LOKOMOTIVPERSONALETS
LPO DSB
OMRÅDEGRUPPE

Det Blå Blad

Nr. 3 - 2023

Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet	S... 3
Depottilpasninger	S... 4
Pausereglen—den lidt længere forklaring...	S... 6
Fagretlige sager—status juli 2023	S... 8
Minirevision af aftaler og opdatering af LKF-håndbogen	S... 10
Søgning af UA efter 1. oktober 2023	S... 11
Kørelærerhonorar	S... 12
Lokomotivmændenes Jubilæumsforening—indbydelse til jubilæumsårsfesten 2023	S... 13
LPO Københavns studietur 2023	S... 14
Kronik: En tidlig morgen i Belvedere—Måske er det snart tid at vågne op?	S... 16
Nekrolog: Lokomotivfører Jan Nielsen, København	S... 17
Arbejdsmiljøinfo	S... 18
Arbejdsskade og anmeldelse heraf	S... 21
Lokalnyt	S... 22
Medlemsmøder i efteråret 2023	S... 35

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Henvendelser til Det Blå Blad:
detblaablad@live.dk

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

Redigering:
Peter Kanstrup
Thomas Knudsen
Carsten Understrup

Indlæg til næste nummer sendes pr. mail senest d. 28. august 2023

Forside: "DSB's mock-up af IC5-toget på Otto Busses vej"
Foto/Illustration:
Jan Lundstrøm

ISSN: 2246-2457

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Carsten Understrup

Skribent:

Carsten Lehmann Hansen

Skribent:

Thomas Knudsen

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

→ Medlemsinformation nr. 15-2023 Medlemsmøder i efteråret 2023

→ Medlemsinformation nr. 16-2023 Depottilpasninger og aflyst stuemøde på Kh

→ Medlemsinformation nr. 17-2023 JSU-kurser for OK-ansatte

→ Medlemsinformation nr. 18-2023 Evaluering af pilotprojekt vedr. mulighed for frivilligt at forrette mere end 7 nattjenester pr. kalendermåned og mere end 2 ad gangen - reserven i Fredericia

→ Medlemsinformation nr. 19-2023 Flytte/bytte bogen – en mulighed for at skifte depot

→ Medlemsinformation nr. 20-2023 Forlig i sagen vedr. overtid på normperioden

Medlemsinformationerne kan læses på:
http://lpo-dsb.dk/informationer
eller på Facebook:
www.facebook.com/LPODSB

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

Formanden har ordet

Brugbare løsninger og alvorlige udfordringer

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppeformand

Halvvejs i 2023 er det tid at gøre status, men også se frem mod kommende udfordringer.

Håndteringen af de alt for mange fagretlige sager, der har været på vores område, har det seneste halve år været præget af viljen til forlig og frafald i sager, som ikke / næppe ville kunne bære. Men hvorfor nu det? Egentlig af to årsager. Dels har vi et ønske om at bevare kontrollen over egne aftaler, men vi må nok også erkende, at det er et udtryk for en vis mistillid til det fagretlige system. Det er simpelthen for akademisk. I en ideel verden er jura for jurister og fagpolitiske tvister noget, der løses af arbejdsgivere og arbejdstagere i mindelighed. Sådan er virkeligheden bare ikke. Her går alt op i jura. Om afgørelserne kan omsættes i praksis og afspejler det, der forgår ude på arbejdspladserne, er mindre vigtigt. Vi ved naturligvis ikke, hvad DSB's bevæggrunde for at søge forlig har været, men hatten af for lysten til at prioritere løsninger. Om de er gode, må den enkelte vurdere, men alle løsninger, som findes i fællesskab, mindsker konfliktniveauet og gør noget godt for samarbejdsrelationen. Og det kan også noget. Du finder en status på de fagretlige sager på side 8.

Der er en klar sammenhæng mellem håndteringen af de fagretlige sager, de forlig, der er indgået og den minirevision af aftaler og LKF-håndbogen, som vi i foråret blev enige med DSB om. Uden forlig ingen aftalerevision. At det så nogle gange bliver lidt mudret, er en anden sag. Eller måske er det netop sagens kerne og blot udtryk for forligets inderste natur. Der er her i bladet en artikel om minirevisionen på side 10. Og så er der en uddybende artikel vedr. den ene af de større ændringer, nemlig pausereglen, på side 6. I forrige nummer af bladet, var der desuden en længere artikel om korrigering, som er minirevisionens den anden større ændring.

Drift F&R præsenterede ultimo maj en ny depotstruktur. Egentlig er det en øvelse af forholdsvis begrænset omfang, hvilket også er grunden til, at vi opfatter den som en depottilpasning. Udfordringer er imidlertid, at de, der påvirkes negativt, står et virkelig dårligt sted. Vores tilsagn om: "at gøre de skarpeste kanter lidt rundere og sikre den enkelte bedst muligt", gælder naturligvis fortsat. Og vi er overordnet fortrøstningsfulde i forhold til, at der findes brugbare løsninger, som afbøder de mest negative virkninger for de berørte. Du kan læse mere om nærværende på side 4.

Hvor ovenstående afsnit omtaler tiltag, som har været præget af konstruktive drøftelser, er der desværre også områder, hvor det slet ikke har været tilfældet. I lederen i Det Blå Blad 2-2023, kunne man læse om ledelsens ønske om at flytte de ansvarshavende på P-risten i Aarhus fra Togdrift til Klargøring. Selv om der længe var grund til at tro, at øvelsen kunne ende med en brugbar løsning, gik det til sidst helt modsat i et forløb, der fra start var præget af en sjælden set ledelsesmæssig egenrådighed. Det lover virkelig ikke godt for de meget store udfordringer, der tegner sig i horisonten i forhold til den fremtidige opgavefordeling mellem LKF A og LKF B, et projekt som i forvejen er på vej i en helt gal retning. Der er akut behov for at driftsdirektøren indtager cockpittet og påtager sig kaptajnsrollen. I modsat fald trækker det op til en hård mavelanding, hvor der er grund til at frygte, at resultatet bliver til stor skade for både DSB, medarbejderne og kunderne. Endda med en markant økonomisk bet til følge. Det kan godt være, at det i regnearket ser ud som om, at lønudgiften til LKF A er lavere, men når man skal have markant flere til at udføre opgaven, samtidig med at man ikke kan fastholde medarbejderne og efterhånden har aflivet al fleksibilitet, så er det meget svært på at få øje på nogen som helst gevinst – for nogen … ud over projektmagerne!

Et andet område, som lider under ledelsesrettens snæversyn, er vores uniform. Der er flere kritisable forhold, men her skal det kun handle om de udfordringer, der opstår når arbejdsbeklædningen ikke er tilstrækkelig kølig om sommeren. Det er muligt, at der er mange medarbejdere i DSB, som er udstyret med ben, som ikke nødvendigvis tager sig godt ud i shorts eller nederdel. Men det må aldrig blive sådan, at hensyn til design eller ledelsens opfattelse af, hvad der er pænt, går forud for, hvad der er arbejdsmiljømæssigt rigtigt. Der er i indlægget fra arbejdsmiljø på side 18 nogle ret interessante betragtninger. Jeg håber, at ledelsen læser med og gør sig nogle overvejelser, inden det i stedet bliver den kønspolitiske dagsorden, som fjerner alle kønsrelaterede begrænsninger, der tager over. Og det haster med en brugbar løsning, som kan implementeres i tide forud for næste sommer. Klimaforandringerne er over os og der er ingen saglig grund til at tro andet, end at det bliver varmere. Derfor skal der findes en løsning, som sikrer "sommerlige" benklæder til alle køn.

Og så er der jo lige et hængeparti tilbage fra aftaleforhandlingen i 2018-2019, som er blevet aktuelt igen, nu hvor kørelærernes elevtillæg er tilbage hos S-tog. Det har naturligvis skabt en vis forventning blandt kørelærerne på Fjern. Drift F&R's mange dygtige kørelærere leverer et stort og godt stykke arbejde, men det har nok lidt en smule under det motivationstab, DSB's ensidige opsigelse af elevtillægget førte med sig. Nu bliver spørgsmålet så, om det er lige så let at nå en aftale, som det er at slå fast, at der skal ske noget nu, hvis kørelærernes motivation, til glæde for både DSB og elever, skal have et betydeligt nøk opad. Om det er muligt, må tiden vise. Forhandlingerne starter medio august.

Således opmuntret ønsker vi bladets læsere en (fortsat) god sommer.

Depottilpasninger

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppeformand

Vi har i LPO de seneste 2-3 år løbende drøftet depotstruktur med ledelsen i Togdrift. Drøftelsen har været åben, konstruktiv og fordomsfri, men også meget hæmmet af, at ledelsens tilgang fra start har været et ønske om færre depoter, hvor LPO's tilgang har været et ønske om at bevare de nuværende tjenestesteder. Som vi bl.a. redegjorde for på medlemsmøderne i efteråret 2022, har mange forhold været i spil i drøftelserne. Ikke mindst depoternes organisatoriske opbygning og hele problematikken omkring depoter, tjenestesteder og satellitture, har fyldt. Det lyder måske lidt akademisk, men det har for vores vedkommende i LPO været helt afgørende, idet det i den sidste ende handler om den enkeltes tilknytning til én fast arbejdsplads.

Sideløbende med depotstrukturdrøftelserne har vi haft en række drøftelser (på flere planer) om opgavefordeling og grænsedragningen mellem LKF A og LKF B, da det på en lang række depoter både nu og i fremtiden vil være dimensionerende for antallet af LKF B. Og så har vi naturligvis haft en række snakke om andre forhold, som forventes at have betydning for antallet af LKF B og deres stationering i fremtiden, ikke mindst op- og nedformering af tog i drift, eller rettere bortfaldet af muligheden for dette. Adskillelse og samling af togdele har historisk haft en ret markant betydning for opbygningen af DSB's fjerntrafik og bortfald af denne mulighed vil derfor også potentielt kunne få en ret stor betydning for det samlede antal opgaver på en del af landets depoter.

Så har vi naturligvis også talt meget om hele det fremtidige produktionsgrundlag, dvs. DSB's Trafikvision 2030, som jo meget gerne skulle ende med at blive en hjørnesten i DSB's kommende trafikkontrakt. Som bekendt lader den fortsat vente på sig. Efter sigende er der "gået Christiansborg i den". Faktum er, at ingen i skrivende stund ved, hvornår den kommer eller om fornyelsen har så lange udsigter, at den eksisterende kontrakt i første omgang forlænges med brædder. Det er selvsagt uheldigt og gør det rigtig svært at lave en fremtidig depotstruktur. For hvad skal den bygges op omkring? Sammenholdt med det ret massive ønske om afklaring, der har været ude omkring på især de mindre depoter, gjorde, at Drift F&R i foråret meddelte, at der var behov for at skabe noget afklaring og få meldt noget ud om depottilpasninger snarest. Det accepterer vi, også selv om det i vores optik havde det været at foretrække at vente på den nye trafikkontrakt og ud fra den have lavet én færdig plan. Vel vidende – i øvrigt – at det også ville have affødt kritik, da det ville have forlænget den utryghed, den manglende afklaring havde efterladt en række steder.

Pest eller kolera. Nu blev det en "lille løsning", som kunne skabe en masse positiv afklaring for de mange, men – og det er væsentligt at erindre – det modsatte for et mindre antal. Selv om vi i LPO har rejst med rundt med driftschefen og holdt møder på de berørte arbejdspladser i Nykøbing F, Struer og Tinglev, skal det bemærkes, at der ikke har været tale om en præsentation af en samlet enighed eller en aftale i traditionel forstand. Sidstnævnte har slet ikke været på tale. Vores bevæggrunde (manglende trafikkontrakt) fremgår ovenfor. For os har det handlet om, at den overordnede retning, har været rigtig. Og så har det handlet om at søge indflydelsen. Det kan man kun, hvis man deltager. Sidst, men ikke mindst, har det været væsentligt for os at være der og vende ansigtet til musikken, også når det bliver svært og vores medlemmer står i en vanskelig situation. Det var præcis det, der blev henvist til i lederen i seneste nummer af Det Blå Blad, citat: *"I LPO vil vores fokus være på at gøre de skarpeste kanter lidt rundere og sikre den enkelte bedst muligt"*. Det var ikke blot et statement, men et tilsagn vi naturligvis står ved. Det fremgik da også på møderne de pågældende steder, at der bestemt var nuancer (og nok også mere end det) mellem ledelsens tilgang og vores. Og det er jo ikke fordi vi ikke kan se, at der er en udfordring i Nykøbing F, når åbningen af den nye Storstrømsbro og elektrificeringen igen er udskudt. Vi er heller ikke blinde for, at DSB ikke har en trafikkontrakt på fjerntrafik til Struer efter december 2024 og heller noget ønske om at køre dér (jf. DSB's Trafikvision 2030), ligesom der heller ikke p.t. er en aftale om grænseoverskridende kørsel til Tyskland – Tinglevs primæropgave – efter 1. januar 2028. Så ja, det kan bestemt problematiseres, men løsningerne kunne godt dyrkes mere og hvad nu hvis DSB alligevel skal køre til Struer i fremtiden, eller til Flensborg? Det savner vi nogle gode svar på, men ved at deltage i processen får vi mulighed for at få indflydelse på – og være med til at finde – nogle brugbare løsninger for dem, der bliver ramt. Og heldigvis gav møderne, og de mange konstruktive forslag, som blev fremsat på disse, tro på, at der bestemt er mulighed for at finde disse løsninger, både for de berørte medlemmer og de ramte arbejdspladser.

Et andet element i den udmeldte plan er en reduktion af antal lokomotivførere i København. Ideen hviler på et ønske om at komme på forkant med en række problemstillinger, hvor medarbejdertilfredsheden i København fremstår atypisk i forhold til andre depoter. Der er givetvis mange nuancer i det billede, men det lidt upersonlige, som kommer af at være et stort sted går igen. Desuden har det i praksis vist sig at være mere end almindelig vanskeligt at sikre den nødvendige uddannelsen til kollegaerne, idet DSB – bl.a. pga. depotets størrelse – aldrig får færdiggjort en uddannelse, før man tager hul på en ny. Som lokalgruppeformanden i København, Thomas Knudsen, skrev i seneste nummer af Det Blå Blad, fører det til udfordringer med at få lagt de ture, der efterspørges, samtidig med at tjenestefordelingen har meget svære vilkår,

hvilket er til stor skade for den enkelte medarbejder. Løses alt så ved at reducere depotet med 30-50 medarbejdere? Næppe, men det er et skridt i den rigtige retning. Desuden har det været en væsentlig overvejelse, at fremtiden på Kh skulle tænkes ind i de kommende års overførelse af LKF B fra S-tog til Fjern, hvor en reduktion jo i udgangspunktet vil give nogle udfordringer i forhold til den øvelse. Det er MEGET vigtigt at understrege, at reduktionen på Kh sker løbende ved naturlig afgang og ved at stillingerne i stedet slås op på depoterne i Helsingør, Kalundborg, Odense og Næstved. Men altså på en sådan måde, at der gøres plads til de LKF B, der kommer over fra S-tog og ønsker at være på Kh. I praksis vil det efter alt at dømme betyde, at nednormeringen af Kh bliver en forholdsvis lang proces.

IC5 mock-up'en på Otto Busses Vej

Foto: Jan Lundstrøm

Og lad os så summere op og se på, hvad depottilpasningerne helt konkret går ud på:

- **Nykøbing F**. Da Storstrømsbroen formentlig først står klar i 2027 er der en overtallighed, som ledelsen mener kun kan løses ved at reducere styrken fra 49 til 45 LKF fra K24. Umiddelbart er vurderingen, at opgaven kan løses ved frivillighed (pension, deltid, mv.).
- **Struer**. Mødestedet lukker ved udgangen af 2024, idet DSB – på nuværende tidspunkt – ikke har en trafikkontrakt med kørsel til / fra Struer fra K25. 4-5 LKF kommer i klemme og skal til andet depot (Fa eller måske Ar) medmindre der findes alternative løsninger.
- **Tinglev**. Depotet lukkes ned ved indgangen til 2028, idet DSB fra den dato – på nuværende tidspunkt – ikke længere har grænseoverskridende kørsel til Tyskland. Hvis depotet inden da reduceres fra de nuværende 18 til mindre end 12, lukkes det også ned. Vurderingen er, at en lukning (og flytning af personalet til Fredericia) vil berøre 8-9 medarbejdere. Der arbejdes derfor videre med modeller, som kan sikre, at der er mere end 12 LKF på depotet frem til 2028 og forslag som kan afbøde virkningerne for dem, der er tilbage.
- **København**. Der udflyttes 30-50 stillinger. Der skal fortsat være plads til overflytning af LKF fra S-tog til Kh, så reduktionen – som sker ved frivillighed / naturlig afgang – kommer til at ske over en længere periode og uden at det påvirker enkeltindivider negativt. Tiltaget er reelt meget lig det, som er sket på en række mindre depoter over de senere år, hvor depoterne i en periode har været lukket for (eller haft meget begrænset) tilgang og derfor er reduceret i antal ved naturlig afgang.
- **Helsingør, Kalundborg, Odense og Næstved**. Depoterne øges hver med 7-12 LKF (de udflyttede stillinger fra Kh). Der findes ikke en specifikt plan for udflytningen af stillinger fra Kh, men det vil IKKE ske ved tvang. Der er tale om en ret lille øvelse. I både Hg og Od vil en tilgang på 7 LKF kun lukke hullet efter dem, der er forsvundet de seneste 2-3 år.
- **Øvrige depoter** påvirkes ikke og fortsætter derfor uændret. Der er d. 1. maj 2023 rekrutteret 10 nye LKF til hvert af depoterne Fa og Ar og der skal senest i vinteren 2023-2024 rekrutteres yderligere i Vestdanmark. Det vides ikke i skrivende stund ikke, hvor mange, der skal rekrutteres og hvilke af de vestdanske depoter, der skal rekrutteres til.

Den opmærksomme læser har måske bemærket, at vi i denne artikel (og i dele af vores kommunikation) har valgt at kalde det for en depottilpasning. Det skyldes, at det i vores optik kun er de indledende tiltag. Vi har i hvert fald ikke fantasi til at forestille os andet, end at der kommer yderligere, når DSB's kommende trafikkontrakt er på plads og der er en afklaring vedr. arbejdsfordelingen mellem LKF A og LKF B. Det har naturligvis lidt længere udsigter og er behæftet med en række usikkerheder. Netop derfor er det også helt afgørende, at nærværende depottilpasninger udstikker en retning for det videre arbejde. Og det er vi faktisk naive nok til at tro, at den gør.

Pausereglen – den lidt længere forklaring …

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppeformand

Man kunne i Det Blå Blad nr. 4-2021 i artiklen "Nye tider, nye arbejdstidsregler – pauser" læse en uddybning, eller måske rettere en præcisering, af pausereglen i Jernbaneoverenskomsten. Det fremgår af §1, stk. 3, at: "der maksimalt må udføres 5 timers arbejde uden pause i forbindelse med fremførelse." Men hvornår er der tale om fremførsel? Det havde bestemt givet anledning til en del drøftelser mellem DSB (HR og Personaleplanlægningen) og LPO. Ikke fordi vi var specielt uenige, men fordi det var vanskeligt at finde en entydig definition. Vi nåede tilbage i 2021 i fællesskab frem til, at der er tale om fremførelse når *LKF et eller andet sted i tjenesten udfører sikkerhedsarbejde i tog med førerbordet ibrugtaget.* Reglen om max. 5 timers arbejde uden pause er således gældende i alle tjenester undtagen:

- Rene rådighedstjenester (da disse, jf. LKF-håndbogen, side 5, betragtes som pause)
- Kursustjenester
- Tjenester for ansvarshavende på P-rister (i Aarhus og Fredericia).

Der findes tillige et yderst begrænset antal tjenester, som alene indeholder pass-rejser (til / fra fremmed depot). Heller ikke i disse tjenester, er der krav om pause. Ovenstående med den lille krølle på halen, at Arbejdsdirektivets bestemmelse om, at "en lønmodtager med en daglig arbejdstid på mere end 6 timer har ret til en pause af et sådant omfang, at pausens formål tilgodeses", jf. direktivets §3, dog altid er gældende.

Tolkningen (i ovenstående afsnit med kursiv) blev indarbejdet i LKF-håndbogen, som blev udsendt i foråret 2021, men måske var vi ikke præcise nok? Der har i hvert fald efterfølgende været en række diskussioner om, hvordan reglen i praksis skulle anvendes. En del af uenighederne, som primært har været mellem medarbejderne i Driftscenteret og LKF, har beroet på nogle misforståelser, drevet af en antagelse om, at de 5 timer først talte, når nøglen blev sat i førerbordet.

Dette har vi ændret og præciseret, således det nu klart fremgår af den reviderede LKF-håndbog, at: *"Fremførelse defineres som sikkerhedsarbejde i / ved tog. Reglen gælder derfor i alle tjenester undtagen: rene rådighedstjenester (RDG, RDX og RDO) uden opgaver, kursustjenester, ansvarshavende på P-rister og tjenester, der alene indeholder pass-rejse (til/fra fremmed depot)."*

Førerbordet i IC5 mock-up'en. Skærm for døroverv̊agning ses til venstre i billedet

Foto: Jan Lundstrøm

Og så burde alt jo være i skønneste orden, men så god er verden sjældent. Den opmærksomme læser vil bemærke tilføjelsen *"(RDG, RDX og RDO) uden opgaver"* efter *"rene rådighedstjenester"*. Der er her virkelig tale om et tveægget sværd. På den ene side afliver bestemmelsen i en ideel verden en af de senere års største diskussioner mellem LKF og medarbejderne i Driftscenteret, idet samtlige "stumprådigheder" nu indgår i de 5 timer. Det er jo

super, men – og der er altid et men. Man kan som LKF i udgangspunktet ikke altid selv afgøre, om tjenesten med "stumprådighed" er opstået ved, at der i en tjeneste med kørsel har været noget bortfald, som er blevet til RDX (eller RDG/RDO), eller det er en hel rådighedstjeneste (RDX, RDG eller RDO, der efterfølgende er ændret og er indlagt et antal opgaver i. Hvis man i den situation ikke kan finde en løsning med Driftscenteret, er der ikke andre muligheder end at køre tjenesten og anmelde sagen som (formodet) aftalebrud via lokalgruppen. Så må vi i Områdegruppen på førstkommende brudsagsmøde afklare med ledelsen, om tjenesten oprindeligt var en "ikke-rådighed" og der dermed er tale om et aftalebrud. Og nej, ingen behøver at skrive tilbage, at det er både indviklet og besværligt (og nok også lidt tåbeligt). Det er givetvis rigtigt – alle 3 ting – men sådan er kompromisets kunst nogle gange. Og så bliver det jo heller ikke lettere af, at vi har en administrerende direktør, der formentlig hellere vil flække en arm på langs end give nogen som helst tillidsrepræsentant kig-adgang til DSB's (læs: ledelsens) planlægnings- og disponeringssystemer.

Nå, tilbage til det med pausereglen og de maks. 5 timer uden pause. Husk, at i tjenester med fremførelse indgår alle arbejdsopgaver, herunder tjek ind, tjek ud, ophold, vente- og vendetider, mv. i de 5 timer, som derfor beregnes således:

Tjenester med én helpause	**Tjenester med to delpauser**
Fra tjek ind til pause start Fra pause slut til tjek ud er slut	Fra tjek ind til start på første delpause Fra slut på første delpause til start på anden delpause Fra slut på andel delpause til tjek ud er slut

Det sker med jævne mellemrum, at der enten i plangrundlaget, eller som følge af korrigering, er en tjeneste af under 5 timers varighed. Disse tjenester skal principielt, jf. ovenstående, indeholde en pause. Hvis det skulle ske, at de ikke gør det – og det er der eksempler på – bør der faktisk indlægges en pause, som forlænger tjeneste. Udfordringen er, at pausen ikke må lægges i tilknytning til tjek ind og tjek ud. Der skal så tillige indlægges mindst 30 min. RDX (eller anden opgave) i enten tjenestens bagende eller forende. Bare for der ikke skal opstå nogen misforståelser, så kommer vi i LPO ikke til at rejse krav om pause i denne type af tjenester. Alle tjenester beregnes med 6 timer, også dem på 5 timer. Så hvorfor i al verden skulle vi så stille krav om en forlængelse, som pågældende LKF intet får for (andet end lov til at blive på arbejdspladsen), måske bortset fra en halv eller en hel nattime, hvor der på en god dag er 15-20 kr. tilbage, når skatten er betalt. Vi har simpelthen ikke fantasi til at forestille os, at folk ikke hellere vil tidligere hjem og bruge hjemturen på at glæde sig over en sjælden kort tjeneste 😊.

Og så er det da også værd at bemærke, at ledelsen oplyser, at både korrigeringsmedarbejdere og driftsdisponenter er informeret om håndtering af pausereglen, herunder håndtering i forbindelse med rådighedstjenester. Hvis du alligevel oplever, at pausereglerne ikke overholdes, så kontakt driftscenteret med henblik på at finde en god løsning i mindelighed. Henvis eventuelt til bestemmelserne i LKF-håndbogen. Hjælper det ikke, så kontakt din lokale TR / lokalgruppe og anmeld sagen som aftalebrud.

Jernbaneoverenskomsten 2023-2025

Så er den elektroniske udgave af Jernbaneoverenskomsten 2023-2025 lagt på Dansk Jernbaneforbunds hjemmeside. Du kan læse den her. Du kan naturligvis også finde den på LPO's hjemmeside www.lpo-dsb.dk.

Den trykte udgave forventes udsendt umiddelbart efter sommerferien.

Fagretlige sager – status juli 2023

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppeformand

Der var i Det Blå Blad 01-2023 en oplistning af de igangværende sager, som håndteres efter de fagretlige regler. Selv om fagretlige sager i deres inderste natur handler om uenighed, er det – heldigvis – en væsentlig del af processen at søge at forlige disse uenigheder via forhandling. Forhandlingsrummet er altid (forholdsvis) lukket, men trods det har vi i LPO et ønske om at være så åbne som muligt omkring de sager, der er. Vi prøver derfor løbende at holde medlemskredsen orienteret. Dette sker i udgangspunktet på generalforsamlinger, medlemsmøder og stuemøder. Vi synes imidlertid også, at det – i hvert fald i mange tilfælde – kan give mening med løbende opdateringer her i bladet. Derfor dette indlæg. For at begrænse længden lidt er nedenstående lavet som en opdatering på artiklen i Det Blå Blad 01-2023.

Først de verserende sager:

- **Deltidsansattes normberegning og maks. 160 timer på 4 uger.** Sagen omhandler håndtering af deltidsansattes deltidsdage de såkaldte F1f-dage, som i IT-systemerne for så vidt angår både normberegning og maks. 160 timer på 4 uger, beregnes med 0 timer. LPO's påstand er, at DSB's håndtering er i strid med Jernbaneoverenskomstens bilag 2, hvori det fremgår at: " *... deltidsansatte ikke (må) behandles på en mindre gunstig måde end sammenlignelige fuldtidsansatte, udelukkende fordi de arbejder på deltid*", idet deltidsansatte ikke sikres den samme udjævning af arbejdstiden, som deres fuldtidsansatte kollegaer. Det har ikke været muligt at opnå enighed, hverken ved lokalforhandlingen (d. 24. oktober 2022) eller ved efterfølgende forhandlingsmøder. Sagen er overdraget til DJ og der har d. 8. maj været afholdt mæglingsmøde mellem DJ og DI, hvor der heller ikke kunne opnås enighed. DJ oplyser, at sagen går videre til organisationsmøde. Det er indkaldt til afholdelse d. 30. august. I det omfang der kommer yderligere i denne sag, vil informationen i udgangspunktet blive formidlet af DJ.
- **3 på hinanden følgende nattjenester pga. forsinkelser**. Sagen omhandler forståelse af aftaleteksten ved forsinkelser. Det fremgår af Jernbaneoverenskomsten, lokomotivpersonale (person) §1, stk. 1 at: "*Der må højst forekomme sådant arbejde (nattjenester, red.) 2 på hinanden følgende nætter*". Der ses ingen afvigebestemmelse for reglen og det er derfor LPO's opfattelse, at reglen betyder, at DSB er forpligtiget til at disponere medarbejderens evt. efterfølgende nattjenester på en sådan måde, at der maks. er to på hinanden følgende og i øvrigt maks. 7 nætter pr. kalendermåned. DSB er uenig i dette og det har trods lokalforhandling og flere forhandlingsmøder, ikke været muligt at opnå enighed. Sagen er derfor overdraget til DJ med henblik på videre fagretlig behandling. Der er indkaldt til mæglingsmøde d. 20. september 2023.

Så de sager, som er forliget:

- **Maks. 160 timer på 4 uger:** I arbejdstidsaftalen pkt. 7 står: "*Der må maks. planlægges med 160 timer for hver 4 løbende kalenderuger*". Tvisten har primært handlet om, hvorvidt denne grænse var ultimativ (LPO's opfattelse), eller der er en bagatelgrænse ved mindre overtrædelser af de 160 timer, som skal accepteres (DSB's opfattelse). Sagen har hele tiden gået på to ben, dels den konkrete overholdelse af de maks. 160 timer, dels den manglende mulighed for, at den enkelte LKF kan følge med i, om reglen overholdes (på samme måde som man kan følge normen i LTD2-appen "Normtid kvartal"). Der er nu udviklet en ny facilitet i LTD2-appen (LKF-webben), som giver LKF mulighed for at se status på maks. 160 timer på 4 uger. Udfordringen er, at opgørelsen primært er bagudskuende og man kan derfor ikke nødvendigvis nå at reagere, hvis de 160 timer overskrides. LPO opfordrer derfor – som hidtil – til, at man får en snak med sin tjenestefordeler, hvis man mistænker / formoder, at man kommer til at overskride de 160 timer. Ender man alligevel – trods henvendelse eller af andre årsager – med mere end 160 timer på 4 på hinanden følgende kalenderuger, anmeldes overtrædelsen som aftalebrud. LPO betragter ovenstående som en acceptabel løsning på den fagretlige tvist og agter derfor – på det nuværende grundlag – ikke at foretage os yderligere i denne sag. Der henvises i øvrigt til LPO's medlemsinformation nr. 13-2023
- **Planlagt overarbejde på normperioden.** Sagen omhandler bestemmelsen i arbejdstidsaftalen, hvor det fremgår at: "*Normperioden må ikke planlægges med overarbejde*". Parterne havde primo marts 2023 opgivet at nå frem til en forhandlet løsning og i LPO forberedte vi derfor en overdragelse af sagen til DJ med henblik på videre fagretlig behandling. I forbindelse med

Passagerafsnit i IC5 mock-up'en

Foto: Jan Lundstrøm

udarbejdelsen af det såkaldte uenighedsreferat, viste der sig imidlertid en ny mulighed for at finde en forhandlet løsning. Ved det efterfølgende forhandlingsmøde d. 25. april blev der på den baggrund opnået enighed om følgende kompromis:

- LKF i tur: Normperioden må i udgangspunktet ikke planlægges med overarbejde. Da turenes opbygning ikke følger normperioderne, kan der dog opstå ubalancer som gør at overarbejde på normperioden – bl.a. for at begrænse antallet af normbetingede korrigeringer – kan forekomme. Det kompenseres i så fald med den faktiske overskridelse + 50 % (overarbejdssats). Er overskridelsen på mere end 7,4 timer, kompenseres desuden med en SH-dag.
- LKF i reserven: Normperioden kan ikke planlægges med overarbejde. Sker det alligevel håndteres sagen som aftalebrud.

Parterne betragter på ovenstående grundlag sagen som forliget og har i den anledning udfærdiget og underskrevet et enighedsnotatet dateret 20. juni 2023. Der henvises i øvrigt til LPO's medlemsinformation nr. 20-2023.

Førerrumsdøren i IC5 mock-up'en

Foto: Jan Lundstrøm

- **Kvalifikationsløn tjenestemandsansatte LKI**. Sagen er reelt fra 2022. LPO er af den opfattelse, at der burde være afsat midler. Udfordringen er, at de ikke / næppe har været kanaliseret ud i det rette ledelseslag, hvilket blev delvist bekræftet under lokalforhandlingen d. 10. januar. De efterfølgende drøftelser har vist, at midlerne fra 2022 er anvendt og der er ved udgangen af april 2023 nu er et acceptabelt antal tjenestemandsansatte LKI, som ikke er på trin 4 (sluttrin). Det er aftalt, at de afsatte midler i 2023 anvendes til generelle lønstigninger for det tjenestemandsansatte lokomotivpersonale. Under forudsætning af, at der også i 2024 afsættes midler, anvendes disse i første omgang til individuel kvalifikationsløn for de resterende tjenestemandsansatte LKI. Parterne betragter på ovenstående grundlag sagen som forliget.
- **Fridage, kursusindkalder og enkeltdagsvalg.** Sagen omhandler håndtering af søgt frihed i forbindelse med uddannelse og hvorvidt fridage og normnedsættende dage, som ligger i tilknytning til søgte ferieperioder, har den samme beskyttelse som ansøgt frihed i forbindelse med planlægning af uddannelse. Lokalforhandlingen viste, at parterne måske ikke var så langt fra hinanden og på forhandlingsmødet d. 25. april kom det frem, at der – parterne bekendt – siden overgangen til det nuværende aftalegrundlag kun har været en sag, hvor medarbejder og tjenestefordeling / uddannelsesplanlægning ikke har kunnet finde en løsning i mindelighed. Da der samtidig var enighed om, at der (fortsat) ikke planlægges med uddannelse på fridage og normnedsættende, dage som ligger i forbindelse med søgt frihed. Og enighed om, at LKF derfor (fortsat) ikke skal søge de fridage og normnedsættende dage med, som ligger i forbindelse med søgt frihed, blev sagen forliget. Hvis det viser sig, at vi – mod forventning – skulle opleve flere sager, vil disse blive håndteret som øvrige fagretlige sager.

Der er også to sager som er frafaldet / bortfaldet:

- **Fridage og hele kalenderdøgn.** Sagen omhandler forståelse af aftaleteksten ved forsinkelser. Det fremgår af Jernbaneoverenskomsten, lokomotivpersonale (person) §1, stk. 4, at: *"den (fridagen, red.) skal indeholde et kalenderdøgn og have en varighed på mindst 40 timer*". Der ses ingen afvigebestemmelser for reglen og det har derfor været (og er fortsat) LPO's opfattelse, at reglen betyder, at en fridag, hvor der arbejdes ind i fridagens kalenderdøgn som følge af en forsinkelse, skal erstattes. Det har ikke været muligt at nå til enighed med DSB. I forbindelse med sagens overdragelse til DJ havde DJ's jurist nogle forbehold, primært at medarbejderen i mellemtiden var fratrådt og der derfor ikke (længere) var et konkret individ, der havde lidt skade. Sagen blev på den baggrund frafaldet, hvilket er meddelt DSB. Hvis der skulle opstå en ny sag (og DSB fastholder deres hidtidige synspunkt), startes der forfra. Det vil – uagtet den meget omstændige sagsgang – i så fald fortsat være LPO's tilgang, at sagen køres / afprøves.
- **Længden af en deltidsfridag (F1f-dag) for LKF i reserven.** Sagen omhandler, hvorvidt F1f-dagen er "anden frihed", jf. arbejdstidsaftalens pkt. 5: *"Ferie og anden frihed beskyttes på samme måde som fridage… "* og derfor skal opfylde fridagslængderne. Da det ikke var muligt at opnå enighed, blev sagen overdraget til DJ med henblik på videre fagretlig behandling. DJ's jurist havde imidlertid nogle forbehold i sagen, bl.a. i forhold til aftaledækning og EU -lovgivning. På den baggrund, og på grund af sagens stilling i forhold til den berørte medarbejder, er sagen frafaldet, hvilket er meddelt DSB. Hvis der skulle opstå en ny sag, vil denne blive rejst, dog med forbehold for førnævnte EU-lovgivning.

Minirevision af aftaler og opdatering af LKF-håndbogen

Af:
Peter Kanstrup
Områdegruppeformand

Som det fremgår af lederen i seneste nummer af Det Blå Blad førte forårets drøftelser med HR og Personaleplanlægningen til en minirevision af vores aftaler (arbejdstidsaftalen og en enkelt rettelse til ferieaftalen) og en deraf følgende opdatering af LKF-håndbogen. Drøftelserne omhandlede både nogle af de praktiske udfordringer i vores aftalegrundlag og nogle af de uenigheder, vi har haft om tolkningen af samme. Nå ja, og så det faktum, at i en dynamisk verden vil der være et løbende behov for tilpasning af indgåede aftaler.

De primære ændringer omhandler:

- Præcisering af pausereglen
- Præcisering af korringsreglerne
- Reviderede tekniske tider for litra EB og dobbeltdækkervogne

Sidstnævnte er opmålt og rettet i bilaget nu, men for at undgå ekstraordinære ændringer i plangrundlaget træder de nye tider først i kraft senere. Ud over det er spadseretiderne tilpasset til de faktiske forhold i Næstved, Nykøbing F og på en række lokationer i København.

Der er som noget nyt indarbejdet en række eksempler i LKF-håndbogen vedr. korrigeringsreglerne, forståelsen af disse og deres anvendelse. Desuden er der lavet en uddybende forklaring omkring norm, normberegning og beregning af maks. 160 timer på 4 på hinanden følgende kalenderuger.

I det seneste nummer af Det Blå Blad var der en artikel vedr. reviderede korrigeringsregler. Vi følger op i dette nummer med artiklen på side 6, som sætter fokus på pausereglen, inkl. regler for afholdelse af pause under rådighedstjeneste.

Den reviderede arbejdstidsaftale, den reviderede ferieaftale og den reviderede LKF-håndbog blev udsendt d. 17. maj. De reviderede dokumenter, inkl. bilag, mv. er lagt op på LPO's hjemmeside, www.lpo-dsb.dk under "Aftaler", henholdsvis "LKF-håndbog". Og så kan du i øvrigt læse mere i nyheden "Ugens nyheder til lokomotivfører F&R", dateret 24. maj 2023, under punktet Ny lokomotivfører håndbog (kan kun tilgås fra en DSB-enhed).

Førerbordet i IC5 mock-up'en på Otto Busses Vej

Foto: Jan Lundstrøm

Som nævnt i indledningen er vi i en dynamisk verden i stadig forandring, så selv om ovenstående faktisk i skrivende stund knap nok er to måneder siden, er der faktisk sket noget efterfølgende. Jf. LPO's medlemsinformation nr. 20-2023 er der indgået forlig i den faglige tvist vedr. overtid på normperioden. Forliget betyder, at afsnittet i såvel arbejdstidsaftalen, som LKF-håndbogen, vedr. overtid på normperioden skal tilpasses forligsteksten. Tidshorisonten for dette kendes ikke, men indtil rettelsen effektueres er det altså forligsteksten i medlemsinformationen, som er gældende.

Og så er bør vi vel også afslutningsvis nævne sagen om kørelærernes elevtillæg. Ikke at den kommende forhandling nødvendigvis medfører yderligere ændringer i vores aftaler – hvis der overhovedet kan opnås enighed – vi bemærker blot, at tillægget kom tilbage på S-tog i forbindelse med deres seneste aftalerevision, så helt udelukkes kan det jo nok ikke. Det må vi i så fald tage, når den tid kommer …

Søgning af UA efter 1. oktober 2023

Som det fremgår af information fra Drift F&R fra d. 10. maj (link kan kun tilgås fra en DSB-enhed) er der nedenstående proces for søgning af UA efter 1. oktober 2023. Hvis du synes, at du har set noget tilsvarende tidligere, så skyldes det, at nedenstående (bortset fra årstallene) til forveksling ligner en tilsvarende information udsendt i 2022.

HR har oprettet en ny kvote "Ny UA", som sikrer, at du kan søge UA efter 1.10.2023, som er gældende fra 01.10.2023 og hvor du kan "låne" timer fra.

På Ferieplan har du derfor følgende kvoter:

- UA ny 01.10.2022 – 30.09.2023
- UA ny 01.10.2023 – 30.09.2024

Du skal så være opmærksom på ikke at bruge flere timer fra den nye kvote, end der er i rest på den gamle.

Det er vigtigt, at du ikke søger flere timer, end der er på kvoten UA ny 01.10.2022 – 30.09.2023 (du kan max "låne" 50 timer).

Det er den måde, vi, som det er nu, systemmæssigt kan håndtere og sikre, at det er muligt at søge UA frihed efter den 01.10.2023.

Processen efter 01.10.2023:

- Natten efter den 01.10.2023 bliver restsaldo fra UA ny pr. 30.09.2023 overført til UA gl. pr. 01.10.2023.
- Den 03.10.2023 kører HR et program, som flytter de afviklede timer fra UA ny pr. 01.10.2023 til UA gl.
- Eventuelle timer, som ikke kan dækkes ind af restsaldoen på UA gl. bliver stående på UA ny pr. 01.10.2023.
- HR informerer de medarbejdere, som evt. på det tidspunkt har minus på kontoen.
- Er du endt i den situation, at du står med et minus, skal søgt frihed ændres/annulleres eller erstattes med anden frihed, så kontoen kan gå i 0.

Fagbevægelsens historie – hele artikelserien

Vi har over de senere år bragt en række artikler her i bladet om fagbevægelsens historie helt fra den spæde start i slutningen af 1800-tallet og frem til i dag. Ja, faktisk lidt længere, da de sidste artikler i serien giver nogle bud på, hvilke trusler, der er, men også noget om, hvad fagbevægelsen – til gavn for landets lønmodtagere – kan og bør fokusere på i fremtiden.

Du kan læse alle 10 artikler i serien her

Kørelærerhonorar

Mens vi venter på en afklaring om kørelærernes elevtillæg, skruer vi tiden tilbage til 1940'erne, hvor man også tumlede med at sikre en fornuftig honorering af kørelærernes vigtige arbejde.

KØRELÆRERHONORARERNE

Da der her i Bladet for November f. A. redegjordes for, hvad man i det saakaldte Motorudvalg var enedes om m. H. t. Godtgørelse til Kørelærere i Motortjenesten, blev det samtidigt meddelt, at den i bemeldte Udvalg trufne Aftale skulde godkendes af Generaldirektoratet, inden Ordningen kunde træde i Kraft.

Denne Godkendelse foreligger nu. Fra det Tidspunkt i Efteraaret 1945, hvor man atter paabegyndte Motoruddannelsen, vil Kørelærerne i Motortjenesten faa de aftalte Honorarer: 15 Kr. for Indøvelseskørslen før Skoleuddannelsen og 12 Kr. for Attestkørslen efter bestaaet Motoreksamen paa Jernbaneskolen. Desuden ydes til den ved selve „Eksamenskørslen" medvirkende Censor 3 Kr. pr. Dag samt Timepenge i Stedet for Kørepenge. — De Kørelærere, som ikke allerede har indsendt Regninger for Uddannelser i det nævnte Tidsrum, bør snarest gøre dette.

Sideløbende med Arbejdet for Fastsættelsen af disse Honorarer vedr. Motortjenesten har Organisationen bestræbt sig for en Forbedring af de Honorarer, der ydes Kørelærerne i Damptjenesten for Uddannelse af Lokomotivfyrbøderaspiranter. Medens adskillige andre Honorarer gennem Aarene er forhøjet med 30—35 pCt., har dette Honorar været uændret siden dets Indførelse for 16—17 Aar siden. Ogsaa paa dette Omraade er der nu opnaaet et positivt Resultat, nemlig en Forhøjelse paa 30 pCt. og med Gyldighed fra 1. Oktober 1946. For alle efter 1. Oktober f. A. udstedte Attester for Lokomotivfyrbøderaspiranter er Kørelærerhonoraret 65 Kroner.

Med dette sidste er der fra Organisationens Side endnu ikke fuld Tilfredshed. Vi har ment, at Forholdene — bl. a. den Kendsgerning, at Uddannelsen af Lokomotivfyrbøderaspiranterne nu er langt mere byrdefuld end tidligere og stiller større Krav til Kørelæreren — burde motivere et endnu højere Kørelærerhonorar, nemlig 75 Kr. Forhaabentlig krones ogsaa dette med Held. Herom vil vi forventelig kunne give nærmere Meddelelse i næste Nummer af Bladet.

Udklippet er fra Det Blå Blads forgænger Dansk Lokomotiv Tidende (DLT) og fra 1947.

Lokomotivmændenes Jubilæumsforening

Af 1890

Indbydelse til Jubilæumsårsfesten 2023

Årsfesten afholdes onsdag den 4. oktober 2023 kl. 12:00 i ALFA Bryghus og Brasserie, Vestergade 4A, 6600 Vejen. Tlf.: 29 88 30 30
Dørene åbnes kl. 11.45

Pris: Kr. 650, som indbefatter:

3 retters menu, kaffe/the og chokolade samt natmad,
Vin, øl og vand ad libitum fra kl. 12:00 til kl. 19:00. **Bemærk** til kl. 19:00

Transport (*med forbehold for diverse ændringer i trafikken*):
Fra Jylland: Vi tager Re3330 fra Ar kl. 09:58. Ank. Vejen kl. 11:43
Fra Kbh/Fyn: Vi tager IC50133 fra Kh kl. 08:59 m/skift i Fa (Re3330). Ank. Vn 11:43

Bindende tilmelding **senest d. 19. september** skal ske ved at indbetale kr. 650 samt evt. kontingent restance/bøder, til vores konto i Danske Bank:
Reg.nr.: 1551 Kontonummer: 3350209190 - HUSK at anføre navn!

Jubilarer (med min. 5 års medlemsanciennitet), deltager gratis ved årsfesten, og deres tilmelding skal ske til Præsidenten på:
lokojubi@youmail.dk eller telefon/telefonsvarer 24 68 91 96

Når endelig deltagerliste er klar, udsendes den, og den er samtidig gældende som kvittering for tilmelding.

Der kan ikke betales for årsfesten på selve dagen, og det er vigtigt, at man rettidigt indbetaler på vores konto.

Velkommen – På Jubilæumsforeningens vegne
Claus Cederholm, Præsident

Kontingent: 60kr/år

Enighed - Kundskab - Hjælp

LPO Københavns studietur 2023

Af:
Thomas Stibius Ipsen
Lokalgruppekasserer
LPO København

Efter nogle år med Corona, blev studieturen i København genoplivet i år. Turen gik til Bamberg, hvor røget øl, en begravet pave og domkirker ventede.

Mandag den 8. maj kl. 06:55 var der afgang fra KH med IC 393 mod Hamborg, og 14 forventningsfulde kollegaer var klar til den lange togtur. Efter halvanden times ophold i Hamborg, hvor currywurst og schnitzel var blevet indtaget, forsatte vi mod Bamberg i ICE 709 med 260 km/h og nåede rettidig frem til Bamberg kl. 18.15. Her ventede så en lille vandretur på 20 min før den endelige destination, Hotel Martin Am Dom, var nået. På vandreturen åbenbarede der sig en fantastisk by, som havde overlevet verdenskrige og stod, som om man vendte tilbage til middelalderen i den gamle bydel. Efter vi var blevet indkvarteret på det idylliske hotel med storkerede på skorstenen gik turen mod Schlenkerla, et bryghus som var yderst velbesøgt, for at spise og smage på det famøse røgede øl. Der var i selskabet delte meninger om dette mystiske fænomen. P.E.T. (Poul Erik Toft, red.) havde ikke mange rosende ord tilovers for denne mørke væske.

Et par forventningsfulde kollegaer

Foto: Thomas Stibius Ipsen

Byvandring i Bamberg

Foto: Thomas Stibius Ipsen

Tirsdag: Efter en superlækker morgenmad mødtes alle kl. 10 i flot solskinsvejr. Denne dag stod på byvandring og bryggeritur. De ældste bryggerier skulle besøges og mere af det røgede bryg skulle indtages. Og denne gang faldt det lidt bedre ud for de fleste, da der var forskellige varianter og de var lidt mindre røgede end aftenen før. Efter at have været på forskellige bryggerier rundt omkring i byen, var selskabet klar til frokost på et bryghus, som glimrede ved at glemme halvdelen af selskabets bestilling og sørgede for, at J. Kjærulff var den første, som fik sin mad uden at andre havde fået noget. Schnitzlen viste sig dog at have været til et andet selskab, og det var generelt ikke et servicemindet personale. Der blev derfor ikke givet drikkepenge. Aftensmaden blev indtages på det idyllisk liggende bryggeri, Greifenklau, med udsigt over byen.

Brauerei Spezial, Bamberg

Foto: Thomas Stibius Ipsen

Onsdag: Dette var var dagen, hvor studieturen genoplivede den legendariske bådtur, hvor det gik gennem sluser og kanaler og den gamle bydel og videre til en kæmpe erhvervshavn og tilbage. Det bragte stor forundring hos visse deltagere at se et ellokomotiv uden der var nogen ledninger i luften. Visse af de mere tog interesserede kunne imidlertid her fortælle om det forunderlige hybridlokomotiv, som bliver brugt på godsstammer i Tyskland. Vi sluttede af med middag på Bryggeriet Klosterbrau.

Mens der ventes på mad og drikke …

Foto: Thomas Stibius Ipsen

Ellokomotiv uden kørestrøm, eller hvad …?

Foto: Thomas Stibius Ipsen

Torsdag: Efter en tidlig morgenmad satte vi alle næsen mod Neuenmarkt-Wirsberg. Her skulle vi besøge et damplokomotiv museum, med guidet rundtur. Dette var til stor fornøjelse for (næsten) alle. Sidste aften blev middagen indtaget på den lettere skumle bar, Zum Ösi, med yderste spændende automater på toiletter, hvor der blev trukket travel pussy og G-streng trusse til stor morskab for selskabet.

Fredag var hjemrejsedag. Og som det næsten bør, og skal være, nåede vi ikke vores tilslutning i Fredericia. Måske havde vi også været noget optimistiske med kun 9 min overgang! Men force majeure spillede os et puds. En brand tæt på banen mellem Hamborg og Padborg gjorde, at vi tabte en time og derfor først nåede København H kl. 23, i stedet for 20:44, som ellers planlagt.

På studietursudvalgets vegne skal der lyde en tak for en dejlig tur til alle deltagere.

Vel mødt igen næste år
i uge 20 😊.

Damplokomotivmuseet i Neuenmarkt-Wirsberg

Foto: Thomas Stibius Ipsen

Kronik: En tidlig morgen i Belvedere – Måske er det snart tid at vågne op?

Af:
Thomas Knudsen
Lokalgruppeformand København
Områdegruppebestyrelsesmedlem

Det er nok ikke nogen hemmelighed, at Belvedere har svært ved at levere det, som planlægningen kræver af dem og det er ikke blevet nemmere, efter de har fået stolen for døren og må klare sig uden assistance fra LKF B.

Den 6. juli møder jeg til morgenvagt kl. 3.52. Jeg skulle egentlig have startet med noget taxa til lufthavnen og den slags småtteri. Det var imidlertid lavet om, da jeg mødte. I stedet skulle jeg sidde RDX indtil kl. 4.51, hvorefter jeg skulle overtage første tog (2200) til Helsingør med afgang fra Kh kl. 4.56 ved perron. Jeg stiller mig ned i god tid og venter. Og det kom jeg så til i en rum tid. Imens står skærmen og langsomt opdatere en større og større forsinkelse. Togpersonalet er godt i gang med at snakke med deres driftsleder, men kan ikke rigtig få noget information andet end, at den skulle være på vej.

40 minutter efter toget skulle være kørt bliver jeg ringet op af arbejdslederen på Belvedere. Han har fået en melding om, at 2200 skulle være forsinket og når han slår tognummeret op, finder han kun mit navn som personale på toget. Jeg kan så fortælle ham, at jeg skal afløse ved perron, som skrevet på min arbejdsseddel. Jeg har ikke fået besked om andet. Han fortæller derimod, at Belvedere er voldsomt underbemandet og han har ikke nogen, som kan køre den op. Så vidt han var orienteret, havde det desuden aldrig været planen, at netop det tognummer skulle køres til perron af hans folk. De har klargjort det og det holder derfor i spor 64 og venter. Det kan jeg jo ikke sige meget til, men vi bliver enige om, at jeg forsøger at ringe til min driftsleder.

Her får jeg beskeden, at så vidt han kan se og hvad han har fået af melding fra Banedanmark, så er tognummer 2200 på vej til perron. ”Spændende”, tænker jeg og afventer lidt. Stadig med driftslederen i røret udbryder han pludselig: "Hov! Nu skiftede tognummeret til 2202!" Kort efter ser jeg et triangellys på et ER-togsæt komme trillende i sporet og efter snak med kollegaen på dette tog kan jeg konstatere, at det er netop tog 2202. Kort efter bliver jeg igen ringet op af driftslederen, som nu kan oplyse mig om, at tognummer 2200 mod Helsingør samt returløbet, nu er blevet aflyst. Han vil dog gerne have mig til at tage ud i Belvedere og hente stammen, så den kan komme ind i sit løb og køre vest ud af København.

Jeg tager derfor ud i Belvedere og går op og snakker med arbejdslederen. En lille sludder afslører, at de, som han nævnte tidligere, var underbemandet. Den pågældende togstamme var klargjort omkring kl. 3.00, men de havde ikke nok, som var uddannet til at køre til og fra perron. Samtidig var de i løbet af natten blevet bedt om at hente en helt anden stamme ved perron. Han havde ikke nogen ledige til at klare det, men måtte til sidst tage én ud af deres egen produktion for at hente den. Det eneste den pågældende stamme skulle, var at vendes i Belvedere, inden den skulle ud at køre igen. Hertil dukkede en LKF B op, som havde ligget i 3 timer på skjoldet i noget rådighed og pågældende havde intet hørt, andet end at netop den stamme skulle hentes i Belvedere. Hvorfor har man ikke kontaktet rådigheden for at få kørt stammen i Belvedere og op igen? Jeg kan heller ikke lade være at tænke, hvorfor i alverden man ikke har sendt mig i en taxa ud og hente stammen med det samme min tjek ind var overstået? Måske tog 2200 stadig havde kørt forsinket fra Kh. Men så havde vi måske snakket 5-10 minutter, i stedet for en aflysning. Nåh, men det er også bare mig, som begynder at komme med konstruktive løsninger nu. Det skal man passe på med, har jeg hørt.

Jeg kunne, på min vej ud mod Belvedere, forlade spor 2 fyldt med frustrerede passagerer og en togfører, som tog sig til hovedet og konstaterede, at det var begyndt at være en normal, at de første tog med EB og vogne ud af KH, var forsinkede. Hvilket hun undrede sig lidt over. Efter denne oplevelse lå min undren nok på et meget lille sted.

Det kan så også her på bagkant konstateres, at den indledende bemærkning i nærværende kronik om, at LKF B ikke længere assisterer med klargøring osv. i Belvedere, nok ikke helt passer med virkelighedens verden. Trods alle gode intentioner om det modsatte.

Nekrolog
Lokomotivfører
Jan Nielsen
København

Onsdag d. 12. juli modtog lokalgruppe KH og resten af depotet i København meddelelsen om, at lokomotivfører Jan Nielsen meget pludseligt var gået bort samme dag.

Jan var taget ud på en formiddagsløbetur inden arbejdet kaldte, men blev undervejs ramt af et hjertestop. Alt tyder på, at døden indtraf hurtigt og at han ikke har lidt unødig overlast.

Det er ingen hemmelighed, at Jans bortgang kommer som et chok for os alle. Jan var på depotet kendt som en god og aldeles vellidt kollega. Altid smilende og med godt humør. Og altid klar på en snak eller en kæk bemærkning.

Jan kom til DSB i august 2004 efter en længere karriere i forsvaret med flere udsendelser i bagagen. Her startede han på uddannelsen som lokomotivfører i DSB F&R og har været her siden.

Der er ingen tvivl om at Jan befandt sig godt i jobbet som lokomotivfører. Han var positiv og ærekær. Han havde derfor heller ikke noget problem med at stå på sin ret når det krævedes.

Jan vil blive savnet i København.

Jan efterlader sig sin kone Christel og sønnerne Christian og Emil.

Æret være Jans minde!

Nyt fra Arbejdsmiljø

Arbejdsmiljøinfo

Af:
Carsten Larsen,
Arbejdsmiljørepræsentant, Nykøbing Falster

Varm sommer?

Sommeren er startet med varme og sol og som mange sikkert gør, går jeg og drømmer om en lang varm sommer i 2023.

Som ansat i frontlinjen i en stor dansk transportvirksomhed med uniformspligt, kan det dog ind i mellem være med blandede følelser, at ønsket om varme bliver opfyldt. Vores ledelse har åbenbart ikke helt forståelse for de udfordringer, det kan give den enkelte, når de muligheder der tilbydes for uniformsbærende personale, ikke giver mulighed for at tilpasse sig den temperatur, som den kære natur udsætter os for, når man skal udføre sit daglige arbejde. Selv om man som ansat ofte præsenteres for ledelsens visioner om at være nytænkende og fremsynet, omstillingsparat og favnende, så kan det være svært at se som uniformsbærende medarbejder i frontlinjen. Grunden er, at man åbenbart har besluttet ledelsesmæssigt, at bare mandeben, altså muligheden for at bære shorts når man går i uniform, ikke kan forenes med virksomhedens profil udadtil.

Som arbejdsmiljørepræsentant (AMIR) har jeg aldrig forstået, at ansattes velvære skulle tilsidesættes af andres opfattelse af rigtig og forkert, pænt eller grimt. Jeg har aldrig fået anden forklaring på, at vi ikke kunne få shorts i uniformsprogrammet end, at mandeben ikke er pæne.

Rent sikkerhedsmæssigt er der mig bekendt ikke en saglig grund og mig bekendt, er DSB den eneste jernbanevirksomhed i Danmark, som ikke tilbyder shorts i sit uniformsprogram. Og hvis man ser rent arbejdsmiljømæssigt på det, som jeg selvfølgelig vælger at gøre, så må det da klart være at foretrække, at de ansatte har en mulighed for at iføre sig en beklædning, som gør, at de kan udføre deres arbejdsopgave på bedst mulig vis. For en lokomotivfører må det være at have fokus på kørslen ved bedst mulig koncentration, som vel opnås ved at være iført en beklædning, som giver bedst muligt velvære og som passer til den temperatur, man nu befinder sig i.

Når man nu ledelsesmæssigt engang havde besluttet at shorts ikke var en mulighed og åbenbart lige på det område ikke var særlig omstillingsparat, så kunne man som mand føle sig tvunget til at bestille en nederdel. Det var indtil for nylig den eneste mulighed, man havde, hvis man altså ikke ville udsætte sig selv for unødig risiko for overophedning og dermed manglende koncentration. Jeg er sikker på, at det var meget grænseoverskridende for mange mænd, men nogle så det som eneste mulighed og da DSB trods alt ikke ønskede at fremstå som en kønsdiskriminerende virksomhed, var det derfor stadig muligt at få uniform, som kunne bruges af begge køn selv på meget varme dage.

Nu er der så her i foråret 2023, kommet en opdatering af regler og anvisninger for brug af uniform, som direkte beskriver at: *"Nederdel, kjole og strømpebukser ikke er en del af uniformen for mænd, og derfor ikke må benyttes af mænd*". Om det opfylder gældende regler for ligestilling mellem kønnene i dagens Danmark, er jeg faktisk ikke klar over, jeg tænker dog, der nok er nogen, som på et tidspunkt får afklaret dette spørgsmål. Der står i øvrigt i nævnte opdatering, at der skal bruges strømpebukser ved brug af nederdel og kjole. Nu har jeg aldrig været nødt til at iføre mig strømpebukser, men jeg kan forestille mig, at det må føles ubehageligt i meget varmt vejr og kan sidestilles med at bære lange bukser.

Oven i disse beslutninger er der så kommet den sidste krølle på historien, at ledelsen har besluttet, at de mænd, som har bestilt en nederdel, den gang det var muligt og tilladt at gå med nederdel for mænd og som DSB selv har udleveret den nederdel til, nu åbenbart skal levere den pågældende beklædningsgenstand tilbage. Jeg har aldrig i min tid i denne virksomhed oplevet, at man med tilbagevirkende kraft pludselig skulle levere brugte uniformsgenstande tilbage, som ikke længere er en del af uniformsprogrammet?

Det kunne måske af nogen opfattes som en provokerende handling over for de mænd, som valgte at finde en løsning inden for de rammer, der nu engang var gældende på pågældende tidspunkt. I AMU-2 har der været nedsat en arbejdsgruppe, som skulle arbejde med mobning. Jeg var selv en del af denne arbejdsgruppe og en af konklusionerne fra

Nyt fra Arbejdsmiljø

denne gruppe var, at ud fra kommentarerne fra sidste APV 2021, er der en del medarbejdere der føler, at ledelsens måde at kommunikere til medarbejderne på, kan opfattes som chikane grænsende til mobning. Det er ledelsen selvfølgelig gjort opmærksom på måske kunne forekomme i lige netop dette tilfælde, hvor en lille gruppe mænd udsættes for et krav om tilbagelevering med tilbagevirkende kraft af noget uniform, som ikke var forbudt at bestille da det skete. Altså at dette krav kan opfattes som en krænkelse/chikane. Det har ledelsen valgt at ignorerer.

Varmt førerrum i sommervarmen

Foto: Carsten Larsen

Ser man det, ejer mand det – ignorer man det, acceptere man det(!), som der så smukt står i vores arbejdsmiljøpolitik.

Som AMIR ved jeg, at et fokusområde for ledelsen i 2023 er, at man skal være sundere, når man går hjem fra arbejde, end da man mødte ind på sit arbejde. I den sammenhæng præciseres det, at sund ikke kun ses som en fysisk tilstand, men i høj grad også som en psykisk tilstand. Som det positive menneske jeg er, tænker jeg, at den nye ændring i uniformsreglerne, nok er en genistreg fra ledelsen, som understøtter sundhedsstrategien. Da mange uniformsbærende medarbejdere på en varm sommerdag helt sikkert vil være gladere, når de går hjem fra arbejde end da de mødte ind. Så kan de nemlig tage deres varme uniform af og iføre sig mere behagelig beklædning i form af bare ben under nederdelen og for mænds vedkomne tage et par shorts på.

Medarbejderinddragelse?

Som arbejdsmiljørepræsentant (AMIR) er det vel altid et mål at søge mest mulig inddragelse for der igennem at kunne løfte den stemme/det mandat, som man er valgt til at løfte for sine kollegaer. En AMIR bør faktisk i kraft af lovgivningen været sikret en vis form for minimumsinddragelse i sit virke. Når man så er AMIR i en ISO-45001 certificeret virksomhed, som DSB jo er, tænker man, at alt vel kører helt efter bogen og måske endda lidt bedre end beskrevet i lovgivningen. Som alt muligt andet i vores verden, så bliver der også på dette område tolket, i dette tilfælde på: "inddragelse". Slår man op i Den Danske Ordbog står der under betydning: *"medtage eller involvere i en sag, et forhold el.lign."* Kikker man i AT vejledningen F.3.3-1 "Samarbejde om arbejdsmiljø i virksomheder med mindst 35 ansatte" står der faktisk:

⇒ *Arbejdsgiveren har ansvaret for, at det arbejde, der udføres, foregår sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt, men ledelse og ansatte har pligt til at samarbejde om arbejdsmiljøet. Derfor har arbejdsgiveren* ***pligt*** *til at* ***inddrage*** *arbejdsledere og* ***ansatte****, og på samme måde har arbejdsledere og ansatte pligt til at deltage i samarbejdet.*

Sker der så en reel inddragelse? Herfra, hvor jeg sidder i organisationen, kan det godt ind i mellem virke som om ind-

Nyt fra Arbejdsmiljø

dragelse af medarbejdere af visse ledere sidestilles med informeres.

Når man så ovenikøbet her i bladet kan læse i et indlæg fra vores arbejdsmiljøchef, at det er i tråd med vores ledelsessystem og lovgivningen, at en arbejdsmiljøleder, sammen med en leder, kan behandle en arbejdsskade, så bliver jeg lidt bekymret. Fakta er, at der i vores ledelsessystem dokument P2.05 står:

⇒ *Arbejdsmiljøorganisationen (AMO) på relevant niveau inddrages i, og bidrager til behandling af hændelser og afvigelser jf. procesbeskrivelse*

Hvis man kikker i AT vejledning F.3.3-1 "Samarbejde om arbejdsmiljø i virksomheder med mindst 35 ansatte", står der:

⇒ *Arbejdslederne udgør sammen med arbejdsmiljørepræsentanterne medlemmerne af AMO og danner arbejdsmiljøgrupperne.*

Det betyder i min verden, at AMO består af ledelsesrepræsentant(er) og arbejdsmiljørepræsentant(er) og ifølge vores ledelsessystem skal AMO inddrages på relevant niveau. Er arbejdsmiljørepræsentanten så ikke med, betyder det vel, at AMO ikke er inddraget på relevant niveau?

Jeg er som AMIR i udvalg (AMU-2) inddraget i rigtig mange projekter, ingen tvivl om det; nye førerstole, nye tog, arbejdsgrupper under AMU-2 med mobning og rengøring og arbejdsgruppe vedr. arbejdsskader og indmeldinger. Andre AMIR er med i arbejdsgrupper om balance mellem privatliv og arbejdsliv og vold og trusler. Så ingen tvivl om der gøres et stort arbejde for, at vi som AMIR involveres. Det er rigtig dejligt.

Man er bare ikke involveret, hvis beslutningen allerede er truffet. Så er man i min verden informeret og det er noget væsentligt andet. Det kan virke bekymrende, at man, selv længere op i organisationen, har kendskab til, at vi rundt om på laveste niveau i organisationen har problemer med inddragelse i så basale ting som behandlingen af arbejdsskader og lignende indmeldinger fra kollegaerne. Det er jo trods alt helt grundlæggende, at det daglige arbejde som AMIR prioriteres, også af ledelsen.

For mig virker det ikke som der leves op til gældende lovgivning, hvis hensyn til driften betyder, at for eksempel behandlingen af en arbejdsskade, eller for dens sags skyld en anden arbejdsmiljøhændelse, ikke kan behandles af både leder- og medarbejdersiden i arbejdsmiljøorganisationen. Meningen med at behandle hændelser/arbejdsskader sammen er vel at opnå bedst mulig forståelse for, hvorfor hændelsen/arbejdsskaden er opstået, så man dermed får mulighed for at foretage tiltag, som kan forebygge det forekommer igen. Det kan nogle gange virke, som om det mere drejer sig om, at man bare skal sætte et flueben i et regneark, så man kan dokumentere man overholder lovgivningen.

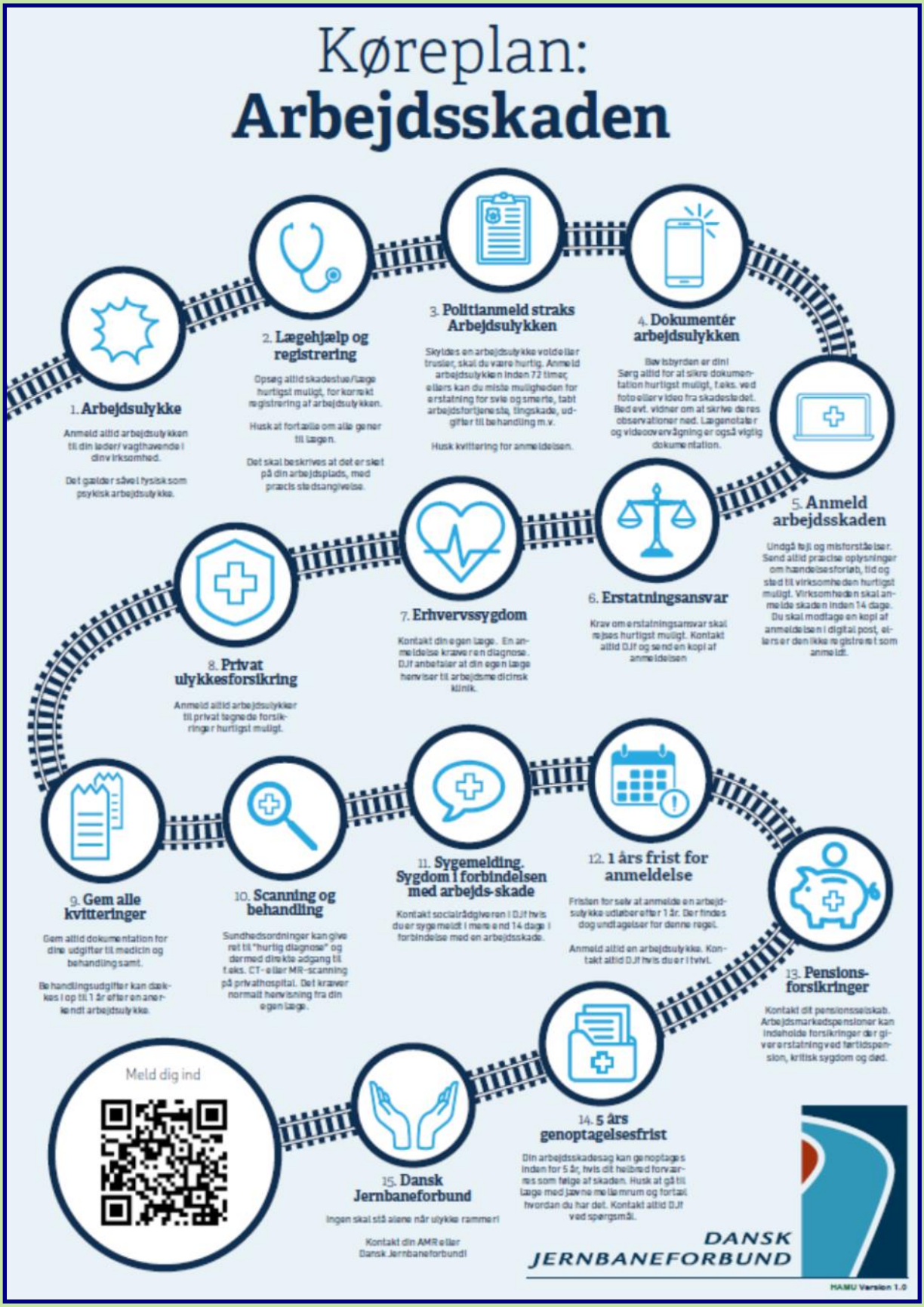
Der er ingen tvivl om, at der også står i lovgivningen, at hvis den ene part af arbejdsmiljøorganisationen ikke er til stede, skal denne hurtigst muligt underrettes af den anden part. Det betyder, som jeg opfatter det, at en af parterne kan tage en her og nu beslutning om nødvendige tiltag, men selve opfølgningen og behandlingen af hændelsen bør der, efter min bedste overbevisning ikke være tvivl om, skal foregå i et samarbejde mellem leder og arbejdsmiljørepræsentant. At der kan være forskellig tolkning af det i en statsejet virksomhed, som er certificeret efter ISO-45001, er mig ubegribeligt.

Jeg er – som lokal AMIR i Nykøbing F for Anders Bech Pedersen – vidende om den sag, som har været omtalt her i bladet. Og vidende om, at arbejdsmiljøchefen efterfølgende har afvist Anders, hvor Anders netop i en mail henviser til ovenstående argumentation. Ingen tvivl om, at det springende punkt her, er sagsbehandlingen og hvorvidt AMIR skal inddrages eller blot orienteres / har adgang til sagerne. Jeg håber selvfølgelig, vi sammen i arbejdsmiljøorganisationen kan finde en fælles afklaring på problematikken.

Fortsat god sommer til alle herfra ☺.

Nyt fra Arbejdsmiljø

Arbejdsskade og anmeldelse heraf…



Lokalnyt

Af:

Bjarne Aunsbjerg

Lokalnyt Aalborg

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

Vi har jo brugt det meste af juni på at sige farvel til fire kollegaer; tre som er gået hjem for at nyde deres otium, samt én der blev personaleleder i Århus her den 1. juni. Til alle fire skal der lyde et held og lykke, samt et godt otium.

Vi har også fået en mand herop fra Århus, nemlig Erik Kræmer, som begyndte den 1/7. Erik er jo en gammel kending her på depotet, men der skal da lyde et velkommen og et håb om at du falder til igen.

Ellers er det meget begrænset hvad der sker her i skrivende stund, da man godt kan mærke ferieroen er faldet over depotet. Ro og ro er måske så meget sagt, da mails fra tjenestefordeleren er begyndt at vælte ind med udækkede tjenester. Sådan er det jo når der går flere hjem end man tilfører depotet, men det har jeg da en forventning om at ledelsen i DSB får rettet op på, da det jo i længden er lidt uholdbart.

Her i løbet af året skal man til at klargøre til ETCS samt elektrificeringen mellem Hobro og Aalborg, så det kommer også til at give en del problemer med ændrede tjenester. Og så kan man jo måske håbe at de bliver ændret så de når tilbage til som de så ud da vi søgte tur, da vi jo ikke har prøvet at køre i de oprindelige ture endnu, eftersom alt er blevet korrigeret i stumper og stykker hele året, men vi må jo se.

Det var sådan set det jeg havde fra Nordjylland i denne omgang. Det var ikke meget, men det er måske også positivt. Med dét vil jeg håbe at I alle har haft en god sommer.

Find 120 meter mærket

Foto: Carsten Understrup

Af:

Carsten Understrup

Lokalnyt Aarhus

Aarhus har oplevet et par glædelige begivenheder siden sidst. Den 6. maj 2023 kunne lokomotivfører Hans Pedersen fejre 40-års jubilæum. Både 25-års og 40-års jubilæer står for mig til stadighed som en gigantisk milepæl. Stort tillykke til Hans Pedersen med denne milepæl i arbejdslivet.

Derudover skal der ønskes tillykke til lokomotivfører Tony E. A. Hundrup med ansættelse som personaleleder på depot Aarhus pr. 1. juni 2023. Tony siger det "rigtige" og har indtil nu efterlevet alle de "ting", som depotet har efterspurgt. Og ja,

Lokalnyt

ja. Tony er fra depot Aalborg – ligesom seneste personalelederansættelse i Aarhus (Lotte Sandlykke) – men vi magter åbenbart ikke selv at forme kommende ledere ☺. Også alligevel – for lokomotivfører kørelærer Thomas Højlund Mikkelsen starter midt i august som personaleleder i Aarhus.

Men tilbage til ansættelsen af Tony E. A. Hundrup som personaleleder. Tony er ansat som erstatning for Lars Kjeldsen, der har valgt at søge udfordringen i Klargøringen under Vedligehold. Held og lykke med det, siger jeg bare. Tony viser indledningsvis gode takter. Han er superengageret i de lokomotivførere, han er leder for og har allerede vist, at han kan brede sig ud over det helt fundamentale i personaleledelse. Jeg er ganske sikker på, at Tonys chef, Henrik Schjoldager er, og i fremtiden bliver, tilfreds med sit valg af Tony. Så stort tillykke med ansættelsen, Tony. Hvis det jeg har set og hørt indtil videre, tegner fremtiden, så får vi et godt og frugtbart samarbejde, med de knaster som ethvert kompromis indebærer.

Sjældent syn, ME på Otto Bussesvej

Foto: Jan Lundstrøm

Har jo lidt løftet sløret for, at vi midt august får endnu en ny personaleleder, Thomas Højlund Mikkelsen, er navnet. En lokal lokomotivfører kørelærer, der har valgt at søge nye udfordringer. Thomas indtræder i stedet for personaleleder, Poul Holm Christensen, der ligesom Lars Kjeldsen har valgt at søge og få ansættelse i Klargøringsenhed Aarhus, ja man kan kun undre sig.

Jeg har ovenfor, lidt udfordret visdommen i at søge ansættelse i Klargøringsenhed Aarhus. Det bunder i to fakta. Klargøringsenhederne hidrører under Vedligehold – en afdeling der er under afvikling – samt den manglende økonomiske validering af "projekt Klargøring". Det er endnu ikke lykkedes at få DSB A-siden til at fremlægge "forretningsmodellen" (Businesscase) for projektet. Det er ikke afvist at fremlægge "forretningsmodellen" med argumentet, at det er forretningshemmeligheder, men for hvilken konkurrent skulle "genistregen" i så fald være hemmelig? Det synes blot, at én sådan "forretningsmodel" ikke eksisterer.

Jeg må jo så konkludere, at det er en "politisk beslutning", hvilket jo ofte er beslutninger, som tages uden hensyntagen til hverken fakta eller økonomi. Det virker som om den nuværende ledelse har kastet vrag på de seneste 40 års ledelse ved DSB. Ja, ind imellem synes det som om, de direkte synes, tidligere ledelser har optrådt som rene idioter. "Det er tiden Carsten", hører jeg tit. "Verden er foranderlig og vi skal følge med tiden". Nu har togkørsel fra A til B jo ikke ændret sig væsentligt de sidste 40 år. Og tidligere ledelser har jo fulgt med tiden, men åbenbart ikke tilstrækkeligt i følge den nuværende ledelse.

Kunne man forestille sig at en kommende ny direktion måske anlægger en anden synsvinkel på projekt "Klargøringsenheder" end den nuværende? Direktioner kommer og går. Når en kommende ny direktion er tiltrådt og har startet et nyt "Uniformprojektet", så er det tid til at, udvise handlekraft og økonomisk ansvarlighed overfor ejeren. Kunne man yderligere forestille sig deres øjne falder på projekt "Klargøringen"? Og kunne man forstille sig, en ny direktion får den nye, visionære og geniale ide at lokomotivførerne ved DSB kunne tage sig af klargøring, rangering, forsyning og afslutning for at spare? Hvem ved?

Jeg er blevet opmærksom på, at A-siden i DSB og undertegnede faktisk deler synspunkt. Jeg har længe forfægtet, at lokomotivfører-A og lokomotivfører-B er ikke eksisterende termer. Det bakkes nu op af både underdirektører og DSB's uddannelsesudviklingsafdeling. Jeg kan forstå på de forannævnte, at semantikken ved DSB er, at der findes stationsbetjente i Klargøringsenhederne som har en A-licens og, at vi i Fjern & Regionaltog har lokomotivførere, som default har en B-licens.

Omkring Klargøringsprojektet vil jeg, jf. semantikken ved DSB, gerne henstille til, at brugen af lokomotivfører-A og

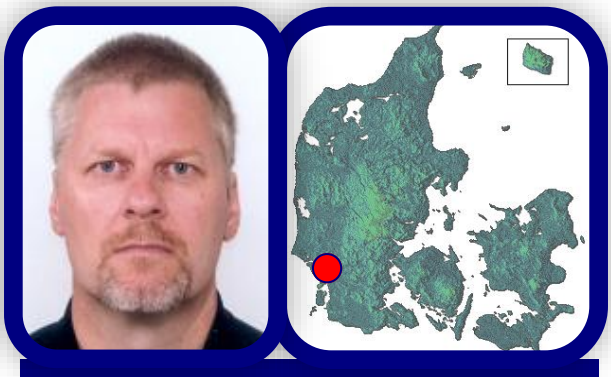
Lokalnyt

lokomotivfører-B indstilles. Der findes lokomotivførere, som default har en B-licens og så findes der stationsbetjente, som ved ansættelse i Klargøringsenhederne får en A-licens. Sværere er det såmænd ikke, medmindre man ønsker at bruge stationsbetjentenes aflønning som løndumping. Men det er vel næppe intentionen. Det er jo blot semantikken ved DSB siger både underdirektører og DSB Uddannelsesudvikling.

Depot Aarhus har længe lidt under det utopiske mantra: "Al rangering overgår til stationsbetjente med A-licens". Klargøringsenhed Aarhus, som vel bedst kan beskrives som et tiltagende kaos, har blot aldrig kunne honorere dette. Det har rigtig længe været: "NU, NU, NU er vi klar ". Og så alligevel ikke helt. Stående kommentar på depotet ved RDO-tjeneste (rådighed i overskud): "Nå, så skal du på P-risten"? Noget der også gør gældende ved øvrige rådighedstjenester. RDO-tjenesterne, og ind imellem også øvrige rådighedstjenester, ender næsten altid med at dække af for manglende kapacitet i Klargøringsenhed Aarhus. Det virker som om, man i projektet ikke har forstået, at man er nødt til at ansætte mandskab nok til at dække af for ferie og sygefravær, samt at det er sværere at fastholde medarbejderne. Men det er jo heller ikke nødvendigt, når man blot kan bede kunden om selv at udføre arbejdet! Jeg har ved adskillige henvendelser i Driftscenteret, kun 12 timer inden en RDO-tjeneste, meddelt Disponenten, at jeg ville holde fri. En sådan meddelelse afstedkommer først larmende tavshed og derefter: "Det kan du ikke, vi mangler folk".

Der er intet i projekt "Klargøringsenhed Aarhus" som giver mening. Der er intet kvalitetsløft – snarere tværtimod – ej heller er der økonomi i projektet. Så som tidligere hævdet er det et "politisk motiveret projekt". Et projekt, der som tidligere skrevet, måske ender med at "dø", når en ny direktions øjne falder på udgifterne til, samt kvaliteten i projektet.

Med ønske om en god sommer, varme hilsner fra depot Aarhus.



Af:

Per B. Baden

Lokalnyt Esbjerg

Siden sidst har vi afholdt vinterferievalg og taget vores nye ferieregler, hvor vi var delt op i 10 grupper, i brug. Dette fungerede ganske godt, men næste gang kan det blive en udfordring at der falder en helligdag i søge perioden, hvis tjenesteforddelerne har overtaget tildelingen og frigivelsen af næste søgerunde, for de arbejder nok ikke på en helligdag. For at imødegå dette overvejer vi om det kan være en fordel med ni grupper, så vi ikke skal frigive feriesøgning på en helligdag.

Det går stille og roligt med uddannelsen til ETCS, hvor der nu er 11 uddannede ud af 26 lokomotivførere. Desværre har det ikke været muligt for de 11 at køre på strækning 6 og få vedligeholdt uddannelsen, da vi for tiden ikke kører til København. Det skyldes problemerne på strækning 6 og den deraf følgende sammenkobling med hhv. adskillelse af lyntoget i Odense. Dette har udløst temmelig mange tjenester til Odense oven i dem vi allerede havde. Det ville nu havde været rart, hvis vi bare havde haft en enkelt tjeneste til København i ny og næ.

Sommeren faldt muligvis lidt tidligt i år, men det har da været dejligt oven på en lang og kold vinter/forår, hvor det var svært at få varmen selv om der ikke var de hårde frostgrader. Varmen har som sædvanligt udløst en del ATC-nød- og driftsbremsninger på grund af varme baliser eller noget? Man kan jo være heldig med at det er på vej ind mod en station, så det ikke koster så meget tid som når det er på strækningen det sker.

Jeg håber at I alle får/har/har haft en dejlig sommerferie.

Lokalnyt

Af:

Hans-Morten B. Andersen

Lokalnyt Helsingør

Indledning.

I skrivende stund er sommerferien over os på Helsingør depot. Det går meget stille og roligt.

Mange kollegaer nyder deres velfortjente ferie, andre har allerede afholdt ferie, og så er der dem der har ferien til gode.

Solen skinner over Kronborg, og så skulle man jo tro alt var godt. Men sådan er det desværre ikke.

Ballade på Kystbanen

I sidste udgave af DBB skrev vi om massive problemer på Kystbanen – med nogle balladem agere som var lidt af en udfordring for både kunder og medarbejderne i toget.

Men med en effektiv indsats fra både DSB, politi og SSP ser det ud til at problemerne er løst i denne omgang.

Parkering af togsæt Helsingør

Hen over sommeren er der lavet en ny procedure vedrørende parkering af togsæt i Helsingør.

Noget som har fungeret rigtig godt i mange år, virker åbenbart ikke mere – synes nogle andre end lige dem som dagligt arbejder med det. Før var der et fint samarbejde mellem lokomotivføreren og kommandoposten i Helsingør når man skulle klargøre og parkere tog, og en gang imellem var Driften involveret. Men med den nye procedure er det blevet meget omstændigt at parkere tog i Helsingør. Nu skal man via parkeringsvagten i Fredericia – alt for meget ringen frem og tilbage.

Hvorfor skal en person i Jylland styre parkering i Helsingør, når man lokalt har en person, der bare kan kigge ud af vinduet i Helsingør (kommandopost), og få løst problemet i løbet af få minutter. Det har fungeret fint i mange år. Som det er nu, er stationsbestyreren totalt uvidende om hvad der sker og skal ske. Det kan jo hurtigt give nogle forsinkelser, når det er blevet så omstændigt.

Kystbanen

Forsinkelser og aflyste tog på kystbanen er desværre dagligdag for vores kunder. Sådan har jeg begyndt mit indlæg mange gange, og desværre bliver det ved. Uanset hvor man bor i landet og benytter kollektiv trafik, skal man behandles ens, men da det jo er Kystbanen som lokomotivførerne i Helsingør primært kører på, vil omtalen jo altid

Torben Sonne fra depot Helsingør modtager Dronningens fortjenstmedalje

Foto: Hans –Morten Bejning Andersen

Lokalnyt

Frokosthygge, i en pause, på depotet i Kalundborg

Foto: Jame Sbaih

falde på Kystbanen. Og sikke en tålmodighed disse kunder er udstyret med. Gang på gang aflyste tog, og tog der vendes lige før målstregen (i Snekkersten).

Som medarbejder går man bare med den samme tanke hver dag, man møder: Står der mon nogle kunder på perronerne i dag, som vil med toget? Men uanset hvor frustrerede de var på Facebook-siden "Kystbanenlive", står de troligt og venter på toget næste dag.

Event DSB

Det er jo ikke nogen hemmelighed, at vinteren kommer bag på DSB, som MC Einar synger på sit album "Jul-det' cool" fra 1988. Men at også Tour de France kom bag på DSB sidste sommer, kan man godt undre sig over. Det var ovenikøbet et år forsinket. Men fair nok for det; det sker trods alt ikke så tit at Tour de France lægger vejen forbi Danmark.

Siden 1971 har der været afholdt Roskilde-festival, og det kommer bag på DSB hvert år.

Jeg har ladet mig fortælle, at man har medarbejdere ansat i DSB til at holde øje med store events året rundt ude i landet. Men noget må være gået galt, både til Tour de France og Roskilde-Festivalen. At sende 1 ER/ET-sæt mod Roskilde i en uge med festival, er jo helt sort i mine øjne. Man kan ikke være det bekendt over for de kunder vi har tilbage, og ens egne medarbejdere tænker man slet ikke på.

Et andet problem er det kaos som opstår i Roskilde, når tog ankommer. Alle står i kø for at tjekke rejsekort ud: Der opstår mange farlige situationer hvor pladsen mangler. Rygsække rager ud over perronkanten, og det er kun et spørgsmål om tid før der sker en ulykke.

En idé kunne være, at når man købte billetten til festivalen, fulgte der automatisk en billet til tog og bus i hovedstadsområdet med. Regnestykket måtte man så gøre op mellem DSB og Festivalen.

Nogle flere direkte tog fra København til Festivalpladsens trinbræt kunne også være en mulighed.

Man ville sikre at kaos blev minimeret, hvis noget at ovenstående blev sat i værk.

Noget skal der ske, ellers vil en ulykke være uundgåelig på et eller andet tidspunkt.

Det kan jo ikke nytte at DSB's eventmanager slår et kryds i kalenderen, og der så ikke er nogen handling bagved.

Det er dog ikke kun DSB, som ikke er helt opdateret med hvad der sker. Med et hav af La-forhold på strækningen samt Roskilde-festival bliver man hurtigt forsinket mere end tre minutter. Så får man lige et kald fra kommandoposten, hvor man så skal forklare de 8 til 10 La-forhold, der har været årsag til forsinkelsen, plus at man skal gøre opmærksom på at der er Roskilde-festival lige uden for deres vindue.

Så der er plads til forbedringer.

Lokalnyt

Jubilæum Helsingør

Torben Sonne fik overrakt Dronningens fortjenstmedalje i sølv. Dette skete den 28. april på depotet. Mange var mødt op denne dag, selv om vi havde fejret hans 40-års jubilæum tidligere på året.

Sidst i juli kan Torben tage en tur ind til Dronningen og sige tak.

Stort tillykke til Torben.

Personale

Siden nytår har vi sagt farvel til fem kollegaer i Helsingør. Her vil mange tænke: "Flygter de alle sammen fra Helsingør?" I hvert enkelt tilfælde er der dog en naturlig forklaring. Men det er jo altid ærgerligt når kollegaer holder op. Den sidste som forlod Helsingør depot er Marianne Frederiksen, som har fået job hos Lokaltog. Hun får 15 minutter til job, så det kan man jo godt forstå. Vi takker Marianne for den gode kollega, vi har haft glæde af i Helsingør og LPO i mange år. Vi ønsker hende held og lykke med det nye job.

Det var ordene fra Helsingør.

I ønskes alle en forsat god sommer.

Af:

Thomas Knudsen

Lokalnyt København

Det er for alvor blevet sommer og efter en juni måned, som har været historisk varm, er vi i skrivende stund et godt stykke igennem juli, som har vist sig en anelse mere afdæmpet, hvad temperaturerne gælder. Dog uden at det ligefrem bliver koldt. I år er vist ikke det værste år, hvis det er en staycation, man har planer om. Mens vi har rimelige temperaturer i Danmark, er man ved at koge over på de sydligere breddegrader.

Jeg forestiller mig at banearbejderne, under de massive sporarbejder vi i øjeblikket er underlagt, ikke er kede af, at de må klare sig med de omtrent 20-21 grader celsius, vi i øjeblikket oplever, i stedet for op mod 46-48 grader celsius, der opleves i mellem- og Sydeuropa.

Hvad der også har haft sit indtog igen, med de varmere temperaturer, er de obligatoriske insekter på vores frontruder. Det har, siden EB-lokomotiverne kom på de danske skinner, været et kendt problem, at frontruderne på disse er nærmest umulige at gøre fri for netop insekter. Om det er sprinklervæsken, der er for dårlig, viskerbladene, der er konstrueret uhensigtsmæssigt, ruden, der har en særlig belægning, eller om det er en kombination, er for så vidt os lokomotivfører uvedkommende. Sagen er, at den store mængde af insekter, som smattes på frontruderne, til tider gør det noget nær umuligt at se ud ad vinduet. Da vi ikke har andre muligheder end lokomotivets visker/vaskerprogram eller en regnfuld dag til at gøre frontruderne rene, har det resulteret i ikke så få nedbrud på EB i løbet af foråret og den første halvdel af sommeren. Det er selvsagt uholdbart, vi ikke har nogle muligheder for at få renset frontruderne. Sagen er rejst både lokalt på depotet og via LPO. Andre lokalgrupper har ligeledes rejst problematikken og rygtet vil vide, at der er ved at starte et forsøg op i Næstved og Helsingør, som skal prøve at komme dette problem til livs. Lokalgruppens bestyrelse i København vil følge disse forsøg tæt og ser frem til en noget mere holdbar løsning fremadrettet.

Hvad vi i bestyrelsen også ønsker os en løsning på snart, er vores opholdslokaler samt toiletforhold. Dette har ligeledes i flere år været oppe og vende. På de lokale samarbejdsmøder og senest under et møde med den administrerende

Lokalnyt

direktør Flemming Jensen. Her blev det gjort klart at vi simpelthen finder det urimeligt! Urimeligt, at Danmarks største depot og samlingspunkt, samt pauselokale for alle lokomotivfører øst for Storebælt og ligeledes pauselokale og samlingspunkt for en stor del af lokomotivførerne vest for Storebælt, skal trækkes med så ringe forhold. Pauselokalerne er gamle og nedslidte. Møblerne er gamle og nedslidte. Køkkenet trænger til en ordentlig overhaling. I det hele taget trænger det hele til en gennemgribende renovering og hovedrengøring.

At man skal lave et ordentligt arbejde omkring så stor en renovering og det naturligvis skal være gennemtænkt og gennemarbejdet, inden man går i gang, er der fuld forståelse for. Hertil er det også blevet gjort klart, at lokalgruppens bestyrelse altid gerne stiller op for at finde løsninger og få sat skub i arbejdet. Det har bare trukket ud igen og igen og den tiltrængte renovering bliver aldrig rigtig til noget. Undertegnede har selv været med i 3 renoveringsprojekter igennem de sidste 15 år, som alle er gået i stå, fordi man i sidste ende vurderede, at det blev for dyrt og man alligevel ikke havde råd.

Det har jo så senest givet udslag i, at store dele af lokalerne på Bernstorffsgade har måtte spærres af grundet skimmelsvamp. Dette har man naturligvis været nødt til at ofre tid og penge på, da det var akut. Nu er min påstand så, at lokalernes generelle tilstand også er nået til et punkt, hvor det er akut. Særligt vores toiletter er i en aldeles horribel tilstand. Der går ikke én dag uden at minimum ét af de tre nærmeste toiletter er tilstoppet. Man skal knap nok have tænkt tanken, at man ville slå en prut. Så er det sket. Så er toilettet stoppet igen!

Forsøg med frontrudevask på EB på Næstved Station

Foto: Jan Lundstrøm

Det er under al kritik, at man udskyder en så essentiel udbedring som et virksomt toilet igen og igen, fordi man gerne vil have det i udbud og have det til at være en del af en samlet renovering. Ikke at jeg ikke godt kan sætte mig ind i tanken bag dette argument. Men hvad vores toiletter angår, er vi langt forbi et acceptabelt punkt. Det skal udbedres nu!

Det eneste vores administrerende direktør kunne kommentere på det forelagte var, at han lagde sig fladt ned og at der ikke var nogen undskyldning for forholdene. At der burde være midler til akutte udbedringer, som dårlige sanitære forhold. Det har dog endnu ikke betydet, at der rent faktisk er sket noget. Der er ikke sat gang i en akut renovering af toiletterne i skrivende stund. Men det sidste ord er ikke sagt i denne sag. Vi i bestyrelsen bliver ved at presse på og italesætte forholdene indtil den dag, der rent faktisk sker noget.

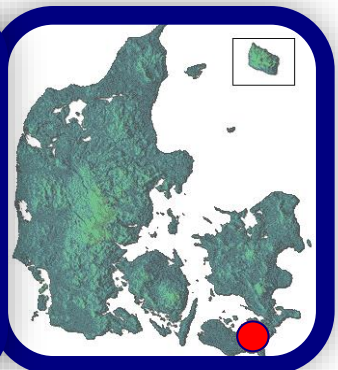
Hvad angår overgang mellem tjenester på 11-12 timer, har vi allerede modtaget rigtig mange arbejdssedler fra jer. Det skal I have mange tak for. Det bekræfter vores mistanke om, at der er en del flere af disse end det, ledelsen giver indtryk af. Bliv endelig ved med at indsende disse til os. Det hjælper os i det videre arbejde med at forebygge, at korte overgange er og bliver hverdag.

For at komme tilbage til et lidt mere positivt indslag så kan bestyrelsen i København fortælle, at beslutningen fra vores generalforsamling i januar 2021, omhandlende at vi ønskede at overdrage vores gamle fane til Arbejdermuseet eller lignende, nu er tilendebragt. Efter en længere korrespondance med både Arbejdermuseet og Jernbanemuseet blev vi i bestyrelsen enige om, at fanen ville få det bedste otium i Jernbanemuseets hænder. Derfor blev denne overbragt hertil d. 15. juni og håbet er da, at den en dag vil komme frem på udstillingen og få sig et velfortjent videre liv her.

Lokalnyt

Til sidst vil jeg nævne, at der nu har været afholdt afklarende samtaler med de 10 første lokomotivførere, som skal overføres fra S-tog til Drift F&R. Alle 10 takkede ja til tilbuddet og derfor starter disse 10 kolleger på efteruddannelse d. 2. oktober 2023. 1 af disse nye kolleger skal til Helsingør men de 9 kommer til at være en del af depotet i København. Lokalgruppen ønsker dem alle hjerteligt velkommen til depotet. Vi håber, I bliver glade for skiftet.

Med de ord vil jeg afslutte dette lokalindlæg og ønske alle en fortsat god sensommer. God vind derude!



Af:

Jakob Østergaard Elikofer

Lokalindlæg Nykøbing F

Følgende indlæg skulle have været med i det sidste nummer af dette blad. Desværre skete der noget mærkeligt, som desværre nogle gange sker, for tillidsvalgte i Nykøbing. Det forsvandt efter afsendelse. Så nu prøver jeg igen.

Siden sidste (forrige) nummer af dette blad, er der sket ting på stationen. Swietelsky og BaneDanmark har valgt at flytte deres base fra Vordingborg til Nykøbing, og det har medført en vis opgradering af stationen. Det som den fallerede entreprenør aldrig fik gjort færdig, er pludselig kommet på dagsordenen. Det pynter på stationen. Nu mangler vi så lige nogle sporskifter, der skal virke, og måske kommer de sidste signaler så også til at virke. Alt sammen meget glædeligt, og klædeligt for dette sporprojekt.

Knap så glædeligt var den besked jeg fik af Sune Kyneb, den 1. april. Her meddelte han mig, at han skulle stoppe ved DSB. Jeg håbede og bad til, det var en god aprilsnar. Desværre kunne jeg allerede næste dag, erfare at det ikke var nogen aprilsnar. Sune har fået job som LKF-kørerlære ved Lokaltog med start allerede 1. maj 2023. Jeg er naturligvis glad på Sunes vegne, og vil ønske ham al mulig held og lykke i sin nye stilling.

Jeg har kendt Sune siden jeg startede ved banen for snart 14 år siden. Sune var den kørelærer, der fik den store ære, at køre introtur sammen med mig – og altså dermed Sune, der introducerede mig til dette fantastiske arbejde. Der er løbet et par liter vand i åen siden, og jeg har gennem de sidste år haft den fornøjelse at give Sune tilbage, og introducere ham i det faglige arbejde. Jeg skal gerne indrømme, at Sune til nu har været min kronprins, og jeg havde virkelig set frem, til at overgive formandsposten til ham. Sådan skal det så ikke være – desværre – og vi må se os om efter en ny kronprins.

Sune har været en virkelig stor kapacitet for vores lokale LPO-bestyrelse, og har på alle mulige måder præsteret rigtigt godt. Sune er ansvarsfuld, nysgerrig og pligtopfyldende både når det har drejet sig om arbejdet i LPO, men så sandelig også i hans arbejde i turgruppen. Sune er god at samarbejde med, og byder gerne ind med modstand og uenighed, når det er nødvendigt. Sune er meget vellidt blandt kollegerne på depotet, for hans rolige og til tider pragmatiske tilgang til opgaverne. Dog rummer Sune også en vilje til at stå op mod uretfærdighed og forudindtagethed. Sune er klog og rolig, og har på den måde været en rigtig god medspiller for mig.

Jeg kommer til at savne dig Sune, og skal indrømme at det for mig, er en god kammerat, der nu skal ud og prøve kræfter med Lokaltog.

Den 24. april 2023 klokken 17.00 var Forbundsledelsen til møde med kollegerne i Nykøbing Falster. Som sædvanlig når vi får så fint besøg, diskede kollegerne op med grillede pølser med al tilbehør. Det skaber altid god stemning, når der bydes på mad - således også her. Næsten 30 kolleger deltog i mødet, nogle kun kort, da arbejdet også skulle passes. Når over halvdelen af kollegerne valgte at deltage i dette møde, som blev afviklet som et stuemøde, er det et udtryk for en stærk opbakning til den lokale LPO-bestyrelse. Den opbakning takker vi for, og tak for et virkelig godt mø-

Lokalnyt

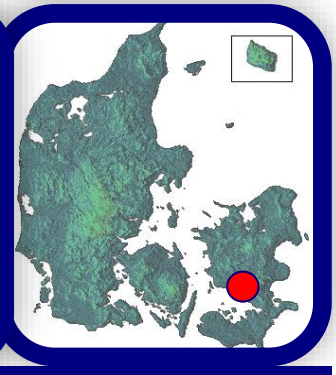
de.

Ledelsen i DSB har besluttet at reducere antallet af lokomotivførere i Nykøbing til 45. Dette sker efter sigende, for at lette planlægningen. Nu er jeg jo ikke sat i verdenen for at forstå alting, så det vil jeg lade være med. Det kommer ikke til at ske ved fyringer, derimod enten ved frivillige ordninger eller ved tvangsflytning til Næstved Depot. Jeg har netop i dag, holdt møde med Driftschef Henrik Schjoldager der understregede, at Nykøbing overhovedet ikke er under nogen form for afvikling. For det er under ingen omstændigheder tilfældet. Det her skyldes udelukkende den situation, der er opstået som konsekvens af at Storstrømsbroen endnu ikke er færdig, og der ikke er umiddelbar nær udsigt til, hvornår den vil stå færdig, samt manglende uddannelseskapacitet. Jeg vil for øvrigt takke Henrik Schjoldager, for et godt og konstruktivt møde.

Den 9. juni 2023 valgte lokomotivfører Bjarne Poulsen efter kun godt 6 års ansættelse at opsige sin stilling ved DSB. Dette valg faldt naturligvis godt i forhold til de såkaldte strukturforandringer med reduktion af antallet af lokomotivførere i Nykøbing. Når det er sagt er jeg personligt trist, over at Bjarne er stoppet. Bjarne var en god kollega, der altid var hjælpsom. Bjarne var en virkelig stor hjælp, når man havde problemer med IT. Bjarne er uddannet indenfor IT. Bjarne har i alle årene fortalt vidt og bredt, om hvordan han laver sin egen EL, og forsyner både hus og bil med denne gratis energiform. Bjarne er en entreprenant iværksætter og en fantastisk opfinder. Det er disse projekter Bjarne, nu har besluttet at kaste sig over, og håbe på kan sikre ham og hans familie økonomisk fremover. Jeg og bestyrelsen ønsker Bjarne al det held og den lykke, der skal til, for at det vil lykkes for ham.

Det blev et lidt længere indlæg, men det dækker også for 2 numre. Nu håber jeg det når frem til redaktøren.

Jeg ønsker alle kolleger og samarbejdspartnere en rigtig god sommer.



Af:

Jan Lundstrøm

Lokalindlæg Næstved

Ny formand og nyt bestyrelsesmedlem

Som nævnt i Det Blå Blad 2/2023 har vores hidtidige formand Frederik Rose søgt nye udfordringer hos Lokaltog på Lolland.

Derfor skulle vi have valgt en ny formand, og det skete på en ekstraordinær generalforsamling, der blev afholdt i vores undervisningslokaler den 11. maj.

Generalforsamlingen blev "dirigeret" af Jan Hanssen, der på trods af, at han gik på pension sidste år, har fungeret som dirigent siden.

Kim Kromann var eneste kandidat, og han blev valgt enstemmigt af de 16 fremmødte stemmeberettigede medlemmer. Kim Kromann havde sammen med de to øvrige bestyrelsesmedlemmer Niels Kranker Henning og Ruben Schmidt ønsket at udvide bestyrelsen med et fjerde medlem af hensyn til arbejdsfordelingen. Efter lidt diskussion om hvorvidt en sådan beslutning retteligt hørte hjemme på en ekstraordinær generalforsamling, blev Glenn Nøttrup Lind valgt som nyt bestyrelsesmedlem, ligeledes enstemmigt.

For at få det til at passe i valgperioderne, er Kim Kromann valgt for en et-årig periode.

Det Blå Blad ønsker de nyvalgte varmt tillykke med valget og glæder os til samarbejdet!

Ny depotstruktur i Næstved

Den med spænding ventede nye depotstruktur vil tilføre depotet i Næstved yderligere 10 lokomotivførere. Det er vi naturligvis glade for, selv om de nuværende fysiske rammer nok er ved at nå grænsen for hvor mange der kan være i

Lokalnyt

de nuværende lokaler.

Allerede nu er det kendt, at flere af depotets nuværende lokomotivførere stopper i løbet af indeværende og næste år, så der skal nok snarere findes 15 end 10 nye lokomotivførere til vores lille hyggelige depot.

Så vidt vides er flytte/byttebogen i øjeblikket tom for kollegaer, der ønsker at komme til Næstved.

Vi har den dybeste medfølelse for de kollegaer, der på grund af indskrænkning i antallet af lokomotivførere må flytte depot eller skifte job! Vi er naturligvis parate til at tage godt imod de kollegaer, der måtte vælge at blive flyttet her til Næstved.

Europabroen ved St. Jodok i østrig d. 14. juni 2023

Her kan man Bl.a. komme til på frirejse i Europa

Foto: Jan Lundstrøm

Vi venter også med spænding på at se det fremtidige antal A-førere på depotet. De har regnet ud, de skal være otte fra K24 for at kunne udføre de opgaver det forventes at skulle stå for. I øjeblikket er der fem A-førere i Næstved, men der er givet grønt lys for at ansætte yderligere to A-førere. Omvendt sætter vi pris på den variation i vores arbejdsopgaver som klargøring og afslutning giver.

Fra K24 forventes vi at have ti stammer parkeret om natten, og i den nye vaskehal forventes otte tog at skulle vaskes.

Surt show på Lille Syd

Det nye forkromede signalsystem fortsætter med at volde kvaler. Med de gældende disponeringsregler skal sydgående tog springe standsningen i Ølby over hvis de er 5 - 11 minutter forsinket. Ved større forsinkelser sættes passagererne til stationer mellem Køge Nord og Næstved af på Køge Nord og toget kører uden stop til Næstved via Ringsted.

Forventes nordgående tog mere end 5 minutter forsinket køres nonstop via Ringsted til Køge Nord. Da der ikke kan overhales i Køge Nord afgår toget først fra Ringsted når det passer i rækkefølgen togene skal afgå fra Køge Nord.

Naturligvis kan det i sjældne tilfælde være en fordel at sende toget via Ringsted, så det kan afgå rettidigt fra Næstved, men at det sker så ofte som det gør, er direkte pinligt overfor vore passagerer. Ofte får de først meddelelse om at de skal stige af i Køge Nord meget sent, og følgeligt er det nok så som så med informationen om hvornår de så kan komme til stationer mellem Køge og Næstved. Vil tro mange af passagererne længes tilbage til dengang vi kørte på gamle signaler, og havde en rekordhøj rettidighed på Lille Syd.

Andre gange går det helt galt, og så kører der ingen tog overhovedet på Lille Syd. Senest i flere timer først på aftenen den 10. juli. Her måtte man endda evakuere passagererne fra et tog mellem Ølby og Køge!

Noget andet er, at køretilladelsen hvis vi skal afgå i et halvt minut ofte først kommer 10 sekunder senere. Ofte vil det være uhensigtsmæssigt at iværksætte afgangsproceduren før der er en køretilladelse, og det betyder så ofte vi først kører i sekund 00, d.v.s. et halvt minut forsinket og et helt minut senere end vi kunne have gjort. Det kræver vi kører

Lokalnyt

hurtigere, og altså bruger mere strøm end egentligt nødvendigt!

Endelig har vi jo også vores faglige stolthed om at køre rettidigt, men den faglige stolthed bør man nok hænge i garderobeskabet inden man går ud til toget for ikke at blive unødigt frustreret.

Det undrer os også, at DSB's ledelse ikke er mere synlige i kritikken at dette signalcirkus, der gør den ellers attraktive forbindelse, til et lotteri om man nu når frem til tiden eller ej.

Lillebæltsbroen d. 27. juni 2023

Foto: Jan Lundstrøm

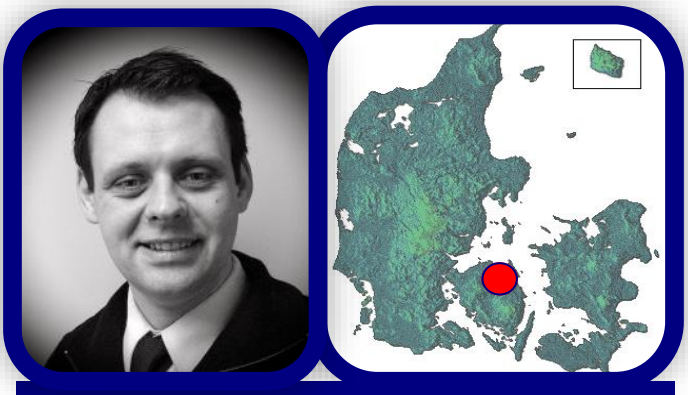
Frontrudevask

Meget tyder på den ellers næsten faste flerårige føljeton om manglende frontrudevask er slut. DSB har indkøbt et antal teleskop glasfiberstænger med vaskebørste og tilhørende spande. I første omgang er det vores stationsbetjente, der vasker frontruder på lokomotiver og styrevogne, men meningen er, at ISS skal stå for det. Glædeligt det endelig er lykkedes at løse det relativt lavpraktiske, men meget irriterende problem, og glædeligt man har fundet en simpel løsning, og ikke gået videre med magnetiske børster fra Georg Gearløs', laboratorium …

Ud over at ISS skal vaske frontruderne mens togene står parkeret, typisk om natten, opsættes der vaskebørster og spande enkelte steder på perronerne. Så kan man som lokomotivfører vaske frontruden hvis det skulle være nødvendigt (f.eks. efter påkørsel af fugl), og der er tid til det. I presserende tilfælde vil DSB også foretrække en mindre forsinkelse fremfor aflysning af toget.

Her fra vores lille hyggelige depot på Sydsjælland ønsker vi vore kollegaer i det ganske land en fortsat go' sommer!

Vores harer på stationen har fejret sommeren med et nyt kuld små nuttede harekillinger, der springer rundt omkring på stationen. Utroligt de kan finde føde her. Nu håber vi bare forældrene har sikret sig de små killinger har fået Pas På På Banen, for et stationsområde er også farligt for harekillinger, og det er desværre før gået galt.



Af:

Steffen Sønderby Kristensen

Lokalindlæg Odense

I skrivende stund er sommeren over os, og dermed også sommerferien for de fleste. Det er på denne tid af året tid til at trække i shorts og badesandaler, og ikke mindst lægge sit arbejde bag sig i de uger man nu har sommerferie og nyde friheden.

Personale

På Odense depot kunne Stig-Urban Rasmussen d. 1. marts 2023 fejre 40-års jubilæum. Stort tillykke til Stig-Urban.

Lokalnyt

Vi måtte også sige et velfortjent pensionsfarvel til Peder Elmely Hansen.

Depotstruktur

Den 30. maj 2023 kom der en glædelig nyhed, i hvert fald for Odenses depots fremtid, nemlig vores depotstruktur, som blev offentliggjort på DSB ABC. Ved gennemlæsning fik vi den glædelige nyhed at Odenses bemanding skal øges med 10 lokomotivførere, og vores P-rist skal udbygges / ombygges til at kunne håndtere nye tog i løbet af de næste år (det er med vilje jeg ikke har sat et konkret årstal på)

Dette var en meget længe ventet glædelig nyhed. Men desværre indeholdt nyheden også en besked til nogle depoter som bestemt ikke var glædelig. Vi føler bestemt med de depoter der desværre har fået en trist besked. Vi har i en del år i Odense kun mærket nedgang i antal kolleger, og vores arbejde på depotet er i den periode blevet overtaget af andre depoter. Det har bare ikke været sjovt at være vidne til. Derfor håber vi også der vil blive fundet gode løsninger for de depoter, der er negativt ramt.

Arbejdsnedlæggelser

Disse nye tider lader ikke kun strukturen ændre sig, men tilsyneladende også generelle forhandlinger i firmaet. Lige nu hører vi om at vores kollegaer samt klargørings- og værkstedspersonale, laver overenskomststridige arbejdsnedlæggelser rundt omkring i virksomheden. Det er trist at høre at vores kollekager ikke er tilfreds med de lønforhandlinger, eller mangel på samme, som de er blevet præsenteret for, men også trist at stå på perronen og være vidne til at både turister, pendlere, og familier ikke kan komme planmæssigt med toget eller måske helt opgiver at rejse med toget og tager bilen i stedet. Synes det er ærgerligt at vores virksomhed får denne omtale både herhjemme i medierne og i udlandet.

Det skal dog også lige nævnes, at det som lokomotivfører med B-licens er megatrist at se sit arbejde på P-ristene blive overtaget af klargøringspersonale med A-licens og til en lavere løn, men det er en helt anden snak.

Hvad der er op og ned på denne sag skal jeg ikke gøre mig klog på. Men uanset hvad der er årsag til dette, må vi håbe at begge parter snart kommer til forhandlingsbordet og får indgået en aftale som alle kan være tilfredse med. Det, der foregår nu, kan desværre få store konsekvenser – ja, ikke blot for DSB´s omdømme og omtale, men også for hr. og fru Danmark.

Den for tiden værende adgangsvej fra stationshallen til perronen på Odense St.

Foto: Steffen Sønderby Kristensen

Sporarbejde K23

Vi er nu godt igennem første halvdel af vores sporarbejde, i hvert fald her på Fynsland. Det har påvirket driften en smule, ikke kun pga. de planlagte spærringer, men også for pludselig opståede fejl, og som vi lokomotivførere kender rimeligt godt, nemlig beskeden på vore mobiltelefoner: "Banedanmark har gravet et kabel over, vi kender endnu ikke tidshorisonten for udbedring, men der kører færre tog……." Eller den lidt mere trofaste af typen "Signalproblemer".

Det er jo en besked som næsten alle har fået, og den har også været her i forbindelse med sporarbejdet hvor vi her i Odense enten måtte afslutte vores klargjorte tog igen, eller sidde standby til at vi igen kunne køre igennem nåleøjet på det ene

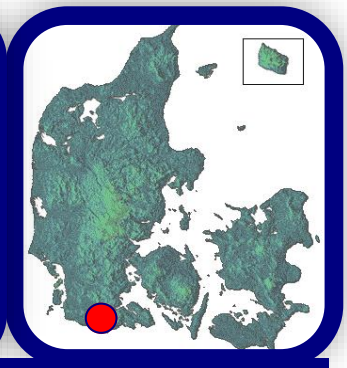
Lokalnyt

spor vi havde.

Nå, men vi skal jo også se fremad, og allerede nu er højre spor fra Odense til Nyborg færdigt. Og selv ved høje hastigheder føler man jo næsten at man flyver, da det hele ligger som en drøm som tyske Spitzke har lagt.

Der er alligevel sket en forandring fra "gamle dage" og så til nu. Førhen så man en trolje med et par Tdgs-skærvevogne og et sjak af helt blodorange kedeldragter stå og arbejde, i stedet for nu hvor der er et kæmpestort træk af vogne som både tager og lægger sporene i samme arbejdsgang, for derefter til sidst at rette op inden sporspærringen ophæves.

Her fra Odense depot skal der lyde ønsket om en god sommer til alle, og håbet om at alle får koblet af og nydt sommeren, hvad enten det er herhjemme eller i udlandet.



Af:

Torben Rydahl Due

Lokalindlæg Tinglev

Nyt fra Tinglev

Fredag d. 26/5 kort efter kl. 16 ramte en chokerende dårlig nyhed skriftligt depotet i Tinglev med denne overskrift: Tilpasning af depotstruktur i bl.a. Tinglev. At sende en så alvorlig ukonkret besked ud fredag eftermiddag umiddelbart inden en weekend, pinseferie og for flere en regulær ferie taler for sig selv, og det er langt under de værdinormer og den værdighed, som vi 18 lokomotivførere på depotet til daglig repræsenterer. Der er og skal være "højt til loftet" i en virksomhed som vores, men dette budskab ramte "uden for skiven".

Vi har længe vidst, at der måtte ske noget på vores skrumpende depot. I 2008 var vi 44 lokomotivførere – i dag er der blot 18, med udsigt til yderligere ca. en halvering indenfor en god håndfuld år (pensioneringer). Flere kolleger rundt om i landet, og endda en enkelt syd for grænsen, har inden for det seneste år ytret et konkret ønske om at komme til Tinglev. Men da dette af forskellige årsager ikke er blevet imødekommet, har vi længe indset, at vi som selvstændigt depot levede på lånt tid. Præmissen er nu, at vi senest med køreplansskiftet i 2027 lukker og slukker hernede. Dog kan det ske før, hvis vi kommer under 12 lokomotivførere i antal. Dette kan desværre meget vel blive en realitet, fordi de yngste hernede nu kraftigt overvejer deres jobmæssige fremtid, sammenholdt med et ukendt antal pensioneringer inden udløbet af 2027. Da vi nok ikke kan få en "Korsør-ordning", vil den gyldne mellemvej være den bedste løsning for alle parter: Tinglev depot vil bestå indtil køreplansskiftet i 2027, uanset antallet af lokomotivføre-

Apropos grænsekørsel … IC3 på højbroen i Rendsburg d. 26. maj 2023

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalnyt

re. En sådan udmelding vil give mere ro for den enkelte medarbejder, og dermed også give en langt større sandsynlighed for, at DSB kan overholde den indgåede kontrakt om grænsekørslen.

De seneste skiftende regeringer har alle haft den politik, at flere statslige arbejdspladser skal flyttes ud i provinsen, så gad vide hvad transportministeren egentlig tænker om, at Tinglev inden for en årrække har mistet og vil miste samlet ca. 50 statslige stillinger, når jeg medregner den jobreduktion, der også har været blandt togførerne på depotet?

Depotet i Tinglev har været, og vil også i tiden fremover være, kendetegnet ved glade, hårdtarbejdende og loyale medarbejdere, som altid er klar til at give og tage indenfor rimelighedens vide grænser. Vi skal gøre vores for, at tingene kører på skinner til glæde for vores kunder, og vi skal specielt have helt særlig opmærksomhed på grænsekørslen. Vi vedkender os vores del af ansvaret for at dette kan lykkes. Alene i de sidste par uger har undertegnede kendskab til flere arbejdssedler, som på et MEGET sent tidspunkt er blevet ændret/forlænget, så vi har kunnet sende mange forventningsfulde passager over grænsen mod det store udland. Den fleksibilitet hører til ansvaret fordi VI ER GRÆNSEKØRSLEN! Det ansvar og den stolthed vil vi bevare som lokomotivførere i Tinglev.

Slutteligt har vi ikke opgivet fremtiden på depotet. Måske indser DSB at det er en fejl at lukke det, måske viser fremtiden at grænsekørslen vokser og bedst kan passes lokalt, og/eller det viser sig, at Tinglev vil indgå et fornuftsægteskab med Fredericia og fortsætte med at være en velfungerende arbejdsplads som et satellitdepot.

FORZA TINGLEV.

Medlemsmøder i efteråret 2023

Områdegruppebestyrelsens årlige medlemsmøder afholdes i 2023 således:

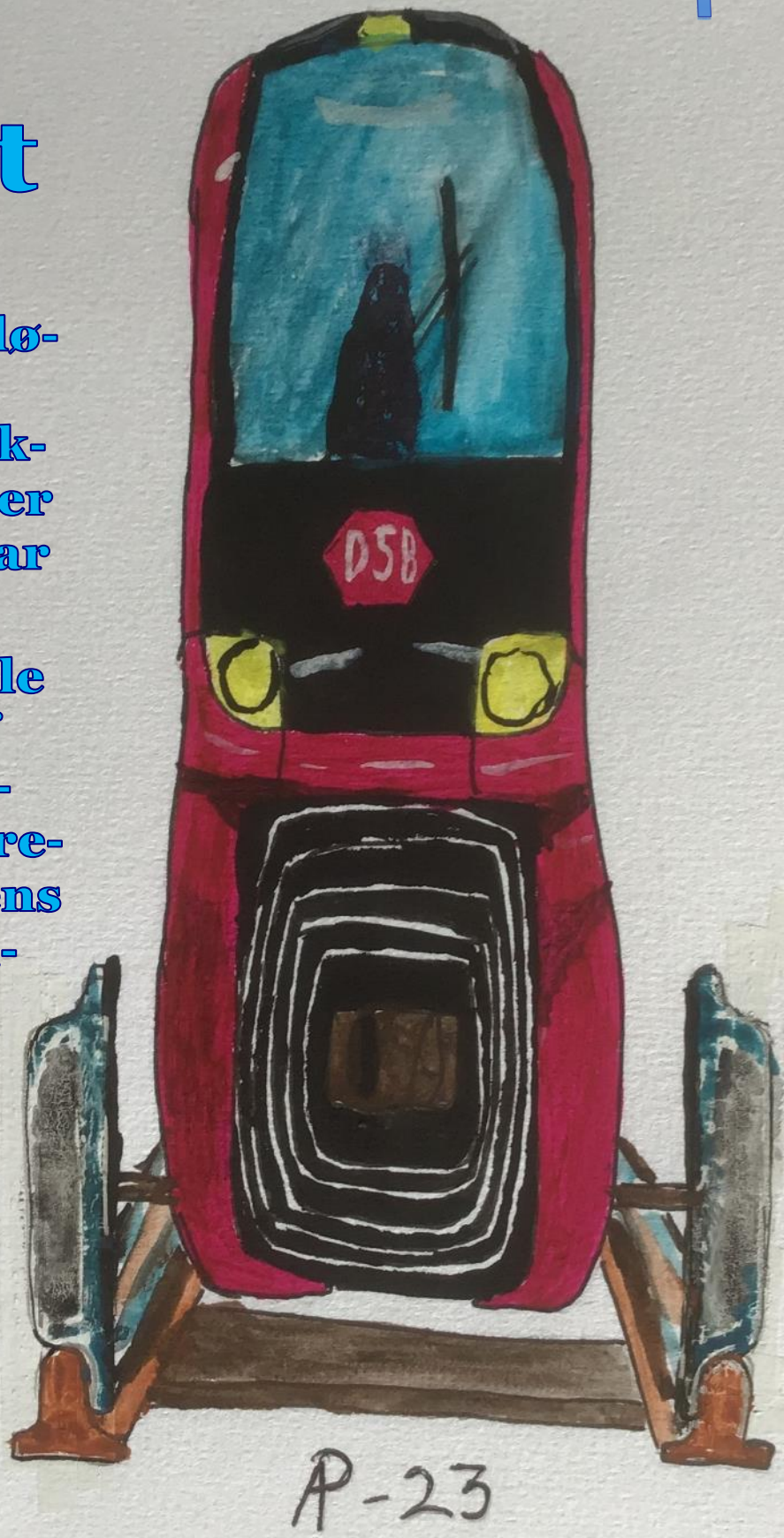
Dato	Depot / lokalgruppe
18.09	Odense
19.09	Fredericia
20.09	Næstved
21.09	Nykøbing F
25.09	Esbjerg
26.09	Tinglev
27.09	Aarhus
05.10	Aalborg
09.10	LKI-gruppen
10.10	Helsingør
11.10	København
12.10	Kalundborg

En mock-up, som afslører et fuck-up...

Smalkost

IC5 mock-up'en på Otto Busses Vej afslører, hvad "nogen" havde gjort opmærksom på, men som der måske ikke rigtig var blevet lyttet til.

Nemlig at den smalle vognkasse og deraf følgende smalle sæder og smalt gangareal, sender fremtidens passagerer på smalkost.



Mon også fremtidens togdrift bliver en "smal" sag...?