fra depotet til DHL-løbet i Odense. Vi kunne desværre ikke samle et fuldt hold, så Allan Krabsen tog en for holdet og løb to omgange. Stærkt gået, Allan. Det var med noget frygt i sindet at jeg tilmeldte mig, da det var mit første løbe-arrangement nogensinde og jeg aldrig har gjort noget særligt i løb. Men nu skulle det være! Og ja, fem kilometer er ikke langt at løbe, men hold da op jeg var nervøs. Men jeg gennemførte, og det var en fed følelse og et rigtig fedt arrangement med kollegaerne her ved DSB, men også DB, Banedanmark og Arriva som var i samme telt som os. Det kan varmt anbefales, og kan man ikke løbe, så er der også gå-hold. Jeg håber og satser på at vi næste år kan samle et helt hold på fem, og gerne flere hold, hvad enten det er gå- eller løbehold.

Der har også været kollega-hygge på bodega "Sidesporet", hvor rigtig mange depot-kollegaer kom forbi. Der var stillet borde op udenfor, så vi kunne sidde og nyde det gode vejr sammen med masser af øl og Underberg. Et rigtig godt arrangement, som tåler en gentagelse.

I efteråret har vi også et par ting på skemaet. D. 4. oktober afholder Jubilæumsforeningen generalforsamling med efterfølgende frokost. Hvis det har din interesse, så kontakt Martin Rye for yderlig information.

Desuden skal vi på tur til Århus den 23. november, hvor vi skal på rundvisning hos Århus Letbane og Århus Bryghus, og runder dagen af med lidt god mad.

Håber I alle sammen har haft en god sommer, og vi ses derude.

Af:

Hans-Morten B. Andersen

Lokalindlæg Helsingør

Indledning

Sommeren er snart forbi, og efteråret banker på døren, En sommer uden Corona-restriktioner; dejligt, synes de fleste. Men de kunder som benyttede toget under Corona vil nok savne de lange og renere tog som var tilfældet dengang. Et eller andet er gået galt – DSB har ikke lige opfanget at kunderne er begyndt at rejse med flyver igen, så der er stort set kaos hver gang man skal mod Københavns Lufthavn med tog. Korte og møgbeskidte tog er desværre hverdag for vores passagerer igen. De første ni måneder af året har også været et mareridt for de rejsende på Kystbanen. De har snart kørt mere i bus end tog, og det slutter nok ikke her.

Efteråret venter lige om hjørnet, så må vi jo se om Vectron-lokomotivet er overmatchet til denne bane, men det kan vi nok høre om i morgenradioen på P4. Ellers kan man jo følge med på "kystbanen live".

Lokalnyt

Depot Helsingør på Bakken

Foto: Hans-Morten Bejning Andersen

I disse klima-tider virker det jo også helt skørt at man skal have pladsbillet, hvis man vil have sin cykel med i toget. Det kan ikke være nemt at være kunde hos DSB.

Hvis man vil have kunderne tilbage i toget, skal det gøres nemt at benytte det, og det er det ikke nu.

Fire cykler i en dobbeltdækkerstamme på kystbanen flytter ikke cykel-folkene over i toget.

Turvalg Helsingør depot

Oktober nærmer sig, og det betyder at de turudvalg, som er valgt af deres kollegaer, skal sammensætte nogle ture som deres kollegaer skal køre i K23.

I stedet for turvalg kunne man i Helsingør også kalde det reservevalg.

Som det er i dag, kalder man det jo turvalg for alle lokomotivførere på Helsingør depot.

Men virkeligheden er jo en anden, for når regnestykket skal gøres op, er det de lokomotivførere med størst anciennitet på depotet som kommer i tur. De yngste bliver henvist til reserven.

Derfor er det også et stort ønske fra Lokalgruppen i Helsingør at både LPO DSB og DSB har fokus på reservens vilkår i K23. Nogle tiltag er allerede sat i værk, og dette er meget positivt. Men der kan gøres mere, og det har Lokalgruppen i Helsingør masser af bud på. Man behøver jo ikke gøre det ens på alle depoter, der må godt være forskel, men det vigtigste er at vores kollegaer trives både på arbejde og i deres fritid.

Sociale arrangementer

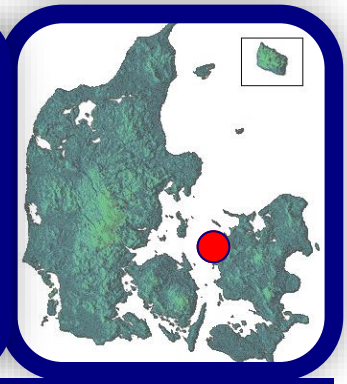
Maskindepotets Selskabelige Forening (MSF) afholdt "Grill selv-dag" d. 18. august 2022

i Gert og Ullas solbeskinnede have med flot udsigt over Øresund. Der var igen flot fremmøde.

LPO DSB afholder medlemsmøde den 10.oktober 2022 på Helsingør depot, 3. sal

Det var ordene fra Helsingør. I ønskes alle et godt efterår.

Lokalnyt



Af:

Simon Brix Aabern

Lokalindlæg Kalundborg

Lørdag d. 2. juli var dagen, hvor Tour de France lagde vejen forbi Kalundborg. Point-spurten lå ca. 50 m fra depotet, så der var lidt at kigge på for de kollegaer som opholdt sig. Da vejen til og fra depotet var afspærret det meste af dagen, gav det lidt udfordringer for os som skulle til og fra på dagen. Vores personaleleder havde dog arrangeret det således, at dem som mødte før at første tog kom til Kalundborg, måtte parkere bilen i Svebølle og tage en taxa på DSB's regning til depotet. Nogle valgte at overnatte, andre at møde nogle timer før deres tjeneste begyndte. Til gengæld blev der skruet max op for kollegahyggen. Og dertil havde vores personaleleder sørget for at "glemme" guldkortet, så der var morgenbrød og rigeligt med pølser til grillen. Disse "små ting" som at sørge for vi kan tage en taxa, når man ellers plejer at blive tudet ørene fulde af at "Det er sgu jeres eget problem hvordan I kommer på arbejde; ikke DSB's". Eller sørge for pølser til grillen, når man nu venter på at skulle møde eller kunne komme hjem. Ja, det hjælper på lysten til at arbejde. Bare et lille fif, hvis dem fra Telegade læser med.

Sådan et arrangement som touren giver jo selvfølgelig flere rejsende end normalt, og DSB havde da også planlagt at Lyntogene skulle standse ekstraordinært i Nyborg, samt indsat flere vogne. En normal lørdag på Nordvestbanen kører Holbæk- og Kalundborggløbene for det meste med 2x MF eller med en enkelt MG; måske to, hvis de har nægtet at lade sig adskille dagen før. Derfor var der en forventning om at der denne dag var opformeret til den store guldmedalje, med tanke på at det var en lørdag og der er færre tog i drift end på almindelige hverdage. Til læsernes knap så store overraskelse var der ikke sket en skid hvad angår opformering af tog til Holbæk eller Kalundborg. Resultatet var, at der allerede fra København H måtte afvises passagerer. Passagerer, der enten kunne vente en time og så håbe at få plads på det næste tog til Kalundborg, eller finde andre alternativer.

I Kalundborg opbevares UD & SE udendørs

Foto: Simon Brix Aabern

Vores grill på depotet er et projekt som fire lokomotivførere har stået for. Det er en gammel gasgrill, sponsoreret af lokalgruppens kasserer, som er ombygget til el. Ombygningen er foretaget af to lokomotivførere med elfaglig baggrund. Den 4. mand fik skaffet en gammel industrigrill der var på vej på genbrugspladsen, men som så kunne agere donor i stedet for. I den korte tid, vi har haft fornøjelse af grillen, har den været brugt flittigt, og jeg er sikker på den vil være til stor glæde på depotet i mange år. Herfra skal lyde en kæmpe tak for det arbejde Steffen, Mark, Claus og Carsten har ydet.

31. august var sidste arbejdsdag hos DSB for Christian T. Nielsen. Christian har sagt ja tak

Lokalnyt

til et job som lokomotivfører hos Lokaltog. Jeg vil ønske Christian al muligt held og lykke i hans nye job. På kontoret er der sket udskiftning hos TPO. Lokalformanden Lonnie er blevet afløst af en ny lokalformand, Peter, og lokalnæstformand Peter. Jeg håber at fortsætte det gode arbejde med den lokale TPO-bestyrelse.

I skrivende stund er Banedanmark i gang med sidste del af sporarbejdet mellem Høje Taastrup og Glostrup. Et arbejde, der medfører at togene fra Kalundborg vender i Høje Taastrup. Det lyder måske ikke af meget at et tog vendes i Høje Taastrup mod normalt København. Men kigger man på alle de nye tjenester som lige pludselig ligger UT, og alle de tjenester, der ligger i fast tur som er ændret til RDX; tja, så har det haft stor betydning. Så stor, at vores ellers så populærere parkeringstjeneste er blevet inddraget ad flere gange til at køre et par omgange, og nå ja, så dem som sad RDX kunne fortsætte med det.

Af:

Thomas Knudsen

Lokalindlæg København

Sommeren er gået på hæld, og vi ser ind i en kold tid. Krigen i Ukraine fortsætter ufortrødent. I skrivende stund i Ukraines favør. Med modoffensiver og generobringer af territorier. Men også med et presset Rusland, som over for Vesten viser tænder ved at begrænse eller helt standse leveringen af f.eks. gas til de vestlige lande. Hvilket blandt andet er medvirkende til, at priserne på energi helt generelt er på himmelflugt. Prisen på el stiger; træpiller, brænde og lignende opvarmning er ligeledes steget voldsomt i pris eller måske helt umuligt at anskaffe. Inflationen drøner derudad, og den generelle prisudvikling er ikke set stige tilsvarende siden 1983. Tiden vil vise om også Covid-19 kommer til at vise sit grimme ansigt igen i løbet af efteråret og vinteren eller om vi, trods alt, i denne henseende er rimeligt godt dækket ind med den forebyggende indsats der har været igennem de seneste to år.

Der er så sandelig rigeligt at bekymre sig om ude i verden, hvilket nok vil være lidt i overkanten at beskæftige sig indgående med i dette lokalindlæg. Så lad mig i stedet zoome lidt ind på vores depot i København. I den nærmeste fremtid er der flere ting som har betydning for vores fælles hverdag og omgang på depotet.

Turopbygning K23

Når dette blad udkommer, har turgruppen i København været samlet med turplanlægningen for første gang i arbejdet med at opbygge de ture, vi skal køre efter i K23. Til forskel fra tidligere år foregår turopbygningen, som et forsøg, over flere omgange. Den første gang vi mødes bliver det en dialog om hvad turgruppen ønsker for vores fremtidige ture, hvad turplanlæggerne mener er realistisk og i det hele taget at finde løsninger i dialog med dem som er valgt til at lave ture for København H. Herefter går turplanlægningen samt LPO's turplanlæggere tilbage og arbejder med disse ønsker i et par uger, og fremlægger i midten af oktober det man er kommet frem til. Her skal turene endeligt laves. Umiddelbart efter præsenteres de for depotet, og turvalget går i gang.

Det skal ikke være nogen hemmelighed at det for bestyrelsen i København længe har været et ønske at der var mere dialog om turopbygningen, i stedet for diktat. Og det er vores forhåbning at dette kan blive en frugtbar måde at arbejde med turene i fremtiden.

Opholdslokale Belvedere

I lokalnyt i Det Blå Blad 2-2022 fortalte jeg, at sagaen om de mangelfulde faciliteter i Belvedere langt om længe fik en ende. Det har dog desværre vist sig at der var en epilog til den historie.

Lokalnyt

Sporsætning af afsporet MF i Horsens 1. oktober 2022

Foto: Kenneth K. Kristensen

Knap en måned nåede vi at have et roligt, nymalet lokale til særligt de lange ophold om natten, inden lokalet pludseligt viste sig at være overtaget af håndværkere, som var begyndt at rive vægge ned og ombygge. Samtidig var vores to nyindkøbte lænestole som sunket i jorden. De var bare væk!

Alt dette uden at nogen i vores del af butikken DSB var informeret om, at udlånet af lokalet var trukket tilbage!

Nu var det et lokale vi havde fået lov at låne af DSB Klargøring, og hvis man dér mener at man har behov for det igen, må det jo tages til efterretning. Men blot at fjerne møbler og begynde at ombygge og regere, uden at informere om noget til nogen, endsige at give en form for varsel – det er ærligt talt langt under lavmålet!

Jeg ville sætte pris på at den chef, hvem end det er, som har taget beslutningen, ville stå ved det og give en undskyldning. Det mindste man kan gøre, er at give et heads up. Det ville jeg da synes var almindelig pli. Men den smule glæde får vi nok næppe.

Alt i alt må man nok sige at vi er slået tilbage til start, hvad ophold i Belvedere angår. Stolene og skamlerne er dukket op igen efter længere tids eftersøgning, og de vil komme ind på København H hvor de kan få lov at gøre nytte. Vi må dog nok indrømme, at skuffelsen lige nu er stor.

Der er fundet en løsning som gerne skulle være sendt ud fra DSB Togdrift, når du læser dette.

Når dette er sagt, er det dog ikke en sag vi fra lokalgruppens bestyrelse er villige til at opgive. Vil man have at vi skal holde pause på Belvedere og og have lange ophold, skal forholdene være til det. Ellers må man i sidste ende helt droppe dette som opholdslokale. Det er bestyrelsens klare holdning.

LPO-Medlemsmøde d. 12. oktober

Som de fleste forhåbentlig har set, er der sendt invitation ud til at deltage i LPO medlemsmøde i København d. 12. oktober. LPO-medlemsmøderne er et forum hvor områdegruppens bestyrelse fortæller lidt om hvad man går og arbejder med for tiden. Samtidig er der åbent for debat, spørgsmål, kritik, ris og ros. Alt hvad man nu går og tumler med om ens arbejdsliv. Noget man mener, at LPO burde arbejde med. Noget som LPO ikke arbejder nok med. Noget LPO arbejder for meget med. Al debat og input er velkomment. Så mød op og støt din fagforening, og få en god eftermiddag med debat og fagligt fællesskab.

I København finder medlemsmødet som nævnt sted d. 12. oktober, og i Forsamlingshuset på Onkel Dannys Plads 5, tæt ved Øksnehallen. Så det er i gåafstand fra Hovedbanegården. Mødet begynder kl. 16, og det er muligt at gå til og fra, alt efter hvor meget tid man har.

Lokalnyt

Der vil blive serveret nogle sandwich, og der vil være kaffe, øl og vand. Tilmeld jer meget gerne, så vi har en idé om hvor meget forplejning vi skal sørge for.

Som en sidste bonusinfo: hvis man ikke kan deltage i medlemsmødet i København, men meget gerne vil deltage i et medlemsmøde, er man velkommen til at dukke op til et af disse et andet sted i landet, hvor det kunne give mening for én.

Decemberfest

Traditionen tro, når vi kommer ind i denne del af året, nærmer vi os også lige så stille lokalgruppens traditionsrige Decemberfest. Som altid vil den løbe af stablen den første onsdag i december. Forberedelserne er i fuld gang, og der vil inden længe dukke invitationer og tilmeldingsblanketter op.

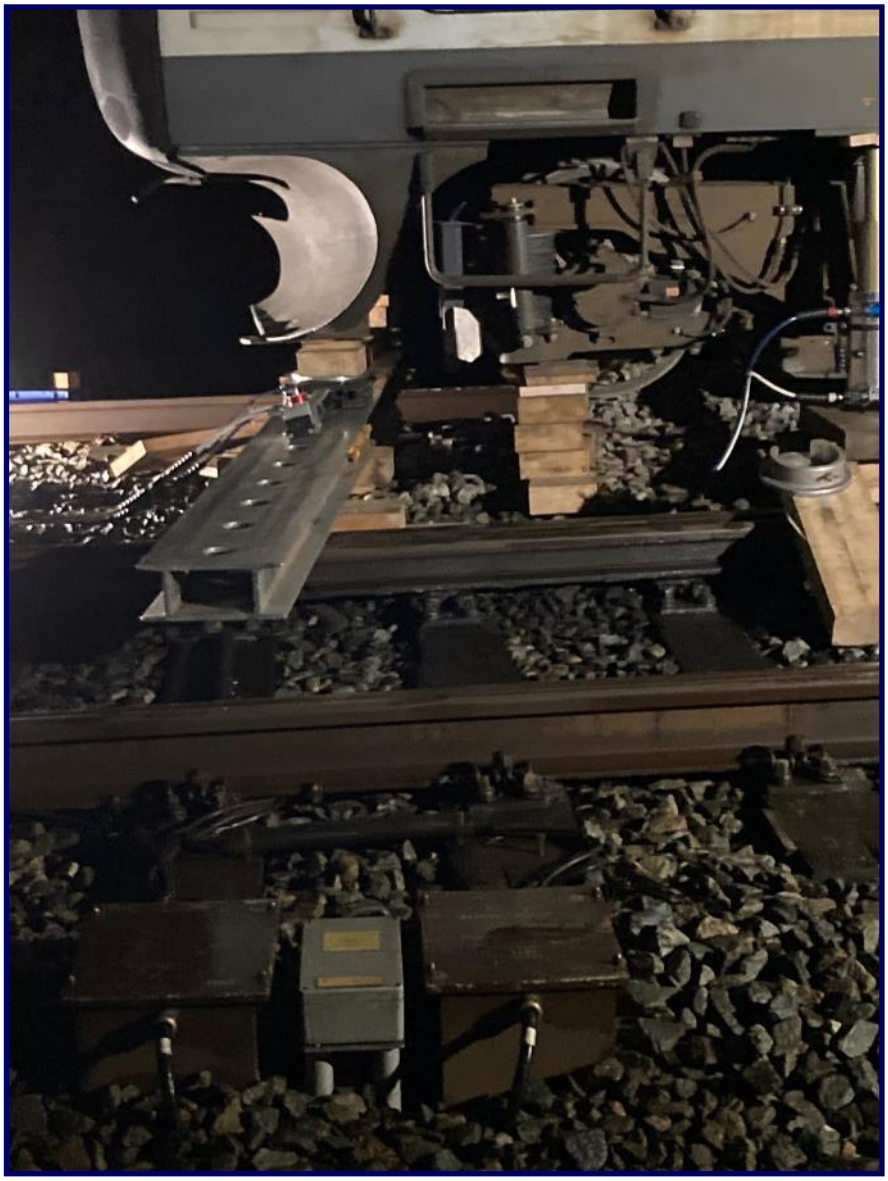
Jeg kan roligt sige at lokalgruppens bestyrelse, som altid, ser frem til denne dag.

Jubilæer

I den kommende tid skal vi ønske stort tillykke med 25-årsjubilæum til to kolleger.

Det skal vi først til Torben Klavsen Kristensen som kan fejre dette d. 4. oktober. Stort tillykke med det!

Dernæst ønskes Dan Christensen ligeledes et stort tillykke med 25-årsjubilæum d. 3. november.



Sporsætning af afsporet MF i Horsens 1. oktober 2022

Foto: Kenneth K. Kristensen

Vi har også i den kommende periode nogle 40-årsjubilarer. Disse skal ligeledes nævnes.

Stort tillykke med de 40 år i statens tjeneste d. 1. november til Lars Michael Höyer Madsbøll samt Torben Svenstrup Nielsen.

Stort tillykke med de 40 år i statens tjeneste d. 15. november til Michael Løwe Hartmann

Stort tillykke med de 40 år i statens tjeneste d. 3. december til Poul Erik Toft Christiansen

Det var ordene for denne gang. Kom godt ind i efteråret, og pas på de glatte skinner.

Lokalnyt

Af:

Jan Lundstrøm

Lokalindlæg Næstved

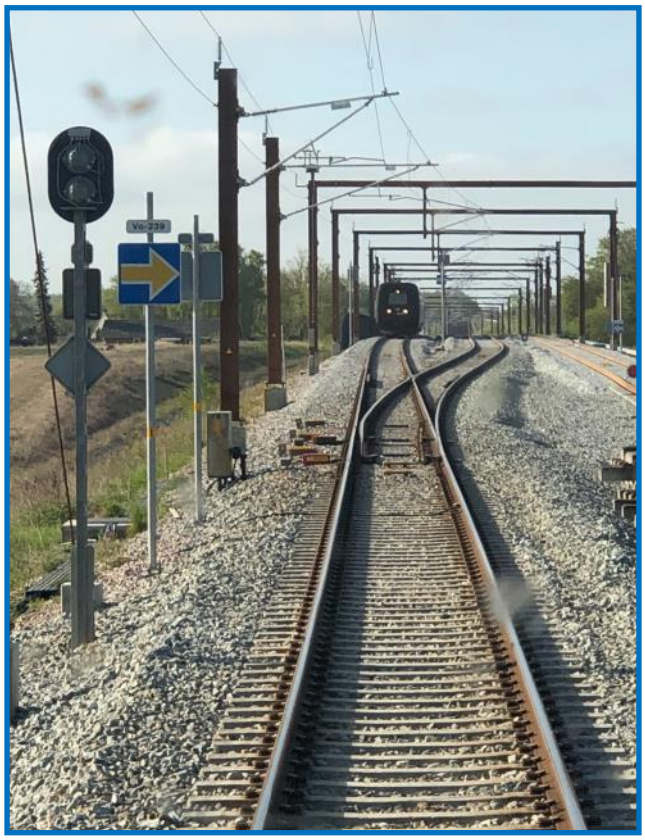
Klager over støj og grønt lys for vaskehal og værksted

Miljøstyrelsen har givet grønt lys for at byggeriet af vaskehallen på Næstved station kan genoptages, og nedramning af betonpæle gik i gang den 1. september. Byggeriet gik på pause den 1. juli.

Klagerne over støj fra parkerede EB-lokomotiver er dog fortsat under behandling. Det kan undre lidt vi får så mange klager over støj fra parkerede tog nu. I adskillige måneder de seneste år har vi haft omkring en håndfuld overnattende ME-lokomotiver, og de larmer trods alt mere når motoren er i gang. Ser man det hele i historisk perspektiv, er støjniveauet i dag lavt. Tidligere blev der rangeret med godsvogne i mange timer af døgnet, også stødrangeret. Og frem til 1997 blev Fugleflugtslinjen hver dag trafikeret af adskillige godstog. Godstogene vil vende tilbage – og nok flere end nogensinde før – når Femern-tunnelen åbnes! Her vil det dog hjælpe på lydbilledet, at stort set ingen vogne længere kører med støbejernsbremseklodser.

Selv den ret korte tid vi holder ved sporskifte 27 når vi vender og når der skal tømmes toiletter, har givet anledning til klager over støj fra EB'en. Første gang jeg hørte det, troede jeg de havde taget fejl af en EB og en ME, for det var mens der stadig kørte ME'ere. Andre af klagerne går på støjen fra parkerede dobbeltdækkere, og her mener klagerne også at det er energifråseri at lade vognen stå med strøm til natten over og i weekender. DSB har sat en ekstern rådgiver til at undersøge støjen fra de parkerede tog, og arbejdet er ikke afsluttede endnu.

På byrådsmødet den 30. august blev byggeriet af DSB-værkstedet ved Mogenstrup godkendt. Inden arbejdet med byggeriet af selve værkstedet kan gå i gang, skal Miljøstyrelsens behandle høringssvarene om miljøkonsekvenserne af at bygge værkstedet. Det ventes på plads inden udgangen af september.



Et eksempel på ETCS systemets velsignelser

Foto: Ruben Schmidt

Dagligdagen med ETCS

I dagspressen kan man læse om situationer på nogle af de strækninger i Jylland, der senest er omstillet til ETCS, hvor tog har fået kørtilladelse i retning mod hinanden. Det skal naturligvis understreges, at det ikke er farligt, togene vil aldrig kunne støde sammen, men uhensigtsmæssigt er det da, og medfører ret store forsinkelser for på en enkeltsporet strækning må det ene tog skifte køreretning og returnere til nærmeste krydsningsspor.

Det er desværre også sket her i "øst" lige siden vi tog ETCS i brug mellem Roskilde og Køge. Og det sker af og til stadig, der er endda situationer hvor trafiklederen nærmest råber stop i

Lokalnyt

Jan Hanssen i sit sidste tog

Foto: Jan Lundstrøm

telefonen og i andre tilfælde er der sat indkørsel til et spor, hvor der i forvejen holder et tog. Dette tog skal så flyttes før det sidst ankomne tog kan komme til perron. Ja, det er ikke farligt for trafiksikkerheden, men måske farligt for jernbanens renommé som sikkert og pålideligt transportmiddel, for det koster tid hver gang.

Og der er stadig ting ved ETCS som virker uhensigtsmæssige eller som vi ved for lidt om. F.eks. lærer vi, at man godt må sætte i gang fra en station når tiden er inde, selv om "nålen" i DMI'et er gul, bare der er over 50 m kørtilladelse. Er der mindre end 50 m kørtilladelse, kan den blive taget tilbage. I virkeligheden verden – læs Lundby – forsvinder køretilladelsen dog stort set hver gang, selv om den der er mellem 150 og 170 meter at køre på!

Den slags er med til at skabe usikkerhed, for tør man køre eller ej? Banedanmark er gjort opmærksom på problemstillingen, og selv om det sikkert kun er en linje i et EDB-program, der skal ændres, tager den slags meget lang tid …

Vi har også set konsekvenserne af at hastighedsnedsættelser ikke annonceres i LA eller med opsatte tavler. Vi er nok mange, der stadig kigger mere ud af vinduet end ned i DMI-skærmen, og er hastigheden så pludselig yderligere nedsat et sted, hvor der normalt er nedsat hastighed, kan man få svært ved at få nedbremset toget i tide. Som bekendt er GreenSpeed jo i begrænset visning ved kørsel med ETCS, så det er kun er køreplanen, der vises.

Personalenyt

Den 27. juli kørte Jan Hanssen sin sidste tur som lokomotivfører. Jan startede hos DSB den 1. august 1986 og kørte de første år på S-banen. Først i 1989 begyndte Jan på MY-skole, og blev den 1. juni 1989 – hvor han var udstationeret i Aarhus - overflyttet til depotet i Næstved, hvor han har været siden.

Den 29. juli blev der taget afsked med Jan på depotet i Næstved med pølsevogn og deltagelse af mange kollegaer og glædeligvis også en del af vore pensionister.

Vi takker Jan for godt samarbejde på depotet i Næstved, og ønsker Jan alt godt fremover!

Den 1. oktober flytter "sølvsmeden" Michael Blass-Frederichsen depot til København H via flytte/bytte-bogen. Vi er kede af, at Michael forlader os, men han har flyttet bopæl. I stedet får vi Anne Brincker til Næstved.

Som omtalt i Det Blå Blad 3/2022 har vi afgivet Mads til LKI-vagten, og vi får umiddelbart ingen erstatning for hverken ham, Jan Hanssen eller de kollegaer, der har planlagt at gå på pension i 2023. I stedet skal der komme yderligere seks A-førere til depotet, så vi når op på 12 A-førere. Vi skal dog et stykke ind i 2023 før alle A-førerne har de nødvendige kompetencer.

Mest spændt er vi på hvilken indflydelse A-førerne vil få på vores tjenester og dermed ture og hvor mange vi kommer i tur. Umiddelbart synes det mærkeligt at vi holder turvalg til K23, når tjenesterne fra den 11. april 2023 ændres markant når det nye togsystem Næstved – Nivå begynder at køre, og det kommer vel nogenlunde også til at passe med at A-førerne har fået de nødvendige kompetencer.

Udsigt til for lange tog på Lille Syd

Når det nye togsystem mellem Næstved og Nivå forventeligt starter op den 11. april 2023 vil det desværre blive med

Lokalnyt

Afskeds reception for Jan Hanssen

Foto: Jan Lundstrøm

tog bestående af fem eller seks dobbeltdækkere. Desværre fordi togene så vil være for lange til mange af perronerne, bl.a. i Haslev, hvorfra der sikkert forventes en stor passagertilvækst. Tanken er så, at togføreren skal aflåse den eller de vogne, der ikke kommer til perron. Jeg har som arbejdsmiljørepræsentant forsøgt at gøre opmærksom på det uhensigtsmæssige i at man aflåser vogner med 1. klasse og med flexområde i sydgående tog. I første omgang til de lokale ledere for lokomotiv- og togførere, men også i Telegade. Desværre har jeg ingen stedet fundet forståelse for problematikken …

… og jeg tror ikke passagererne i f.eks. Haslev vil have forståelse for at de ikke kan få deres barnevogn eller cykel ud i Haslev! Førsteklassespassagererne kan jo "bare" gå en eller to vogne frem i toget. Eller skal de rejse via Holme-Olstrup for der at skifte til et nordgående tog, for der vil styrevognen jo være ved perron!

Af:

Bruno Skjold Andersen

Lokalindlæg Odense

Endnu en sommer går på hæld; en varm én af slagsen, men trods de gener og tekniske problemer, dette ofte medfører, så holder lokomotivpersonalet driften i gang og dampen oppe – sommetider den personlige damp, som følge af de ualmindeligt høje temperaturer...

Lokalgruppen i Odense er ikke blevet større siden sidste blad, og det smitter jo desværre også af på mængden af stof, der er til bladet.

Der er imidlertid både en god og en dårlig nyhed, hvad de lokale kolleger angår.

Vi har lige modtaget besked om at Arne Lolck Hansen, der gik på pension for nogle år siden, desværre er afgået ved døden efter et sygdomsforløb. Han var altid en rolig og sympatisk kollega, som vi alle satte stor pris på, og det gør det naturligvis endnu mere trist at måtte sige farvel.

Når bladet er udkommet, har bisættelsen fundet sted, formentlig med deltagelse af en række kolleger fra Odense.

På den positive side kan nævnes, at Bjarne Jan Rasmussen, der i sin tid begyndte som stationsbetjent i København, nu holder sit 40-årsjubilæum ved DSB. Et stort tillykke skal lyde fra os alle her i Odense, Bjarne – godt gået!

Da mængden af lokalstof som sagt er tynd i disse tider, vil jeg i stedet bevæge mig ind på et område, der formentlig også i mange andres øjne halter nu om dage, nemlig arbejdsmiljøet. Noget af det kan vi ikke gøre noget ved, men på de punkter, hvor der KAN gøres noget, BØR der gøres noget. Og her tænker jeg på f.eks. lyd- og lysgener under kørslen.

For ikke at optage al pladsen i bladet, vil jeg i første omgang koncentrere mig om lydniveauet på STM... varslingstonen, der efter min og mange andres mening er alt, alt for høj. Efter samråd med Rene Filbert er sagen blevet indmeldt.

Der blev svaret, at de gerne ser, at den enkelte indmelder dette i DDI og sender kvitteringsmailen til hhv. Hans Schøn Merstrand (hamer@dsb.dk) og Ann-Mette Juul Jensen (anjj@dsb.dk) – og naturligvis gerne med cc. til jeres lokale arbejdsmiljørepræsentanter. Jo flere indmeldinger, jo bedre!

Dette var ordene fra Odense denne gang, med ønsket om en god sensommer herfra!

Lokalnyt

Af:

Torben Rydahl Due Johansen

Lokalindlæg Tinglev

Nu kan Danmarks lykkeligste depot præsentere endnu en fantastisk nyhed.
D. 1/11 runder Svend Christiansen 40 års ansættelse hos DSB, og bliver hermed del af en lille, men særlig eftertragtet gruppe. Denne enestående lange flotte karriere indeholder både en tid som stationsbetjent og rangist i Padborg, inden Svend fandt sit sande jeg som en dygtig og pålidelig lokomotivfører i Tinglev (tidligere Padborg). Svend, du ønskes et kæmpestort tillykke med dit kommende 40-årsjubilæum. Vi er rigtig mange som håber, at vi får glæde af dit gode humør og kollegaskab i mange år fremover. Det Blå Blads sydligste lokalredaktør opfordrer alle til at lykønske Svend med jubilæet og ønske god vind fremover.

Depotet i Tinglev kædes naturligt sammen med grænsekørslen. Dagligt bringer vi tusinder af kunder over grænsen, og det gør vi med faglig stolthed og stor glæde. Glæden har dog hen over sommeren også været blandet med frustrationer og misfornøjethed, da vores fysiske kapacitet i togene ikke har kunnet følge efterspørgslen. Det har i mange tilfælde betydet, at vi har efterladt kunder på perronen til naturlig højlydt utilfredshed. Ingen har som sådan skylden for dette, og mange har gjort hvad de evnede for at løse det hele. Der har i perioder sågar været indsat togbusser på strækningen for at tage det værste tryk. I flere tilfælde har der været langt over 300 passagerer i enkeltkørende togsæt med plads til ca. 145 siddende. Det siger sig selv, at folk har stået endda MEGET tæt på disse afgange, og at personalet af den grund har bedt til de store togguder om, at der ikke måtte indtræffe nogle kedelige hændelser inden ankomst til slutdestinationen. Man tør slet ikke tænke tanken til ende, hvis der eksempelvis var opstået brand i toget, eller én var blevet ramt af et hjertestop etc. Allerværst har togførerne været ramt af problematikken. De har alle hver især ydet en fantastisk og næsten overnaturlig indsats, som undertegnede virkelig håber er blevet og vil blive værdsat.

De sidste ni IC2 fra deres parkering i Tinglev på vej mod Rumænien

Foto: Jan Lundstrøm

Herfra skal lyde en kæmpestor tak til alle for at have tacklet den urimelige hverdag på fornemste vis.

Slutteligt er det tid til en reklame. TORSDAG D. 13/10 ER DER MEDLEMSMØDE KL. 13.30 I BORGERHUSET/TINGLEV MIDT MED SELVESTE FORMAND PETER KANSTRUP. Som udgangspunkt er der ikke nogen fast dagsorden, men det betyder at alle emner om dagligdagen kan berøres, hvilket igen bringer det enkelte medlem på banen og dermed mulighed for at få de svar, som dagligdagens arbejde tit rejser. Der vil naturligvis være smørrebrød, øl, vand, te og kaffe på mødet til fri afbenyttelse – derfor beder vi om en tilmelding på opslaget i stuen. Udenbys lokomotivførere er også hjerteligt velkomne på de samme præmisser.

På vildspor

Bandedanmarks attentat på den danske jernbane fortsætter ufortrødent. Ingen – heller ikke i Bandedanmark – ved tilsyneladende, om – eller hvornår – et givent sporarbejde er slut, i hvert fald rykkes deadline konstant med kort varsel.

Bagsideredaktionen har gravet lidt i de bagvedliggende årsager og er, via en insider (sporhund) i "verdensfirmaet", kommet i besiddelse af nedenstående interne synonymordbog, som måske kan forklare lidt af det galopperende vanvid passagerer og medarbejdere "på banen" oplever:

Sporarbejde – synonymer:
→ Spoleret arbejde
→ Spor af arbejde
→ Sporadisk arbejde
→ På sporet af (noget) arbejde
→ Afsporet arbejde
→ Ikke spor arbejde
→ På sporet af løsarbejdere
→ Sportsarbejdere

På bagsideredaktionen må vi ærligt tilstå, at vi ikke forstår sidstnævnte synonym, som indikerer tempo og dedikation, hvilket jo på ingen måde er synonym med det sporarbejde der leveres!

Med disse ord vil vi her på redaktionen udtrykke ønske om, at jernbanen – trods det åbenlyse attentat - overlever. Næste år fortsætter tosserier efter sigende, endda med et nøk op. Så frygt blot – alt andet vil være tåbeligt …

Og lad os lidt i samme boldgade slutte af med et forslag til nyt slogan for den kongelige danske jernbaneinfrastrukturforvalter:

Bandedanmark – vi fatter ikke spor …