

Lokomotivmands Tidende

En av krisepakkene er åpnet *Side 1*

Pensjon i offentlig sektor *Side 4*

Bm71 får BMX *Side 30*



Pensjonsrådgiver Harald Engelstad

PENSJONSBOKA 2008 - 2009



Leder	Side 1
Aktuelle forbundssaker	Side 2
Nytt fra vernekoordinator	Side 3
Pensjon i offentlig sektor	Side 4
Jernbanehåndverk	Side 6
Hiv o hoi snart er skatten vår!	Side 8
På kryss og tvers	Side 9
Store ord om vanlig mat	Side 25
I historisk lys	Side 26
Bm71 får BMX	Side 30
Minneord	Side 32
Postkort	Side 35
Takk	Side 36
Meldte dødsfall	Side 36

ANNONSEPRISER

1/1 side – kr. 6.000,- eks. mva.
1/2 side – kr. 3.000,- eks. mva.
1/4 side – kr. 1.500,- eks. mva.

Stillingsannonser kan settes inn på forbundets internett-sider for et tillegg på kr. 1.000,- pr. måned.

Forsidebilde: «Først torsdag kveld ble det igjen kjørt persontog på Raumabanen. Bildet ble tatt tirsdag da en lokfører måtte ta øks i bruk for å komme seg fram ved Verma.» Dette var bildeteksten i Åndalsnes Avis som trykte dette bilde 28. november -08. Foto: Stein Siem, Åndalsnes Avis.



ORGAN FOR NORSK LOKOMOTIVMANNSFORBUND

Kontortid: 8.00–15.30 (15. mai–15. sept. kl. 8.00–14.30)

Leder: Øystein Aslaksen. Norsk Lokomotivmannsforbund, Svingen 2 – 0196 OSLO. Telefon: 23 30 21 10. Telefax: 23 30 21 11

Nr. 1 2009

Lokomotivmands Tidende kommer ut med 10 nr. i året og tinges gjennom postkontorene

FEBRUAR 2009

Lokomotivmands Tidende koster kr. 400,- pr. år.

102. årg.

En av krisepakkene er åpnet



Forbundsleder Øystein Aslaksen

Etter mottakelsen å dømme ser det foreløpig ut til at denne pakka treffer ganske godt, når hovedformålet er å bekjempe arbeidsledigheten som kan utvikle seg. Det er imidlertid helt klart at å holde arbeidsledigheten i sjakk, ikke er det viktigste for alle. Krav om generelle skattelettelser for bedrifter, er ikke annet enn forsøk på å legge grunnlag for å øke framtidig utbytte for eierne. Disse kravene kommer fra kretser hvor rekordhøye aksjeutbytt-

er, opsjoner og lederlønninger har vært en del av hverdagen i flere år. Å sette av penger til vanskeligere tider, har ikke vært veldig utbredt.

Innenfor jernbanesektoren merker vi stagnasjonen først og fremst innenfor godstrafikken. I MTAS, som frakter råvarer, gir dette seg umiddelbart utslag som kraftige nedskjæringer. I den øvrige gods- trafikken, foreløpig som en utflating av veksten. Mange bedrifter/speditører signaliserte i 2008 at de gjerne ville overføre mer gods til bane. Dette er det nå kapasitet til.

Generelt vil selvfølgelig alle arbeidsgivere bruke tider som dette til å mele sin syke mor, de vil be om skattelettelser, ekstraordinære tilskudd og prøve å få fagorganiserte med på kutt i opparbeidede rettigheter. Fra forbundets side er vi selvfølgelig innstilt på å vurdere de kon-

krete situasjonene som måtte oppstå på grunn av en eventuell kundesvikt, men det vil aldri bli aksept for generelle kutt på noen områder.

Anleggs- og byggebransjen har allerede merket nedgangstidene. Det er derfor svært fornuftig av regjeringa å la deler av krisepakka bli utløst i økt aktivitet på jernbanens infrastruktur. 1300 millioner ekstra kroner til vedlikehold og investeringer i 2009, er kjærkomment. Økt vedlikehold over hele landet og tidligere oppstart av dobbeltspor på Vestfoldbanen og Gjevingåsen tunnel nord for Trondheim, er særdeles positivt. Dette bidrar også godt til krisepakkas grønne profil.

Den økonomiske krisa startet som en finanskrisa. Alt tyder på at finansvesenet er for viktig for samfunnet til at privatpersoner med eneste formål å tjene mest mulig penger, skal ha lov til å eie dette.



Aktuelle forbundssaker

Gangtid NSB – Etterbetaling for beregnet tid

NSB og NLF er blitt enige om en løsning for etterbetaling av den beregnede tiden som hadde bortfalt i TPO-systemet i forbindelse med gangtid. Dette betyr at alle lokomotivførere ansatt i NSB før 1/8-2008, vil få etterbetalt kr 600,-

Dette ble utbetalt på januar lønn.

Førers regelbok

Arbeidet med å få til en regelbok for lokomotivførere er nå i gang i flere selskaper. Både NSB, CargoNet og MTAS har denne på dagsorden og det ser så langt ut til at det kan bli en regelbok som blir svært lik i alle selskapene. Det vil si at både oppbyggingen og strukturen vil være tilnærmet det samme.

Regelboka bør etter forbundets mening være ferdig i god tid før årsskifte slik at det blir tilstrekkelig tid til at personalet kan få den nødvendige opplæring i de endringer som kommer. Hvordan dette skal foregå vil bli avtalt med det enkelte selskap.

Ny Togframføringsforskrift

Fra 13. desember 2009 blir den nye togframføringsforskriften gjort gjeldende. Dette er et arbeid som har pågått over en ganske lang tid

og forbundet har så langt som det har vært mulig engasjert seg i dette.

Det er fortsatt noen forhold som ikke er avklart. Dette gjelder for eksempel kravet om at tog skal stoppe foran en planovergang når signalet ikke viser klart. Forbundet mener at det er uklart hva endringer i ordlyd vil innebære for de forskjellige aktører så som Jernbaneverket, trafikktøver og ikke minst den enkelte lokomotivfører.

Disse klarhetene har vært oppe til spesiell vurdering i Statens Jernbanetilsyn (SJT). NLF har sammen med de aktuelle trafikktøvere deltatt i møte med SJT i et forsøk på å nå frem med vårt syn, som også virker å være ganske sammenfallende med trafikktøvernes syn.

Det foreligger enda ingen endelig ordlyd fra SJT, men dette venter vi vil være klart om kort tid.

Økning i antall kjørelærere i NSB

Det har vært en diskusjon mellom NSB og NLF om antall kjørelærere og det er nå enigheit om at dette tallet må økes for å dekke dagens behov.

Det vil nå bli iverksatt et rekrutteringsarbeid og kunngjøring/ oppslag om behov vil bli utsendt til de aktuelle stasjonsstedene fortløpende.

Utvelging av kjørelærere vil skje etter retningslinjene avtalen mellom NSB og NLF, altså ved intervju av den enkelte søker og i denne prosessen vil NLF delta med representant fra den aktuelle forening.

Diskusjonsforum på internett

Forbundsstyret har vedtatt å nedsette et utvalg for å vurdere både behovet for- og eventuelt forskjellige alternativer for et diskusjonsforum for medlemmene på internett.

Dette utvalget består av Rolf Jørgensen og Jan Even Nystad.

Program for toppskolering

Forbundet vil utrede et program for eventuell toppskolering av yngre kandidater i et forsøk på å sikre et bedre rekrutteringsgrunnlag til verv som toptillitsvalgte. Hensikten er å skaffe et bredere grunnlag som også innbefatter yngre medlemmer til slike verv. Dette utvalget består av Øystein Aslaksen, Roald Nyheim og Stein Erik Olsen.

Likestillingsproblematikken

Forbundsstyret har også nedsatt et utvalg utvalg for å utrede om det finnes områder hvor det bør tas tiltak i forhold til likestillingsproblematikken innenfor forbundets områder. Dette utvalget består av Bodil Jakobsen, Rita Jørgensen, Grete Thorsen.

Situasjonen i CargoNet

Finanskrisen har også satt sine spor i CargoNet slik den gjør for de mange selskaper. Resultatet for 2008 vil bli under bunnlinja noe, som virker foruroligende når en ser det i forhold til et budsjett som var satt opp med et positivt resultat på 67 mill. Det forventes at inntektsbortfallet for 2009 blir betydelig og dette vil bety kutt i kostnader. Hvordan dette skal gjøres er så langt ikke klart. Innstillinger av enkelte tog er allerede besluttet. Forbundet aksepterer at det kan være nødvendig med innstillinger på bakgrunn av trafikknedgang og inntektstap, men forutsetningen må være at det tas hensyn til langsiktighet slik at det ikke svekker CargoNets muligheter til vekst sett i et lengre perspektiv.

Forbundet følger aktivt opp situasjonen i CargoNet.

LOfavor

Bruk dine fordeler i LOfavor

Inntil 30 øre per liter i bonus på drivstoff | TOPP 5-GARANTI på strøm | Hotellavtaler i Norge

5 % rabatt på bilservice | Inntil 10 % rabatt på feriereiser | Forsikring av bil, hus, reise, barn og ulykke

Gode og rimelige bøker | Rabatt på advokattjenester | Rabatt på teletjenester | Varmepumper fra Fujitsu

Rabatt på leiebil | Rimelig bilfinansiering | Lønnsomt, trygt og praktisk Mastercard

Rabatt ved salg av bolig | Gunstige bankfordeler | Kvalitetsprodukter på nett



Nytt fra Vernekoordinator

STEIN-ERIK OLSEN



Dyrepåkjørsler – hvem bryr seg

I oktobernummeret av Lokomotivmands Tidende kunne vi lese en lokomotivførers beretning om hvordan det kan oppleves å kjøre i hjel eller lemleste husdyr med tog, og hvor frustrerende det er når ingen ser ut til å bry seg verken med dyra, eller de som er satt til å være bøddel. Til tross for at problematikken er tatt opp med ledelsen i NSB, har forbundet sendt den som en såkalt bekymringsmelding til Direktoratet for Arbeidstilsynet og Statens Jernbanetilsyn. Så er det allikevel ingen som i nevneverdig grad ser ut til å ta saken alvorlig.

I NSB skal lokomotivføreren visstnok ha fått et tilbud om å slippe å utføre togkjøring på de mest utsatte strekningene. Arbeidstilsynet har lagt seg på ei linje hvor de riktignok påstår å skjønne at det kan være belastende og en traumatisk opplevelse, og

de mener beskrivelsen som lokføreren gir ikke er forenlig med Arbeidsmiljølovens krav om et fullt forsvarlig arbeidsmiljø, men de vet ingen ting om hvordan saken står og om det er andre tilsyn som tar tak i problemet. Så de er i en avventende modus. Jernbanetilsynet påpeker at deres ansvar er å ivareta de offentlige interesser i sikkerhetsspørsmål ved anlegg og drift av private og offentlige jernbaner, til det beste for de reisende, ansatte og publikum for øvrig. Videre skriver de at det i jernbanelovgivningen ikke er noen generelle regler om gjerdehold, men at de i enkeltsaker kan pålegge jernbanevirksomheten å sette opp eller vedlikeholde gjerder dersom det er nødvendig av sikkerhetsmessige hensyn. Om Jernbaneverket eventuelt har forpliktet seg til å sørge for gjerdehold vil dette være å betrakte som en privatrettslig avtale mellom JBV og grunneier. Jernbanetilsynet mener det er Dyrevernsloven som vil være aktuell i denne sammenheng og viser til Mattilsynet som rette myndighetsorgan. Og de har oversendt saken dit. Vi avventer svar fra Mattilsynet.

Stoppende feil

Rett før jul ble jeg invitert til en konferanse på NSB-skolen som hadde følgende hensikt: «Skape begeistring og synliggjøre og styrke arbeidsprosessene knyttet til stoppende feil både i og mellom ulike organisatoriske en-

heter. Sikre at alle forstår at alle har og vet hvordan de skal bidra enda bedre». Det var stor møtedeltakelse fra Teknikk, Drift og Mantena. Og bare for å si det med en gang – dette er et godt initiativ, og jeg håper dette var starten på noe som faktisk vil forbedre vår statistikk over stoppende feil. Sentrale spørsmål skulle besvares i løpet av konferansen:

- Hvilke beskrevne arbeidsprosesser har vi i forhold til stoppende feil?
- Hvilken rolle har jeg i dette arbeidet?
- Hva trenger de andre fra meg? – og hva trenger jeg?
- Hva kan jeg gjøre bedre? – også i samhandling med andre?
- Hvordan drar vi nytte av hverandres kompetanse?
- Hvordan kan jeg påvirke prosessen slik at den blir bedre?
- Hvordan finner jeg informasjon om status på oppretting av stoppende feil?

Dette var altså ment som en oppstart på en bedre samhandling rundt temaet stoppende feil, og det er laget en film som beskriver og forklarer hvordan samhandlingen skal være fra feil oppstår, til den er utbedret. Samtidig vil det bli laget en ny intranettside med teknisk informasjon som vil gjøre det enklere for lokomotivpersonalet å holde seg oppdatert på hva som skjer med den enkelte innrapporterte feil.

Muligheter overalt

Som en av LO's 850 000 medlemmer, nyter du godt av et omfattende fordelsprogram. Gå inn på lofavor.no for å ta en titt på hvordan du kan spare penger på alt fra hotel til telefoni.

Leiebil

Bilforsikring

Ulykkesforsikring

Hotel

Folkeferie

Reiseforsikring

Telefoni

Kredittkort

Pensjon i offentlig sektor

Av lokomotivfører Kjell S. Johansen

Det er nedsatt et partssammensatt utvalg som skal se på tilpassing mellom den vedtatte pensjonsreformen og pensjonene i det offentlige. Det partssammensatte utvalget skal være ferdig innen 27. februar 2009.

Det er 3 punkter de jobber med.

- Tilpasse tjenestepensjonene til pensjonsreformen
- Ny AFP i offentlig sektor
- Særaldersgrensene

Endelig tilpassing skal forhandles mellom partene (i forbindelse med tariffoppgjøret). Det er konfliktrett på denne saken, men ikke avklart om det blir uravstemning. Hvis det blir avstemning, ligger det an til at resultatene blir samordnet, de vil si på A-delen i oppgjøret.

Noen punkter som ligger fast:

- 66 % av sluttlønn
- bruttopensjon

Det er imidlertid mer uklart med opptjeningsstid. Delingstall og indeksering skal implementeres.

De skal innarbeide prinsippet om at en får:

- mer pensjon hvis en jobber lenger
- arbeide ved siden av pensjon uten avkorting

LO Stats leder Morten Øye tror ikke det blir noen annen ordning for AFP enn de fikk i privat sektor. Når det gjelder særaldersgrensene har en få signaler fra regjeringen, men Øye sa at en generell nedbygging av særaldersgrensene ikke vil bli akseptert. Tidligere har LO Stat sagt at hvis noen skal miste særaldersgrense, vil de kreve at andre får nye. Likevel er det sånn at de regner med at særaldersgrensene vil bli underlagt levealdersjusteringene.

Grunn til bekymring

Hvis dette er hva LO Stat mener og står for, frykter jeg at de ikke er klar over farene for at våre pensjoner blir vesentlig svekket i «reformen». Å tro at nye grupper skal få særaldersgrense virker svært lite realistisk. Det er også umulig å kombinere bruttopensjon på 66 % med at en skal få mer pensjon hvis en jobber lenger. Dette er ikke en gang problematisert av lederen i LO Stat.

Det er ingen tvil om at kampen generelt i offentlig sektor kommer til å stå

om det skal være en varig senket livsvarig pensjon ved avgang med AFP eller uføretrygd. Kampen om særaldersgrensene vil også måtte omfatte om det skal være en «vanlig alderspensjon», eller bare et nytt navn på (en svekket) AFP for de det gjelder.

Levealdersjustering

Denne endringen i pensjonene er tenkt gjennomført på flere vis. Det viktigste er levealdersjustering og avkorting.

Levealdersjustering betyr at dersom ditt årskulls levealder øker i forhold til de som er født i 1948, så senkes pensjonen tilsvarende. De beregner at levealderen vil øke med 2 år allerede fram til 2020 og deretter to år fra 2020 til 2050. De som er født i 1958 vil få 9 % mindre i pensjon, de som er født i 1988 vil få 19 % mindre i pensjon på grunn av levealdersjustering, hvis ikke reell pensjonsalder økes tilsvarende. LO-kongressen godtok at levealdersjustering også skulle omfatte offentlig pensjon og det ligger også i stortingsforliket.

Når vi krever minst 66 % av bruttolønn i pensjon fra 67 år og fra 65 år så er dette helt opplagt en «omkamp» om dette punktet i pensjonsforliket. Det er en omkamp det er vel verdt å ta, spesielt siden LO-kongressen hadde massevis av forbehold. Og siden både UNIO og Fagforbundet sier at dette er tapt, og har gitt opp kampen.

Avkorting

Men kampen nå handler likevel først og fremst om avkorting, altså ideen om at du skal få mer jo lengre du står i jobb. Levealdersjustering rammer jo likt for alle i et årskull uansett når du går av. Det er et rent innsparingsforslag, mens avkorting er den såkalte «arbeidslinja». Skal noen få mer for å jobbe lenger, og det hele ikke skal koste mer, så vil de andre få mindre!

Etter å ha vært gjennom pensjonskampen til nå så har jeg ingen illusjoner om at regjeringa ikke vil gå for full pakke. Dersom en leser rapporten fra pensjonsutvalget så er det også åpnet for en slik modell.

Slik det ser ut, er den modellen de tenker på å foreslå å overføre livslønnsmodellen til den offentlige tjenestepen-

sjonen. Du får tjenestepensjon allerede fra 62 år. De 66 % blir justert ned dersom du går av før 67 og justert opp dersom du går av etter 67. Livsvarig pensjon skal bli den samme. Går du av ved 62 år blir altså pensjonen fordelt på 21 år, istedenfor 17. Du får 56 % istedenfor 66 %. (som igjen blir levealdersjustert). Så har en forhåpentligvis AFP-potten i tillegg. Den utgjør i gjennomsnitt 5 % av lønna i privat sektor, trolig litt mer i offentlig sektor. Men som dere husker er også den fordelt slik at du får 4 % ved avgang 62 år og 7 % ved avgang 70 år. Den såkalte tonivåmodellen er bare for å unngå at tallene for en 62-åring blir helt håpløse, men det forandrer ikke på tapet i livsvarig pensjon (tonivåmodellen øker livsvarig tap med 4500 kr i året, det er hva det koster å ta ut forskudd på 19200,- i 5 år). Om vi får AFP i tillegg er høyst uklart, kanskje er den inkludert i 67 åringsens 66%, da blir regnestykket ennå dårligere.


Blir dette gjennomført fullt ut, så kan vi ende i beste fall med et forslag som gir en 62 åring 60 % av lønna i livsvarig pensjon. (Før tap på levealdersjustering og indeksering er regnet inn!). En 67 åring får 66 % pluss AFP-pott på 5 % og ender på 71 %. En 70 åring får både i pose og sekk, får 76 % i bruttopensjon

Pensjonsrådgiver Harald Engelstad

PENSJONSBOKA

2008 - 2009

HER FINNER DU DET MESTE OM
DINE PENSJONER
– OGSÅ OM AFP OG
PENSJONSREFORMEN



10. utgave.
Hittil solgt i
40.000 eks

Brukes som kursbok på "Seniorkurs"

www.pensjonsboka.no

Artikkelforfatteren anbefaler å studere pensjonsboka til pensjonsrådgiver Hans Engelstad.

og 7 % i AFP-tillegg og havner på 83 % av lønn i pensjon.

Her er alle løfter så godt som oppfylt. Vår 67 åring, hvis han får AFP i tillegg, tåler til og med ganske mye levealdersjustering (7 %, dvs. nesten à jour i 2025) og våre forhandlere kan si de har beholdt 66 % (men det blir jo bare i gjennomsnitt, og før levealdersjustering!). «Full pott» til LO og UNIO.

Med denne modellen kan de faktisk beholde sluttlønnsprinsippet og kanskje 30-årsregelen med. Husk at i dagens offentlige pensjonssystem så må du ha 30 år før du går av med AFP. Og hva skal du med særaldersgrenser når alle får tjenstepensjon fra 62 år?

Særaldersgrense

Kravene må minst være at en som går av på særaldersgrense skal ha full pensjon (66 %) fra første dag. En øking av pensjonen pga at en jobber utover pensjonerings-tidspunktet må tas over den reformerte Folketrygdens system, ikke de offentlige pensjonskassene. Levealdersjustering er fortsatt like problematisk. Det er de med lette jobber og god helse og lønn som øker levealder mest. Det er neppe de som har særaldersgrense pga de fysiske eller sikkerhetsmessige kravene som jobben stiller.

Arbeidet videre

Det bør også kreves særegen avstemming om pensjonsreformen, ikke blandet sammen med tariffoppgjørets andre saker. Landsmøte i NJF viser til Grunnloven og håper den skal verne mot svekkelse av opptjente rettigheter. Dette er vel og bra, hvis det er noe i det, men det gjelder i beste fall de som nå er ansatt, ikke nye kollegaer i framtida. I verste fall vil en se på hvor lenge en har vært ansatt og bare de med 30 års opptjening får gamle rettigheter.

Ellers anbefaler jeg å se på pensjonsrådgiver Hans Engelstad sin hjemme-



Flere fagforeninger har tatt initiativ en aksjon som heter «Forsvar offentlig pensjon». Bildet er fra en konferanse før jul som ble holdt i Oslo hvor Magnus Marsdal var en av innleiderne.

side og hans opprop til tillitsvalgte i offentlig sektor: <http://www.pensjonsboka.no/Opprop%5B1%5D.doc>

Hva kan du gjøre? NLF er et lite forbund, vi har begrenset innflytelse. Du kan jobbe gjennom lokale LO Stat og lokale LO avdelinger. I den grad du har kontakt med andre fagorganiserte

som har offentlig pensjon kan du oppfordre dem til å ta det opp i sin egen organisasjon. Er du medlem av et politisk parti bør du ta det opp der. LO ledelsen sier Pensjonsreformen gir de fleste bedre pensjon, da kan vi i alle fall ikke godta at offentlige pensjoner blir svekket!



Støtt sivilbefolkningen i Gaza nå!

**Bruk konto:
9001 05 0000**

Givertelefon: 820 44 750 (200 kr)



Norsk Folkehjelp

ÅRSMØTE JERNBANEPERSNALETS HJELPE OG LÅNEFORENING

Jernbanepersonalets Hjelp og Låneforening avholder årsmøte tirsdag 10. mars 2009 kl. 17.00.

Sted: VIP rommet i Christiania Restaurant, OSLO S.

Forslag til årsmøtet bes sendt styret fire uker før årsmøtet.

Med hilsen Låneforeningen, Gunvor Aspestrand, Haneborg Alle 26 B, 1472 Fjellhamar

Tlf.: 977 43 438, E-post: gaspestrand@hotmail.com

Aktuell kommentar fra

RUNE SANDE



Jernbanehåndverk

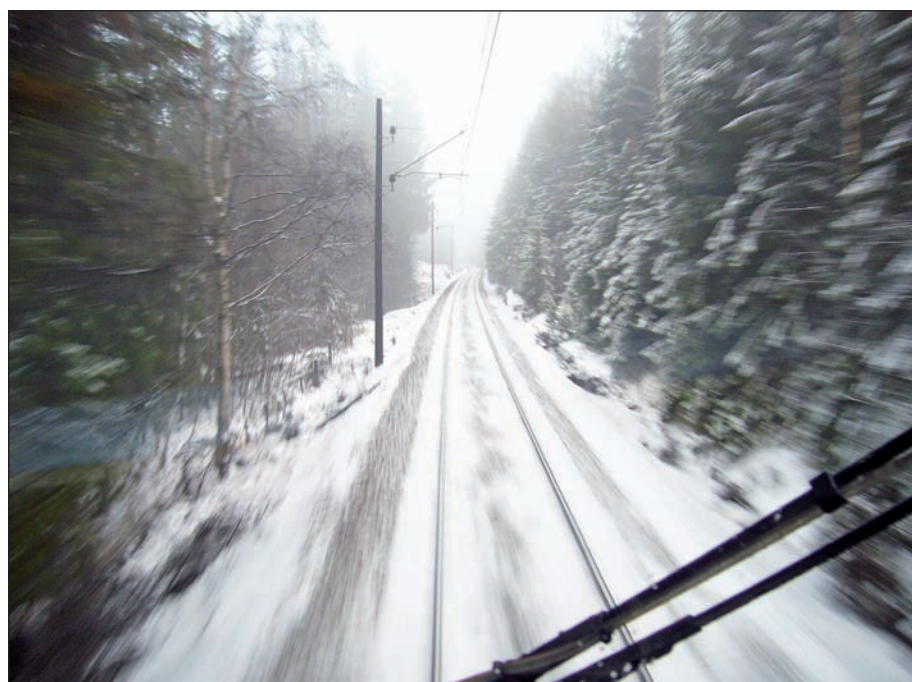
Vi har i tidligere utgivelser gitt Jernbaneverket (JBV) og deres samarbeidspartnere det glatte lag for ryddingen av skog og annen vegetasjon langs sporene. Den tiden er forhåpentligvis forbi, for nå satses det storslagent på linjehogst langs 3000 kilometer jernbane. JBV har satt av 150 millioner kroner til flatehugst over en femårsperiode, og etter denne sjauen har Jernbaneverket beregnet kostnaden til vegetasjonsvedlikehold langs sporet til 14 millioner kroner i året.

Det er Jernbaneverket som opplyser dette på sine nettsider. Så mye som 70.000 mål skal hugges, dette er ikke gjort i en håndvending. Ryddingen skal foregå 15 meter ut fra sporet på hver side, og det sier seg selv at tunge maskiner må tas i bruk. Gjøvikbanen skal ryddes i sin helhet fra Gjøvik til Grefsen, Bergensbanen skal ryddes mellom Hønefoss og Ål, og de andre hovedstrekningene blir ryddet delvis etter nærmere spesifikasjoner. Dovrebanen skal etter planen påbegynnes i 2009.

Sett fra førerplassen er resultatet så langt svært tilfredsstillende. Så skulle det i rettferdighetens navn ikke mye til for å bedre forholdene heller, men vi velger å legge tidligere kritikk til side, og heller å fokusere på dette som den



Her har Jernbaneverket gjort godt håndverk, og brukt skogsentreprenører til jobben. Resultatet er nesten ikke til å kjenne igjen fra tidligere i år. Dette er bra! Foto: Rune Sande



Slik ser det ut der det ikke er ryddet. Og dette er ikke det verste stedet.. Foto: Rune Sande

gode nyheten det faktisk er. Jernbaneverket velger altså å bruke 150 millioner, så slik sett blir dette dyr ved, men all den tid elgfaren reduseres, og både reiseopplevelse og framkommelighet bedres, er det all grunn til å hilse tiltaket velkommen.

- Let me entertain you

Lokførere er nattdyr. I alle fall de av oss som lever av å frakte forretningenes lagervarer fra by til by mellom butikkenes åpningstider, og det er jo helst om natten. Da kommer vi krypende ut av hullene våre, og sitter alene i timevis med bare radioen som selskap. Eller en plate

i CD-spilleren. Duallverden for en forskjell det er å jobbe på lokomotiver med og uten radio. En tur til Skövde med en litt sliten RC3 uten radio, er dobbelt så lang som med et 16-lok med blåpunktene på plass. Innføringen av radio på loket er sannsynligvis et av de største arbeidsmiljøtiltak som er gjort i moderne tid for lokførerne. Så er det bare opp til radiostasjonene å underholde oss.

DDE, ei gruppe glade musikanter fra Namsos, har gitt ut 11 plater siden 1992. Musikken er kjent for de fleste, og gjenspeiler stort sett gladpop som er suverent best egnet for dansegallaer og fest på lokalet. Elleve plater skulle tilsi et repertoar på rundt regnet 160-170 låter (her er jeg på tynn is, jeg har ikke ei eneste plate med dem), alle tilgjengelige for avspilling på radio. Det har ikke NRK's lyttere og innsendere til programmet «Nattøsket» registrert. Jeg prøver av og til tappert å høre på dette programmet på min ensomme vei gjennom natta, men kjenner hvordan eksemen popper fram ved introen til sanger som «Vinsjan på kaia» eller «E6». Grøss.

Her må det være rom for en viss fornying.

Frenetisk søking på FM-båndet blir resultatet, og når susingen endelig gir seg, er det Kurt Nilsen som siver ut av høyttalerne. Da vet vi med usvikelig sikkerhet at vi har truffet på P4, eller Frp-4 som stasjonen ofte kalles. Enda mer søking, og det resulterer ikke sjelden i en hes herrestemme som forkynner at de spiller musikk fra de siste fire tiår. Radio Norge. De «siste fire tiår» har dessverre hengt seg noe fast i 80-tallet, og da er vi åpne for å diskutere om det overhodet ble laget god musikk. Pet Shop Boys, Yazoo, Kraftwerk, Samatha Fox og Bonnie Tyler, liksom. Vi kjenner hvordan hockeysveisen legger seg på plass, og søker videre på radioen.

En svært god kollega på Nyland er dedikert heavy-metalfan. Dette tenderer ofte over i black-metal, og kan gi avløsende førere en solid bakoversveis når man trykker på mute-knappen på radioen etter overtagelse av toget. Her har jeg sjøl gått alvorlig i baret, og det var med nød og neppe jeg berget et radio-

stasjonskift etter bare sekunder med alvorlig støypåvirkning fra et P3-metalprogram. Sjøl sier han at han helst lytter til P2 om natta. De av oss som har svingt innom også denne stasjonen, vet at de sender utelukkende klassisk musikk i seks timer. Vi har alle våre skjulte sider.

Innimellom går jeg litt lei av musikk. Ofte virker programlederne engstelige for å fylle tiden med for mye prat, og avbryter ofte interessante temaer med mer eller mindre gode låter. Musikk handler om smak, jeg skal derfor være svært varsom med å predike. Men når musikken blir muzak fra Statoilstasjonens tilbudshyller, blir jeg bare nedfor. Ikke alt fortjener å bli A-listet hos radiostasjonene.

Derfor er det ganske befriende, slik sett, å få en slengetur til broderlandet i øst. Også her satser nok radioens P3/P4 på et noe lettere program på nattetid, enn ellers. Men av og til kan man treffe borti rene skatter, om man er lei dusin-varene som spyttes ut fra plateselskapene. Svensk radio P1 sender noe av dagens program i reprise om natten. Her får man med seg musikknytt (sic!),

og det ikke minst det aldeles utmerkede programmet Vätenskapsradioen. Det er en solid højdare. En gang ble jeg underholdt i en hel time med et program om en smed fra Skåne som hadde spesialisert seg på å lage kopier av gamle nordiske sverd. En hel time! Nå nylig hadde jeg en nær utavdegsjæloplevelse med et program om forskjellige dialektformer i Samisk joik. Her snakker vi virkelig smale temaer, og det er antagelig bare jeg og tre til som gidder å høre på dette klokka to om natta. Men det aller beste er at det presenteres av folk som snakker et distinkt rikssvensk, fullstendig uten avbrudd av musikk. Og det er vel egentlig det dette handler om. Bare det summer i bakgrunnen, er det egentlig ikke farlig hva som sies. Selskap er det uansett. Jeg mener, dialekter i joiken, milde himmel...

Nattprogrammet for undertegnede del er en miks av NRK's P1, P2 og P3. Blir det for ille, tar jeg fram I-poden. Der har jeg et par dagers avspilling med egne favoritter, og det holder i alle fall tur/retur Bergen noen ganger.

For jeg er glad i musikk. Men ikke nødvendigvis Kurt Nilsen.



Visst kan det være vakkert om natten, men det er godt med litt selskap fra radioen også. Her fra Ustaoset en sommernatt. Foto: Rune Sande

Hiv o hoi snart er skatten vår!

Av lokomotivfører Tor Klyve

Dette er en kjent strofe fra Kaptein Sabeltann som de av oss med barn har sunget mange ganger opp igjennom 90- og 2000-tallet. Opphavsmannen bak strofen smilte nok også hele veien til banken skulle jeg tro da dette var en riktig så god inntektskilde. Det spørs om ikke det var det CargoNets ledelse også sang, og tenkte da de la budsjett for 2008. Imidlertid så var overskriften i CargoNytt som kom før jul samme år: 2008 – året det ble så bratt!

Nå er det grunn til ettertanke, hva skjedde? Er det volumnedgang? Hvor gikk det galt? La det være sagt med en gang, skribentene i fagbladet er ikke økonomer og kan derfor tillate seg en gang iblant å ha rett, en gang iblant å ha litt rett og en gang iblant ta fullstendig feil. I dette tilfelle får det være opptil leseren å avgjøre. Det som imidlertid kan sies er at volummessig er 2008 et veldig bra år målt i antall TEU (antall enheter av for eksempel containere, semihengere osv) i forhold til 2007 som også var et rekordår. Det som var spesielt for 2008 var at det i januar ikke hadde volumnedgang, noe det pleier å være i januar for alle transportselskaper. Jula er da selvfølgelig over og det tar litt tid å komme i gjenge igjen. Dette skjedde ikke i 2008.

Igjennom hele året lå CargoNet over 2007 eller likt som 2007 på TEUs. Togene var fulle i 2008, men det var de stort sett i 2007 også, selv om det alltid vil være svingninger i de forskjellige tog. Og på Alnabru var det hektisk aktivitet. Mange skrivebordsfolk tror det må være noe galt på Alnabru, det går av og til fullstendig i stå der oppe. Vi som er på Alnabru stort sett hver dag er mer forbauset over at det går så bra som det gjør, forholdene tatt i betraktning. Der blir det gjort en kjempejobb for å holde hjulene i gang.

Finanskrisen kom sakte, men sikkert til Norge også. Først med en masse boligproblemer i USA og deretter bankproblemer på Island. Oktober er tradisjonelt en veldig god måned for

CargoNet og her la ledelsen et urealistisk budsjett. I oktober 2007 ble det et overskudd på ca 13 millioner, og da fikk noen en kjempeidè. Vi øker budsjettforslaget til ca 34 millioner, altså mer enn en dobling i forhold til året før. Dette gikk selvfølgelig ikke da finanskrisen hadde kommet til Norge. Men volummessig var det like bra som i fjor. Altså burde det gitt noenlunde samme avkastning som i 2007. Dette skjedde ikke, CargoNet gikk bare 3 millioner i pluss i oktober i år, og dette midt i finanskrisa. Dette er i følge adm dir. en «trøkk i trynet». Hm tenkte gutta på toppen, hvem kan vi skylde på? Jo, lønnsoppgjøret ble fryktelig dyrt står det å lese i CargoNytt, der er feilen. Hele feilen ligger hos arbeidstakeren. Ikke hos budsjettleggeren, nei de fulgte bare konjunktorene de. Visste de ikke at

togene allerede var fulle? Hvordan løse dette? Jo, vi vil ha sosial dumping. Ikke offisielt selvfølgelig, bare skjult sosial dumping. CargoNet presenterte før jul et forslag om at GreenCargo kunne kjøre og drifte alle togene i Sverige, noe de for

så vidt har gjort lenge, men de ønsket også at GreenCargo skulle kjøre alle norske tog mellom Alnabru og til de forskjellige destinasjoner i Sverige. Dette visstnok fordi svenske lokførere er billigere, og ville gitt ca 20-25 færre lokførere i CargoNet. Det folkens, er sosial dumping. Noe som selvfølgelig er uakseptabelt. Det året det var så bratt er altså arbeidsfolk sin feil, ikke blårusen. De følger bare konjunktorene de. Etter mitt skjønn er det grunn til å lure på CargoNets ledelse når de i 2007 ropte «ALL TIME HIGH», mens året etter med enda flere transporterte TEU ropte «KRISE». Enten bløffet de i 2007, eller så bløffet de i 2008, eller så mangler noen på toppen kontroll. Mulig bør noen tenke over stillingen sin, men det er ikke min jobb å avgjøre. Det får «are» gjøre.



Artikkelforfatteren slår fast at sosial dumping aldri vil bli akseptert. Tor Klyve på NLFs representantskapsmøte.



Til tross for krise, det går fortsatt store mengder gods i CargoNets tog. Her ser vi et av CargoNets tog med Green Cargos lokomotiv. Foto: Rune Fossum.

Narvik

LOKFØRER TROND STIBERG



Godt Nytt År!

Ønskes til alle spaltas lesere. Begivenhetene sto ikke i kø i 2008 hva jernbane angår. Det meste av styr sto OBAS for. Men det har ikke vært så godt å få vite nøyaktig hva som skjer der i gården.

I MTAS har det vært business as usual, i alle fall til det ble desember.

I 2008 var det fire av lokførerne i MTAS som ble pensjonister. Jan Helge Pettersen, som har vært Mr. MTAS i en mannsalder. Foreningsleder i to perioder, og hatt en finger med i alt som foregikk i MTAS. Han ble avløst som foreningsleder av Dag Børge Eriksen. Terje Lindstrøm, som man nesten alltid krysser på linja. Og i tillegg Jarl Garnes og Jostein Nordvik som gikk av med pensjon.

Trafikksikkerhetssamling

Den årlige trafikksikkerhetssamlingen i MTAS ble avholdt i november. I tillegg til sikkerhet og prosedyrer var det fokus på hvordan det nye SILA-anlegget blir. Det skal settes i drift fra høsten. Alle ble tatt med på en kort runde under jorden i det imponerende anlegget. Samlingen ble avsluttet med teoriprøven tilsynet forlanger alle lokførere tar med jevne

mellomrom. Alle MTAS sine lokførere klarte seg med betryggende margin.

Ofofbanen

Siden år 2000 er det brukt omtrent 650 millioner kroner på Ofofbanen. LKAB har likevel ikke tid til å vente på tiltakene i investeringsplanen. De forskutterer derfor prosjektet med å forlenge krysningssporene på Straumsnes stasjon. Arbeidet kan dermed starte allerede i år. LKAB er også med på å betale forsterkning av strømforsyningen til Ofofbanen, et arbeid som vil pågå over de neste par årene. Ellers vil arbeidet med snøoverbyggene fortsette også i tiden fremover. Tunnelprofiler skal utvides og Ofofbanen skal få helt nytt fjernstyringsanlegg.

Lossesiloene

LKAB benyttet høsten til å renovere de gamle lossesiloene sine. De to siloene

som er i bruk i dag var såpass slitt at platene i siloen måtte byttes. Sporene ble stengt i en periode på 14 dager, et av gangen. Selv om det gikk utover motakskapasiteten i Narvik, gikk trafikken stort sett som planlagt.

De gamle siloene var ikke før satt i full drift igjen så kom beskjeden om re-



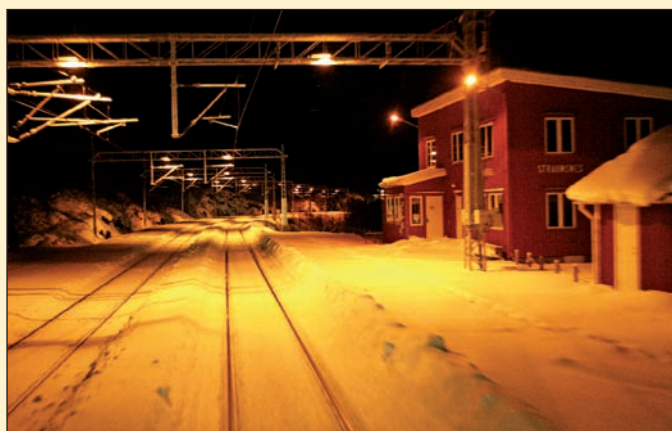
Sikkerhetsansvarlig i MTAS Martin Kajander gjennomgår siste års hendelser. (Foto: Trond Stiberg)



Stig Brattli måtte tenke seg litt om, men dro i land respektable 58,5 poeng av 60 mulige. (Foto: Trond Stiberg)



Jan Helge Pettersen, Terje Lindstrøm og Jostein Nordvik får sin oppmerksomhet for lang og tro tjeneste. (Foto: Trond Stiberg).



Straumsnes stasjon skal utvides slik at tog på 750m kan krysse her. (Foto: Trond Stiberg)



Siloen i lossehallens spor 4 etter renoveringen. (Foto: Trond Stiberg)

duksjon i produksjonen. Fra midten av desember måtte også LKAB iverksette tiltak for å imøtegå reduksjonene som følger i kjølvannet av finanskrisen.

Reduksjonen gjør at antallet tog også er redusert, i første omgang fra 12 til 7 tog i døgnet. For MTAS betyr det at 9 lokførere tas ut av ordinær trafikk. Det betyr ikke at de må drive dank. LKAB har en hel del forefallende arbeid som de nå ser for seg kan bli gjort, uten innleid hjelp. MTAS sparer også penger på oppussingsarbeid som lokførerne nå tar. Selv om de er litt uvisst hvor lenge denne situasjonen vil vedvare er det ingen dramatik for lokførerne i MTAS.

LKAB har garantert for full lønn til alle sammen, og det er ingen som har vært negativ til å gjøre litt andre ting i en periode fremover. LKAB skal sånn sett ha skryt for tidlig og ha avklart forholdene rundt lønn og arbeidssituasjon. Hvis vi skal tro markedsanalytikerne vil det være full produksjon igjen i tredje kvartal i år.

Arctic Rail Express

Forsøksordningen med å fylle kemetyl på alkoholforstøverne fra i fjor vinter, blir videreført i år som en fast ordning. Årsaken til dette er at lokene som turneres i ARE-togene har så langt kilomet-

erløp mellom hvert K2 ettersyn, at alkoholforstøverne går tomme.

Lokpersonalet i Narvik fyller på kemetyl ved uttak, og verkstedet på Nyland gjør det når lokene står der på dagtid.



Lokfører Mads Skoland fyller opp med Kemetyl ved uttak av Rc4 i Narvik. (Foto: Mads Skoland)

Nytt utstyr på Rc4

For ca et år siden begynte de første radiostyrte Rc4-lokene å dukke opp i Narvik. Og som vanlig kom det ingen info fra GreenCargo om dette. Det førte til at vi måtte famle oss fram i blinde, og selv finne ut hvordan det nye utstyret på «radiolokene» fungerte. Vi har fortsatt ikke mottatt noe info fra GreenCargo eller CargoNet om dette! Det er for dårlig!



Nytt skap for radiostyring i maskinrommet på Rc4. (Foto: Mads Skoland)



Robin Stokkedal og Viggo Lillevåg i gang med oppussingen av det gamle røykerommet til MTAS. (Foto: Trond Stiberg)

For noen uker siden, begynte det igjen å dukke opp nye saker på lokene som kom til Narvik. For nå driver GC å bygger inn en «etterbromsfunksjon», eller «fordrøyningsventil» som det heter på El16. Hvordan dette fungerer, har vi ingen anelse om, for dette har vi heller

ikke fått noe info om! Enn så lenge er det plombert, men vi må vel selv finne ut av det den dagen det tas i bruk.



Mer nytt utstyr på Rc4. «Efterbromsventil» er det merket med, men hvordan fungerer det? (Foto: Mads Skoland)



Drammen

LOKFØRER VICTOR HERLAND

Ny lokførerleder i Drammen

Lokførerleder Ulf Glasrud, i NSB Drammen, har fått stilling som ansvarlig for synergi-systemet i NSB. Dermed ble stillingen hans lyst ledig. Assisterende lokførerleder i Drammen, Jan Andreassen, har fått den stillingen.



Jan Andreassen har overtatt som ny lokførerleder i NSB Drammen. (Foto V. Herland)

Lokfører Stein Ivar Iversen har fått stillingen som assisterende lokførerleder etter Jan. Da får jeg bare gratulere de nye lederne, og ønske dem lykke til med nye jobber.

Motorsykkelparkering på Drammen stasjon

Som de fleste i Drammen har fått med seg har Jernbaneverket satt opp skilt med parkering forbudt for motorkjøretøy rundt omkring på Drammen stasjon. Vi med tohjulte motorkjøretøy er henvist til å parkere under togleder-sentralen, hvor det er grusunderlag. Hvis noen har parkert på en plass hvor det ikke er satt opp en lapp med parkering forbudt for motorkjøretøy, settes

det opp en ny lapp der. Hadde det bare vært fast underlag der vi er henstilt til å parkere hadde det ikke vært noe problem, men scooteren min har falt overende så mange ganger at den trenger ny lakk på venstre side. Skulle ønske det var noen i Jernbaneverket som kunne ta tak i dette, og sørge for asfalt eller liknende fast underlag under togleder-sentralen. Vi er mange som kjører motorisert tohjuling, både jernbanefolk og reisende. Vi trenger ikke så mye plass, bare et fast underlag.

Turbulente tider

2008 ble et turbulent år for undertegnede, med bytte av arbeidsgiver og beskyldninger om illojalitet, fra forrige ar-



Slike lapper er hengt opp overalt på Drammen stasjon. (Foto V. Herland)

På kryss og tvers

beidsgiver, med trusler om at hver enkelt lokfører ville bli saksøkt for kontraktsbrudd. For meg har det vært vondt å leve med disse beskyldningene, men jeg og flere andre tok et valg. Vi gikk fra OBAS til Cargolink. Hvis vi ikke hadde gjort det ville vi vel blitt permittert, det vet ingen, men den sjansen ville i hvert fall ikke jeg ta.

Et av resultatene er at vi nå må få utestående lønn og feriepenger fra lønnsgarantifondet, for det vi kan dokumentere. Dette er ikke spesielt enkelt for noen av oss, som ikke har beholdt kopi av timeskjemaene, som viser hvor mye timer vi har til gode i den såkalte poengbanken. Dette er timer som er generert ut fra opphold i tjenesten. Det er ingen hjelp å få fra OBAS, som jo er konkurs, men har startet opp på nytt som Ofotbanen Drift AS. Man får vel skrive det av som tap, selv om det er bittert å tape penger på noe man nesten har slitt helsa av seg for, i lojalitet og entusiasme, for det firmaet som nå kaller meg illojal. De som ikke kjenner saken kan lese om det i novemberutgaven av LMT, en flott artikkel skrevet av Arne Aaeng.

Det har vært mye skriverier om saken på postvogna, som er et forum for jernbaneinteresserte, hvor det i begynnelsen var en del skittkasting mot Autolink AS, som var så slemme og ødela for OBAS. Etter hvert snudde dette ved at noen stilte spørsmål om hvorvidt det var Autolink AS sin skyld. Mye talte for at hvis det ikke hadde vært for Autolink AS, hadde de bare gått konkurs tidligere. Det er ganske tøft å stå midt oppe i en slik situasjon, der andre diskuterer din arbeidsplass, og dine valg, i det offentlige rom. Vi ble sågar kalt «Bullingjengen», etter adm. dir. Terje Bulling. Mange har mye å si om han, men han får ting til å skje, uten å bygge luftslott. Jeg har ikke noen ting å utsette på ham.

Ellers må jeg si at det har vært meget interessant å jobbe i OBAS, med mange gode kollegaer, interessant materiell og svært lærerikt. Nå har jeg kjørt alle strekninger i på det nasjonale jernbanenettet, unntatt Sarpsborg-Kornsjø, og Hell-Storlien. Kommer til å savne Transportledningen og de andre fotfolka i Narvik. Di 3 blir ikke noe stort



Det har jo blitt en viss forbedring for arbeidsmiljøet, når vi er vant med El 13, og får nå boltre oss med Di 6. (Foto V Heland)

savn, men El 13 var utrolige arbeidshester. I Cargolink har vi mye bedre materiell, og en proff organisasjon i ryggen, med realistiske planer og god økonomi. Vi trenger bare flere folk, men det gjør vel nesten alle selskap i denne bransjen. Vi håper vi kan riste av oss «cowboy» stempelen, som har fulgt oss fra OBAS. Da har jeg fått sagt mitt, fra en lokførers ståsted i denne smørja.

Flytoget til Drammen

Det blir ikke noe flytog fra Drammen før tidligst august 2009, på grunn av en større ombygging av signalanlegget ved Drammen stasjon, pålagt av Statens jernbanetilsyn. Det er etter sigende bevilget 50 millioner til sporveksler og signalanlegg, fra regjeringen.

I tillegg må det bygges et parkeringshus, noe det pågår diskusjoner rundt,

om det skal bygges over eller under bakken. Man får da håpe på at noen også tenker på pendlerne oppi det hele, som og trenger parkeringsplasser. Mange klager over at Flytoget AS, bruker albuene for å få det som de vil, med topp infrastruktur, men det er jo en fordel for alle oss andre som trafikkerer samme strekning. Nå er jo Drammensbanen en av verstingene når det gjelder punktlighet, noe som ofte skyldes signalfeil. Dette er noe av det som skal rettes på i forbindelse med den såkalte Oslopakken. Vi får vel bare vente å se.

Cargolink har også mange containervogner, som disse underteignede skyver et sted på østkysten av Sverige.

(Foto: V. Herland.)



Linda Bernander Silseth

Flytoget har, som kjent, fått en ny person i førersetet. Den 10. november overtok Linda Bernander Silseth (46) jobben som administrerende direktør etter Thomas Havnegerdet (46).

Midt i en travel hverdag mellom møter og avtaler tok Linda Bernander Silseth seg tid til en liten prat med LMT. Når Linda Bernander Silseth forteller at hun har trått sine barnesko på «det blide Sørland» blir man ikke så veldig overasket. Hun har nemlig fremdeles sin dialekt i behold, samtidig som hun stråler som en ekte sørlandssol. Linda debuterte tidlig i arbeidslivet da hun som liten jente hjalp til med holde hjulene i gang på den familiedrevne Hamresanden Camping. Her steg hun sakte, men sikkert i gradene helt til hun fikk jobben som vannsklieoperatør. Hun tok siden utdanning som servitør, og jobbet mange år i hotell og restaurantbransjen, til slutt som direktør i franchisedivisjonen til Choice Hotels Scandinavia.

I 1998 ble hun ansatt som direktør i fornøyelsesparken TusenFryd. Her etterfulgte hun Berit Kjøll, som samtidig tok over sjefsstolen i Flytoget. På spørsmål om hun har gjort det til en vane å lede de samme bedriftene som Berit Kjøll, forsikrer Linda Bernander Silseth at dette ikke er noen bevisst politikk fra hennes side. Hun forteller at hun søkte jobben i Flytoget fordi hun ønsket nye utfordringer samtidig som bedriften har seriøse eiere. Dette sikrer langsiktighet og forutsigbarhet i arbeidet. Linda Bernander Silseth sier at det er spennende å jobbe i en bedrift med en sterk sikkerhetskultur. Beslutninger som fatt-

es må konstant veies opp mot målsetningen om økt sikkerhet. Hun har ingen jernbanefaglig bakgrunn, men har reist mye med tog. Dermed har hun opplevd jernbanen fra kundens ståsted. Hun håper og tror at dette kan være en nyttig innfalsvinkel til jobben.

På spørsmål om hvilke utfordringer hun ser for Flytoget framover trekker hun fram finanskrisen og de konsekvensene den kan få for reisevirksomheten. En stor del av Flytogets kunder er foretningsreisende, noe som gjør bedriften spesielt sårbar i nedgangstider. Hun sier at 2009 vil bli et tøft, men spennende år for Flytoget. Det er in-



Flytogets nye direktør, Linda Bernander Silseth (46) viser fram det første firevognssettet, riktig nok i pepperkakeversjon. (Foto: F Nørbech)

På kryss og tvers

vestert store summer i nye vogner og nytt billettsystem, samtidig som markede viser en fallende tendens. Med andre ord; det mangler ikke på utfordringer for vår nye sjef.

Linda Bernander Silseth er bosatt på Nesøya like vest for Sandvika, her trives hun godt i selskap med sin mann, deres to barn, og familiens hund. Siden Linda Bernander Silseth er fra Sørlandet overrasker det en smule når hun nevner skitur før strandliv på spørsmålet om fritidsaktiviteter. Hun påstår også at trening gir overskudd, noe denne spaltisten tillater seg å stille et lite spørsmålstejn ved. All logikk tilsier jo at desto mindre man bruker kroppen desto flere krefter har man til overs. Overskudd kommer uansett godt med i jobben som Flytogets øverste leder og Linda Bernander Silseth ser ut til å ha både bein i nesa og kreftene som trengs i tiden framover. Vi ønsker henne lykke til med den nye jobben.

Arbeidsmiljø i fører sete

Flytogets bedriftshelsetjeneste, Heggeli Helhetsmedisin, har i godt over et år jobbet med å kartlegge lokomotivførernes arbeidssituasjon. Arbeidet har vært omtalt i spalta tidligere, og noen tiltak har blitt gjennomført. Bytte av førerstol og montering av ny dimmer for fjernlys er to eksempler på dette. For å vurdere virkningen av disse endringene gjennomfører fysioterapeut, Johanne Haltbakk, nå nye

samtaler med noen av lokomotivførere på Flytoget. Her gis den enkelte en mulighet til å legge fram sine synspunkter på arbeidsmiljøet. Det er lagt stor vekt på å få tilbakemeldinger på den ny førerstolen, men også andre temaer kan bringes til torgs. Johanne noterer flittig ned og når alle intervjuene er avsluttet vil dataene sammenfattes og eventuelle nye tiltak vurderes. Det er ikke tvil om at mye kan gjøres for å bedre ergonomien på førerplassen vår. Det er til syvende og sist et spørsmål om Flytoget ønsker å legge de nødvendige pengene på bordet. Det er uansett positivt at arbeidsforholdene våre kartlegges på en grundig måte. Det gir et godt utgangspunkt når forbedringer skal gjennomføres.

Uniformseffekter

Flytogets uniform er under stadig utvikling, og nye uniformseffekter ankommer med en forbausende hastighet. Om hovedhensikten med dette er at en stakkars LMT-skrivent skal få noe å skrive om er usikkert, men det er i det minste en god bieffekt. Siste skudd på uniformsfronten er nå en pologenser og et sjal. Sjalet, som er grått på den ene siden og oransje på den andre, er forbeholdt den kvinnelige delen av



Flytogvert Virginia Abdullayeva trives godt med det nye sjalet rundt skuldrene. (Foto: Nørbech)

personalet. Det varmer godt på kalde dager og ser unektelig både flott og elegant ut.

Pologenseren finnes både for menn og kvinner. Genseren har høy hals og er ensfarget grå. I motsetning til strikkejakken er det tillatt å bære pologenseren under bleseren. Dette gjør plagget til et godt alternativ på småkalde vår og høstdager. Valgmuligheten begynner nå å bli så store at de aller fleste bør kunne finne en uniformskombinasjon som de trives i. Det jobbes også med en ny vint-erjakke, men denne er ennå ikke ferdig. Vi venter i spenning.

Kurs på fire vogner

De siste månedene av 2008 har alle lokomotivførerne på Flytoget fått et en dags kurs på de «nye» 4-vognsettene. Selv om betjening og framføring er lik den vi kjenner fra i dag, er det gjort en god del endringer på togets tekniske utrustning. Med to hovedtransformatorer og to kompressorer vil de nye settene bli mindre utsatt for stoppende feil. Dette innebærer selvsagt at lokomotivføreren kan systemene godt og vet hvordan materiellet skal betjenes i ulike



Fysioterapeut Johanne Haltbakk og lokomotivfører Kåre Budsjord i samtale om arbeidsmiljøet i førerrommet. (Foto: Nørbech)



Flytogvert Adele Piene, lokomotivfører Lene Kåsa, og Flytogvert Hilde Karine S. Johansen alle i Flytogets nye pologenser. (Foto: Nørbech)



Instruktørene Espen Narum og Erlend Nyheim gjør sitt ytterste for at lokomotivførerne Reidar Dammyr, Morten Mattson og Bjørnar Høiland Lie, skal bli godt skolerte 4-vognsførere. (Foto: Nørbech)



Alltid godt med bolle og kaffe. Fra venstre: Lokomotivfører Trond Arne Lillemo, servicesjefene Hege Hvammen, og Bjørn Hagrim, Flytogvertene Ingrid Sundli og Anne Maren Bjerke. (Foto: Nørbech)

situasjoner. Den nye mellomvognen (BMX) er i hovedsak lik den gamle (BMU), men noen forskjeller finnes jo. Den mest åpenbare er at vognen ikke har noen strømvtagere. En kraftig kabel mellom BMU og BMX sørger for strømforsyning til høyspentbryter og trafo. Hovedtransformatoren har heller ingen skillebryter lik den som finnes på den gamle, men sikres kun via høyspentbryteren.

Siden det kun er ett 4-vognssett på skinnene, og dette konstant brukes til testkjøring, måtte kursene baseres på teoretisk undervisning. Den dagen undertegnede satt på skolebenken var det instruktørene Espen Narum og Erlend Nyheim som kjørte showet. Til hjelp i undervisningsarbeidet benyttet de seg av noen nyutviklede dataanimasjoner som ble vist på storskjerm. Disse viste på en skematisk og lettfattelig måte hva som skjer med togets systemer i gitte situasjoner f.eks. under opprigging. Sammen med en mer tradisjonell bruk av plansjer og bilder fikk man en god innføring i det nye togets mysterier.

Etter en velfortjent pause, gikk turen opp til Lodalen hvor siste del av dagen ble tilbrakt på et vanlig 3-vognssett. Her fikk man et mer tradisjonelt repetisjonskurs på BM 71. Et særlig fokus var lagt på skjøting og deling, som fort kan by på utfordringer når ting går litt på tverke. Etter gjennomført kurs er den enkelte fører godkjent til å framføre 4-vogns Flytog. D-dagen er lørdag 10. januar da det første settes inn i ordinær trafikk. Måtte hell og lykke følge det på ferden.

Bollefest hos sjefen

Midt i en travelt forjulstid er det vel ingen ting som passer bedre enn en aldri så liten bollefest på sjefens kontor. Kaffe, kaker, boller og gode kolleger er alltid en sikker vinner på Flytoget. Det var følgelig mange som fant veien inn på servicesjefens kontor den siste fredagen før jul. Veien til hjertet går via magen heter det som kjent, og skal man dømme etter den koselige stemningen som hersket inne på kontoret denne dagen, stemmer nok det gamle ordtaket ennå. Vi gleder oss til neste bollefest allerede.

Visste du at;

- verdens mest befolkede by er Mumbai med sine 13,073,926 innbyggere?
- verdens lengste elv er Nilen? Den strekker seg hele 6650 km.
- verdens lengste pølse er 392 meter og veier 150 kilo?

- 25 % av alle kvinner mener at penger gjør en mann mer tiltrekkende?
- Irving Berlin komponerte 3000 sanger i løpet av livet sitt, men kunne ikke lese noter?
- i Kina finnes det 600 sykler for hver bil?

- filmprodusent Howard Hughes sa om Clark Gable at «ørene hans fikk ham til å se ut som en drosje med begge dørene åpne» ?
- musikeren Andrew O'Connor uttalte om Bryan Ferry at «han synger som om han kaster opp».



Rett fokus på jobben?

Med ny teknologi har lokførerens arbeidssituasjon endret seg, eksempelvis på type 73. Der må vi forholde oss til IDU- skjermen både titt og ofte. Den bør fortrinnsvis betjenes når toget står stille på en stasjon. Men under de mest aktuelle operasjonene, forsvinner som regel utvendig skilting. Det tar tid å få den på plass igjen, hvis det i det hele tatt lar seg gjøre. Folk virrer rundt på plattformen, og toget blir forsinket. For å unngå dette, hender det at lokføreren finner det hensiktsmessig å betjene IDU- skjermen under fart, på steder der han eller hun finner det egnet. Enkelte ganger kan det bli såpass mye styr, at det tar bort noe av lokførerens konsentrasjon under kjøring. Siste nytt er passasjeralarm fra toalettene som stadig kommer opp som A-feil. Når dette skrives, fungerer ikke det systemet tilfredsstillende. Vi har til og med registrert alarm fra toaletter som er tatt ut av bruk og avlåst.

Det burde være et siktemål for de som utformer og tilrettelegger arbeidsplassen vår, at lokføreren i minst mulig grad informeres eller pålegges oppgaver på områder som ikke har noe med framføringen av tog å gjøre. Rene komfortoppgaver burde ombordpersonalet kunne ta seg av, så langt det er mulig og hensiktsmessig.

Null vognopplæring?

På motorvognsett har lokføreren ansvar for funksjonskontroller og visitasjon på en rekke punkter på hele toget. Når det dreier seg om persontog som fremføres med lokomotiv og vogner, virker det som om vårt ansvarsområde, utenom bremseprøve, skal være begrenset til lokomotivet og tilkoplingene til første vogn – basta. Vi har ikke fått opplæring på sovevognene, heller ikke på det gamle eller på det nylig oppgraderte materiellet av type 7.

Grundig opplæring på bremsesystemer hører til lokpersonalets grunnopplæring. Men dagens vognmaterieell er atskillig mer sofistikert enn gårsdagens B3- og B5-vogner. Grunnprinsippene for styreventilenes virkemåte er nok de samme som før, men vi bør absolutt informeres når nye systemer installeres, og dersom endringer gjøres. Vi skal kjenne til hvor nødbremsekranter befinner seg, og hvordan nødbremse tilbakestilles. Vi skal vite hvor vi finner

nødkofferten. Av og til hender det at vi kjører tomtog – uten ombordpersonale. Da bør vi vite hvor avstengingskran og tappekraner for luftputene befinner seg, og vi burde være orientert om eventuell hastighetsbegrensning for videre kjøring. Hva med avstenging/låsing av dører med eller uten trykkluft, betjening av sluttsignaler, belysning, klimaanlegg, vannbeholdning og frysetømming? Er det virkelig meningen at lokføreren ikke skal ha noe som helst kjennskap til noe av dette, og bør vi ikke ha et minimum basisinformasjon om det elektriske anlegget om bord i toget?

Om vi i en krisesituasjon kommer over en sovevogn, der det haster med å få ut de reisende fra låste sovekupéer, hva kan vi da gjøre? Da kan vi bruke den nøkkelen vi bruker til førerrommet på type 73. Den passer i låsen til sovekupéenes dør. Beror det på en glipp at vi ikke er informert om en slik detalj?

Tilfeldig forskyvning?

For en tid siden fikk vi tilsendt brosjyrer fra NSB, vedrørende ny designløsning for oppgradering av vogner type 7. «Spesielt har ombordpersonalets kompetanse og erfaringer stått sentralt i utviklingen av de nye togsettene», leser vi. At de som har sitt arbeid og den tetteste kundekontakt ombord i toget har fått delta i prosjektgruppen, er positivt. Ombordpersonalet burde vite hvor skoen trykker. I hvilken grad personalet lykkes i å påvirke resultatet i ønsket retning, er en annen sak.

Vi som tilhører lokpersonalet, er imidlertid forundret over at vi ikke får informasjon, ikke en gang om det som opptar oss mest på det oppgraderte materiellet: bremses og dørkontroll. Er noe gjort for å eliminere bremsesvakhetene på materielle type 7 vinterstid? Når får vi tilfredsstillende løsninger for dørlukking, dørsperning og dørkontroll på type

Aktive feil, A-Feil			
A-Feil	Dato	Tid	Hovedgruppe
A-Feil	01.10.08	18:17:34	Kommunikasjon
1059: Passasjeralarm utløst BFM - WC			

A-feil kan ikke uten videre ignoreres! Type 73. Foto: OF.

7? Poenget må være å få et system tilsvarende type 73, slik at lokfører får mulighet til å bare frigi dørene på den siden som vender mot plattform. Ad omveier har jeg fått høre at dette kommer. Men ny software må først inn på El 18. Det tar nok sin tid.

Fokusproblemene nevnt innledningsvis, og manglende teknisk informasjon/opplæring på vognmateriellet, er to sider av samme sak. Vi får serviceoppgaver vi ikke ønsker, men får ikke den tekniske opplæring og kompetanse vi trenger. Nå tror ikke jeg at styring av eksempelvis klimaanlegg via IDU-skjerm er lagt der for å plage lokføreren. De fleste funksjonene for klimaanlegget må lokfører tross alt ha kontroll over. Men for øvrig virker det som om noen prøver å dreie vår arbeidshverdag gradvis bort fra teknikk/togfremføring og over mot service og kunderelaterte forhold. Dette synliggjøres også i den kursvirksomheten som vi pålegges å delta i, og i tilsendt informasjon av ulikt slag. Lokpersonalet reagerer negativt på dette. For lokføreren holder det i massevis å være ansvarlig for togfremføringen, med alt det innebærer.

Forskryvningen av innhold i vår arbeidshverdag, for de av oss som er ansatt i NSB, må være resultat av en villet utvikling. Kan dette være en konsekvens av at andre grupper er flinkere til å posisjonere seg i lederhierarkiet? Skyldes dette i så fall mangler ved lederstrukturen i Drift?

Om ikke lokpersonalet vil stå sentralt i utviklingen av jernbanen, forventer vi at også vår kompetanse og erfaring vektlegges i tiden som kommer. For det kan ikke tjene sikkerheten – og dermed heller ikke NSB – at lokomotivførernes ansvar og kompetanse utvannes og svekkes.

Barnesykdommer?

Vi har hatt visse problemer med det nyoppgraderte materiellet, også etter at det ble satt i drift medio desember 2008. Jeg nøyer meg med å nevne en bremseteknisk merkverdighet, som vi har hatt tilsvarende problem med tidligere på materiell av type 7. Når trykket i hovedledningen senkes til omtrent fire bar eller litt lavere, vil trykket etter en kort stund synke med ytterligere en halv bar. Fullbremsing inntreffer utilsiktet, med de konsekvenser dette kan få. Forrige gang vi hadde problemer med dette, var det feil på styreventilens akselerasjonsventil. Når dette leses, håper jeg at feilen er lokalisert og utbedret.

Nyttår til fjells?

Det var stor utfart til Raundalen i nyttårshelgen. Der ligger det mange hytter, spesielt i øvre del av dalen. Den 31. desember er arbeidsdag for mange, men folk slutter tidlig nok til å nå tog 1806 fra Bergen kl. 13.10. Vanligvis kjøres toget til Mjølfjell mandager - fredager, men nyttårsaften ble toget bare kjørt til Voss. At også tog 1802, fra Bergen kl.

08.40, var innstilt Bergen – Myrdal 31. desember, gjorde ikke saken bedre. Potensielle reisende til Raundalen måtte bruke privatbil på årets siste dag, om de ønsket å feire nyttår på Reime eller Mjølfjell. De som eventuelt hadde tenkt seg til Upsete, måtte holde seg hjemme.

I Raundalen var det var lys i alle hytter ved nyttårstid. Det meldes om meget stor trafikk nedover den smale, kronglete raundalsveien 1. nyttårsdag. På raundalstoget til Bergen var det skralt belegg. Kjører vi ikke folk den ene veien, får vi heller ingen i retur.

Forslag for nyttårsaften 2009: Kjør tog 1806 videre fra Voss til Myrdal som tog 1836.

Etter ankomst Myrdal kl. 15.23, kan settet umiddelbart returnere som tomtog til Voss. Det er da god tid til klargjøring/skjøting på Voss for retur til Bergen i tog 1819 kl. 19.20.

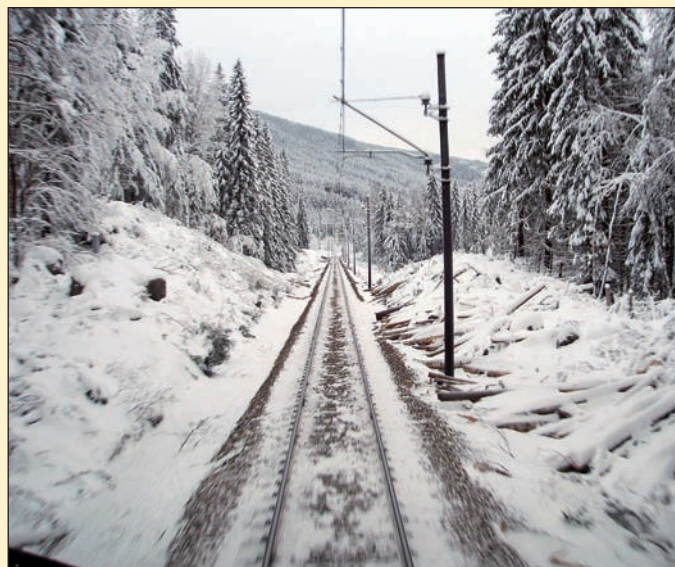
Togpersonale er intet problem.

Skogrydding

Spalta har belyst problemene med nærgående trær, som vi spesielt har hatt problemer med i Hallingdal. Nå har Jernbaneverket tatt tak i dette, og resultatet ser riktig bra ut, særlig vest for Gol, der problemene var størst. Vi håper etaten ikke nøyer seg med slike skippertak, slik at tilveksten kontinuerlig kan holdes i sjakk fremover.



Tog 602 med oppgradert materiell type 7. Voss 15. desember 2008. Foto: OF.



Skogrydding: Godt resultat vest for Gol. Foto: OF.

Trondheim

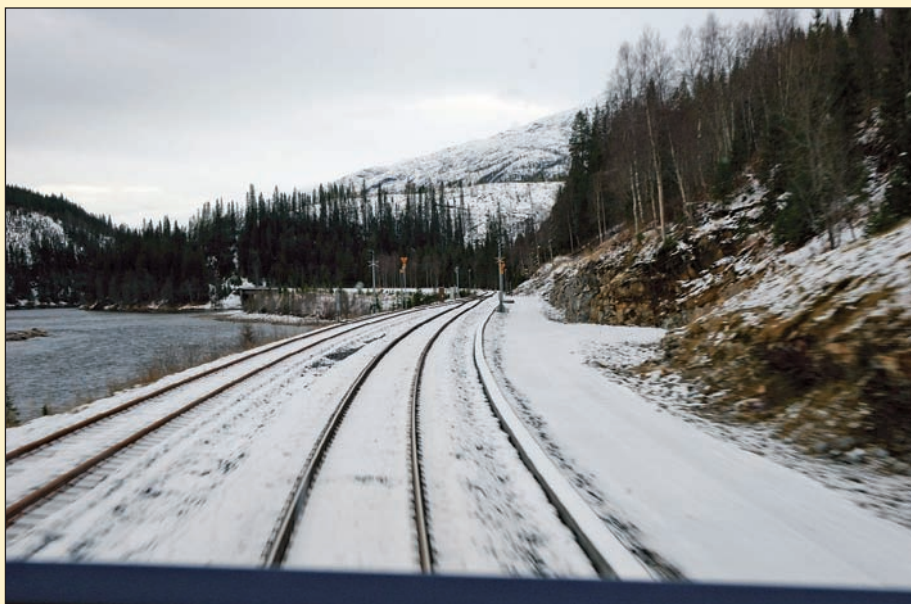
LOKFØRER KJELL S. JOHANSEN



Ekstraordinære banearbeider 2009?

Som det er behørig nevnt i LMT så er den nye Nasjonale Transportplanen et positivt løft for jernbanen. Men de positive planene for neste transportplan begynner ikke å gjelde før i 2010, men noen midler er satt av ekstra i statsbudsjettet for 2009. Regjeringa hadde jo her en mulighet til å komme i forkant av problemene, men den lot de gå fra seg med en drøm om at Norge sto så sterkt at vi ikke ville la oss merke av internasjonale problemer. Og vi kan jo håpe at det kommer mer når regjeringa skal legge fram sine tiltaksplaner, etter at de oppdaget at den internasjonale finanskrisen også får store følger i Norge. De ser ut til å avvise kritikken fra høyresida og drømmene om skattelette, men også NHOs privatiseringsframstøt må slåes tilbake. Det er jo bl.a. spesielt infrastrukturinvesteringer og ansettelser i offentlige tjenester som vil være gunstige i den nåværende krisa.

Jeg skrev i august om saktekjøringene på strekningen Fokstua – Dombås. Rett



Eiterstraum, åpnes kanskje i vår?

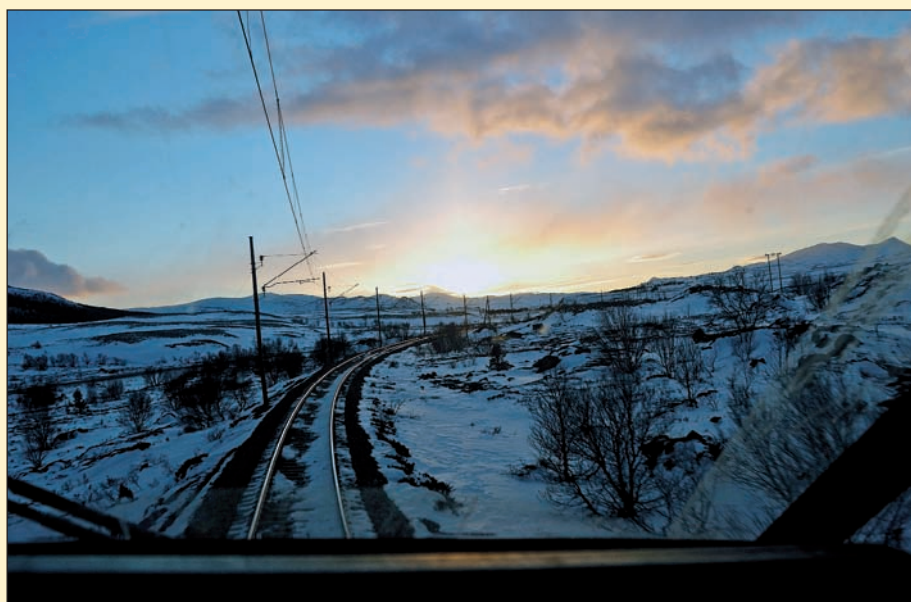
etter at det hadde stått på trykk at jeg sa det blir permanent nedsatt hastighet (60 km/t) på strekningen, så blei hastigheten satt opp igjen. Årsaken til dette var at en hadde fått ekstra bevilgninger på ca 20 millioner. Dette skal nesten holde (anslått behov: 26 mill) til å bytte skinner på de resterende partiene, der det i dag er tresviller. Jeg håper de finner dekning for resten av utgiftene også, så dette blir ferdig før sommeren. Det kom altså ikke som jeg fryktet, av at en hadde blitt utsatt på så sterkt press at en så bort fra langsiktige konsekvenser. Grunnen til at en har satt opp hastigheten allerede før skinner er byttet, er at eventuelle strekkproblemer blir små og

får lite konsekvenser når det er kaldt. De blir jo også «tatt inn igjen» når en får skiftet svillene. JBV regner med å skifte svillene før varme og solslyng setter inn. Jeg må også få ta med at vi er glade for at det endelig blei gjort noe med spor 2 på Hell stasjon. Da er vi tilbake til «normalhastighet» – 40 km/t. Vi har fortsatt 20 km/t på brua, og dette håper vi det blir gjort noe med, men dette er i alle fall relativt kort strekning.

Nordlandsbanen

Det er som de fleste vet satt av ca 150 millioner i budsjettet i 2009 for å starte prosjektet med tunnel gjennom Gjevingåsen. Kristoffer Østvik er tilsatt prosjektleder for hele prosjektet, og jeg skal prøve å komme tilbake med nærmere info om dette i et seinere nummer. Ellers har en fått noen ekstra midler for å drive rassikring. Strekningen Grong – Gartland fortsettes, og det skal startes opp noen nye prosjekt. Det jobbes også videre med å gjøre ferdig kryssingssporet på Gartland.

Når det gjelder fjernstyringen, så blei underkjenningen av Merkur-sikringsanlegg et skudd for baugen. Det jobbes ennå med dette, men resultatet er usikkert. Det en regner med å få til, er å videreføre fjernstyringen «til Mosjøen», men ikke inn på Mosjøen stasjon. I praksis vil det si at grensestasjon (Fjs slutter) flyttes til Eiterstraum stasjon. Det er i alle fall det en jobber ut fra nå.



Det skal skiftes sviller nedover fra Dovre.

Alternativet blir at Trofors blir «fjernstyrings (midlertidige) slutt», hvis en ikke får tatt i bruk Eiterstraum. Grong stasjon håper en å få ferdig fjernstyrt i løpet av første halvår av 2009. Det er funnet en teknisk løsning på sikringsanlegget og Namsoslinja, og det gjenstår bare å montere og sette dette i drift.



Sluttstykker, nå også på Trondheim stasjon.

Våpenskap

Så har vi også fått på plass godkjent skap for sluttstykker og ammo på ordrommet på Trondheim stasjon. Det gjør det mye lettere å ta med/ levere utstyret hvis en ikke har uttak og innsett av lok/motorvogn i stall. Det har begynt å komme mye snø, så forhåpentligvis blir

det fortsatt mange som benytter seg av denne muligheten også framover. Og ikke glem å skrive på timeskjemaet at våpen er kvittert ut/inn.

Juletoget

Med et ønske om et Godt Nytt År tar jeg med årets utgave av julebaksten.



Julebaksten berga over jul!

Hamar

LOKFØRER STEIN DØLPLADS



Men tida gikk og ingen trafikk var å se. Men plutselig en dag i slutten av september stod sporet fullt av vogner fra Filipstad. Det er Ranheim-toget til Tågakeriet som skifter på sporet. Det varmer i et gammelt jernbanehjerter å se

at trafikken kommer i gang igjen. Bra jobbet!

Hvilerom

CargoNet Hamar har fått nytt hvilerom på Dombås. Det er to rom ut mot sta-

Vognlast

Hamar med omegnen var en gang kjent for å ha store mengder med vognlaster. Tre skiftmaskiner til tider på døgnet taler språket. Men på sent 80-tallet og først på 90-tallet var det dalende tall. Dannelsen av CargoNet drepte de siste spor av vognlasttrafikken. Dette var ikke lønnsomt mer. Sidesporene ble liggende brakk. Sporveksler ble tatt opp for å være sikker på at trafikken ikke kom i gang igjen.

Men for et par år siden begynte Jernbaneverket å ruste opp sidesporet til Ideal/Wasa syd for Hamar. Rykter kunne fortelle at Tågakeriet skulle ta det i bruk igjen. Dere vet Tågakeriet, selskapet i Sverige som får til det meste.



Boggivogner på plass på Idealsporet. Akkurat som i gamle dager.

På kryss og tvers



Hvilerommet med brisk.



Oppholdsrommet vårt på Dombås.

sjonen. I det første rommet er det en sofa med bord og en hvilestol og det andre rommet huser ei seng med nattbord. Rommet er blitt velra og kommer til å bli mye brukt. Takk for det. Men Ulf hvor er den 50" flatskjermen?

Biltoget

Biltoget til Åndalsnes er en sagablott. I midten av desember gikk siste biltoget til Åndalsnes i regi av CargoNet. Det er ikke få biler som er fraktet på denne måten. Utgangspunktet for transporten var Drammen. Nå får vi se om andre finner dette lønnsomt og fortsetter med transport av nye biler.

Peru Rail

Det er godt å ha noen som tenker på en. En god kollega av meg i brannvesenet, varabranssjef Svein Solli, reiste til Peru på ferie. En av turene han tok der nede var med tog. Han sendte meg noen sms her ei natt jeg var på jobb og lurte på hva jeg drev med.



Førerromsbilde fra motorvogna i turisttoget. Legg merke til Jesusbilde til høyre. Hadde det vært en ide for oss med tanke på Jerbaneverket. Foto Svein Solli.



Biltoget omtrent rett ovenfor Verma.

Det var vanskelig og kommunisere for forbindelsene var så dårlig. Ikke i Peru, men i Gudbrandsdalen. I verdens rikeste land. Men Svein kjenner meg så vi behøvde ikke si så mange ord. Bilder av dieseltog skulle han fikse. Så takk for det.

Peru Rail driver et smalsporsnettverk, mest for turister. Sporvidden er 914 mm. Trafikken drives med motorvogner og noen har til og med glasstak. Om bord kler betjeningen seg i tekstiler som er til salgs på toget. Burde det vært tilfelle på Flåms- og Raumabanen. Linjen går fra Machu Picchu til Puno som ligger ved den kjente innsjøen Titicaca. Er ikke det den høyeste beliggende innsjøen i verden? Men Peru Rail har også noen gamle diesellok som



Turisttoget på El Albergue. Personen på taket fyller diesel på toget. Foto Svein Solli.



Togpersonalet med lokale klesplagg som var til salgs på toget. Foto Svein Solli.

de bruker over hele linjenettet. De er alle et Alco-produkt bygd i USA eller Canada. Alco, American locomotive Company. Alco solgte rettighetene sine til MLW på tidlig 70 tallet og en kan vel si at lokproduksjonen med Alco-design opphørte ikke mange årene etter. Men før dette solgte de lok til hele verden. Kjennetegnet på lok fra Alco er at de var til tider langt foran sine konkurrenter på enkelte områder. Kan nevne i farten selvrensende luftfiltre. De hadde veldig mye overvåking som ga feil informasjon, uheldig motor konstruksjoner som til slutt førte til motorbytte og da til EMD. Ut av alt dette ble det dårlig stabilitet på lokene og kjenne-merket nr to var svart røyk fra eksosen. Minnene fra dampens dager var ikke langt unna.



Alco lok DL555 hos Peru Rail. Foto Svein Solli.



Et nytt år

Da tok året 2008 slutt, for de fleste arbeidsfolk er desember måned en hektisk måned både på jobb og hjemme. Men også en måned hvor arbeidsgivere flest påskjønner for innsatsen i årets løp, med en liten gave og sosial samvær

i form av julebord, noe som de fleste setter pris på. En kan vel si det er en hvis status i at arrangere gode juleborde for medarbeiderne.

Jernbanen er ikke noe unntak for dette, bortsett fra CargoNet, som mener at 300 kr i året i velferdsmidler dekker bedriftens «forpliktelser», jeg er litt usikker på om det er manglende forståelser for hvordan norsk arbeidsmarked uskrevne regler fungerer eller om de faktisk mener, at deres innspill er det lokomotivførerne «fortjener».

En lokfører sa til meg en dag: - *Jeg møtte naboen til en prat over hekken, hvor han spurte om julebord i CargoNet og samtidig fortalte om julebordet*

på jobben hans, noe alle åpenbart så frem til. Jeg følte meg ganske pinlig til møte ved å si at der hvor jeg arbeider, har vi ikke sånt..

Jeg kjenner meg litt igjen i denne beskrivelsen, men julebord ble det på Nyland, uten CargoNets medvirkende - nemlig i fagforeningslokalene.

Toglederbefaringen

Sjeldent er ting svart eller hvit, heller ikke i CargoNet hvor Jørgen Sundt – daværende verneombud og nåværende sjef – organiserte sammen med verneombudet for toglederne i Oslo, Trond Myhrer, en befaring for lokomotivførere hos togledersentralen i

Oslo. Siden togledersentralen er et operativt miljø ble antallet begrenset til syv personer per befaring. Selve befaringen var todelt: Først et møte hvor vi diskuterte ulike problemstillinger og deretter en omvisning i selve togledersentralen.

Bakgrunnen for befaringen var kontakten vernetjenesten i CargoNet og togledelsen hadde hatt i forbindelse med trafikkavviklingen mellom Grorud verksted og Alnabru hvor praksis til slutt ble implementert i driftshåndboka.

Møtet var uformelt og uten noen satt agenda. Likevel fikk vi drøftet noen konkrete saker, og togledelsen noterte flittig. Det er en stor fordel å kjenne hverandres arbeidssituasjon litt – særlig når vi vanligvis kommuniserer over telefon hvor det naturlig nok ikke er så lett å bli kjente eller se kroppsspråk; noe som nok av og til har ført til uheldige episoder. I perioder med redusert bemanning og sammenslåtte banestrekninger er det en del for toglederne å holde orden på. Motsatt etterlyste toglederne muligheten for å være med i tog, og da særlig i godstog for å bli bedre kjent på strekningen.

Uten at slike befaringer løser de helt store problemene så gir de i alle fall muligheten til faglige møter. Vi håper å arrangere flere slike befaringer i 2009.

Lokale lokførerleder er de der har daglig kontakt med lokomotivførerne, som her beskrevet av Torgeir Apalset.

Siste lokførertjeneste

Tirsdag 16. desember hadde undertegnede den glede å få være med Oddvar Bråthens siste lokførertjeneste før han gikk over til pensjonisttilværelsen. Dette ble en minnesrik tur.

Oddvar startet sin jernbanekarriere allerede som 17 åring i baneavdelingen som sesongarbeider. Med Oddvars sosiale og kontaktskapende anlegg så er det ikke få han har gjort seg bemerket hos siden 1963, dette gjenspeilte seg på den siste turen!

Med god og allsidig jernbanekompetanse både fra linjen og som stasjonsbetjent på Hønefoss stasjon, så startet Oddvar som lokaspirant i 1976. Foruten om tvangsstasjoneringen på Filipstad den første ruteterminen, som

nyutdannet lokomotivfører, så har tjenestene vært innholdsrike og varierte. Godstog ble hans valg da CargoNet skulle ha sine egne førere i 2002. Det var med lokomotiv og vogner (gjerne mange) som ga ham den ordentlige lokførerutfordringen.

Det regelrett oset av erfaring, følelse og håndlag med toget idet han framførte 5734 for siste gang nedover Gudbrandsdalen. Gjennom mange år som kjørelærer så er det ikke få som har fått ta del i denne kunnskapen.

Dovrebanen har nå på en måte vært Oddvars "favorittstrekning". På fornavn med toglederne og txp'ene så gikk mang en tur meget smertefritt og våres alle mantra om å komme frem i tide ble i høyeste grad ivaretatt. Samarbeidet med Jernbaneverkets personale var gjensidig. Før vi forlot Dombås så var det stelt i stand med kaker og "god" drikke (såpass god at den måtte ventes med til helgen). Toglederne har jo myndighet til "det meste", slik at når vi ble "beordret" til en stopp på Hamar stasjon så ble jo det fulgt. Der kom en av toglederne ned på sporet for å takke for samarbeidet med nok en edel vare på glass (den helgen blir tøff...).

Med mange gode historier så var brått reisen over. Men jeg måtte unektelig komme med "standardspørsmålet" hvordan føles det med den siste turen. Svaret kom direkte og meget klart. "Fra jeg startet på jernbanen så har pen-

sjonsalderen vært 62år, så dette kommer som ingen overraskelse på meg". Men han innrømmer at det er litt spesielt og da med tanke på alle han har blitt kjent med.

Vil til slutt takke for samarbeidet, flotte turen og ønske deg en god pensjonisttilværelse med elgjakt, hus/hytte og ikke minst din lidenskap for cruise verden over.

Torgeir Apalset

Brann i lokaltog

Ikke dårlig som skribent fra Oslo spalta, at få tilsendt stoff fra andre skribenter, takk til Harald fra Kristiansand.

Jeg hadde nettopp avsluttet jobben min for dagen og kommet opp i hallen på stasjonen. På høytaleranlegget ble det gitt beskjed om at plattformen mellom spor 9 og 10 skulle evakueres, på grunn av brann i et tog. For å ikke «stikke halen mellom beina», tok jeg på refleksvesten og gikk mot strømmen av mennesker på vei opp fra perrongen og inn i hallen. Alle gikk raskt uten å nøle, og hele perrongen var tømt for reisende på den korte tiden det tok meg å komme ned dit.

Det var ingen tegn til dramatik og brannen var allerede slokket av påtroppende og avtroppende lokomotivførere. Bare støvska fra pulverapparatet som var brukt til slokkingen, lå fremdeles i lyset under taket over plattformen. Hele uttrykkingstjenesten kom etter



Oddvar Bråten på sin siste arbeidsdag. Foto: Torgeir Apalset.



Beredskapen fungerer! Foto: Harald Havre.

hvert, både brannvasen, politi og ambulanse.

Jeg var litt forundret over at ingen av dem kjørte inn på plattformen, men alle kjørte til drosjeholdeplassen på sjøsiden av stasjonen. Noen av disse kjøretøyene er sannsynligvis små nok til å kjøre inn på plattformen.

Harald Havre

Endelig personalkantine i DA-bygget på Oslo S

Grethe fra Oslo-foreninga har hatt med seg Ørn Terje Foss fra BHT på den nye kantine og har levert dette bidraget til spalta:

Den nye personalkantina i DA-bygget på Oslo S åpnet i slutten av november. Kantina skal drives av ISS, og maten skal være tilpasset matkonsepter med de flotte navnene «Mat og mennesker» og «Meating». ISS er valgt til å drive den blant annet på grunn av ernæringspolicy. Lovnadene er at maten skal ha en sunn profil og gjennomgå månedlige sceneskifter.

De hyggelige kantine lokalene er åpne for servering alle ukedager mellom 7.30-18. Kantina har smalere åpningstider enn Opus, men et bredere utvalg. Den tilbyr frokost, lunch og middag. Frokosten består av selvbetjening i en buffet med brød, knekkebrød og en påleggsbuffet, samt ferdig påsmurte bagetter og rundstykker. Lunch består i tillegg av to varmretter og salatbar. Middag av

ytterligere en til to varmretter. Alt er basert på selvbetjening. Kaffe, melk og juice er gratis når du kjøper mat.

Etter en «flying start», har prisnivået landet på et akseptabelt nivå. 10-30 kroner for frokost og ca 35 kroner for lunch og ca 55 for middag. Kantina har en fleksibel betalingsordning. Du kan betale både med kort og kontant, men de anbefaler at brukerne etablerer en egen kantinekonto. Hver enkelt medarbeider skal ha fått et infoskriv og en strekkode til dette formålet.

Vi inviterte bedriftsoverlege Ørn Terje Foss på lunch for å for å få en

kyndig vurdering av den påståtte sunne matprofilen. Konsernoverlegen synes kantina så langt ser bra ut, og håper at folk blir fornøyde. Han mener tilbudet er tilstrekkelig til å gi et sunt og fullverdig kostholdstilbud til lokførerne. Han er spesielt fornøyd med at åpningstidene er lagt slik at de er tilpasset turnusarbeid. Et av målene BHT hadde for kantina var at det kjørende personale skulle bli tilgodesett på en slik måte at de som jobber ettermiddag og kveld skal ha muligheten til å spise en fornuftig middag før starter på jobb. Foss ble imidlertid overrasket over å høre at også lokførerne i i lokalkjøringa jobber natta. Det trodde han først og fremst gjaldt førere på langdistanse.

For Lokmandstidendes skribenter synes menyen å inneholde helt ordinær mat, som for eksempel pizza og lasagne og fiskekrateng. I tillegg kan man kjøpe brus, sjokolade og kaker, ting som ofte står på kostholdsekspertisens fyliste. Vi har naturligvis full frihet til å velge å la være å kjøpe dette. Men siden det kan være lett å gå seg vill blant populærpressens ofte villedende kostholdsinformasjon, savner vi tydeligere informasjon om hva som er de sunne alternativene på menyen og hvorfor er akkurat disse sunne. En liten orientering om hvor vi finner vitaminene, mineralene, fibrene og antioksidantene, samt de ingrediensene som holder blodsukret



Den nye kantina i DA-bygget på Oslo S :Foto: Grethe Thorsen.



Den nye kantina i DA-bygget på OsloS :Foto: Grethe Thorsen.



Salatbar i den nye kantina. Foto: Kristine S. Dufey.

vårt stabilt, blant kantinas utvalg ville vært ønskelig. Foreløpig er vi nemlig litt usikre på dette.

Konsernoverlegen derimot, synes ikke ting trenger å gjøres så komplisert. Han mener sunt lokførervett er tilstrekkelig for å orientere seg og velge det maten som er best for kroppen.

Kantina i DA-bygget er ikke direkte ulik andre kantiner, uten at det er noe galt med det. Men etter å ha blitt pådyttet informasjonsmateriale med kreativ språkbruk, hadde vi faktisk skrudd opp forventningene, og trodde den sunne profilen ville være mere åpenbar. Grethe Thorsen

Penger

Sjeldent kommer de uten å slide og sleppe.

Den beste lønnen i NSB kommer åpenbart ved å kontrollere timeskjemaer for å se om lønnsutbetalingene er korrekt. Det viser et oppslag fra Osloforeningen, hvor det beskrives at en lokomotivfører som har kontrollert utbetalingene gjennom et helt år, og som ga ham ca. 19.000 kr. mer i lønnsposen. Det til og med når det han hadde fått for mye var trukket fra. Og han er ikke den eneste!

Togstans

Påvirkning

Skolelederen der dag etter dag uge etter uge måned etter måned

leder den fælles andagt i skolens aula svarede således da en dreng spurte om man ikke undtagelsesvis kunne synge en arbejdersang den 1. mai:

- En skole kan ikke tillade sig At påvirke eleverne I en bestemt retning.

Carl Scharnberg

Etter 11. september, den gang jeg var lokomotivfører i NSB, arrangerte NSB-ledelsen en togstans, hvor vi som lokomotivførere leste en tekst opp i toget som fordømte terrorhandlingene.

Jeg føler meg ikke akkurat som en skoleelev, men kunne allikevel ikke la

vær og trekke paralleller til Carl Scharnberg's dikt om påvirkning. Jeg savner i den grad en togstans fra NSB-ledelsen til støtte til de hundretusen av palestinske beboere, som blir holdt som gisler, i et jerngrep av Israel, uten mulighet for at komme seg vekk. Er det sånn, at man som skolelederen ikke kan «påvirke» i en bestemt retning.

Jeg er både stolt og glad, når jeg på demonstrasjoner møter flere lokomotivførere, som ikke klarer å passivt se til at avanserte våpen brukes overfor en nesten ubevæpnet befolkning.

Hvor går toget?

Barbro sendte meg dette bilde og spørsmålet er hvor i all verden går dette toget. Kanskje det går ditt det ikke går tog? Jeg bare spør.



Åpenbart er det ikke bare reiseselskapene som tilbyr uspesifiserte reiser. Foto: Barbro Strømqvist.

Store ord om vanlig mat

- En prøvesmak i personalkantina i DA-bygget

Av lokomotivfører Grethe Thorsen

Sunn profil, spennende matkonsepter og varierte matopplevelser gjennom årets måneder. Sceneteppet har gått opp for den nye personalkantina, og løftene er mange og fagre i infoskrivet som dumper inn i ordrehylla til Robbinson og Kompfriday. Dette må undersøkes nærmere. Vi bestemmer vi oss for å teste ut de omtalte fristelsene.

Etter ei lang natt på jobb passer det bra med frokost. Robbinson og Kompfriday tusler ned trappene til andre etasje og finner et meget innbydende og hyggelig lokale. Dette var trivelig, sier Robbinson og begynner å orientere seg om bespisningen. Kantina er basert på selvbetjening (naturlig nok). Vi finner vi to typer brød og knekkebrød, samt en assortert påleggsskive. I disken finnes også påsmurte baguetter. Av drikke finner vi ulike typer kaffe og te, samt melk og juice. Vi fyller tallerknene og rusler bort til kassa. Kompfriday har vært forutseende nok til å skaffe seg en kantinekonto og validere kantinekortet sitt. Robbinson drar sitt eget visa, noe som også går helt greit. Prisen ligger mellom 13 og 28 kroner. Vi betaler for maten, drikke er gratis.

Brødet vi valgte har rugbrødfarge, men kan på ingen måte karakteriseres som grovt. Det lyse brødet inneholder enkelte helkorn. Brødet kunne med fordel vært grovere, men det er mulig å velge grovt knekkebrød, filosoferer

Robbinson. Pålegget består blant annet av kokt egg, hvitost, brunost og diverse kjøttpålegg. Brødmaten smaker som brødmat pleier. Vi savner derimot en god og sunn frokostblanding, og grønt garnityr til å ha på brødskiva, som tomat, agurk og paprika.

Neste dag bestemmer vi oss for å spise lunch. På menyen står torskefilet med poteter og grønnsaksblanding og smør. Samt dagens suppe, og salat fra salatbaren. Kompfriday bestemmer seg for fisken. Her er det selvbetjening fra store panner. Noe som er positivt fordi han da kan komponere sin egen lunchtallerken i tanke på mengde grønnsaker potet og fisk. Prisen varierer noe i forhold til hvor man legger på tallerken. Spennende er vel ikke akkurat et dekkende begrep for dette måltidet, men det er heller ingen grunn til å klage, uttrykker Kompfriday.

Robbinson velger salat, noe som viser seg å være en trist affære med en type salat, umodne tomater og mye kjøttmetikk. Proteinkildene består av tunfisk

og noe som muligens kan være gårsdagens kylling og pastarester. Her virker det som driverne av kantina har gått fra (de spennende) konseptene. Forutsetningene er ikke tilstede for å lage ett fullverdig og velsmakende måltid. Kompfriday savner et større utvalg proteiner i salatbaren. F.eks fetaost, nøtter, bønne- og linseblandinger, marinert kylling.

Senere i uka tester Kompfriday midt dagen. Juletallerken til 55 kroner, som ser og smaker som antatt. Også middag-baseres på selvforsyning, slik at man selv velger hvor mye mat og tilbehør man ønsker.

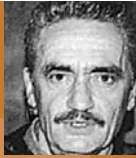
Konklusjonen er at vi får spist oss mette på helt ordinær mat. Foreløpig ser vi lite av spennende kullinariske sceneoppsetninger, men ingen verken krever eller forventer at en personalkantine skal by på en festforestilling for ganen. Det pussige er imidlertid at noen finner det nødvendig å beskrive kantina med mer eller mindre malplasserte superlativer. Vi sitter med en følelse av at noen, -av en eller annen grunn, lover oss mer enn hva vi forventer, men lar være å innfri sine egne løfter. Det vi forventer er sunn og næringsrik mat til en rimelig penge, noe kantina langt på vei leverer. Muligheter til forbedringer er naturligvis tilstede, noe vi får ta opp med brukerrepresentantene i kantinerådet som Assistor har lovet å opprette.



Den nye kantina i DA-bygget på Oslo S

Mat:	***
Miljø:	*****
Totalt:	****
Frokost:	10-30 kr
Lunch:	ca 35 kr
Middag:	ca 55kr
Adresse:	2. etasje DA-bygget, Oslo S

Historisk lys



HISTORIKER HARALD BERNTSEN

SOSIAL BOLIGBYGGING PÅ NY?

Mange – ikke minst på den såkalte venstre-sida – går nå inn for å gjenreise den sosiale boligbygginga som et middel i kampen for å motvirke den nye kapitalistiske verdenskrise. Men litt for mange av de samme svever i den villfarelse at sosial boligbygging er identisk med moderne veldedighet.

I Norge er sosial boligbygging knytta til det enstemmige stortingsvedtaket i 1946 om å opprette statens Husbank. Husbanken skulle tilføre boligbygginga tilstrekkelig kapital til å skaffe alle en anstendig privat eller kooperativ bolig, med krav til egenkapital og på rente- og avdragsvilkår alle kunne klare.

For samtidig å redusere knappheten på ofte privat eide tomtearealer, vedtok stortingsflertallet en ly lov om økt adgang til offentlig ekspropriasjon og regulering av grunnarealer. Denne loven greip inn i den private eiendomsretten på en slik måte at et mindretall fra Høyre og Bondepartiet stemte imot.

Men den sterke arbeiderbevegelsen etter krigen fikk i hvert fall med seg de borgerlige på at en statens Husbank var nødvendig for å skaffe alle en anstendig bolig, og på at banken – ved å sørge for jevnt høy boligbygging over hele landet – skulle bidra til å jevne ut konjunktur-ene og opprettholde full sysselsetting, samt styrke reguleringa av det private bank- og kredittvesenet.

I 1948 takka Arbeiderparti-regjeringa imidlertid ja til Marshall-hjelpa og godtok dermed det avgjørende vilkåret USA satte for å få hjelp: Å gå med på innlemming av landets gjenreiste økonomi i den internasjonale kapitalistiske markedsøkonomien. Etter en rekordhøy sosial boligbygging i første halvpart av 1950-tallet oppnevnte regjeringa i 1955 den såkalte Statsbankkomiteen.

Komiteen var dominert av borgerlig økonomer og representanter for private finansinstitusjoner, og fikk gjennomslag for flere innstramminger i Husbankens lånevilkår: Renteheving i takt med hevinga av Norges Banks styringsrente og utvida adgang for banken til å skjerpe avdrags- og rentevilkår.

På lengre sikt trua innstramma i Husbankens lånevilkår og den stigende rolla som det private kredittvesenet fikk i boligfinansieringa, med å undergrave Husbanken og den sosiale boligbygginga. Særlig vendinga bort fra generelle subsidier i form av lav rente over mot selektive støttetiltak for spesielt trengende grupper pekte tilbake mot det gamle forsorgssystemet. Samtidig avspeilte det på ny økende ulikheter i befolkningen. Også innen den Husbankfinansierte boligmassen blei det økende ulikhet – mellom nyetablerte småbarnsfamilier og eldre låntakere uten forsørgeransvar lenger. I stedet for å gå løs på de allmenne røttene til stigende bokostnader, prøvde Bratteli-regjeringa i 1972 å jevne ut ulikhetene med å ta fra de eldre og gi til nyere eiere av Husbankfinansierte kooperative boliger. Sjøleierne – både de Husbank- og de privatbankfinansierte – mottok derimot en stadig økende generell subsidiering gjennom det ubegrensa rentefradraget på skatten, ei indirekte subsidiering som mer og mer tok over for den direkte subsidieringa.

Prinsippet om å ta fra de «rike» og gi til de «fattige» forutsatte også innføring av en ny lånetype som var fritatt for bindingstid og uten en fast rente- og avdragsplan. Dette var siste trinn i nedtrappinga av en kontraktsmessig fastlåst lånepolitikk, ei nedtrapping som Statsbankkomiteen hadde starta i 1955. Utjevningstiltaka kunne muligens ha virka bedre hvis de var blitt supplert med streng regulering av boligformidlinga og endring av boligs kattlegginga. I stedet førte sviktende bevilgninger fra Stortinget til at fra 1970 til 1980 økte egenkapitalkravet fra 22 til 35 prosent og boutgiftenes del av gjennomsnittlig industriarbeiderinntekt fra 21 prosent i 1972 til 31 prosent i 1980.

Utjamningstiltaka blei i stedet supplert med skjerpa regulering av overdrag-

else av borettslagsleiligheter. Dette var i og for seg sosialt og godt ment. Men det skjerpa ulikhetene mellom kooperative boligeiere og sjøleiere, og blei dermed til en boomerang som trua med å oppløse hele boligsamvirket innafra.

Utjamningstiltaka fra tidlig på 1970-tallet var kort sagt avhengig av å bli utvida til hele boligmarkedet og av ei sterkere styring av hele økonomien. Men i 1977 ga Arbeiderparti-regjeringa tvert om avkall på motkonjunkturpolitikken som regjeringa hadde ført for å holde den internasjonale arbeidsløsheten og økonomiske krisa på avstand fra Norge, og gikk mer og mer over til den internasjonale innstramma og markedets liberalistiske styring av seg sjøl.

Det viktigste første innstramningstiltaket var å la privatbankenes renter stige fritt opp til det internasjonale nivået i 1977. Rentefrislippet blei året etter fulgt opp med binding av den viktigste hemskoen på markedskreftenes frie utfoldelse, fagbevegelsen – med tvungen lønnsnemnd ved tariffoppgjøret i 1978 og 16 måneders lønnsstopp fra og med september samme år. Samtidig begynte Nordli-regjeringa, og i 1981 Harlem Brundtlands første regjering, å begrense Husbankens utlånsrammer og øke bankens rente, slik at flere boligbyggere gikk over til private lånegivere.

I 1978 blei også Boutgiftsutvalget satt ned. I innstillinga fra 1981 delte utvalget seg i et flertall på sju og et mindretall på seks. Flertallet besto av én tidligere statssekretær fra Arbeiderpartiet, Høyre-folk, økonomer og finansfolk. De gikk inn for ytterligere svekkelse av Husbanken og innføring av nye selektive tiltak. Mindretallet, som var dominert av representanter for boligsamvirket og arbeiderbevegelsen, motsatte seg innstramma. Men det var flertallsynet som lå til grunn for den boligmeldinga som Harlem Brundtlands regjering rakk å legge fram før Høyre og Willoch tok over etter valget i 1981. Willoch kunne bare bygge videre på Brundtlands melding. På basis av de ulikhetene som hadde utvikla seg under Arbeiderpartiet, kunne han supplere innstramma i meldinga med ei deregulering av boligmarkedet som representerte et gigantisk politisk opp-

kjøp av dem som var så heldige å eie en bolig, på bekostning av de mange bolig-søkende.

Det uttalte formålet til Willoch var å få fart i boligomsetninga til reelle markedspriser. På grunn av eksisterende kredittrestriksjoner og mangel på boliger førte dereguleringa først til sterk prisstigning og et økende tall usolte leiligheter. Men da regjeringa, med støtte fra Arbeiderpartiet, i 1984 fjerna restriksjonene på bankenes utlån, eksploderte også boligomsetninga til ytterligere stigende priser. Det var oljeinntektene som lå til grunn for en enorm kreditteksponasjon, også til spekulasjon på børsen og i næringslivet. Da oljeprisene begynte å synke i 1986, forsøkte Willoch seg på en forsiktig innstramming, men blei styrt av en allianse av Carl I. Hagen og Harlem Brundtland. Deretter iverksatte en ny Harlem Brundtland-regjering en økonomisk hestekur som Willoch bare kunne ha drømt om å prøve seg på. Renta blei skrudd opp til rekordhøyder,

og resultatet blei som tilsikta: En permanent massearbeidsløshet som etter noen år nærma seg 200 000 – kombinert med gjelds- og bankkrise.

Også renta på boliglån blei liggende høyt. Den samla boligbygginga blei drastisk redusert til et bunnivå på 14 000 nye boliger i 1993. Også etter at sammenbruddet i EFs fastkursamarbeid, som førte til fallende renter internasjonalt og bedre tider for norsk eksportretta økonomi, blei Husbankrenta holdt oppe slik at et økende tall kunder flytta over til privatbankene.

Husbankens virksomhet blei samtidig mer og mer selektiv. Den retta seg mer og mer mot spesielt trengende grupper, mens vanlige lånekunder blei henvist til et privat kredittvesen som på ny tørsta etter å skaffe seg sikkerhet i boligeiendom. Husbanken utvikla seg mot å bli et sosialkontor. I kontrollorganet ESA til EØS i Brussel prøvde Bankforeninga til slutt å få gjennomslag for at det var mer i pakt med EFs frie

markedsøkonomi at statens selektive boligsubsidier skulle kanaliseres gjennom de private bankene enn gjennom en statsbank. I tråd med rådende ideologi skulle ville de altså også at «sosialkontoret» skulle privatiseres. (Noe de tross alt ennå ikke fikk gjennomslag for.)

Hvis den sosiale boligbygginga for alvor skal gjenreises og fungere som en krisenedkjempende politikk, må den med andre ord ikke bestå i videre utbygging av selektive tiltak, men bli et ledd i en omfattende statlig satsing på at Husbanken og andre statsbanker på ny får ei dominerende rolle i boligfinansiering og dermed i ei fornya planmessig regulering av økonomien.

Det som foreløpig skjer, er det motsatte: At ei rød-grønn regjering bukker og skraper for de nye og tilsynelatende sjølstendige og overmektige herrene som «markedet» og «renta» er blitt – som følge av de samme politikernes vedtak om å abdisere for de samme «herrene» gjennom ca. 30 år!

Prisgaranti på strøm og 250 kr i rabatt!

Eksklusivt tilbud til alle LO-medlemmer

Fordi vi er så mange, får vi veldig hyggelige priser. Enkelt og greit. Som LO-medlem kan du benytte deg av LO-favor sine fordeler og rabatter.

NorgesEnergi tilbyr TOPP 5-GARANTI – en prisgaranti som gjennom hele året sikrer deg en av landets beste strømvavtaler.

Alle nye kunder med LO-medlemskap får 250 kr (inkl. mva) i rabatt på første faktura. Kampanjen gjelder i perioden 10. november t.o.m 21. desember. Finn ut hvordan du kan kutte strømutfgiftene dine og bestill på lofavor.no/norgesenergi.



Bm71 får BMX

Av lokomotivfører Espen Hagen

Siden oppstarten i 1998 har Flytoget hatt en sterk årlig trafikkvekst hvor 2008 ble det foreløpige toppåret med omlag 5,6 millioner reisende. Kapasitetsanalyser har vist at Flytoget i fremtiden vil ha svært mange fulle avganger, så Flytoget inngikk i slutten av 2006 en avtale med Bombardier Transportation (BT) Sweden AB om design, utvikling, produksjon, levering og integrering av nye mellomvogner (BMX). De 16 nye mellomvognene gjør at setekapasiteten økes til 247 per sett. Kostnadsrammen for prosjektet ligger på ca.550 mill. Arbeidet hos BT foregår i hovedsak i Gørlitz, Henningsdorf og Siegen i Tyskland, Västerås i Sverige og Strømmen i Norge.

Nye tekniske data

Det nye 4-vogn settet er 108,5 meter langt og har akselrekkefølgen B0'2'+2'B0'+2'B0'+2'B0'. 2600 kw/3533 hk kontinuerlig ytelse og 3526 kw/4792 hk maksimalt ytelse sikrer svært god trekraft. I tillegg til en ny motorboggi med tilhørende motorstrømretter og nettstrømretter, har settet også fått en ny hovedtrafo i BMX. Denne er teknisk lik dagens hovedtrafo i BMU. For å få mulighet til å drifte togsettet med kun en hovedtrafo i funksjon er det montert høyspentbryter både i BMX og BMU. 1000V togvarme har fortsatt fast uttak på hovedtrafo i BMU. To batteripakker yter nå 160Ah og kan bli forsynt av inntil fire batteriladere. For å øke kapasiteten i hjelpestrømkretsen er settets tredje hjelpestrømretter plassert i BMX. Videre er trykkluftproduksjonen forbedret med to nye Knorr oljefrie stempelkompressorer beliggende i BM og BFM. BMX-vognen har fått datastruktur med GW, VCU, COMC, AX/DX og HVAC, samt LCUA, LCUB, LCUM og LCUL. For å sy all den nye teknikken sammen er fersk software installert i togsettet.

Testing i Sverige

Med alle nyvinningene i det nye 4-

vognsettet kom også kravet om ny typegodkjenning, noe som innebar nye typetester av togsettet. Dermed ble en gruppe på fem testførere, alle flytogførere og tekniske instruktører sendt til Västerås i Sverige for å bistå Bombardiens ingeniører under typetestene. Togsett 14, som er første ombygning, ble trukket av et RC lok fra Strømmen Verksted i Norge til testlokale i Västerås Sverige, og i retur etter testperioden som fant sted i ukene 44, 45 og 46. De to første dagene i uke 44 var satt av til «teknisk utdanning» under kyndig ledelse av teknisk prosjektleder hos Bombardier, Jonas Hagvåg.

Testperioden ble lagt opp slik at det alltid var to testførere tilgjengelig. Elektrikere, mekanikere, ingeniører, bremseeksperter, dataeksperter, konsulenter, representanter fra teknisk avdeling i Flytoget og testførere jobbet kontinuerlig. For å holde tidsskjemaet ble enkelte dagsverk svært lange. Det ble i perioden hovedsakelig gjort tester av brems, parkeringsbrems, innstilling og testing av nytt glidevern i BMX, vannthetstester av vognkasse og underredet, testing av strømretter og trafoer, samt software tester som innebar funksjonstesting av hele togets datasystem. Bremsetestene ble foretatt på testanleggets 2 km lange lukkede spor med sth.70 km/t. Vannthetstestene ble gjort i en spesialkonstruert høytrykksvask, mens resten av testingen ble foretatt stillestående inne i testhallen.

Kilometerkjøring i Norge

Testførerne har også føreroppgavene under testing og kilometerkjøring i Norge inntil alle Flytogets 16

togsett er overtatt fra Bombardier i løpet av 2009. I desember 2008 ble det på Kongsvingerbanen og Gardemobanen foretatt hastighetsopptrapping av togsett 14. Opptrappingen utføres med repeterende nødbrems med utkoblet magnetskinnebrems, pussebrems, EPZ (EP-tilsats), analogventiler (EP-brems) og nettbrems. Nødbremsingen blir utført med spesifikke krav til maksimal godkjent bremselengde, først ved 50 km/t, så ved 80 km/t, 120 km/t, 160 km/t og endelig 210 km/t. Det er også gjort omfattende bremsetester med tomt og fullastet togsett (sandsekker), glideverntester, samt flere softwareoppdateringer. Kilometerkjøringen foregår mellom Oslo og Otta, hvor testførernes overordnede oppgave er å registrere alt av uregelmessigheter under kjøringen.

En testførers kommentar

Med utgangspunkt i dagens velfungerende 3-vogns flytog har vi som testførere fulgt og utført testene med argusøyne, kommentert og dokumentert svakheter og feil, samt bidratt med positive løsninger og forslag til forbedringer. Testingen har gitt oss innsikt i hvordan et tog produseres og hva som må utføres og kvalitetssikres før driftsettelse. Samtidig har vi fått omfattende drilling i feilretting. For und-



Testførerteamet. Bak fra venstre: Erling Flatmoen, Espen Hagen, Trond Cato Martinsen. Front fra venstre: Erlend Nyheim, Espen Narum. Foto: Espen Hagen.

erteignede har oppgaven som testfører vært svært interessant og lærerik. Jeg er takknemlig for å få være med i test-

teamet. Samtidig er jeg imponert over kompetansen og det positive drivet i prosjektet. Så gutter og jenter med en

testfører i magen, «keep up the good work», det vil komme flere prosjekt i fremtiden.



Teknisk kurs av prosjektleder hos Bombardier, Jonas Hagvåg. Foto: Espen Hagen.



Feilsøking på nettstrømretter. Foto: Espen Hagen.



Lydhør forsamling mottar instruksjoner av utviklingssjef i Flytoget, Espen Narum. Foto: Espen Hagen.



Joakim Jörgensen og Mats Roth blander grønnsåpe og frostveske til bruk for glidevernstesting på BMX. Foto: Espen Hagen.



Joakim Jörgensen og Arne Tangen tester parkeringsbrems på BMX. Hjelpekobbel påsatt togsett 14 til høyre i bildet. Foto: Espen Hagen.



Erlend Nyheim tester VCU utfall. Foto: Espen Hagen.



Togsett 14 på Otta. Foto: Espen Hagen.

Minneord

Erik Øino

Pensjonert lokomotivfører Erik Øino døde 27. september 2008. Erik ble født på Ål 2. januar 1923. Før hans jobbet i lokstallen på Ål og etter endt skolegang fikk Erik også jobb i lokstallen i året 1940.

Han var teknisk interessert fra han var ung. Mens han jobbet i lokstallen ble han fagarbeider. I verkstedet hadde han ulike oppgaver og han var blant annet flink til å støpe veivstenger. I verkstedet trivdes han godt. I 1964 ble Bergensbanen elektrifisert og det ble overtallighet i lokstallen. Erik fikk da tilbud om å ta lokførerutdanning på Jernbaneskolen dersom han tok Yrkesskolen først. Han begynte på lokomotivførerutdanningen vinteren

1964. På grunn av overtallighet blant lokomotivførere ble det noen år med ulike gjøremål.

Det ble en tur til Narvik i 1968, på pakkhus i Bergen i 1969 – 71.

Som lokomotivfører ble han ansatt i 1975, og i normert stilling i 1981. Som lokomotivfører fikk Erik være på Ål hele tiden til han sluttet 1. februar 1985.

Erik var en perfektjonist og fikk til det meste av det som han prøvde på. Han var svært nøyaktig i alt han gjorde og når han hadde med seg assistent på lokomotivet satte han sin ære i å lære fra seg på en så korrekt måte som mulig.

Erik bygde hus på Ål, og sammen med Gunvor stiftet han familie og de fikk barna Bjørg og Rolf. Fritiden ble brukt til å reise til hytta på fjellet der det ble skiturer eller fiske sammen med familien. Erik hadde tid til å kose seg sammen med barnebarn og oldebarn. Hjemme tok hagearbeid mye tid. Han var jordnær og alltid blid og lett å være sammen med. Naturen betydde mye for han. Det å kunne plukke tyttebær eller hogge ved var for han den beste form for avkobling. Erik og



Raufossen (et gammelt mopedmerke) hans var et fast innslag på skogsveiene i tyttebærtida, og da lå blåøyken tykk etter sykkel.

Erik hadde en god helse og fikk være frisk hele livet bortsett fra en periode siste året, og den tilbrakte han på Ål Sjukestugu, der han sovnet inn med de nærmeste rundt seg.

Erik ble gravlagt i Ål Kirke 7. oktober der familie og venner tok et siste farvel.

A.R.

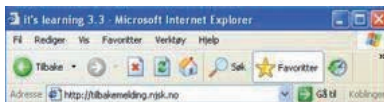
Norsk jernbaneskole

Norsk Jernbaneskole ber kjørelærere som har med studenter om å sende inn tilbakmeldingsskjemaet til Norsk Jernbaneskole med en gang etter øvelseskjøring. Det enkleste er å gjøre det elektronisk etter følgende rettleiing:

1) Start «Internet Explorer» (Nett leseren din)



2) Skriv: <http://tilbakemelding.njsk.no> i adresse feltet



3) Fyll ut skjemaet.

Følg instruksene som vises, fyll ut skjemaet.

Dersom det skulle være noen spørsmål vennligst kontakt oss på:

E-post: Bjorn.Kristiansen@jbv.no
Mobil: 91653396
Bjørn Kristiansen
Hovedlærer/Fagansvarlig
Norsk Jernbaneskole

Besøksadresse: Norsk Jernbaneskole
Adr: Østre Aker vei 256 (Jernkroken)
0976 Oslo
Telefon: 22 45 78 90
E-post: info@norsk-jernbaneskole.no

Ved teknisk hjelp! Kontakt:
Terje Dynes, IT Ansvarlig
dyte@jbv.no
Usman Qazi, IKT Lærling
xusqa@jbv.no

Postkort fra gamle dager



Da tar vi en liten tur til Vossebanen, og starter opp med et kort fra Vakstal, der toget til Bergen går for full damp og Vossatoget står og venter. Det andre kortet er fra Espeland stasjon som er det lille huset som ligger mellom fossen og det store huset. Det har vært vanskelig å få tak i et skikkelig bilde av Espeland stasjon. Huset til venstre er begynnelsen til Janus Fabrikker. Tredje kortet er fra Fjøsanger stasjon der en kan skimte en hest med kjerre ved vogna på sidesporet. Det siste kortet denne gangen er fra Hop stasjon der lokalen står og en ser sidesporet inn til Pedeks Fabrikker, ca. 1932.

Otto



«Som du ser var det dyrt å reise med tog i Tyskland i 1923.» Otto Fotland.
 Dette skriver vår bidragsyter til postkort fra gamle dager og sendte med en togbillett fra de Tyske Riksbaner fra 1923. Vi befinner oss jo nå også i en økonomisk krise så vi får se hvordan dagens tyske valuta, Euro, utvikler seg.



TAKK

LOKOMOTIVPERSONALETS ADMISTRATIV FORENING

Hjertelig takk for blomsterhilsen i anledning min 60 års dag.

*Med vennlig hilsen Tore Wigdahl
Lokomotivleder*

LOKOMOTIVPERSONALETS FORENING ØSTFOLD

Hjertelig takk for nydelig blomster i anledning min 50 års dag.

*Hilsen Terje Oliverson
Lokomotivfører*

CARGONET AS V/LOKFØRERLEDER ARNE BJERKE

Hjertelig takk for hyggelig sammenkomst og gave i anledning min 50 års dag.

*Hilsen Terje Oliverson
Lokomotivfører*

LOKOMOTIVPERSONALETS FORENING OSLO

Hjertelig takk for flotte blomster i anledning min 75 års dag.

*Hilsen Sverre Fjellberg
Pensjonert lokomotivfører*

LOKOMOTIVPERSONALETS FORENING HAMAR

Hjertelig takk for blomsterhilsen i anledning min 80 års dag.

*Hilsen Andreas Søbakk
Pensjonert lokomotivfører*

LOKOMOTIVPERSONALETS FORENING OSLO

Hjertelig takk for blomsterhilsen og hyggelig prat med Johan Ruud på min 75 års dag.

*Hilsen Gunnar Bråthen
Pensjonert lokomotivfører*

LOKOMOTIVPERSONALETS FORENING DRAMMEN

Hjertelig takk for blomsterhilsen og hilsen fra Gutta på Globus samt besøk av foreningens representanter på min 85 års dag.

*Hilsen Thorleif Johansen
Pensjonert lokomotivfører*

NSB AS LOKFØRERENHETEN OSLO V/LOKFØRERLEDER JON ORVIN OG ASS.LOKFØRERLEDER ODDVIN SANDVIK

Hjertelig takk for hyggelige tilstelninger og gaver i forbindelse med min fratredelse som pensjonist.

*Hilsen Svein Loxhaug
Pensjonert lokomotivfører*

LOKOMOTIVPERSONALETS FORENING TRONDHEIM

Hjertelig takk for blomster og hyggelig besøk på min 80-års dag.

*Med vennlig hilsen Odd Waldum,
Pensjonert lokomotivfører*

JERNBANEPENSJONISTENES FORENING V/ VELFERDSKOMITEEN

Hjertelig takk for blomster og hyggelig besøk på min 80-års dag.

*Med vennlig hilsen Odd Waldum,
Pensjonert lokomotivfører*

LOKOMOTIVPERSONALETS FORENING DRAMMEN

Hjertelig takk for vakre blomster jeg fikk til min 90 års dag.

*Hilsen Frank Pedersen
Pensjonert lokomotivfører*

LOKOMOTIVPERSONALETS FORENING AVD SKIEN

Takk for blomster vi fikk til vår 90 års dag, og 70 års dag, og for hyggelig juletilstelling på Skien stasjon.

*Hilsen Rolf Berntsen og Einar Furubotn
Pensjonerte lokomotivførere*

LOKOMOTIVPERSONALETS FORENING TRONDHEIM

Hjertelig takk for vakker krans og deltakelse i forbindelse med lokomotivfører Arvid Joakim Knudsens bortgang.

*Gunnlaug Knudsen
Marit og Aud med familier*

ASS LOK.FØRERLEDER BJØRN KRISTIANSEN OG LOK.FØRER KOLLEGAER PÅ SKI

Tusen takk for de fine blomstene og gave, og hyggelig besøk av Rune Engø til jul, i forbindelse med mitt sykefravær.

*Med vennlig hilsen
Arild Roger Hansen
Lokomotivfører Ski*

LOKOMOTIVPERSONALETS FORENING STAVANGER

Hjertelig takk for besøk og blomster jeg fikk i anledning min 70 års dag.

*Hilsen Egil Haugland
Pensjonert lokomotivfører*

MELDTE DØDSFALL

DØDSFALL MELDT ETTER 25. NOVEMBER 2008

Pensjonert lokomotivfører	Holger Halkjær	død 03.11.08
” ”	Sverre Stokke	død 22.11.08
” ”	Einar Storvik	død 25.11.08
” ”	Gunnar Hansen	død 01.12.08
” ”	Arvid Joakim Knudsen	død 04.12.08
” ”	Per Hermann Aasen	død 23.12.08
” ”	Bjørn A. Johnstad	død 02.01.09
” ”	Ivar Thovsen	død 10.01.09

Hvor er dette?

Forrige nr.



A



Tynset stasjon, Rørosbanen

(Foto: O. T. Kleiven)



B



Grorud stasjon, Hovedbanen

(Foto: O. T. Kleiven)

FORBUNDSSTYRET

Øystein Aslaksen:	Mob.	92 02 26 50
Roald Nyheim:	Tlf.	62 57 77 69
	Mob.	92 02 23 01
Oddvar Dalen:	Tlf.	55 16 68 53
	Mob.	91 66 63 51
Eirik Larsson:	Tlf.	51 54 13 01
	Mob.	95 24 70 95
Rolf Jørgensen:	Tlf.	22 61 72 39
	Mob.	91 67 99 98
Jan-Even Nystad:	Tlf.	64 87 33 68
	Mob.	91 83 27 23
Kjell S. Johansen:	Tlf.	73 91 30 12
	Mob.	90 07 99 86
Vernekoordinator: Stein-Erik Olsen:	Tlf.	63 83 23 42
	Mob.	91 62 75 77

LEDERE I FORENINGENE

Oslo: Michael J. Tung,	Tlf.:	22 32 61 75
Linderbergåsen 12 A, 1068 Oslo	Mob.:	91 65 30 93
Drammen: Jan Heine Borgen,	Mob.:	91 38 50 46
Engersand 6, 3400 Lier	Tlf.:	69 18 86 77
Østfold: Svein Sembom,	Mob.:	92 63 84 85
Ullsvei 3, 1782 Halden	Tlf.:	62 58 76 91
Hamar: Gunnar Martinsen,	Mob.:	93 41 75 71
Furuli, 2330 Vallset	Mob.:	92 86 45 66
Skien: Jan Åge Fanebust,	Tlf.:	38 03 21 51
Ellings vei 5, 3170 Sem	Mob.:	99 79 97 76
Kristiansand: Kolbjørn Bakka,	Tlf.:	51 54 13 01
Breimyrkollen 6, 4628 Kristiansand	Mob.:	95 24 70 95
Stavanger: Eirik Larsson,	Tlf.:	56 31 18 40
Heidrunvn. 14, 4028 Stavanger	Mob.:	91 66 63 43
Bergensbanen: Per-Einar Landro,	Tlf.:	73 91 30 12
Landrovågen, 5363 Ågotnes	Mob.:	90 07 99 86
Trondheim: Kjell S. Johansen	Mob.:	95 85 59 47
Sildråpevn. 44 E, 7048 Trondheim	Tlf.:	21 92 25 66
Nord: Torbjørn Antonsen,	Mob.:	91 65 03 07
Svenskv. 119, 8610 Mo i Rana	Tlf.:	
Narvik: Dag Børge Eriksen,	Mob.:	
Hattebergvn. 51, 8520 Ankenesstrand	Tlf.:	
Administrativt: Aleksander Dahl,	Mob.:	
Grefsenseien 47D, 0485 Oslo	Tlf.:	

NB! Husk å melde fra om adresse-ending.

Returadresse: Norsk Lokomotivmannsforbund, Svingen 2, 0196 Oslo



Jernbanepersonalets
bank og forsikring

Vi minner om at du som medlem av Norsk Jernbaneforbund eller Norsk Lokomotivmannsforbund få et enda bedre bank- og forsikringstilbud!

Bli Totalkunde i JBF og dra nytte av følgende fordeler:

- 10 % rabatt på alle skadeforsikringer
- Startbonus bil: 30 % på fører/eier over 23 år
- Startbonus ved bil nr. 2 lik bil nr. 1 (maks. 70 %)
- Ved forsikringskade på bil er leiebil inkludert med inntil 10 dager hvis du har kaskoforsikring
- Visakort "totalkunde JBF" med årlig kortgebyr inkludert
- Gebyrfri bruk av kort i Norge
- 0,- i egenandel ved misbruk av stjålet kort
- Gebyrfri selvbetjening (nettbank, telebank og avtalegiro).
- Årsgebyr sikkerhetsbrikke nettbank inkludert
- Kredittkort uten årsgebyr m/reiseforsikring
- Inntil 10.000 i lønnskotokreditt uten etableringskostnader og provisjon
- Gratis økonomiservice
- Prioritert behandling av lånesøknader
- Personlige kunderådgivere
- Fast Programpris pr. mnd. kr 30

Fyll ut og send inn svarslippen i dag så tar vi kontakt med deg. (ved stor pågang må noe svartid påregnes)

Vi får da registrert deg som fagforeningsmedlem og du vil oppnå de forbedrede betingelsene.

Besøk også vår hjemmeside www.jbf.no!

NB! Dette tilbud gjelder selvfølgelig også for pensjonister som er medlem av NJF/NLF

Ja takk, jeg ønsker å bli kontaktet for nærmere informasjon om totalkundeprogrammet for medlemmer av NJF og NLF

Navn :

Adresse :

Postnr : Poststed:

Tlf. mob. : Tlf. arb.:

E-post :

Kjære medlem av NJF/NLF!

Som totalkunde i Jernbanepersonalets Bank og Forsikring (JBF) får du et av landets beste bank- og forsikringstilbud. Nå har vi i tillegg inngått en samarbeidsavtale med ditt fagforbund som gir deg et enda bedre totalkundetilbud.

Jernbanepersonalets Bank og Forsikring har tilbudt bank- og forsikringstjenester i over 100 år til jernbanefolk i hele landet.

Gjennom avtaler med Terra-Gruppen har vi et bredt produktspekter både innenfor finansiering, sparing og plassering slik at vi kan tilby det som passer best for deg.

Som forsikringselskap har vi alltid vært kjent for lave premier og egenandeler. Vi tilbyr alle forsikringsdekninger innenfor privatøkonomiske behov, samt person- og helseforsikring.

Vi har satt oss som mål å gi deg et meget konkurransedyktig bank- og forsikringstilbud både på pris og service. Forutsetningen for å oppnå disse fordelene er at du har samlet dine lån, innskudd og forsikringer hos oss.

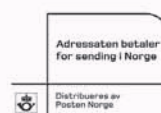
For å nå dette målet har vi utviklet et nytt totalprogram for våre beste kunder! Dette programmet gir deg og din familie masse fordeler du ikke bør gå glipp av!

Vi håper du vil se JBF som Ditt naturlige valg!

Bank + Forsikring = Totalkunde



Klipp!



JERNBANEPERSONALETS
FORSIKRING GJENSIDIG
Svarsending 0028
0090 Oslo