Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB *3/2010*

Lederen	*Side 3*
Kørsel for DSB First - hvad sker der?	*Side 4*
3 hurtige	*Side 6*
Lokomotivførerlicens og certifikater	*Side 8*
Ny serie: Gruppelederprofil	*Side 9*
Seneste nyt omkring K 11	*Side 11*
Nyt fra lokalgrupperne	*Side 12*
Stemningsbilleder fra Kalundborg	*Side 19*

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB

Redaktion:
Det Blå Blad
Otto Bussesvej 5
2450 København SV
E-mail: detblaablad@live.dk

Ansvarshavende redaktør:
Preben S. Pedersen

Redaktør:
Peter Kanstrup

Layout:
Jenik Langsted

Grafisk produktion:
Rounborgs Grafiske Hus
7500 Holstebro

Oplag:
1700 eksemplarer

ISSN 1602-169X

Indhold:
Artikler m.m. er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller områdegruppens holdning, med mindre der er gjort opmærksom på det. Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte artikler og læserbreve på over en halv side. Kopiering og gengivelse af bladets indhold må kun ske efter aftale med redaktionen.

Deadline:
Indlæg til næste nummer indsendes til redaktionen senest: **Onsdag den 17. november 2010**

Forsidefoto:
Lokomotivfører Kasper Eliassen, Kalundborg. Opholdsstuen i Kalundborg, fredag den 27. august 2010

LPO DSB

Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB
Otto Busses vej 5, 2. sal
2450 København SV

Formand:
Preben S. Pedersen
Tlf.: 2468 7224

Næstformand:
Carsten M. Olesen
Tlf.: 2468 7805

Kasserer:
Peter Kanstrup
Tlf.: 2468 7327

Bestyrelsesmedlemmer:

Aalborg:	Morten S. Kristensen	2468 5083
Esbjerg:	Johnny Lyngsø	2468 7434
Fredericia:	Birger C. Naver	2468 8131
Kalundborg:	Ove F. Hansen	2468 7888
Korsør:	Mogens Kleis	2468 7283
København:	Søren M. Kristensen	2468 8431
LKI-Gruppen:	Jørn E. Weiss	2468 7926
Nykøbing F.:	Anders Bech Pedersen	2468 5668
Næstved:	Poul Stevns Nielsen	2468 7849
Odense:	Peter Kanstrup	2468 7327
Struer:	Jan B. Danielsen	2468 7605
Tinglev:	Errol V. Vestergaard	2468 7704
Århus:	Hans Schøn Merstrand	2468 8076

Lokomotivfører Kasper Eliassen Kalundborg, skulle vænne sig til Det Blå Blads udsendte… ;o)

Lederen

Overenskomsten 2011 - de indledende øvelser?

Af: Preben S. Pedersen

Så åbnede finansminister Claus Hjort Frederiksen utidigt ballet forud for overenskomstforhandlingerne på statens område i 2011 med et budskab om, at landets offentligt ansatte vil blive mødt med krav om senere tilbagetrækning fra arbejdsmarkedet, mere fleksibel arbejdstid og mere lokal løndannelse.

Budskabet var - til lejligheden - pakket ind i en opfordring til offentligt ansatte om at udvise solidaritet med det omgivne samfund. I LPO DSB er vi altid på vagt når liberalister tager ordet "solidaritet" i munden. Dels fordi liberalister grundlæggende mangler forståelse for begrebet, da deres livsanskuelse jo til tider bygger på det modsatte, dels fordi en sådan udmelding pr. definition rummer en slet skjult opfordring til at udvise offervilje.

Og det er nok også lige nøjagtig, hvad finansministeren har allermest brug for. Nogen som vil ofre sig (eller som han kan ofre?). Med endnu et gigantisk underskud på statens finanser - i år dog "kun" på 80 mia. kr. - truer regeringens slingrekurs af en økonomisk politik ikke bare velfærden her og nu. Den truer sågar med at gældsætte fremtidige generationer, et ubehageligt fremtidsscenarie skiftende borgerlige regeringer gennem de seneste 30 år ellers ikke har været blege for at skyde andre politiske partier i skoene.

Den tid hvor Claus Hjorts forgænger, Thor Pedersen, kunne købe hele verden er efterhånden en 2-3 ufinansierede skattelettelser væk. LPO DSB er opmærksom på, at skattelettelser er populære og varmer rigtig meget her og nu, ikke mindst hos de højestlønnede.
Det er imidlertid naivt at tro, at der ikke er en efterfølgende regning, der skal betales. Denne regning betales dog af alle borgere, høj som lav.

Det finanspolitiske problem med svigtende skatteindtægter forstærkes i disse år af, at et stort antal arbejdspladser forsvinder ud af landet, og at alt for mange indenlandske job bestrides af billig - primært østeuropæisk - arbejdskraft. Enhver udlænding med lovligt ophold i Danmark skal i følge LPO's holdning være velkommen til at arbejde PÅ DANSK OVERENSKOMST. Desværre er alt for mange ansat på tvivlsomme overenskomster (læs: ingen) og arbejder under elendige forhold, oven i købet efter skatteregler, som favoriserer den importerede arbejdskraft og bevirker, at der ikke betales indkomstskat i samme omfang, som hvis arbejdet var udført af en dansk lønmodtager.

Den arbejdsløshed de tabte arbejdspladser bevirker, belastede i 2009 statens finanser med 20 mia. kr. mere end i 2007, alene på kontoen for arbejdsløshedsunderstøttelse.

Med alt det in mente skal forhandlerne fra CFU / OAO om mindre end 6 måneder søge at indgå et spiseligt forlig om overenskomsten 2011, tæt fulgt af Claus Hjort.

Det siger sig selv, at det bliver en betydelig udfordring. LPO DSB forventer ingen lønfest. Men vi har altså også andre forslag end generelle lønstigninger, og fastholdelse af reallønnen. Vi kan godt få øje på væsentlige forhindringer og knaster, men har dog en tro på, at flere af vores hovedkrav kan bringes i spil. Det må være muligt at finde forståelse for vores økonomiske krav på pensionsområdet, når finansministeren nu selv lægger op til at diskutere tilbagetrækning fra arbejdsmarkedet og pensionsalder. Ligeledes virker vores krav om bedre honorering for ubekvem arbejdstid, vel også i tråd med modpartens krav om mere fleksibel arbejdstid.

Trods de hårde udmeldinger ser finansministeren formentlig også gerne, at der opnås - et for begge parter - spiseligt resultat. Med et hul i statskassen på 80 mia. kr. er en konflikt formentlig det sidste, vi har råd til...

Preben S. Pedersen

Kørsel for DSB First. Hvad sker der?

Af: Søren Max Kristensen, Lokalgruppeformand København

Ved køreplanskiftet K 10 blev der udarbejdet en plan for, hvordan DSB Togproduktion skulle køre en del af DSB First's kørsel. Det blev aftalt, at DSB First skulle aflevere tjenester svarende til 31 mand i tur. På baggrund af disse tjenester blev der udarbejdet 2 ture. Tur 116 med 18 mand og tur 119 ligeledes med 18 mand. Det lå fra starten fast, at DSB First kunne trække nogle af disse tjenester tilbage, efterhånden som de fik uddannet deres egne medarbejdere til at køre i Sverige. Ud over de 31 mands produktion kunne DSB First aflevere et vist antal ad hoc tjenester.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at denne ordning ikke har været nogen succes. Tur 116 og 119 er nu tømt for indhold, hvilket betyder, at næsten alle tjenester er blevet til RDX, og de ad hoc tjenester som DSB First har afleveret, har ofte været i et meget stort omfang og med meget kort varsel. Dette forhold har gjort, at tjenestefordelingen ikke har haft en chance for at arbejde optimalt. Et forhold som mange lokomotivførere har lagt krop og sjæl til. Samtidig er kvaliteten ofte meget dårlig. Dårligt planlagte tjenester, hvor der ikke er plads til selv de mindste afvigelser, og tjenester med mange fejl har været dagens (u)orden.

Det har desværre betydet, at lokomotivførerne på KH efterhånden ikke har megen forståelse for, at vi skal hjælpe DSB First. Samtidig er der opstået en del kontroverser mellem personalet i de to virksomheder. En udvikling som er meget beklagelig. Selv om vi er ansat i to forskellige virksomheder, er vi kollegaer med respekt for hinandens arbejde og de passagerer (gæster) som vi alle lever af.

Derfor så LPO også med meget stor tilfredshed på, at DSB Togproduktion og DSB First i sommerens løb indgik en aftale om, hvorledes vi skal hjælpe DSB First frem til K 11. Aftalen går i korthed ud på, at DSB First kan aflevere 6 tjenester pr. dag inden den 22. i måneden før. Ud over dette kan de aflevere 6 ad hoc tjenester pr. dag med kortere varsel. Både de "faste" tjenester og ad hoc tjenesterne skal fordeles rimeligt over driftsdøgnet og over alle ugens dage. Der skal være minimum to Sverigestjenester om dagen. Aftalen træder i kraft i fuldt omfang i starten af september.
Det er aftalt med DSB Togproduktion, at de tjenester der passer, placeres i tur 116 og 119. Dette i samarbejde med den valgte turrepræsentant. Tjenesterne, der modtages fra DSB First, kvalitetssikres af korrigeringen og offentliggøres hurtigst muligt i briefingrummet. Lokalgruppe København vil i øvrigt gerne benytte lejligheden til at takke turrepræsentant Finn Christensen for hans gode arbejde. Et arbejde som ofte er udført under meget svære betingelser.

Siden DSB First overtog kørslen på Kystbanen og i Sydsverige, er der indgået mange lignende aftaler. Ingen af dem er blevet overholdt. Om den nye aftale overholdes, må tiden vise. I skrivende stund (medio august) er der ikke grund til at tro andet. Lokalgruppe KH håber, at når denne artikel læses, så bliver aftalen overholdt, og vores skepsis gjort til skamme.

DSB Togproduktion og DSB First skal aftale, hvad der skal ske til K 11. Lokalgruppe Københavns ønske er, at skal vi hjælpe DSB First, sker det med skyldig hensyntagen til vores arbejdsforhold og virksomhedens økonomi. Det kan ske ved, at DSB First afleverer noget af deres produktion på tognumre – ikke tjenester. Disse tog kan vi så indarbej

Fortsættes næste side...

Nekrolog

Lokomotivfører Lena Østergaard sov stille ind efter en kort tids sygdom natten til den 7. september 2010. Lena døde af Lungekræft.

Lena startede på uddannelsen som lokomotivfører i august 2007, og var afholdt som en glimrende elev blandt kørelærerne. Efter endt uddannelse i 2008 tog hun fat som lokomotivfører i Struer, hvor hun hurtigt faldt ind som den gode kollega hun var. Lena nåede at komme med på studieturen i år til Prag.

Inden Lena kom til DSB, var hun ansat på B&O, hvor hun som voksenlærling blev udlært maskinarbejder. Lena var en aktiv person i sit lokale miljø i Bremdal, hvor hun boede med sin familie. En familie hun i ferierne nød at drage til sydens sol med i deres campingvogn.
Lena efterlader sig mand og to voksne drenge.

Æret være Lenas minde.

Kontaktudvalget i Struer.

Store forsinkelser forekommer også hos DSB First

de i vores ture, så vi sikrer, at de principper, vi i LPO DSB har brugt mange års hårdt arbejde på at gennemføre, overholdes, og at produktionen planlægges optimalt i forhold til økonomi og personaleforbrug. En forudsætning for dette er, at DSB First produktionen overgives i hele køreplansperioden.

Om Lokalgruppens ønsker er blevet opfyldt, vil fremgå af de ture, der lægges frem til turvalget, som starter sidst i september. Er det ikke lykkes, vil problemerne fortsætte, til skade for personalet i DSB Togproduktion, DSB First og til skade for Togproduktions økonomi.

DSB First tog på Københavns Hovedbanegård

3 hurtige...

Farvel til "den gamle redaktør".

Af: Peter Kanstrup, (ny) redaktør Det Blå Blad

Som det fremgår af LPO informationerne nr. 10 / 2010 og 14 / 2010 har Torben Sonne, efter moden overvejelse, besluttet at stoppe sin gerning som tillidsrepræsentant i DSB, og søge nye udfordringer som lokomotivfører kørelærer i DSB First, med tjenestested i Helsingør.

Torbens beslutning betyder ikke kun, at han indstiller sit virke som områdegruppekasserer, områdegruppesekretær, lokalgruppebestyrelsesmedlem i lokalgruppe København, portalredaktør af LPO portalen på intranettet, osv. Næ, det betyder også, at Torben fratræder som redaktør for Det Blå Blad, en beslutning som har sendt chokbølger gennem vores lille bladhus og bladets redaktion. Alle som på et tidspunkt i deres liv har beskæftiget sig med bladudgivelse – om det er det lille lokale foreningsblad, eller en landsdækkende avis – ved, at på katastrofernes rangstige, lige under jordens undergang, sorterer "den gamle redaktørs" afgang.

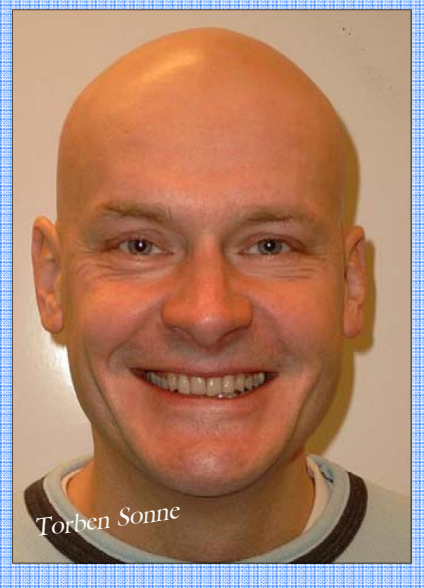
I vores lille "bladhus" er der ikke bare tale om at "Hr. Hvem som helst" forlader broen. Nej, det er farvel til en institution, bladets rygrad. Da Det Blå Blad – som i årene fra 1986 – 1998 havde været navnet på det daværende LPA's fagblad – i 2002 genopstod som den nye områdegruppes fagblad, skete det i en turbulent tid. Det Blå Blad havde således 3 redaktører på kun lidt mere end 1½ år. Men så kom Torben…

Torben har med sit rolige væsen, sit organisatoriske talent og sin arbejdsomhed været en væsentlig drivkraft i arbejdet med at skabe et blad, som nu hviler på et solidt og stabilt grundlag. Der har aldrig været slinger i valsen når først kursen var udstukket på redaktionsmøderne, selv om vores layouter påstår at have mærket snerten af en stressreaktion under redaktørens ellers rolige ydre, efterhånden som deadline nærmede sig.

Torben har gennem sine mere end 25 års ansættelse i DSB altid haft en særlig evne til at søge – og få – indflydelse på den dagsorden, der nu engang lå ligefor i de sammenhænge, hvor Torben befandt sig. Kørerlærer, lokal turrepræsentant, sikkerhedsrepræsentant, lokalgruppekasserer, lokalgruppeformand, og så fra 2003 også med utallige tillidsposter i områdegruppen, ingen nævnt, ingen glemt.

Da Torbens øjesten – Helsingør depot – lukkede ned i DSB regi i januar 2009, og kørslen blev overtaget af First, flyttede han med ind til København, hvor han omgående blev en del af lokalgruppebestyrelsen. Men noget manglede, og Torbens længsel mod Helsingør fik til sidst så kraftigt et tag i ham, at Holger Danske snart må føle sin position som Kronborg ubestridte ikon truet. *(det kan selvfølgelig også være, at det var arbejdspresset som områdegruppens praktiske gris, der gjorde udslaget, det lyder bare knap så romantisk)...*

Det Blå Blad ønsker med dette lille indlæg at sige Torben tak for hans indsats til gavn for bladet og dets læsere. Vi på redaktionen vil savne dig, men vi forstår din beslutning og ønsker dig al mulig held og lykke med dine nye udfordringer hos Øresunds Privatbaner (DSB First) "hjemme" ved Kronborgs vande.



Torben Sonne

3 hurtige 3 hurtige 3 hurtige 3 hurtige 3 hurtige 3 hurtige 3 hurtige 3 hurtige 3 hurtige 3 hurtige

Lokomotivførerhåndbogen genopstår - næsten...

Af: Peter Kanstrup, LPO aftaleudvalg, mv.

I forbindelse med indgåelse af den eksisterende arbejdstidsaftale i 1995 opstod der et behov for at formidle arbejdstidsaftalens fortolkninger og praktiske anvendelse ud til de daglige brugere, primært lokomotivpersonalet.

Der var samtidig et ønske om at samle en række praktiske oplysninger omkring lokomotivførerjobbet, opholdslokaler, spadseretider, mv. i en håndbog for lokomotivførere.

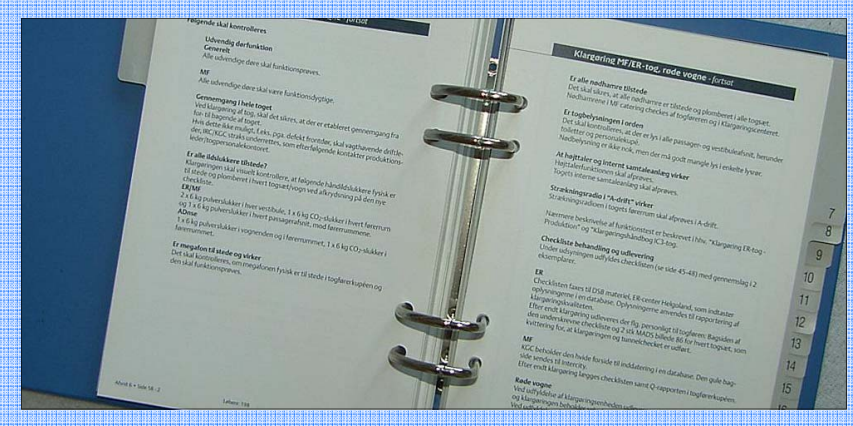
Som sagt, så gjort. Lokomotivførerhåndbogen var født. Den blev siden rettet et utal af gange, men efterhånden som den elektroniske tidsalders krav til informationer distribueret via PC vandt indpas, blev den traditionelle håndbog utidssvarende. Seneste rettelse er således udsendt helt tilbage i 2001.

Der har siden været gjort mange velmenende forsøg på at genoplive lokomotivførerhåndbogen i en eller anden form. Alt tyder på at det nu bliver virkelighed. DSB Togproduktion og LPO DSB har sammen

iværksat et arbejde som skal munde ud i en elektronisk udgave, som i første ombæring alene koncentrerer sig om arbejdstidsaftalens ordlyd, med tilhørende tolkninger og eksempler på anvendelse.

Der arbejdes ud fra en målsætning om at sikre en opdateret udgave af den tidligere udsendte håndbog. Der er enighed om, at den skal være elektronisk og som udgangspunkt placeres den på intranettet under Togproduktion.
Der er ligeledes enighed om, at indholdet skal handle om aftaler og fortolkninger af disse. Pauselokaler og gangveje, til disse, som var en del af den gamle lokomotivførerhåndbog, ønskes også præsenteret elektronisk, men indgår ikke umiddelbart i arbejdsgruppens målsætning. Symboler, forkortelser, mv. som ligeledes var at finde i den gamle håndbog, fremgår (eller vil fremadrettet fremgå) af Turplanlægningens "hjemmeside" på intranettet (under Togproduktion).

Målgruppen er lokomotivpersonale i Togproduktion, tjenestefordelere, turplanlæggere, korrigeringsmedarbejdere, driftsledere, administrative medarbejdere med relation til lokomotivpersonalet og ledere for lokomotivpersonale.



Den gamle lokomotivførerhåndbog som vi kender så godt...

I første omgang koncentrer arbejdsgruppen sig om at fortolke arbejdstidsaftalen. Dernæst kunne det være interessant at inddrage de beslægtede aftaler, højtidsaftalen, korrigeringsaftalen, kursusaftalen og flexaftalen. Udvalget vil herefter – i samråd med relevante samarbejdsorganer – vurdere om andre aftaler også bør inddrages.

Der er et ønske om at finde et andet navn end lokomotivførerhåndbogen, både for at markere et skifte væk fra den gamle håndbog, og for at finde et mere dækkende navn. Alle forslag er velkomne.

Udvalgets 5 medlemmer (3 fra Togproduktion og 2 fra områdegruppen) har som mål at kunne oploade arbejdstidsaftalen med fortolkninger og eksempler på intranettet, således den kan anvendes fra K11's ikrafttræden medio december 2010, men da divergerende opfattelser af tekstens ordlyd, og deraf følgende behov for afklaring i parternes bagland anses som en naturlig del af samarbejdet, kan forsinkelser i processen forekomme.
Afklares tvistighederne ikke inden deadline, er der enighed om at lade det fremgå af det udsendte, ved at forklaringsrubrikken (indtil videre) forbliver tom.

3 hurtige 3 hurtige 3 hurtige 3 hurtige 3 hurtige 3 hurtige 3 hurtige 3 hurtige 3 hurtige 3 hurtige

Signalsynligheder

Af: Signalkommissionsmedlem Birger C. Naver

Igennem Signalkommissionen bliver vi gentagende gange spurgt om, hvilken signalsynlighed der skal være til de enkelte signaler. Nedenstående skema viser minimumsafstanden for signalsynlighed.

På strækninger med strækningshastighed indtil 75 km/t, hvor der ikke er opsat afstandsmærker eller F-signal foran et I-, AM-, AM/DS-, eller DS-signal, skal synligheden være mindst 450 m.

I Signalkommissionen håber vi, at dette skema kan være med til at give en forståelse for, hvornår lokomotivføreren skal indsende en S50 på manglende signalsynlighed.

I-, SI-, AM-, AM/DS- og DS-signaler

	Hastighed ved kørsel mod signalet km/t									
	180	160	140	120	100	90	80	75	70	60
Hastighed i m/s	50	44,4	38,9	33,3	27,8	25	22,2	20,8	19,4	16,7
Beregnet hastighed i m	360	324	287	250	214	195	177	167	158	131
Krævet synlighed i m	**360**	**324**	**287**	**250**	**250**					

Ny bekendtgørelse vedrørende lokomotivførerlicens og certifikater

Af: Søren Max Kristensen, medlem af Togproduktions Uddannelsesudvalg

Udstedelse af lokomotivførerlicens og certifikater er reguleret af en bekendtgørelse fra Transportministeriet. Den hidtidige bekendtgørelse BJ 2-020.001 af 9. maj 2005 er nu afløst af BEK nr. 1116 af 1. december 2009. Årsagen til den nye bekendtgørelse er, at reglerne i Danmark nu er harmoniserede med reglerne i EU.
Denne artikel beskriver, hvilken betydning dette får for den enkelte lokomotivfører. Den nye bekendtgørelse får desuden betydning for grunduddannelsen af nye lokomotivførere.

Licens
Licensen er lokomotivførerens næringsbrev. Det har hidtil været således, at licensen blev udstedt til en ny lokomotivfører efter endt grunduddannelse. Det vil sige efter at første litrauddannelse var bestået. Denne fremgangsmåde ændres nu, således at lokomotivførerlicensen udstedes efter praktikmodul 2. Der indføres en licensprøve. De grundlæggende krav til helbred, alder, baggrund og vandel er uændrede. Licenser er gyldige i 10 år. Alle licenser skal dog udskiftes senest den 1. november 2011. Udformningen af de nye licenser er endnu ikke på plads, dog skal licensnummeret ændres til et EU-nummer. Alle gyldige licenser pr. 1. november 2011 vil blive overført til de nye licenser.

Den store ændring ved den nye licens er, at myndigheder og virksomheder ikke længere, alene ud fra licensen, kan tage det for givet, at en licens er et bevis på at man er færdiguddannet lokomotivfører. Det kræver fremover et gyldigt skolebevis og mindst et certifikat (litraattest).

Certifikater
Hidtil har det været sådan, at vores certifikater har vist vores infrastrukturkendskab og litrakendskab. Det vil de nye certifikater også gøre. Der er dog en del ændringer. Fremover vil der være to slags certifikater.
Et A-certifikat giver adgang til at betjene rangerlokomotiver, arbejdstog m.m. A-certifikatet er en ny ordning og skal indføres senest den 1. november 2016. Det vil blandt andet få betydning for de af LPO DSB's medlemmer der har stillingsbetegnelsen "stationsbetjent rangerfører"
B-certifikatet svarer i det store og hele til det, vi kender i dag. Det giver adgang til at fremføre passagertog og godstog på strækningerne. Hvilket litra og hvilke strækninger skal fremgå af certifikatet.
I de nye certifikater er der krav til, at man kan sproget, som bruges på den infrastruktur man befarer. I vores tilfælde dansk. I bekendtgørelsen er sprogkendskabet inddelt i 5 niveauer. En lokomotivfører der kører i Danmark skal minimum være på niveau 3, som omfatter følgende:

- kan klare praktiske situationer med uforudsete elementer.
- Kan beskrive
- Kan holde en simpel konversation gående

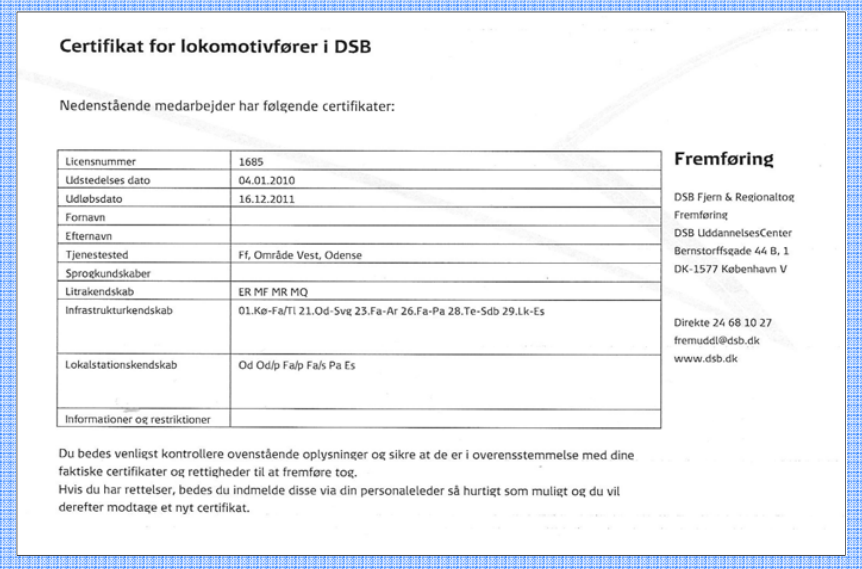
De nuværende certifikater gælder i 2 år, hvorefter man skal efteruddannes og testes. Gyldigheden ændres fremover til 3 år.

Efteruddannelse
Da terminen for efteruddannelse og test af lokomotivførere ændres, er der et behov for at regulere på vores aftale på dette område. Dette arbejde er i fuld gang. LPO DSB samarbejder med ledelsen i Togproduktion (TOP) for at sikre, at forlængelsen af tiden mellem to efteruddannelsesmoduler ikke forringer vores kompetencer og viden på sikkerhedsområdet. Samtidig er der et fælles ønske om at forbedre vores efteruddannelse i tunnel, førstehjælp, brandbekæmpelse og evakuering. Når den nye aftale er underskrevet, og det kræver blandt andet at DJ godkender en sådan aftale, vil der komme yderligere information.

Grunduddannelsen (LGU)
Den nye bekendtgørelse, og den regeldeling af vores reglementer som blev gennemført i december 2009, betyder, at grunduddannelsen af lokomotivførere ændres. Licensprøven er delt i to. En teoretisk del og en praktisk del. Den teoretiske del foregår på teorimodul 2. Her er der i forvejen en prøve, som blot skal tilrettes de nye krav. Den praktiske del skal foregå i praktikmodul 2. Indholdet af prøven er pt. under udarbejdelse, men vil bestå af en sikkerhedsdel og en betjeningsdel. Det bliver kørelæreren som er eksaminator, og der skal desuden være en censor tilstede. Eleven og eksaminatoren skal være bekendt med hinanden, og eleven skal være bekendt med den strækning og litratype der bruges under prøven. Logbogen skal desuden ændres, så licensprøven fremgår af den.

Regeldelingen har også fået betydning for grunduddannelsen. Sikkerhedsprøven, som fremover kun omhandler SR, TIB, tjenestekøreplaner og andre myndighedsudstedte reglementer flyttes fra modul 3 til modul 4. Det betyder, at der på modul 4 nu både er en prøve i SR og en prøve i Teknik.

I modul 5, som er virksomhedsforlagt, skal eleverne undervises i de regler som er i virksomheden. Det kan f.eks. være SIN DSB. Modul 5 afsluttes med en prøve i virksomhedens regler. Undervisning i litra og attestkørsel fortsætter som hidtil i modul 5. Modul 5 udvides derfor.



Certifikat for lokomotivfører i DSB

Nedenstående medarbejder har følgende certifikater:

Licensnummer	1685
Udstedelses dato	04.01.2010
Udløbsdato	16.12.2011
Fornavn	
Efternavn	
Tjenestested	Ff, Område Vest, Odense
Sprogkundskaber	
Litrakendskab	ER MF MR MQ
Infrastrukturkendskab	01.Kø-Fa/Ti 21.Od-Svg 23.Fa-Ar 26.Fa-Pa 28.Te-Sdb 29.Lk-Es
Lokalstationskendskab	Od Od/p Fa/p Fa/s Pa Es
Informationer og restriktioner	

Fremføring

DSB Fjern & Regionaltog
Fremføring
DSB UddannelsesCenter
Bernstorffsgade 44 B, 1
DK-1577 København V

Direkte 24 68 10 27
fremuddl@dsb.dk
www.dsb.dk

Du bedes venligst kontrollere ovenstående oplysninger og sikre at de er i overensstemmelse med dine faktiske certifikater og rettigheder til at fremføre tog.
Hvis du har rettelser, bedes du indmelde disse via din personaleleder så hurtigt som muligt og du vil derefter modtage et nyt certifikat.

Certifikat for lokomotivførere med litra– og infrastrukturkendskab med mere...

Aftaler
Som beskrevet tidligere i denne artikel, er arbejdet med en ny efteruddannelsesaftale i fuld gang. LPO DSB er af den holdning, at der derudover skal indgås en aftale vedrørende licensprøven, der beskriver metode, kørelærerens rolle, kørelærerens efteruddannelse og en definition af begrebet "bekendt med" i forbindelse med litra, strækning og eksaminatorerne.
LPO DSB ønsker desuden en aftale vedrørende indhold, metode og prøve under modul 5, virksomhedsmodulet. På lidt længere sigt er der et behov for en aftale som omhandler udstedelse af A-certifikat og efterfølgende efteruddannelsesprogram for de af LPO DSB's medlemmer, der bliver berørt. Her er der dog lidt længere tid at arbejde i, da disse certifikater – som nævnt – først skal være endeligt på plads senest 1. november 2016.

Efterhånden som metoder og eventuelle aftaler er på plads, vil LPO DSB informere nærmere. Samtidig forventer vi, at DSB holder de berørte medarbejdere opdaterede med viden og kompetencer eventuelt gennem efteruddannelse.

Ny serie i Det Blå Blad

Fokus på nærmeste leder

Af: Hans Schøn Mørstrand, Århus

Det Blå Blad vil i de kommende fire til fem udgaver, forsøge at sætte fokus på gruppeledernes arbejdsvilkår og situation, da de – på lige fod med det øvrige lokomotivpersonale i DSB – er medlem af LPO DSB / Dansk Jernbaneforbund. Artikelserien starter i Århus, med et interview af gruppeleder Carsten Hansen.

Hvordan vil du kort præsentere dig selv?
Jeg blev ansat i DSB, i januar 1993, og blev kørelærer i 1997, SR instruktør i 2000. Tilknyttet "IC4 Projektet" i 2003 med henblik på, at skulle undervise. Jeg var i den anledning i Pistoria (Italien) i sommeren 2003, hvor jeg deltog på det første instruktørhold. Fra oktober 2003 personaleleder i Århus for en del af lokomotivpersonalet dér.
Jeg er nu blevet spurgt om jeg vil være gruppeleder i klargøring, i den nye organisation, hvilket jeg ser som en ny stor spændende udfordring.

Hvorfor valgte du at søge jobbet som gruppeleder?
Det er jo efterhånden længe siden, men jeg synes det er spændende at arbejde med mennesker. Jeg har i min tid i forsvaret været næstkommanderende i en deling med ca. 50 mand. Det synes jeg var rigtig spændende. Der fik man ledelsesprincipperne prøvet af i praksis og der var direkte evaluering af de ting som ikke fungerede. Forskellen fra dengang til nu, er at man dengang fandt her og nu løsninger for at få tingene til at fungere. I DSB skal det igennem mange forskellige procedurer inden vi står med et resultat, også for mange efter min smag. Da jeg startede i 2003 var vi to "personaleledere" med hver ca. 120 medarbejdere. Årsagen til organisationsændringen den gang var jo en udløber af udliciteringen i Midt- og Vestjylland, hvor Fremføring erkendte, at de ikke kendte deres medarbejdere godt nok. Vi skulle derfor hver gennemføre ca. 120 MUS- samtaler om året. Det lykke-

des jo aldrig, blandt andet fordi opgaverne ændredes, kort efter vi blev ansat. Vi skulle blandt andet introducere alle vores lokomotivførere til DSB's værdier. Cheferne arbejdede mere på de øvre linier, hvilket betød, at vi overtog den daglige drift ude på tjenestestederne lige fra ansættelsessamtaler over mobilregninger, til naboklager og politiske "røg og støj" problemer. Heldigvis er vi nu blevet flere gruppeledere, og hver gruppeleder har nu ca. 50 medarbejdere i Århus. Men arbejdsopgavernes karakter har ikke ændret sig væsentligt, der er måske endda blevet flere.

Hvordan oplever du hverdagen som leder hænger sammen med det ledelsesmæssige værdigrundlag i Togproduktion?
Det oplever jeg faktisk som velfungerende. Vi arbejder meget målstyret i Togproduktion, og laver ledelsesrapporter hver måned med nogle nøgletal, som vi styrer efter. I dagligdagen har jeg derfor ikke en chef hængende over nakken, som fortæller mig, hvordan jeg når mine mål med mine medarbejdere. På det punkt oplever jeg stor handle-og metodefrihed.

Føler du, at du savner nogle ledelsesmæssige kompetencer i hverdagen?
Nej det synes jeg faktisk ikke. Nu har jeg også været med i nogle år, og ved at kompetencer ikke kun er noget man får, men også engang imellem er noget, man er nødt til at tage. Jeg tilhører ikke dem, som synes, at vi skal have alt nedskrevet for at kunne agere. Jeg tror på, at vi alle i DSB kan tænke selvstændige fornuftige tanker, og ikke nødvendigvis skal have dem nedskrevet på en kompetenceprofil eller arbejdsbeskrivelse. Det gælder alle høj som lav. Jeg synes faktisk, jeg ser rigtig mange fornuftige beslutninger blive taget af mine medarbejdere, uden at nogen har fortalt, om de kan eller må. Hvis de kan, så kan jeg også.

Hvordan oplever du samarbejdet med lokomotivførernes valgte lokale repræsentanter?
Jeg synes egentlig samarbejdet kører godt. Vi er i store træk kun uenige, "et par gange om året" her i Århus – og det er når vi skal lave sommerferieaftale, hvor vi er lidt uenige om hovedaftalens ordlyd, om der skal afvikles 3 eller 4 ugers ferie i sommerferieperioden. Men ellers synes jeg, vi sammen har lavet gode resultater, selvfølgelig også i samarbejde med lokomotivførerne. Jeg kan f.eks. nævne Grenåbanerapporten, som vi lavede for nogle år siden. Den resulterede i, at vi fik en overkørsel sikret med bomme, og mere info på Århus H til vores kunder. Desværre har den bane det med at gå lidt i glemslen, og nu trænger den igen til lidt fokus. Jeg tænker her selvfølgelig på de mange påkørsler i dårligt sikrede overkørsler, og ubevogtede led. Banen er ca. 1/3 af vores eksistens grundlag i Århus, og derfor vigtig for os, jeg håber meget, at DSB kan blive enig med Midttrafik om en sammenlægning med Odderbanen, så DSB Togproduktion kommer til at køre på strækningen Odder - Grenaa. Ikke kun for os, men også for kunderne vil det være et løft. Det kan ikke passe, man skal skifte tog for at komme fra Viby til Hjortshøj. Vi er klar til at køre banen.

Hvad ser du som den største udfordring for dig som leder på dit lokale tjenestested?
Vi har mange udfordringer i Klargøring Århus. På den korte bane skal vi på plads i vores nye bygning, og have fundet alle børnesygdommene i vores 3 omstillingsanlæg. De grundlæggende værktøjer skal være i orden. Samtidig skal vi kigge på, hvordan vi kan hæve kvaliteten yderligere på de tog, som vi leverer til vores kunder. Vi skal have fundet procedurer for at gribe uplanlagte opgaver, det kunne f.eks. være, når driftslederen ringer, og ekstraordinært vil have taget et togsæt ud på grund af fyldte toiletter. Eller det kunne være ikke planlagte opformeringer, hvor vi skal finde ikke "kun" *en* lokomotivfører til klargøring af togsættet, men to medarbejdere, når vi også skal lave tunneltjek, inden vi leverer på stationen. En af de store udfordringer er, at vi arbejder efter faste planer (tjenester og ture) og der i driftsdøgnet laves her og nu ændringer. Vi skal have indgået aftaler med værkstederne om, hvilken kvalitet togene leveres i fra de 3 værksteder i Århus, og om tidsrum fra levering til driftsindsættelse.

Overordnet set ser jeg det som en kæmpeudfordring at finde mål for, hvordan klargøring skal organiseres på udestationerne, så det giver mening for alle. Hvis vi får skåret kagen rigtigt, ser jeg et stort udviklingspotentiale for klargøring og for lokomotivførerne. Et af succeskriterierne er, som sagt, at have en hurtig reaktionstid for udbedring af de hændelser, der hindrer opfyldelsen af aftalte kvalitetskrav og driftsstabilitet.

Gruppeleder Carsten Hansen, Århus

Køreplan 2011 (K11)

Af: Turudvalgsmedlem Jan Danielsen

K11 – som træder i kraft søndag den 12. december 2010 – rummer en lang række nye tiltag, som samlet set bevirker en udvidelse på knap 10 lokomotivførere i tur, endda korrigeret for den indbyggede effektivisering på 2 %, som er aftalt til implementering ved planskiftets ikrafttræden.
Væsentlige ændringer er:

- Yderligere 33 ugentlige direkte intercitytog København – Esbjerg. Togene kobles i Kolding med togdele fra Sønderjylland.
- Mindre udvidelse af ICL Nonstop lyntogssystemet mellem København og Århus med yderligere en afgang i hver retning mandag til torsdag. Der er i øvrigt generelt en udvidelse af produktionsomfanget på IC4, både i øst/vest trafikken og i Nordjylland.
- Nyt intercity togsystem til Padborg / Flensborg. Systemet betyder 2-timesdrift København – Flensborg og sikrer i kombination med 2-timesdriften København – Sønderborg, at der fra K11 vil være timedrift i Sønderjylland, helt frem til Tinglev. De sønderjyske togdele kobles i Kolding med intercitytog til / fra Esbjerg.
- Hurtigere forbindelser til Herning / Struer samt Struer via Langå, idet togdelene flyttes fra IC systemet til lyntogsystemet. Rejsetidsgevinsten er ca. 20 min.
- Indsættelse af 2 nye pendlerlyntog mellem København og Odense om eftermiddagen mandag til torsdag. Om fredagen kombineres pendlerlyntog og det nuværende IR togsystem og kører helt til Århus. Desuden vil pendlerlyn 8 i K11 udgå fra Sønderborg, og dermed genetablere en tidlig direkte morgenafgang fra det sønderjyske til Hovedstaden.
- Ny køreplan på Nordvestbanen var egentlig ønsket fra K11. På grund af det ødelagte sikringsanlæg i Holbæk køres der dog indtil videre efter en slags nødkøreplan, idet kapaciteten Vipperød – Holbæk er indskrænket ganske betydeligt. Den nye køreplan på Nordvestbanen forventes tidligst i kraft efter sommeren 2011.
- Nye køreplaner i Øst- og Vestjylland, dvs. Århus – Esbjerg og i Trekantområdet. 2900 systemet forlænges fra Kolding til Esbjerg, således der bliver direkte tog i timedrift mellem Århus og Esbjerg. Samtidig etableres et nyt togsystem Vejle – Kolding og i visse timetal videre til Esbjerg. Dette togsystem giver ½ time drift Vejle – Fredericia – Kolding, dog ikke på de mindre mellemstationer, idet 2900 systemet ikke længere vil standse på disse stationer.
- MQ Desirotog på Grenåbanen dog først i fuldt omfang fra 28. marts 2011
- Tilpasninger i den internationale trafik, hvor den primære ændring er omlægninger for EuroNight, som bevirker at togdelen til / fra München nu kun kører som periodetog.

Ovennævnte forventes at bevirke en udvidelse af pladsudbuddet på 1,5 % og en stigning i de togkilometer afhængige omkostninger (herunder lokomotivførerforbruget) på ca. 1 %. Tiltagene betyder også, at udnyttelsesgraden af det rullende materiel efterhånden nærmer sig 100 %, eller sagt mere firkantet har nået sit maksimale omfang, indtil et større antal IC4 togsæt kan indsættes i normal drift.

På tjenesteniveau introduceres denne gang en noget skarpere opdeling mellem arbejdsopgaverne klargøring og fremføring, primært på de store p-riste i Århus og Fredericia. Lokomotivføreren i terminaltur afløser som udgangspunkt strækningsføreren ved ankomst til forsyningsanlæg, således arbejdsopgaverne forsyning og vask udføres af lokomotivpersonale i orange arbejdstøj.

I K11 vil TPLS symbolet for kørende afkobling i forbindelse med tilkobling / opformering blive anvendt, også selvom man bliver afløst. Samtidig vil benævnelsen MRK (egentlig MR kobling) blive i forbindelse med sammenkobling af ER og MF togsæt på depotområderne, således det sikres, at der er afsat tid til samling af overgang og konfiguration. Umiddelbart kræver disse to tiltag nok nogen tilvænning, om end de dog i mindre omfang har været anvendt tidligere.

På turniveau betyder produktionsudvidelserne, at antallet i tur øges marginalt, eller er status quo, på de fleste depoter. Det gælder dog ikke Fredericia, Odense og Korsør, hvor det har været muligt at gennemføre effektiviseringer, som samlet bevirker en mindre indskrænkning af det samlede antal lokomotivførere i tur de 3 steder. Hvorvidt der i København også i K11 skal udføres produktion for DSB First er i skrivende stund (1. september) uvist. Skulle det blive tilfældet er forventningen, at det vil kunne håndteres på samme måde som i K10, dog i et mindre omfang.

Udkørselssignalet i Kalundborg venter på grønt lys til K-11

Odense

Af: Lars Vilstrup Olsen

Nu er sommeren ved at gå på hæld, og "normal" tilstand for personalet er ved at vende tilbage. Folk har afholdt deres velfortjente ferie, og hverdagen melder sig tilbage. Så venter Den Digitale Rygsæk og Outlook med meddelelser fra gruppeleder..

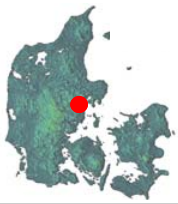
Vi har haft en varm sommer med temperaturer over 30 grader, endda uden de helt store vanskeligheder med solkurver osv. Det har dog ikke været alle MQ, som har haft et fejlfrit klimaanlæg, der er blevet svedt tran, så turen til Svendborg har været lidt af en klam fornøjelse. Det har heller ikke altid været nemt at holde temperaturen nede i ER førerrummet, for ikke at tale om, hvor varmt der kan være inde hos passa.. nej, gæsterne.. Der er blevet byttet tog rundt i Odense for at få noget, der kunne køle, så det har været til at holde ud at køre til Tinglev / Esbjerg..

Vi har rendt rundt med sveden drivende af os, og forsøgt at følge med så godt vi kunne, de mange tognumre på arbejdssedlen in mente. Det er menneskeligt, at der dukker flere småfejl op end normalt. Det går nok, bare man ikke bliver "udstillet" på opslagstavlen over sikkerhedsmæssige hændelser, blot fordi man måske har glemt at få låst en førerrumsdør. Hvis nogen undrer sig over omfanget af fejl, er svaret måske ligetil. Så længe en ulåst dør og en glemt standsning på et trinbræt betragtes som en sikkerhedsmæssig hændelse, så skal der nok være noget at læse om på tavlen..

Måske skal vi også have en tavle, hvor vi kan skrive, når vi har en arbejdsseddel med fejl og lignende sager, og kalde det en hændelse? Nej, det ville nok skabe et dårligt arbejdsmiljø, så det vil vi ikke.

Svendborgbanen og Vestfyn skal som bekendt i udbud. Hen over sommeren kom melding om at Lille Syd ikke kommer i udbud før 2018, så alle kræfter er rettet mod vores baner. Hvem løber mon med sejren? Man kan spekulere, eller måske bare se tiden an. Men uanset hvad, så påvirker det os alle.

Der har været rigtig gang i uddannelsen i Odense bl.a. EUT og IC4. Der er nu 5 lokomotivfører kørelærere, der har fået attest til MG. I løbet af efteråret skal de på koblerkursus. Så mangler vi efterhånden bare noget kørsel. Der er også nogen, som mangler MR. De skal nu have uddannelsen, selv om vi ikke har så meget kørsel. Så er vi nemlig forberedte, hvis der dukker noget op.



Århus

Af: Hans Schøn Merstrand

Siden 8. februar hvor den nye organisationsændring i det daværende DSB Fremføring blev meldt ud – og Fremføring blev til Togproduktion – er der efterhånden gået over syv måneder, hvor en del kollegaer i Århus har følt sig utrygge, for der har i den forbindelse været mange udmeldinger omkring udskillelse af "Klargøringen". Blandt andet kan kollegaer fra andre tjenestesteder referere fra medarbejdermøder, hvor ledelsen har talt om udlån af op til 60-70 lokomotivførere i henholdsvis Århus og Fredericia – hvor der øjensynligt er den største produktion inden for "Klargøring" ude i provinsen. Ligeledes går der fra de samme møder en masse rygter omkring udlånskontrakter til ansvarshavende lokomotivfører på P-risterne.

Hvis usikkerheden blandt medarbejderne (vores kollegaer) ikke skal fortsætte, så skal der findes en endelig afklaring på strukturen i "Klargøring", så de mange rygter, der løber rundt om i landet, kan elimineres en gang for alle. Uanset hvor mange luftige ideer der fostres, så er fakta, at der i dagene 31. august og 1. september "forhandles" mellem LPO DSB og DSB Togproduktion. Et "resultat" burde altså være synligt for alle når dette nummer af Det Blå Blad udgives.

P-risten

Århus har gennem de seneste 3 år levet med byggerod på P-risten. Et rod som i den grad har påvirket vores arbejdsmiljø og hverdag, hvilket også kan aflæses i arbejdsskadesstatistikken, idet ombygningen har givet anledning til øget antal arbejdsskader blandt kollegaerne – samt medvirket til, at en del af kollegaerne har oplevet en stresset hverdag. Nu har vi så endelig fået en ny bygning på P-risten i Århus. Det er et stort fremskridt for os. Selv om der fortsat er nogle mangler – som både ledelsen, arbejdsmiljøgruppen og LPO Århus har fokus på, f.eks. manglende klimaanlæg i bygningen – så er fundamentet tilstede for en god arbejdsplads.

Omstillingsanlæg i Århus

Som et led i den store ombygning er der blevet etableret omstillingsan-

læg, både ved værkstedsområderne og P-risterne. Her to til tre måneder efter ibrugtagning (ultimo august), er anlægget desværre fortsat "fuld af fejl". LPO Århus forventer derfor ikke, at der over for lokomotivpersonalet bliver lavet nogen form for "tiltag", da anlægget – efter vores opfattelse – endnu ikke har den fornødne driftsstabilitet.

Djurs Sommerland
Den 5. juni havde LPO Århus, i samarbejde med Togproduktion Århus, arrangeret en tur for kollegaerne til Djurs Sommerland. Lokalgruppebestyrelsen vil gerne benytte lejligheden til at takke Hans Friis, for hans store arbejde med arrangementet.
Dagen var perfekt, og der blev med fælles hjælp grillet adskillige kasser pølser med brød, så den værste sult kunne stilles. Mange af børnene og de barnlige sjæle var ganske givet meget trætte om aftenen.

Odderbanen
LPO Århus har taget politisk kontakt til udvalgte politikere fra Regionsrådet, i Region Midt, da der i disse dage / uger tages stilling til den fremtidige drift af Odderbanen, noget som kan påvirke lokalgruppe Århus' fremtid markant. LPO Århus ønsker ikke mere adskillelse. Vi ser i stedet gerne en stordriftsmodel, hvor tjenester fra Grenåbanen / Odderbanen sammentænkes med den øvrige drift i Århus.

Fremtiden
Den 22. september samles turgruppen i Randers i tre dage, for at lave turene til K11. Udfordringerne er denne gang – om muligt – større end ellers. Implementeringen af MQ kørsel på Grenåbanen, udvidelse af IC4 konceptet, klargøringstjenester, osv. Fremskridtet bringer meget, men sjældent lettelse til vores turrepræsentanter.

Lokomotivfører Kasper Eliassen Kalundborg, lidt mere imødekommende ;o)

Struer

Af: Niels H. Christensen

Sen sommeren er over os og de fleste er på begyndt på arbejdet igen efter en forhåbentlig god ferie.
I Struer ligger vi i flytterod. De nye lokaler i stationens vest ende er taget i brug. Vi mangler dog stadig væk at overtage omklædning og bruserummene, men det er nok sket når dette læses. Alle har udtrykt stor tilfredshed med, at vi nu atter er på stationen, det gør alting meget nemmere. I stueplan er der opholdsstue, briefingrum, kontorer til gruppelederne og et LPO kontor. Tjenestefordeling, kørelærer/ arbejdsmiljø kontoret, reserveværelset samt skabsrummet er på 1. salen. Remisen er blevet rømmet så ARRIVA / DB kan få etableret deres værksted. Godt at se, at der kommer liv i de forholdsvis nye bygninger.

Sporarbejdet mellem Holstebro og Herning skulle gerne være overstået søndag d. 5. september, så vi kan køre igennem til Fredericia igen. Det har været tre gode måneder i Herning men det er godt at komme tilbage til normalen igen.

I uge 23 drog tyve lokomotivførere M/K af sted på studietur. John Heilskov havde med vanlig omhu arrangeret en fremragende tur. Turen gik med tog til Prag. Vi måtte dog tage fra Struer til Herning i bus da der manglede skinner mellem Holstebro og Herning. Af hensyn til strækningens passagerer havde vi dog fået vores egen bus. Morgenmaden blev nydt mellem Herning og Vejle med diverse morgenbitre. Fra Vejle skulle vi benytte "fætter BR" toget til Berlin. Men ak og ve den havde fået forfald. Vi blev derfor fragtet til Hamburg i IC3 materiel. I Hamborg var det alles kamp mod alle for at få plads i ICE toget til Berlin. I Berlin havde vi så 8 minutter til at skifte tog. De 8 min. blev dog kun til 3. Så var vi 16 "små cyklister" ud af Berlin, de sidste fire tog toget to timer senere. Det blev de ikke mindre ædru af.

På Prags hovedbanegård overtog formanden (Jan B Danielsen) kommandoen for at lede tropperne sikkert til hotellet. I løbet af to minutter befandt vi os alene i lokaler, hvor der ikke havde været mennesker siden 1945. Det lykkes dog at finde ud på gaden og hen til hotellet. Aftensmaden nød vi på pizzeria efter formandens anvisning, Maden var god, men det kneb med formandens betalingsevne. Det er ikke nemt at bruge thailandske bath i Tjekkiet. Tirsdag var vi på rundtur rundt i Prag med dansk guide. Det kan varmt anbefales. Onsdag blev vi afhentet på hotellet af et par repræsentanter fra de tjekkiske baner, som tog os med til det største depot og værksted i Prag.

Her modtog ledelsen og fagforeningen os. Chefen var en ældre mand, der brændte meget for sit depot, der var ikke den ting han ikke kendte antal og pris på. De lavede så meget som muligt selv. Der lå f.eks. printplader til tørre i vindueskarmene, inden de skulle måles igennem. Efter flere timers rundvisning blev vi trakteret med lækker mad og diverse drikkevare. Der blev diskuteret turopbygning i stor stil med vores tjekkiske kollegaer. De havde mange tjenester med overnatning ude.

Torsdag var vi på bryggeribesøg, så led vi da ikke af væskemangel på hjemrejsen. Vi havde meget høje temperaturer i Prag, så vi frøs som små hunde, da vi nåede grænsen til kongeriget igen. Jeg vil gerne slutte med at sige TAK til John Heilskov fra alle os der var med på turen.

Næstved

Af: Jan Sejr Lundstrøm

Det skabte stor glæde på det lille depot i Næstved, da vi fredag den 9. juli kunne læse på DSB's intranet, at udbuddet af Lille Syd er udsat på ubestemt tid. Der har godt nok været meget stille omkring udbuddet de seneste måneder, og af og til har rygter talt om en aflysning, men risikoen for at det alligevel blev til noget har hele tiden ligget i baghovedet.

Siden det blev kendt, at Trafikstyrelsen ville udbyde driften af Lille Syd, har det medført en del usikkerhed om fremtiden for vores arbejdsplads. Selv om tilbagetrækningen af udbuddet sikrer os varierede arbejdsopgaver en rum tid fremover, må det dog ikke opfattes som garanti for, at alting forbliver uændret.

Set fra personalets, miljøets og passagerernes side, må vi håbe, der kommer nye tog med lavgulvsafdeling til banen. Det bliver også spændende at se, hvilken placering Lille Syd får på det danske jernbanekort efter 2018, når den nye Ringstedbane via Køge ventes åbnet. Fra flere sider ser man gerne strækningen fra Køge til Næstved via Haslev brugt som "genvej" for tog til Sydbanen. Det vil være en forholdsvis billig måde at skære en del minutter af rejsetiden.

Sporarbejdet, der oprindelig var planlagt til at finde sted i indeværende år, er nu udsat til 2013, hvor Banedanmark forventer at ombygge de afsnit, hvor der endnu ligger træsveller fra midten af 1960'erne samt et stykke fra Næstved mod Holme-Olstrup.

Frank Olesen på besøg

Mandag den 12. juli havde depotet i Næstved besøg af bl.a. direktør, Frank Olesen og Per Baktoft. De var kommet for at høre, hvad en præcisionsgruppe er for noget, hvad den laver og hvilke resultater der er opnået. Meget kort fortalt er det præcisionsgruppens opgave, at løse problemer fra dagligdagen ved tværfagligt samarbejde mellem de forskellige personalegrupper i DSB og Banedanmark.

Ofte er det bare små ting, der skal ændres for at få det hele til at køre bedre, og andre gange hjælper det at kende til problemerne i andre dele af "processen". Besøget blev afsluttet med, at Frank Olesen afdækkede et nyt radiostyret ur, så vi alle kan se hvad den rigtige tid er. Ja det vil nu sige i begyndelsen var uret faktisk ti sekunder bagud…
Derefter var der biksemad og "præcisions-is" til alle.

Gasalarm

Lige overfor depotet i Næstved står Banedanmarks store 55 m^3 gasbeholder med gas til sporskifteopvarmning. Ved brandvæsenets inspektion den 12. juli blev der opdaget en fejl ved gasbeholderen, så gas strømmede ud. Brandvæsenet kom med fuld udrykning og begyndte at sprøjte vand på gasbeholderen for at køle den ned. Med politieskorte ankom senere en bil med reservedele og gastankbiler til at pumpe gassen over i. Politiet evakuerede et større område omkring beholderen inklusive maskindepot og selve stationsbygningen med perroner. Der kan helt sikkert drages erfaring fra denne evakuering. Det viste sig f.eks., at vores samlingsplads lå inde i det afspærrede område!

Smil til fotografen

Videoovervågningen af den store overgang er iværksat, men det er endnu for tidligt at konkludere, om det begrænser den ulovlige trafik over sporene. Desværre blev overvågningen sat i gang lige op til ferien, så hidtil er det ikke fulgt op med orientering til pressen, og skiltene der orienterer (de burde jo advare) om overvågningen, er meget små og diskrete.

MR attest til fem nye

Inden vores fem nye kollegaer gik på sommerferie nåede de alle at få MR attest, og er nu ude og "stå på egne hjul". Sidst i august måned går de i gang med uddannelse til ME og ABS.

Blåt materiel i Næstved - nu nostalgi

Tinglev

Af: ***Jesper Rodkjær Pedersen***

Sommeren igennem har vi været påvirket af sporarbejdet på Sønderborgbanen. Banen skulle åbne mandag d. 9. august, men arbejdet er i skrivende stund forlænget med tre uger. Forlængelsen har medført, at vi nu råder over et togsæt mere, så 900-togene ikke skal vende skarpt i Tinglev. Det har medført en betydelig forbedring med hensyn til rengøring og robusthed i køreplanen. Det virker også som om, at de rejsende (vores "gæster" som nogle har fået en fiks idé at kalde dem), også har lettere ved at finde hoved og hale i toggangen til og fra Tinglev. Set i bagklogskabens ulidelige klare lys, skulle det have kørt på denne måde under hele sporarbejdet, men endnu engang må vi se i øjnene, at der i vores firma er vandtætte skotter, mellem den viden vi har om virkelighedens afvikling af togdriften, og så den viden skrivebordsgeneralerne anvender.
Måske er det forståelsen af ordet afvikling, der skiller os ad. Lokomotiv- og togpersonalet forstår jo nok afvikling som en måde at få togdriften til at flyde på, hvor det andetsteds virker som om, at afvikling betyder en reel nedlæggelse af togdriften.

Det lader ikke til at være den eneste sproglige misforståelse. I forbindel-

se med sporarbejdet var vi af den opfattelse, at renovering af perroner i Gråsten og Sønderborg betød, at man også ville forlænge perronerne, så der kunne betjenes to ER-togsæt. Desværre viser det sig at ordet renovering bare betyder, at de eksisterende perroner bliver pænere, hvorfor storbyen Kliplev stadig er den eneste by på Sønderborgbanen, der kan prale af at kunne have to ER holdende med ud- og indstigningsmulighed ved alle døre.
Det mest groteske er, at Sønderborg kommune og Banedanmark ikke kan blive enige om at bygge en perron mellem spor 2 i Sønderborg og Alsion, hvilket ville løse problemet med to ER-togsæt og samtidig skabe en sammenhæng mellem station, billetsalg og Alsion.
Nu er der ofret formuer på at bygge et stort universitet og på at renovere Sønderborg station, og så vil man alligevel ikke lige gøre det færdigt på en ordentlig måde. Nogle voksne mennesker burde overtage ansvaret for den sag.

Der begynder så småt at dukke noget information op om K11, og det ser ud til, at K11 får ret store konsekvenser for kørslen på Tinglev depot. Der er planlagt at køre 2-timesdrift mellem København og Flensborg. Systemet kommer til at hedde 5700 og vil køre sammen med 800-togene mellem København og Kolding, hvorefter 800-delen, som nu, fortsætter til Esbjerg, og 5700-delen kører mod Flensborg. Det betyder, at der kommer regulær timedrift mellem København og Tinglev. Kørslen i Tyskland mellem Padborg og Flensborg kommer personalet fra Tinglev til at køre, så det bliver en massiv forøgelse af vores tysklandskørsel.

Som udgangspunkt er vi rigtig positivt stemt overfor denne ekstraproduktion, som tilfører depotet kørsel og giver et generelt løft for togdriften i det sønderjyske. Det er dog forbundet med en del udfordringer både i forbindelse med uddannelse af personale og med hensyn til. turopbygning. Vi håber selvfølgelig, at vi kan løse de problemer, der måtte opstå på en tilfredsstillende måde for både personalet og DSB.

Vi har hørt på vandrørene, at DB i K11 ikke længere ønsker at køre 386 og 387. Det er vi ret kede af, da det mere end halverer vores kørsel med BR 605, og det er derudover en forringelse af de internationale forbindelser til og fra Århus. Den eksakte grund til nedlæggelsen af disse tog kender undertegnede ikke på nuværende tidspunkt, men det kan konstateres, at DB til tider har haft meget svært ved at fremskaffe passende materiel til disse afgange. Om det så skyldes, at man prioriterer at indsætte BR 605 materiellet i den østlige del af kongeriget højere end i vest skal være usagt.

Til sidst skal det lige nævnes, at vi tager afsked med Allan Holm-Mathiasen, som søger nye udfordringer. Allan har altid været en god kollega og vil blive savnet. Vi ønsker Allan al mulig held og lykke i fremtiden

Fredericia

Af: Palle Dahl

Nu er sommeren ved at gå på held, og det er begrænset hvad der er sket hen over sommeren, men lidt er der dog at skrive om.

Det kan godt være, at Togproduktion havde de bedste ønsker om, at de nye lokaler i P-risten skulle stå klar efter sommerferien, men sommeren strækker sig åbenbart langt i år. Jeg har talt med dem, som skulle sørge for, at det blev lavet som aftalt, men de kunne ikke fremskynde det endelige resultat. Ved selvsyn omkring d.20. august var der lang vej endnu, og når man tænker på, at der også skal laves elsporskifter, bliver det vist først langt ud i fremtiden, at det hele kan meldes færdigt og klar til brug. Vi ser i øvrigt med spænding på, hvordan P -risten skal fungere i fremtiden. Der går mange rygter om, at det ikke bliver Fremføring, som skal levere personale til det kommende arbejde i P-risten, men derimod at det bliver personale ansat direkte til arbejdet,. Men lad os se, hvad fremtiden bringer. Man behøver jo ikke altid male en vis herre på væggen.

I skrivende stund er der ikke sat navn på efterfølgeren til gruppeleder B.V. Rasmussen, som lige er gået hjem på pension efter et langt liv i DSB's tjeneste, men navnet er nok oplyst når Det Blå Blad er på gaden (det blev Carsten Bennedsen, red.). Jeg vil sige Bent tak for mange gode år sammen i Fredericia, og håbe, at han vil nyde sit otium sammen med fru Jette.

Torsdag d.19. august var der en del som havde taget turen til DHL stafetten i Odense. De havde en rigtig god dag, som ikke mindst skyldtes at vejret i år var med på alle holdene. Det lader til at der bliver flere og flere deltagere hver gang løbene afholdes. Det er jo også sundt for kroppen, og samtidigt får man lidt socialt samvær med kollegaerne.

Togproduktion har traditionen tro været vært ved det lokale Hannerupløb, som løbes sidste søndag i august. Man kan tilmelde sig distancerne 5 km, 10 km og halvmaraton. Løbet er også åbent for familiemedlemmer, og afsluttes i den gode sociale ånd med, at der serveres grillmad til alle.

Mens vi er ved det sociale vil jeg henlede opmærksomheden på, at LPO Fredericia har arrangeret en tur til Madsby Legeland lørdag d. 2. oktober. Tidspunktet bliver bekendtgjort lokalt (det bliver om eftermiddagen), og der vil blive serveret helstegt pattegris med diverse tilbehør, samt pølser med brød. Vi håber, at mange har lyst til at deltage, da vi ellers skal spise pattegris i mange dage.

Aalborg

Af: *Lars Rolving Jensen*

Der er i øjeblikket spekulationer om sporets tilstand i Nordjylland. Spekulationerne skyldes en vis målevogn, som har været på besøg heroppe. Kørslen med målevognen skulle angiveligt have afstedkommet en rapport, hvoraf det fremgik, at der var "kritiske fejl" i sporet. Kritiske fejl plejer aldeles omgående at resultere i hastighedsnedsættelser (La), men denne gang skete der intet. Det undrede os meget i lokalgruppen, og vi har efterfølgende forespurgt på rette steder, uden dog at få et entydigt svar.

Kendsgerningerne er dog, at der fra midt i september bliver lagt ekstra køretid ind mellem Hjørring og Frederikshavn, angiveligt fordi man lægger nogle La på 40 km/t og 80 km/t ind i køreplanen. Med hensyn til sporets tilstand er det næppe nødvendigt i dette forum af kompetente og ansvarsbevidste lokomotivførere at henlede opmærksomheden på SR, hvoraf det fremgår, at det er lokomotivføreren, som er ansvarlig for togets førelse og sikkerhed. Så hvis kombinationen af middelmådig vedligeholdelse af materiel og rent ud sagt miserabelt spor resulterer i urolig kørsel, er TIB's angivelse af strækningshastighed ikke en minimums, men en maksimumsangivelse.

Vi har haft en gruopvækkende oplevelse med et lyntog som blev standset på den frie bane efter ordre fra FC. Lyntoget kørte på signal gennemkørsel og blev bragt til standsning 1400 m fra bagenden af et nærbane tog, som holdt for stop uden for Skørping.

Vi har fra lokalgruppen forespurgt lederen af KMP / FC Aalborg, hvad der skete, herunder hvilke tiltag man konkret agter at foretage for at forhindre, at noget lignende sker igen. Svaret kom prompte. Sagen er ikke afsluttet, men sendt videre (men forhåbentlig ikke lagt i "den store syltekrukke"). LPO Aalborg agter at følge op på sagen, og vil gøre hvad der står i vores magt for at højne sikkerheden for vores medlemmer og vores passagerer.

P-risten i Aalborg er færdig, hvad nye spor angår. Man er i gang med at etablere høje risteperroner mellem sporene. Efterfølgende går man i gang med at etablere omstillingsanlæg på risten. Så er spørgsmålet bare, om vi når at blive uddannet i at trykke på knapper, eller om der skal udstationeres en lods fra Århus.

Esbjerg

Af: Johnny Lyngsø

Sommeren går på hæld og nu nærmer tiden sig for, at vi skal i gang med de nye ture for K11. Der afholdes turmøde den 16. september, og turoplægningen foregår i dagene 20. og 21. september. Herefter vil turene blive lagt ud til gennemsyn.

Turvalget løber af stablen i perioden fra den 1. oktober kl. 12.00 til den 10. oktober kl. 12.00.

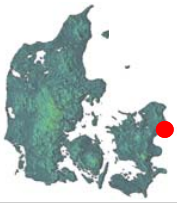
Siden sidste blad udkom, har vi igen haft 25 års jubilæer i Esbjerg, og fra bestyrelsen skal der lyde et stort tillykke og god vind fremover i jobbet, til lokomotivførerne Jens Jørgen Damgård og Tommy Stærkjær.

Vi vil også i dette nummer af Det Blå Blad benytte lejligheden til at ønske et stort tillykke til 40 års jubilaren lokomotivfører Holger Hjortnæs og da det forlyder at Holger stopper sin gerning som lokomotivfører efter jubilæet samtidig ønske Holger god vind i tiden der kommer.

Til Holger skal der selvfølgelig også lyde en stor tak for det gode samarbejde, der været gennem tiden.

På depotet i Esbjerg går vi og venter spændt på færdiggørelsen af det påbegyndte arbejde med moderniseringen af stationen, her tænkes specielt på det lovede sikringsanlæg og de nye perroner. Ligeledes afventer vi også opsætningen af det hegn der er blevet lovet opstillet mellem stationens spor 1 og 2.

Der er også et projekt som skal udføres hen på efteråret og først på vinteren. Det er udvidelsen af vores forsyningsanlæg, som skal stå færdig til K 11´s ikrafttræden.



København

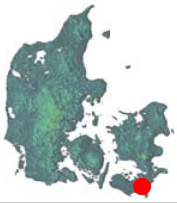
Af: Søren Max Kristensen

Så er det såkaldte KØR projekt i fuld gang. Det betyder, at al ind ogudkørsel til Maskindepot Gb nu foregår ad et nyt spor M0. Der har i den forbindelse været lidt problemer med håndskifter som ikke var smurt og med manglende og forkert skiltning. Disse problemer er nu ved at være løst, og kørslen foregår uden større forhindringer. De fleste tankninger foregår i Belvedere.

LPO DSB er af den holdning, at vi godt kan tanke i Belvedere, såfremt arbejdsforholdene tillader det. Her tænkes primært på op- og nedstigningshøjden.

<u>Som det er nu, er det stationspersonalet i Belvedere der tanker.</u>

Der er lavet aftale med ISS om at frontruder vaskes om morgenen i Belvedere. Skal der vaskes frontruder og fyldes sand på i løbet af dagen, foregår det som hovedregel på Maskindepot Gb



Nykøbing F.

Af: Jesper Rød

Sommeren her på depotet i Nykøbing Falster er forløbet rigtigt fint må man vist sige. Tidligere års togkaos på grund af varme skinner, og deraf følgende hastighedsnedsættelser, har vi heldigvis ikke set noget til, da Sydbanen sidste år gennemgik en stor renovering, og det har i den grad båret frugt. Der var kun enkelte dage mellem Nykøbing og Rødby Færge, hvor der var varme skinner. Ja selv vores smertensbarn 605´eren har kørt fornuftigt sommeren igennem. Vi har efterhånden også fået vores nye folk godt gennem diverse attester, så alt i alt kan vi vist være godt tilfredse.

Helt fri for sporarbejder har vi dog ikke været. Nykøbing Falster station gennemgår i øjeblikket en tiltrængt renovering, og det har betydet en del korrigeringer i vores ture, da vi kun har haft 2 spor til rådighed sommeren over. Der har også været lukket til vores forsyningsanlæg og oprangeringsspor i "Skoven", så vi har været nødt til at køre ud i "Gedsersporet" og vende og derfra bagom gennem 50´erne og ned til "Skoven". Ja det lyder besværligt og det er det også, men jeg må sige, at det hele har forløbet ganske fint takket være en rigtig god indsats fra både lokomotivførerne og stationsbetjentene, og så sandelig også fra folkene i kommandoposten, så stor ros til jer alle.

I den kommende weekend, mens jeg skriver dette indlæg, skal der trækkes kabler og tilsluttes signaler og sporskifter, så der slukker man for hele sikringsanlægget, således signalgivningen er aflyst i 4 dage. Det skal blive spændende at se, hvordan det forløber, men det må I vente med at høre om til næste nummer.

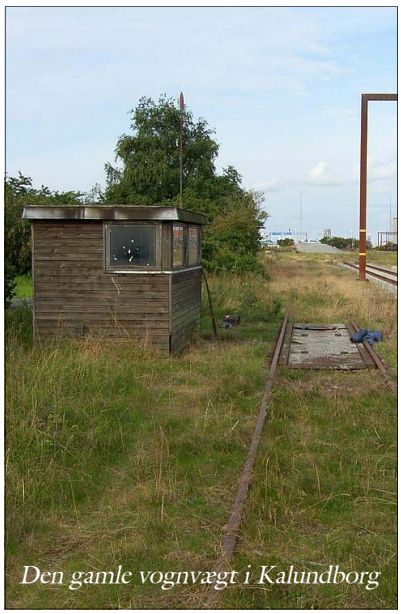
Resten af Nykøbing Falsters indlæg er skrevet af Svend Erik (Sveske) Rasmussen (red).

Lørdag d. 21. august blev depotets årlige sommerudflugt afviklet, og i lighed med de foregående år foregik det på Maribo Søndersø. Ved den slags udendørs arrangementer, der foregår i mindre åbne joller, er vejret en afgørende faktor for nogenlunde succes, og da augustvejret ikke havde artet sig specielt sommerligt, var man allerede begyndt at tænke alternativt. Men som dagen nærmede sig og vejrprofeterne forudsagde fint vejr over de sydøstlige egne, kunne vi godt begynde at lægge colaerne på køl. Da dagen oprandt, var det også den herligste sommerdag, og de omkring 30 tilmeldte ankom i et dejligt sommerhumør skønt de fleste havde taget deres bedre halvdel med.

Efter en kort velkomst, blev nødforsyninger og mandskab fordelt i de forskellige både. Udover over det muntre sociale samvær, som absolut er det væsentlige på sådan en dag, er der også indlagt et tema i dagens program. Det handler enten om naturen eller historien omkring Maribo søerne. Vi havde derfor lavet en aftale med naturvejleder, Carsten Drejer. I år skulle vi høre lidt spændende historie om godset Engestofte, hvor specielt en af godsfruerne fra nyere tid, er blevet kendt og æret for sin deltagelse, som frihedskæmper under 2. verdenskrig. Hun blev taget af tyskerne, dødsdømt og sendt i tysk fangelejr, hvor hun døde pga. sygdom.

Maribo Søerne er også kendt for sine ynglende havørne, og det er et betagende syn, at se denne store fugl komme svævende igennem luften, hvilket der normalt er gode chancer for. Det blev dog ikke denne dag, så vi måtte nøjes med at se den noget mindre fiskeørn, der kom svævende lige hen over vores hoveder.

Den varme sommerdag havde efterhånden gjort et stort indhug i vores medbragte nødforsyninger, og damerne var begyndt at beklage sig over deres alt for lille selskabsblære, så langsomt begyndte vi at sejle mod dagens andet planlagte mål, en naturskole i tilknytning til Maribo Søerne.
Efter nogle spændende og muntre timer på søen, og med nødforsyninger, hvor kun emballagen efterhånden var tilbage, samt en besætning der efterhånden var blevet noget højrøstet, vendte skuderne tilbage mod udgangspunktet. Den megen søgang kunne nu tydeligt spores i besætningernes gangart da de blev landfaste, og begav sig mod bådlaugets lokaler, hvor der var dækket op med det lækreste ta` selv bord. De næste par timer blev der spist, skålet og sunget, men da midnat nærmede sig var det efterhånden tid til at få sagt pænt godnat, og tak for en herlig dag.



Den gamle vognvægt i Kalundborg

Løsning på bagsidequiz: 1D-2B-3F-4E-5C-6G-7A

Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

Så går sommeren mod sit efterår. De fleste har fået afviklet deres ferie. Nogle kunne nøjes med solhat mens andre permanent måtte have regntøj på. Måske skulle vi have indført et minimum antal solskinsdage i ferien. Der står jo i ferieloven, at den skal have et rekreativt indhold.

I Kalundborg kan vi glæde os over, at de sidste 3 aspiranter har fået deres første attest, til ME og ABS (dobbeltdækker). Vi er nu en styrke på 38 mand ved depot Kalundborg. Med attest in mente, må vi nu konstatere, at kundskaberne i forbindelse med de gamle røde ADNS, ADNSe og Bn vogne, forklædt i blåt, nu er en saga blot. De gamle vogne er nu endelig kørt ud på et sidespor. I Kalundborg står 10 vogne henstillet. De skal efter ledelsens udsagn kun bruges ved kommende Roskilde festivaler.

Tjenestefordelingen er ændret lidt, så vi har fået Suzan Sand som tjenestefordeler. Det gode samarbejde med tjenestefordelingen fortsætter uændret, selv om man ude i marken godt kan mærke lidt forandringer. Men det er nok sundt med nye "øjne" en gang imellem.

En påsat brand på Holbæk Station først i juli, i nogle udrangerede Y-tog fra privatbanen udviklede sig dramatisk. Vognene var parkeret tæt ved 2 relæhytter på stationen, og hytterne udbrændte totalt. Holbæk gik helt i sort. Alle signaler og sporskifter var uden forbindelse til omverdenen. Sikringsanlægget for de to vekselspor mellem Holbæk og Vipperød gik også ned.

Branden har betydet store ændringer for depotets arbejdsplaner. I Holbæk var det efterfølgende kun muligt at køre igennem spor 3 for begge køreretninger. Konsekvensen var en halvering af produktionen i Kalundborg. Masser af ændringer i turene og pass. kørsel som aldrig er set mage.

Toggangen mod København blev afviklet ved udkørsel på S1 fra Regstrup og Holbæk. I retning mod Kalundborg var det med udrangering fra Vipperød, forbirangering på AM signal og indrangering til Holbæk og med efterfølgende udrangering fra Holbæk til Regstrup. Der kunne til nøds afvikles 1 tog i timen hver vej, hvor der tidligere ofte holdt 3 DSB tog og 1 privatbanetog i Holbæk på samme tid.

Lokomotivfører Kasper Eliassen Kalundborg, Fejlretter på elegant og professionel vis ;o)

Her fra den 15. august er der blevet udlagt nogle baliser og lavet noget nødtørftigt signalsystem, så der nu også kan køre tog ad 2. hovedspor fra Vipperød, men kun ind i spor 2 på Holbæk og retur mod København. Kørslen gennem Holbæk mod Kalundborg gennem spor 3 kan nu foregå ved ind-, henholdsvis udrangering for begge køreretninger. Selve signalhytterne og især deres indhold er et problem. Banedanmark har ikke lige en "station" på lager. Det skal bygges op fra bunden og et forsigtigt skøn siger det kan tage op til 6 måneder, inden alt er reetableret.

Da Per Baktoft tiltrådte som chef, slog han på sin rundtur også et smut forbi Kalundborg. Vi mangler især ramper for op- og nedstigning fra lok. Det lovede han at se på.

Indtil videre er det kun blevet til "at se". Der er ikke sket nogle fysiske ændringer på pladsen, så vi venter stadig. Hvis der ikke sker noget inden vinteren sætter ind, vil det være besværligt at rydde sne på adgangsvejene, som for nogles vedkommende består af skærver. Tankning af lokomotiver i Belvedere er ikke godkendt fordi der mangler ramper for op- og nedstigning, men forholdene er præcis de samme på pladsen i Kalundborg.

Depotet afholder medlemsmøde den 6. september. Hovedemnerne er ture og oplæg til ændring i strukturen for turrepræsentanter.

Studieturen ligger nu fast og kun små justeringer mangler. Vi flyver fra Kastrup d. 25. oktober og skal bo på Hotel Sussex Garden i London. Alan trækker på sin viden i det engelske jernbanesystem. En mere detaljeret "rapport", om turen, kommer i næste nummer.

Depotets årlige motionsdag afvikles søndag d. 26. september. Alle tilknyttet depotet, med familie, kan deltage. Det foregår som vanligt hos togførerne Susanne og Peter Mayer, som lægger hus, have og køkken til festlighederne. De foregående års arrangementer kan tjekkes ud på denne hjemmeside;

www.123hjemmeside.dk/motionsdag

Stemningsbilleder fra Kalundborg

Hertil og ikke længere. Kalundborg 27. august 2010

Udtjent materiel og gamle færgelejer præger Kalundborg

Morgenbord...

Bjarne Folsted Jensen Kalundborg og Jørgen Krejlund, København

Kalundborg Station den 27. august 2010

Sporskifterne i Kalundborg skal også smøres. Ove Mortensen Banedk.

Kalundborg Depot

Frank Bjarne Pedersen møder ind

Masser af spor ligger ubenyttet hen

Dennis Engelsen i maskinrummet på ME 1516

Jacob Andersen

Jan S. Klausen

Søren Nielsen

Dennis Engelsen

Alan John Evans på tog 5812

Næste nummer:
Stemningsbilleder fra Nykøbing Falster

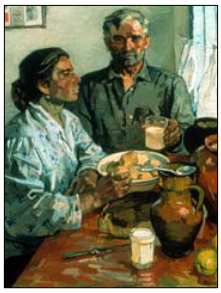
Skattestop eller skattedrop?

Finansministeriet forventer, at der i 2011 vil være et hul i statskassen på 80 milliarder kr. Der varsles derfor store offentlige besparelser. Måske der er andre veje end blot nedskæringer og besparelser, f.eks. et større skattegrundlag...

Nedenstående person/virksomhed har alle en aktie i skattedebatten, men hvem sagde hvad? Prøv om du kan kombinere billederne med de rigtige udsagn. Hvis du får brug for hjælp, kan du finde svarene nederst på side 17

1. En udenlandsk fastfoodkæde

2. Prins Henrik



3. En arbejderfamilie

4. Thor Pedersen

5. Lene Espersen

6. En østeuropæisk bygningsarbejder <u>uden</u> overenskomst

7. Stephen Kinnock

A. What...Tax, ask my wife?
B. SKAT... Merde, hend kend jaj ik…
C. Arbejde bliver beskattet alt for hårdt i Danmark. Det er derfor jeg ofte holder ferie…
D. Vi betaler med glæde vores skat... På Bahamas!
E. Min skat udregnes i forhold til reglerne om bopælspligt. Jeg ved bare ikke hvor jeg bor…
F. Vi betaler med glæde vores skat. Man skal yde efter evne og nyde efter behov.
G. Danski chefski sigerski, jegski ik´ski skalski betalski skatski, nårski jegski fårski 25 kronski iski timski. Måskeski danski chefski betalski skatski?