

100 år 2007

Lokomotivmands Tidende

ÅK EJ PÅ
NEDERSTA
FOTSTEGET

Ønske om endret stasjonering *Side 4*

På kryss og tvers *Side 6*

Studietur til DB *Side 24*



Leder Side 1

Aktuelle forbundssaker Side 2



Nytt fra vernekoordinator Side 3

Ønske om endret stasjonering Side 4



På kryss og tvers Side 6

Tilbake til fortida? Side 25



Studietur til DB Side 26

Leserne har ordet Side 26



Postkort Side 27

Takk Side 28

Meldte dødsfall Side 28

ANNONSEPRISER

1/1 side – kr. 6.000,-

1/2 side – kr. 3.000,-

1/4 side – kr. 1.500,-

Stillingsannonser kan settes inn på forbundets nettsider for et tillegg på kr. 1.000,-

Forsidebilde: Lokomotivfører Arild Torstein gjennomfører uttak og dieselfylling på Bratsbergbanens Y1- motorvogner i Skien. Foto: Bent Lærum.

Redaksjonen avsluttet: 02.05.07

Redaktør: Øystein Aslaksen
Redaksjon og ekspedisjon:
Svingen 2, 0196 Oslo

e-post: nlf@lokmann.no
Telefon: 23 30 21 10
www.lokmann.no
Trykk: Allservice, Stavanger



ORGAN FOR NORSK LOKOMOTIVMANNFORBUND

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. 5 2007

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

JUNI 2007

Lokomotivmands Tidende koster kr. 370,- pr. år.

100. årg.

Lønnsoppgjøret og rekruttering



Forbundsleder Øystein Aslaksen

Når dette skrives er lønnsforhandlingene i NSB, CargoNet og Ofotbanen AS fortsatt ikke slutført. Oppgjøret i år har generelt sett vært et av de beste på lenge i alle sektorer, med økonomiske rammer opp mot 5%. Det er ingen grunn til å anta at lokomotivførerne generelt ikke oppnår minst det samme.

NSB har i en periode slitt med rekruttering og større avgang enn forventet. Arbeidsmarkedet for lokomotivførere er svært anstrengt samtidig som arbeidsforholdene ved NSB med mye stressende lokaltogskjøring og utstrakt helgearbeid ikke alltid gjør bedriften til lokførernes førstevalg. Et godt lønnsoppgjør i 2007 sammen med tidligere lønsmessige tiltak som økning av lørdags/søndagstillegget kan bidra til å rette opp dette.

I tillegg ville bedriften tjene mye på å unngå å stadig proosere denne yrkesgruppa

unødig. NSB har for eksempel i motsetning til de andre operatørene, nektet å godkjenne tiden på Norsk Jernbaneskole som en del av ansienniteten. Dette betyr at lokomotivførere som vil fra NSB inn i et annet selskap får denne medregnet, men ikke omvendt. Dette virker ikke som en spesiell effektiv måte å rekruttere folk på, snarere tvert imot.

Måten problematikken rundt våpen på lok er håndtert, virker heller ikke spesielt smart, heller ikke ideen om å forfordle innleid personale tjenestemessig.

Aktuelle forbundssaker

Lønnsoppgjøret

Det er nå enighet mellom NLF og Flytoget i lønnsoppgjøret. Det gis et tillegg på grunnlønn med virkning fra 1. januar 2007 på kr. 1450 pr. mnd.

I de andre bedriftene er det som tidligere meddelt brudd i forhandlingene på grunn av stor avstand mellom krav og tilbud.

Studenter – ansettelsestilbud

I et forsøk på å rekruttere har NSB tilbudt de studenter som er villig til å inngå kontrakt med selskapet en fast ansettelse med lønn fra første dag på Jernbaneskolen. I tillegg til dette gis det et tilbud om å dekke/ subsidiere bokostnader for de som er tilreisende og er avhengig av bolig i nærheten av Oslo. Denne støtten er begrenset til kr. 2000,- pr. måned og i høyst 2 år.

Fra forbundets side ble det tatt opp med Drift at denne bostøtten også må gjelde for alle lokomotivførere som er avhengig av bolig i Osloområdet på grunn av pendling. Dette ble avvist med at støtten er en midlertidig ordning, kun tiltenkt studenter med kontrakt og er et forsøk på å bedre rekrutteringen.

Våpen i tog

Som kjent har dette vært et stadig tilbakevendende tema, siden NSB har bestemt seg for å fjerne alle våpen og.

Som en midlertidig ordning ble det iverksett en ordning der den enkelte på eget initiativ utkvitterte våpen hos TXP og derved også var ansvarlig for at dette ble levert til bake til samme sted.

Denne ordningen er på ingen måte akseptabel som en permanent ordning og det er heller ingen god situasjon at lokomotivførere skal drasse rundt med et gevær på skuldra. Da blir i alle fall våpenet lagt merke til og blir en fristelse for såkalte «uønskede individer». Ordningen har vært akseptert som en midlertidig ordning til materiellet ble utstyrt med godkjente oppbevaringskap for våpen. I NSB Drift er det nå ingen interesse for at materiellet skal utstyres med våpenskap og ledelsen mener at denne midlertidige ordningen skal bli permanent. Det er forbundet sterkt i mot, så denne føljetongen blir nok å fortsette.

Stasjoneringsmønsteret

Forbundsledelsen og leder i STU i NSB har diskutert framtidig stasjoneringsmønster med NSB Drift. I dette møtet ble NSBs forslag vurdert i forhold til STUs forslag samtidig som det også ble tatt hensyn til de ønsker som er avdekket gjennom registrering blant medlemmene.

På grunn av den stramme personalsituasjonen er det for tiden vanskelig å foreta større endringer på kort sikt, men det er enighet om at det blir nedsatt et utvalg bestående av deltakere fra STU og planavdelingen som vil utarbeide en omforent plan om framtidig stasjonering.

I CargoNet vil STU løpende vurdere de enkelte stasjoneringsstedene i forhold til etterfylling og eventuell oppstasjonering.

Representantskapsmøte 2007

Lørdag 9 og søndag 10. juni avholder NLF sitt årlige representantskapsmøte. Dette møtet som blir avholdt på Clarion Hotel Royal Christiania er et såkalt valg møte som blir avholdt hvert 4. år og erstatter det tidligere landsmøte. Det betyr at det på dette møte skal velges ny forbundsledelse og forbundsstyret. Trygve Danielsen og Lars Frode Strand har meddelt at de trekker seg fra forbundsstyret mens de øvrige stiller til gjenvalg.

Valgkomiteen har innstilt Eirik Larsson fra Stavanger og Kjell Johansen fra Trondheim som nye medlemmer til forbundsstyret.

Stolkilen

Forbundet har som kjent gått inn som deleier av Kristiansandsforeningens hytter på Stolkilen i Søgne kommune. Dette ble gjort for at det skulle være mulig å foreta nødvendig oppgradering og for å sikre et godt ferietilbud for alle medlemmer.

Planen er å rive fire av de fem hyttene og erstatte disse med nye, samt oppgradere den femte til en høyere standard. Hyttene blir tilknyttet både strøm, vann og kloakk. Videre vil hele anlegget med brygger, broer og friområde få en ansiktsløftning.

Forespørsel om tilbud på utbygging har vært ute til flere entreprenører/ byggefirmaer og det blir med det første inngått kontrakt med Hellvikhus Søgne som vil stå for den totale entreprisen for hele anlegget.

Byggestart forventes over sommerferien og byggetiden er foreløpig antydnet til omtrent 1 ½ år.

LOfavour

Bruk dine fordeler i LOfavour

Drivstoffbonus med inntil 30 øre pr liter på betjente stasjoner | TOPP 5-GARANTI på strøm

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

Rabatt på leiebil i Norge og utlandet | Rimelig bilfinansiering | Gratis MasterCard

Rabatt på provisjon ved salg av bolig | Gode betingelser på banktjenester | Gode varer på netthandel



SpareBank 1 Forsikring

SpareBank 1 Finans

EiendomsMegler 1

SparebankenVest



Nytt fra Vernekoordinator

STEIN-ERIK OLSEN

Personvern – Bevis din uskyld

Stortingsrepresentant Andre Dahl forlangte gjennom nyhetsendingen i dag at det måtte settes i gang rustesting av alle elever i den norske skole. Fordi - ifølge denne individets rettighetsforkjemper av en politiker - skolene har blitt et fristed for omsetning av narkotika.

Ja vel, reagerer folk flest – en smart type denne Andre, en som virkelig tar politisk ansvar. At dette rett og slett er et simpelt agn i stemmefisket foran kommende kommunevalg, eller mye verre - et nytt alvorlig angrep som svekker personvernet, plager få av folk flest. Personvernet er allikevel så uthult at nå gjelder - bevis din uskyld.

Datatilsynet har nettopp utgitt Personvernrapporten for 2007. Og her er det mye interessant lesestoff for de som er opptatt av retten til å få være i fred. Rapporten tar for seg mange aspekt i det som går inn under personvern: Valutaregisteret – identitetstyveri – opplysningene i spillekortene til Norsk Tipping – USA vil vite hvem som benytter fly – utrygge helsejournaler – bankopplysninger – brikkeamani (om RFID-brikkene, radiosenderne som plasseres i stadig flere produkter, i pass, klær, busskort, bomringbrikker osv.) – DNA "bevis" - ka-

meraovervåking – nettvett – sporing av mobiltelefoner - og så konstanteres det ganske betimelig at vi nordmenn rett og slett er for dumsnille og naive, når det gjelder personvern. (?) Det å ha kunnskap og kompetanse på personvernområdet er en stadig økende suksessfaktor, derfor anbefaler Datatilsynet som et første skritt på veien, å skaffe seg personvernombud. Dette er personer som kan Personopplysningsloven og andre relevante regler - og blir altså betraktet som en ressurs og et kvalitetsstempel for de bedriftene som har etablert ordningen. I Norge har 63 bedrifter etablert ordningen – Sverige ligger merkelig nok, et hestehode foran.

På jernbanen hvor vi nå stadig vekk får nytt avansert teknisk utstyr, som lagrer og behandler opplysninger som ved feilaktig eller uvettig bruk lett kan gå utover personvernet, er det dessverre ikke lenger nok å ha kunnskap om Arbeidsmiljøloven. Eller for å si det mer brutalt – stansingsretten i Aml. er ikke mye verdt, når vi ikke engang har kunnskap om omfanget av hva utstyret kan benyttes (les: misbrukes) til. Dette er sjølsagt ingen ny problemstilling – vi har tidligere blant annet reist spørsmål om personvern i forbindelse med opplysningene og data som blant annet ligger tilgjengelig i Telloc- og ATC - utstyret på togmateriellet. Hvordan er lagrings- oppbevaringsrutinene, hvem har/skal ha tilgang til opplysningene osv. Svarene vi fikk var nok så diffuse.

Fjernstyrte insekter – av alle ting, kan vi også lese om i personvernrapporten. USAs militære undersøker muligheten for å gjøre insekter til fremtidens spioner. Målsettingen med forskningen er å implementere mikro-teknologi i insektene, som da skal kunne fjernstyres, slik at de skal kunne lukte seg fram til bomber og avlytte samtaler. Innstillingen skjer når insektet er på puppestadiet, og når insektet utvikles er

teknologien en del av kroppen.

Enda en grunn til å stå på krava om bedre vindusviskere, altså! Eller benytte samme taktikk som i gamle Velferden på Hamar – anskaffe Radar.

Nattskift – arbeid med promille

I Arbeidsmiljø nr 3 – kan vi igjen lese om risikoen forbundet med å jobbe nattskift. Denne gangen er det intervju med forskere som nylig har forelest om emnet på en konferanse i regi av Petroleumsstilsynet, som skal ha fått i oppdrag av Arbeids- og inkluderingsdepartementet og utrede HMS-forholdene angående de spesielle arbeidstidsordningene i virksomheten. Det framgår at det er 60 % økt risiko for arbeidsulykker med dødelig utgang ved nattarbeid. I tillegg er det høyere risiko for hjertesjukdommer, brystkreft og søvnproblemer m. m.

Forsker Mikko Härmä påstår at en kan sammenligne prestasjonene på nattskift med når man har en alkoholpåvirkning i størrelsesordenen 0,5 og 1 promille. Altså langt over de tillatte grenser. Han viser til forskjellige måter å redusere risikoen og påpeker sjølsagt at usunn livsstil med røyking, manglende mosjon og uheldige spisevaner er forhold som ytterligere svekker sikkerheten.

Dette burde være opplysninger som er interessante for alle som faktisk er opptatt av å øke sikkerhetsnivået i arbeidslivet – også på jernbanen. Jeg bare spør: Hvorfor ser vi så sjelden at det tas reelle initiativ fra ledelsen på disse forhold? Hvorfor er det bare fagvegelsen som er pådriver og en slags garantist for at vi har levelige arbeidstidsbestemmelser – og at de etterleves? Er det eventuelt greit og akseptabelt at trøtthet meldes i Synergi? Hvorfor er det ikke like interessant å måle/kontrollere trøtthet som promille?



Ofotbanen AS ble etablert i 2001. Hovedproduktet er levering av helhetsløsninger og jernbaneadministrasjon. Selskapet har sin hovedkontor i Narvik med etablerte team i Midt-Norge, på Østlandet og i Østersund. Vi disponerer flere elektriske lokomotiver (EL13) og dieselelektriske lokomotiver (D13) samt ulike typer person- og godsvogner. Selskapet vil i løpet av 2007/8 også disponere flere nye/nyere lokomotiver. På Ofotbanen kjøres persontrafikken etter underleverandøravtale med NSB, mens de største

kundene på gods er Norske Skog og Autolink (inkl. Autotransport).

Tjenesten vil variere mellom oppdrag i både person- og godstop. Selskapet er finansielt konsolidert og fremstår etter restrukturering som et solid, konkurransedyktig selskap.

Vi er på full fart inn i en ny og positiv fremtid.

Vi søker etter

LOKOMOTIVFØRERE til

stasjonering på Hell, Trondheim alt. Hamar og Drammen en på hvert sted.

Vi er også interessert i å knytte til oss lokførere som ønsker deltid- eller timeansettelse.

Er du autorisert lokfører, kundeorientert, tenker du helhet, har du teknisk interesse og har lyst til å være med på å utvikle og prege et spennende selskap? Da er vi arbeidsplassen for deg.

Arbeidsoppgavene er varierte og spennende, og du får delta i alle sider av vår togproduksjon. Du blir en viktig del av et lite, aktivt og allsidig miljø. Dette setter krav til gode samarbeidsevner og du må være forberedt på bli nært involvert i de fleste beslutningsprosesser. Du bør derfor være en tiltakslysten person som setter sikkerhet høyt, men også liker å løse utfordringer i en fleksibel produksjon.

Ansettelsesforhold og lønn vil være konkurransedyktig og er i Norge regulert jfr. tariffavtalen vi har med NLF.

Ta kontakt hvis du er interessert!

Kontakt: Driftssjef Kjell Mårtensson på mail kjell@ofotbanen.no eller telefon (+47) 952 23 252.

Søknad med referanser og kopi av vitnemål, attester og alle bevis/sertifikater sendes *snarest* til Ofotbanen AS, Postboks 333, 8505 Narvik eller mail til Kjell.

Ofotbanen kjører dine tog etter ditt behov!



NSB-konsernet har en omsetning på ca 9 milliarder kroner og er med sine 11000 ansatte, Norges største transportkonsern. NSB Persontog er kjernevirksomhet i NSB-konsernet og har en omsetning på ca 3,7 milliarder kroner og 2800 ansatte og søker etter

Lokomotivførere Oslo

NSB Drift, persontog

Stillingsandel: 100 %
Arbeidssted: Oslo

Tiltredelse snarest

For mer informasjon kontakt:

Jon Anders Orvin, tlf. +47 415 88070

Søknad sendes til:

NSB AS
v/Assistor Personal
Prinsensgt. 7-9
0048 Oslo

Vi oppfordrer personer med innvandrerbakgrunn å søke stillinger hos oss.

Søknadspapirer returneres ikke

www.nsb.no

Ønske om endret stasjonering

I tiden framover vil få et stort rekrutteringsbehov, derfor har NLF tatt opp med NSB hvilke prinsipper som skal ligge til grunn for framtidig stasjoneringsmønster. NLF mener at det er riktig tidspunkt å se på dette nå når man går inn i en periode med utstrakt nyrekruttering, og man nærmer seg en periode med stor avgang.

NLF er enig med NSB om følgende prinsipper:

Sikre stasjoneringsteder

- Effektiv produksjon
- Forutsigbar produksjon

- Større stasjoneringsteder som buffer ved toginnstillinger

Gode sosiale forhold

- Lite borteligging
- Fordeling av helgetjeneste
- Fordeling av arbeid på ubekvem arbeidstid
- Fordeling av belastende tjeneste

Ved endringer i stasjonering

- Ingen tvangstasjonering

NLF vil også følge disse prinsippene ved framtidig rekruttering i CargoNet.

Disse prinsippene har også vært ute til høring i foreningene, og det er bred enighet om disse prinsippene.

Spørreundersøkelse

Før man igangsetter rekruttering i henhold til disse prinsippene, ønsket NLF å få kartlagt hvilke ønsker eksisterende personale evt. måtte ha for endret stasjoneringsted. Derfor ble det i regi NLF foretatt en spørreundersøkelse via vår nettside. For å få et mest mulig helhetlig bilde av situasjonen ble undersøkelsen foretatt i alle selskap, og resultatene av undersøkelsen foreligger nå:

FRA	TIL	ANTALL
Oslo	Drammen	8
ADM.	Drammen	1
Nyland	Sundland	3
Drammen	Ål	2
Oslo	Hamar	11
Nyland	Hamar	4
Gjøvik	Hamar	5
Lillestrøm	Hamar (L.str / L.hmr)	1
Hamar	Lillehammer	2
Gjøvik	Lillehammer	2
Oslo	Lillehammer	3
Oslo	Bergen	3
Nyland	Bergen	1
Narvik	Bergen	1
Stavanger	Bergen	1
Oslo	Voss	2
Voss	Bergen	1
Oslo	Kristiansand	1
Stavanger	Kristiansand	2
ADM.	Kristiansand	1

FRA	TIL	ANTALL
Oslo	Trondheim	1
Nyland	Trondheim	2
Stavanger	Trondheim	1
Hell	Trondheim	2
Trondheim	Steinkjer	2
Nyland	Sarpsborg	1
Moss	Sarpsborg	2
Sarpsborg	Halden	1
Oslo	Moss	1
Moss	Skien	1
Moss	Halden	3
Oslo	Halden	5
ADM.	Halden	1
Oslo	Kongsvinger	1
Lillestrøm	Kongsvinger	1
Nyland	Hønefoss	2
ADM.	Hønefoss	1
Oslo	Eidsvoll	3
Ski	Mysen	1
Skien	Larvik	1

Totalt er det kommet inn 88 svar på denne undersøkelsen. I 2000 ble det foretatt en lignende undersøkelse, og den gang kom det inn totalt 123 svar. Nedgangen på 35 tyder på at man i perioden fra 2000 og fram til i dag har klart å innfri noen av de ønskene som forelå, men man må også være åpen for at noe av nedgangen skyldes at ikke alle som

ønsker endret stasjonering har svart på denne undersøkelsen. Målet til forbundet er å innfri så mange ønsker som mulig, men dette må imidlertid ikke skje på tvers av de prinsippene angående stasjonering som man er enig om. Første prioritet for forbundet vil alltid være å ha så trygge arbeidsplasser som mulig, og at tvangstasjonering ikke skal benyttes.

Derfor må man være klar over mulige konsekvenser før man foretar endringer i stasjoneringsmønsteret.

NLF vil nå ta opp resultatene av undersøkelsen med NSB og CargoNet, se dette i sammenheng med prinsippene om stasjonering og se på mulige løsninger for at flest mulig skal få sine ønsker innfridd.



«Ny» skribent for Stavanger

Etter flere års innsats har Johnny (Raugstad) avsluttet sin geskjeft som skribent for Stavanger i Lokomotivmands Tidende. Vi takker for hans innsats med nyheter og sideblikk i spalta. Jeg håper du får bedre tid til restaureringen av den flotte sorte Citroën DS Pallas, som du cruiset rundt i tidligere.

Jeg heter Tor Petter Tjessem, er lokomotivfører i Stavanger og tidligere vært skribent i fagbladet, det må vel være rundt 15 år siden.

Min lokomotivførerkarriere startet i lokstallen Sundland i Drammen 22.april 1971. Som nyinntatt lokfører- aspirant stod jeg på lokstallformannens kontor i ubrukt kjeledress. På spørsmål fra lokstallformannen om hvem jeg var og hva jeg gjorde her, måtte jeg fortelle at jeg var lokfører aspirant og hadde fått beskjed om å møte på lokstallformannens kontor. «Javel», sa han og tok meg med ut i stallen og pekte på trillebåren med kost og skuff, «begynn i det hjørnet av stallen og ta stallen for deg». Slik startet min karriere ved NSB. Det ble forøvrig mange dager med trillebåren, kosten og skuffen før opplæringen startet.

Etter hvert kom opplæringen i gang og vi aspiranter, fem i tallet, fikk en omfattende opplæring. Atskillig mer omfattende enn i dag, med vognvisitørtjeneste, skiftetjeneste, lokstalltjeneste, verkstedtjeneste, tredjemannskjøring og ikke minst mange skoledager fram til lokførerassistentkurset i 1972.

Når jeg tenker tilbake på den tjenesten vi som lokførerassistenter hadde i daværende Drammen distrikt, så er mye av dette i dag historie. Med El 1 oppover Lieråsen i 40 km/t, skiftemaskinen inne på Oslo V, (Opptrekkeren), underveisgodstog til Skien og Hønefoss, eks-

tra godstog til Horten og Tinnoset, opphold på Lunde og innkjøp av middagsmat hos den lokale slakteren Helgetveit.

Etter et par år var det inn på lokfører- kurset og etter eksamen ble det beordring til Oslo distrikt i 1975. Med den nye inntrykk og opplevelser. Etter kort tid, med datidens øyne, ble det autorisering og typekurs i 1976. Broilere ble vi kalt og igjen er mye av tjenesten den gang blitt historie. En mengde skiftemaskiner ruslet rundt i Oslo-området den gang, det var eksempelvis skm. Kålåkeren og skm. Godsjobberen. Det gjorde også «maleren» over Rådhusplassen med mange pussige episoder.

En sommernatt med tog 405 oppover Gudbrandsdalen til Dombås minnes jeg også. Til Kornsjø med lok- og personal- bytte mot Sverige, det samme til Charlottenberg og overnatting i Norska gården.

Vel, det får være nok mimring. Etter noen år østpå, ble det anledning til å komme til Stavanger, hvor jeg først ble lokfører i personlig stilling 1983 og lokfører i normert stilling i 1985.

Jeg håper jeg skal kunne bidra med noe interessant fra Stavanger etter hvert og ser gjerne at kolleger kommer med tips, som kanskje kan være av interesse for Lokomotivmands Tidendes lesere.

Jernbaneverkets planer for sporvedlikeholdet i distriktet

Jeg avla Edmund Birkeland, ved JBV i Sandnes et besøk for å få høre om planene for sporvedlikeholdet i år. Alt dreier seg ikke om byggingen av dobbeltsporet Stavanger- Sandnes og byggingen av den nye godsterminalen ved Ganddal. Skinnegangen vi allerede kjører på er også viktig.

Birkeland, som mange sikkert kjenner som baneformann på den nå nedlagte Flekkefjordbanen, kunne fortelle om en god del planer i år.

Han startet sørfra og kunne fortelle at sporveksel 2 i Sira (i stasjonens nordre ende) skulle skiftes, samt sviltebytte i spor 1. Muligens skulle også sporveksel 1 skiftes seinere på året.

Synergigjengangeren med slengen på brua i nordre ende av Moi stasjon skal



Edmund Birkeland, tekniker linjen med strekningsansvar JBV.

det også gjøres noe med. Foruten sviltebytte, skal også et brulager bygges opp igjen. Sporvekslene 3 og 4 skal renoveres med bytte av ballast.

I Drangsdalen foretas det for tiden sviltebytte i «Store tunnelen», ca 1100 sviller. Planen er at den resterende delen av gamle sviller i tunnelen skal skiftes ut med nye bøkesviller. Grunnen til bruken av bøkesviller er at pukklaget er relativt tynt og betongsviller sammen med den tynne pukklaget ville gi ett for hardt underlag.

Bakgrunnen for denne tunnelen er litt spesiell. Den ble ferdig 11.12.1931, er 2163 meter lang og var igangsatt som nødsarbeid med arbeidsledige. Med tanke på den kommende Sørlandsbanen, ble den bygget med normalsporet profil. Den ble dessuten slått for hånd, et arbeid vi i dag neppe kan forestille oss. Etter gjennomslaget ble steinmassen slått ned i passelig pukkestørrelse for tunnelen. Arbeidsformannen gikk rundt med en stårling av rett innvendig diameter og tok stikkprøver av pukkestenen. Men da formannen snudde ryggen til ble det lagt større stein i bunnen av tunnelen, som deretter ble dekket av korrekt pukkestein. Til den betalingen kanskje ikke så rart.

Videre nordover til Egersund, hvor det blir foretatt en sporforenkling til/fra lokstallen med fjerning av et par «eng-

elskmenn» og ny tilgang til svingskive/-lokkstall.

På Jæren vil det blir foretatt ballastbytte/svillbytte i sporveksel 1 Brusand, ny sporveksel 6 Varhaug, ballastbytte/svillbytte sporveksel 2 Nærbø.

På Klepp stasjon skal det bli ny tilgang til plattformen mellom spor 2 og 3 med flytting av overgangen til nordre enden av plattformen. Dette for å få enklere tilgang for publikum fra parkeringsplassene, men også redusere muligheten for hærverk på venteskur og den slags. Dette arbeidet skal ikke blokkere for eventuell seinere forlengelse av plattformen.

På Sandnes blir det ballastbytte enkelte «plaskepartier», samt platebytte på brua over Oalsgate. Engelskmannen i sørenden av Sandnes, hvor vi i dag har saktekjøring, er helt utslitt etter mange år med passerende tog i høy hastighet. En engelskmann i hovedtogspor er ingen optimal løsning. JBV avventer ny-støpte deler for midlertidig utbedring. Men dessverre for oss, det blir neppe opphevelse av hastighetsbegrensningen av den grunn. Kanskje kan vi håpe på en økning fra dagens 40 km/t til 60 km/t. Det håper vi kan bli mulig, spesielt når de tunge godstogene slutter å passere Sandnes etter godsterminalen på Ganddalen er tatt i bruk. Noen permanent løsning, med ny sporveksel, er neppe på plass før høsten 2008.

Sporvekselpakkmaskinen kommer mai, pakkmaskinen kommer i perioden juli-august og skinnslipetoget i tidsrommet 26/10-12/10. Blant annet skal skinnene i de lange tunnelene mellom Sira og Audnedal slipes.

Når det gjelder skinnslippingen, så kunne Birkeland fortelle om positive tilbakemeldinger fra naboer som opplevde togene mer stillegående etter slippingen. Noe vi kan bekrefte med mindre støy i førerrom og roligere gange i sporet under kjøring.

Foruten planene og det pågående arbeidet med legging av nye kabelgater, kunne Birkeland fortelle om planer om løfting av sporet 10-15 cm over store deler av Jæren. Dette på grunn av det ikke er langt ned til svarte molden under pukklaget, noe som virker desstabili-

serende av sporet. I første omgang er det strekningene Klepp - Ganddal og Nærbø - Varhaug det gjelder, etter leggingen av nye kabelrenner og flytting av kablene er avsluttet.

Tilslutt påpekte Edmund Birkeland viktigheten av synergimeldinger fra personalet, dette gir JBV en god pekepinn hvor tiltak må iverksettes. Blant annet med huller i gjerdet hvor barn er registrert. Meld heller inn en gang for mye enn forlite.



God skinnegang er en forutsetning for god jernbanedrift.



Vi er ikke forskånet for tagging og graffiti i Stavanger heller.

Tagging/graffiti

Også her er vi plaget med «kunstverk» av ymse kvalitet og utseende på bygninger, tekniske installasjoner og ikke minst å materiellet. At «kunstnerne» mener det er en menneskerett med sine ytringer på offentlig eiendom for så være. De legger tydeligvis ned en del arbeid i dette, om men aldri så uønsket fra vår side. Dessverre blir arbeidene deres utført i den stille tid med lite tilsyn på materiellet. Dette vet taggerne og innretter seg deretter.

Konsekvensen er i hvert fall at materiellet må brukes, når taggingen blir oppdaget om morgenen. Vi har ikke nok materiell til å erstatte et nedtagget togsett. Dermed oppnår taggerne «berømmelse» i miljøet, hvor fotografene står langs linjen og formidler «kunstverket» på nettet. Først seinere kan materiellet tas ut av trafikk for rengjøring, skaden er gjort og det er for seint.

Kunne vi gjøre dette mindre interessant med å ødelegge «kunstverket»? Ja, det er mulig.

Ideen er ikke min, men den høres absolutt interessant ut. Det utlegges grå (type 72) selvklebende engangsfolie av passende størrelse på togsettet og disse legges over graffitien helt eller delvis og «kunstverket» blir ødelagt for den aktuelle menigheten.

Men denne engangsfolien må ikke bli en sovepute for å utsette fjerningen av graffiti mer enn nødvendig.



Narvik

LOKFØRER TROND STIBERG

Nye avganger i MTAS

Med imponerende 39 og 40 års fartstid har to av veteranene i MTAS nå gått av for aldersgrensen. Lokomotivfører og lokleder Kåre Pettersen kjørte sin siste tur i april. Kåre Pettersen har i tillegg til sin jobb som lokleder, vært halvparten av festkomiteen til lokførerne i MTAS. Han har bidratt til mang en hyggelig sosial sammenkomst for sine kolleger.

Mangeårig terminalsjef ved MTAS, Terje Beverfjord, gikk også av tidligere i vinter. Som terminalsjef var han den siste tiden veldig viktig for NYBA og anlegningen av SILA, som er det nye terminalområdet til MTAS.

En ulykke...

Fredag 27. april ble en travel dag for baneavdelingen på Ofotbanen. Mellom Katteratt og Bjørnfjell var kjørespenningen nede i 11.000 volt. Etter litt strev med omformerer, tok sikringsanlegget på samme strekning kvelden. Ved Katterat stasjon måtte vekslene låses med klave til spor 1. Man måtte kjøre mot stopp for å komme ut på strekningen Katterat - Bjørnfjell, og forbi blokkposten i Fagerlia. Om ikke dette var nok, til slutt gikk det ras over linjen på samme strekning. Kløkken 04.10 kjører malmtog 9902 inn på Bjørnfjell stasjon, ordinær avgang 04.35. Toget kan endelig kjøre ut fra Bjørnfjell, mot stopp riktignok, klokken 16.30. Heldigvis gikk det bare et døgnstid før sikringsanlegget var i orden igjen.

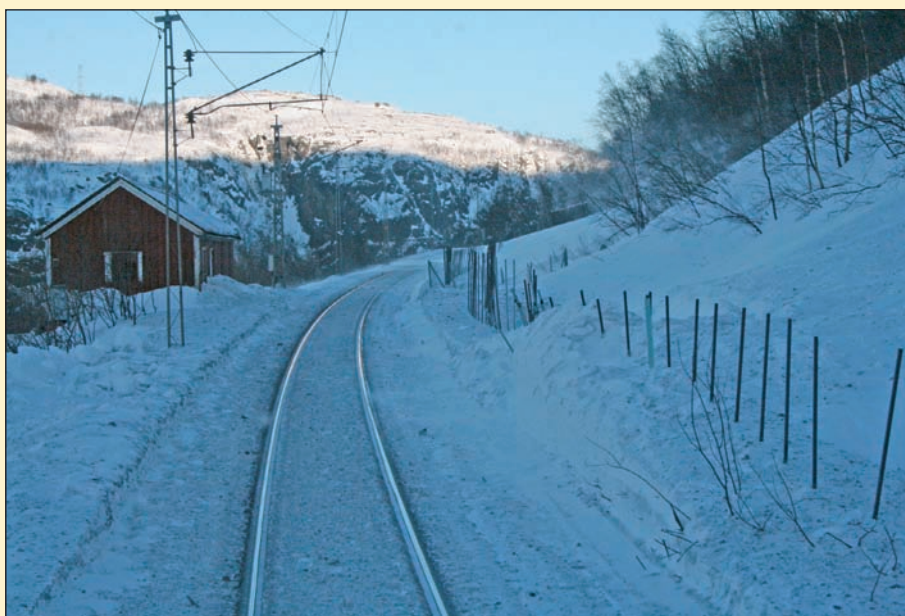
Her, ved rasvarslingen, mellom Katterat og Linbanen gikk raset.
(Foto: Trond Stiberg)



Lokleder Kåre Pettersen blir møtt av kolleger etter sin siste togtur som lokomotivfører i MTAS. (Foto: Martin Kajander)



Terminalsjef Terje Beverfjord på vei ut av driftssentralen til MTAS. (Foto: Trond Stiberg)



Kristiansand

LOKFØRER HARALD HAVRE



Lok type El-18 uten radio/cd-spiller.

Fremdeles er det 8 lokomotiver av typen El-18 som ikke har fått installert radiomottaker med cd-spiller.

Disse 8 lokomotivene brukes ofte på Sørlandsbanen, hvor lokomotivenes turnering uten unntak innbefatter bruk i nattogene 705 og 706. Tog 705 starter fra Oslo kl.: 22:47, og tog 706 starter fra Stavanger kl.: 22:19. Vi må derfor kunne si at all tjeneste i disse to togene foregår om natta.



Her er tog 706 snart klar til å starte turen fra Stavanger. Stavanger stasjon har kilometerangivelsen 598,7, som er avstanden fra Oslo. Turen er drøy spesielt for den siste av de to lokomotivførerne, som kjører fra Kristiansand til Oslo.

I forkant av godkjenningen som ble gitt for montering av radioene, ble det utarbeidet risikoanalyser. Disse påpeker at det er i slik type tjeneste det er mest gunstig med tilgang til «underholdning».

Denne delen av risikoanalysen har tydeligvis blitt lagt i en dyp skuff, og de rette personene har glemt at den ligger der. Forholdet er nemlig at monteringen av radioene har stoppet helt opp, og lokomotivene uten radio blir altså mye brukt på Sørlandsbanen.



Tog 77 kjører fra Oslo kl. 11:11 og er første delen av lokomotivturneringen det neste døgnet. Her venter toget på grønt signal for å kjøre inn på Drangedal stasjon. Vi ser litt av den flotte gamle steinbrua like ved stasjonen. Legg merke til det tilhørende rekkverket. Skulle det vært lagd i dag, måtte det antakelig vært lagd i Kina.

Slik hadde vi det fram til i slutten av april. Den 10. april sendte vår foreningsformann Kolbjørn Bakka et brev til Norsk Lokomotivmannsforbund hvor emnet er det samme som over. I brevvekslingen som så fulgte mellom vårt forbund og NSB, og internt mellom drift og vedlikeholdsavdelinger, merker vi oss spesielt følgende: Fra NSB Drift blir det lovet «så langt det er mulig forsøke å turnere lok med innmontert radio i de mest belastede turene». Det blir ikke gitt noen garantier. Om denne

formuleringen er noe det blir tatt hensyn til, gjenstår å se når dette skrives. Vi som kjører nattogene får tenke tilbake til slutten av april, og bedømme om det har vært flere lokomotiver med radio i disse togene den siste drøye måneden.

Den 26. april sender materiell og vedlikeholdsoppfølger i Persontog Teknisk, Ole Gunnar Bakken, det mest interessante svarbrevet. Hovedinnholdet i brevet er:

- 3 personer begynner i dag med restmontering av radio og cd.
- Oppgaven er prioritert av Bombardier, og en regner 2 mann i 2 dager pr lok når alt går bra.
- Følgende 8 lok mangler nå før vi starter opp i dag: 2241, 2242, 2248, 2250, 2252, 2253, 2258 og 2259.
- I løpet av mai, starten på juni bør da mye være gjort.

Dette ble skrevet sist i april, men når det leses i begynnelsen av juni må ettermonteringen forhåpentligvis være ferdig. Jeg vil oppfordre alle dere som bruker lokomotivene til å følge opp dette, og melde fra hvis dere finner El-18 lokomotiver uten radio.

16 lokomotiver av typen El-18 brukes i den daglige driften. Da er det 4 igjen som det kan gjøres vedlikehold og reparasjoner på. 2 Lokomotiver er ute av driften for en lenger periode. Det ene er 2251 som kjørte på en stor stein da det dro nattog mellom Oslo og Bergen.

Jeg kan anbefale dere å lese artikkelen om avsporingen, og se på bildene som kollega Ove Fregstad presenterer i Lokomotivmands Tidene Nr. 1, 2007.



El-18 2251 trykt tilbake i Fjellstallen.

100 års jubileum i Kristiansand

Lokomotivpersonalets forening i Kristiansand fyller 100 år den 1. oktober.

For alle foreningens medlemmer vil det den 15. september bli arrangert jubileumsfest på Grovanet stasjon.

Vi møter på Kristiansand stasjon, og

går om bord i et togsett type 73 som kjører oss til Grovanet. Der skifter vi tog, til Setesdalsbanens museumstog. Toget vil muligens bli trukket av to damplokomotiver. Turen går selvfølgelig til Røyknes. Setesdalsbanen stiller opp med alt det beste materiellet og personalet. Det blir omvisning på museet og

fest på Grovanet stasjon.

- Vi ber dere merke dere datoen, og vi håper dere vil sette av denne dagen allerede nå, sier Ove Terje Laudal. -

Påmelding og flere detaljer kommer senere. Eventuelle henvendelser kan enten gjøres til meg eller foreningen vår, avslutter Ove Terje.



Strømbrudd på Flåmsbana?

Flåmsbana er ikke som andre baner. Fallpromillen på 55 promille, mange og lange tunneler, spesielt på banens øvre del, og manglende adkomst til/fra vei på store deler av banen, har fått flere til å sette spørsmålsteget ved beredskaps-situasjonen på den 20 km lange banen mellom Flåm og Myrdal.

I den travle turistsesongen trafikkeres Flåmsbana med to togsett. Hvert sett kjøres med seks ombygde B3-vogner og to lok av type El 17; ett lok i hver ende av toget. Togene kjører noenlunde likt ut fra Flåm og Myrdal, ettersom de krysser hverandre på Berekvam stasjon midt i Flåmsdalen. For å illustrere problemstillingene, kan vi prøve å skissere et sannsynlig avviksscenario: Dersom toget fra Flåm river ned kjøreledningen i Fureberg-tunnelen mellom Håreina og Dalsbotn, vil toget fra Myrdal sannsynligvis stoppe opp et sted i tunnelkompleksene mellom Reinunga og Kjosfossen. Flåmsbana mates med kjørestrom fra Myrdal. Derfor blir det strømløst på hele strekningen. Nærmeste elektroavdeling befinner seg på Voss, og må rykke ut derfra. Men hva har mannskapet på revisjonsvognen på Myrdal å bestille, når banen er sperret av tog i øvre del?

I sesongen kan det til sammen befinne seg 1000 passasjerer i de to togene. Etter en time begynner det å bli mørkt i vognene. Ingen ventilasjon.

Drikkevann? Vaskevann? Dårlig luft. Vakuumpolettene fungerer ikke. Noen få oppladbare lommelykter. Etter hvert blir situasjonen uholdbar. Behov for å evakuere de reisende melder seg. Men i disse togene er det ofte 70-80 % pensjonister. Tunge tyskere. Gebrekkelige amerikanere. Høyt ned fra stigtrinet. Svært få er verken kledd eller skodd for å vandre kilometervis i pukken i tunneler og overbygg. Tunnelene er bekmørke.



Togene krysser på Berekvam. Foto: Martin Kyte

Her finnes ikke ledelys, og langs sporet ligger det en god del skrot. På strekningen Blomheller - Reinunga er det ikke adkomst til vei, og det meste av strekningen ligger i tunneler. Å evakuere under slike forhold, er utenkelig. Fire lysstaver, rømmingssnor, og megafon hjelper lite. For øvrig er det flere partier på denne banen som er så ulemdte at evakuering blir vanskelig å gjennomføre.

Tidsfaktoren

Hvor lang tid tar det før ledningspersonalet kan være i posisjon på Flåmsbana? En minimumstid på to timer er antydnet, men trolig vil det gå mye lengre tid. Hvor lang tid tar det før situasjonen utvikler seg til et mareritt, både for togpersonale og de reisende? Det skal finnes en kontaktleddningsbryter for manuell betjening ved Berekvam. Den kan gi mulighet til å få spenning på strekningen Myrdal - Berekvam innen-



Mange eldre folk tar Flåmsbana. Det må rette vedkommende ta konsekvensene av. Foto: Martin Kyte

for en kortere tidsramme, dersom strømbryddet skjer nedenfor Berekvam. Personalet på revisjonsvognen kan da komme seg forbi det øverste toget på Berekvam, og konsentrere seg om havaristen i Furebergstunnelen. Hvordan en nedrevet kjøreledning kan settes i stand uten at tog flyttes, vet jeg ikke.

Strømbrydd kan inntreffe av annen årsak, for eksempel på grunn av en sprukket isolator et sted mellom de to togene. Hvordan skal da feilen lokaliseres og rettes, når ledningspersonalet ikke har tilgang til skinnegående materiell på strekningen? Til fots? Dersom isolatoren befinner seg ovenfor Berekvam, blir situasjonen ganske håpløs. Hvordan en redningsaksjon da kan skje, overlater jeg til leserne å gruble over. Uansett vil den ta lang tid. Så lenge håndteringen av avvikssituasjoner ikke er skikkelig gjennomdrøftet og fastlagt i beredskapsanalyser, vil ytterligere tid gå tapt.

Løsning i sikte?

Scenariet med de to togene som stopper opp på grunn av strømbrydd, har jeg fått fra overkonduktør Per-Egil Rustberggard. Han tok opp dette og andre forhold omkring den mangelfulle beredskapssituasjonen med sin forening i et brev datert 23. oktober 2005.

Med et diesel trekkaggregat stasjonert i Flåm, ville denne saken være løst. Vi har tidligere pekt på behov for diesel-trekkraft i Flåm her i spalta.

Rustberggard har argumentert vedvarende for dieselberedskap. Lokleder Øyvind Berge i Bergen har mye av sitt virke på Flåmsbana. Han har også engasjert seg sterkt i denne saken. Takket være engasjementet fra - i første rekke disse to pådriverne - ser det nå ut til at saken får sin løsning. Forhåpentlig er en skiftetraktor av type 224 på plass i Flåm når dette leses. Traktoren disponeres av Jernbaneverket.

Type 224 har tilstrekkelig kompressor kapasitet og den har en førerbremseventil godkjent for den type oppdrag den skal utføre: Hente tog som har stoppet i Flåmsdalen på grunn av strømbrydd, eventuelt lokhavari. Ett moment er avgjørende i denne forbindelse: Dersom et tog stopper i sterk stigning uten kjørestrom, må toget etter et begrenset tidsrom avbromses/sikres skikkelig med parkeringsbremses. Bremsesko må utlegges, men toget må ikke komme i bevegelse slik at hjulene blokkerer skoene. I så fall har vi tapt, for toget kan ikke skyves baklengs oppover med en 224-traktor.

Med type 224 får vi tilbake en etterlengtet skiftmaskin på Flåm sta-

sjon. Noen formaliteter gjenstår for maskinen er operativ. Spalta følger saken videre.

Beredskap eller risiko?

I hendene sitter jeg med utdrag av en beredskapsplan for Flåmsbana fra oktober 1999. Den gjelder ikke lenger. Beredskapsplanen bygget på ressurser, utstyr og mannskaper som ikke finnes lenger. Om det finnes en ny beredskapsplan for Flåmsbana, så er det pr. nå ukjent for driftspersonalet. Jeg har sett på første utkast til ny risikoanalyse. Den dreier seg om en rekke forhold omkring faremomenter vedrørende infrastruktur og togfremføring. Foreløpig står det intet om risiko ved langvarig togstans eller evakuering der. Det er vel heller ikke meningen. Jeg leser om minimumsnormer for tillatt risiko og akseptkriterier for NSB. Mye er vel og bra, det er nok å ta fatt i for å bedre sikkerheten. Samtidig ser jeg beredskapssituasjonen som det viktigste, og som så avgjørende at den for lengst burde ha fått høyeste prioritet. Det er foruroligende at driftspersonale, som har jobbet med denne saken, har hatt følelsen av å stange hodet mot veggen. Ledelsen burde på et mye tidligere tidspunkt ha oppfattet at beredskapssituasjonen på den svært spesielle og meget populære Flåmsbana er så alarmerende uholdbar, at noe burde ha vært gjort for lenge siden. Og løsningen er såre enkel. I slike tilfeller burde det da være mulig å styre unna den byråkratiske tredemølle, ta de rette grepene og skjære igjennom?

Jernbaneverket er ansvarlig for infrastruktur og beredskap, NSB for evakuering. Når Jernbaneverket ikke gjør sin del av jobben, har heller ikke



Forventningsfulle kinesere har det trivelig sammen med overkonduktør Geir Lasse Almenningen på Myrdal stasjon. Foto: Martin Kyte



Tog fra Myrdal har kommet trygt til Flåm. Foto: Martin Kyte

NSB muligheter til å iverksette evakuering på en forsvarlig måte.

Naturvernforbundet feilsitert

Innledningen til min miljøartikkel i nr. 2, lyder slik: -I følge Idar Mo skal lederne av Naturvernforbundet ha sagt at «elkraft berre må brukast til til PC-ar og lys, og til industriprosessorar som ikkje har ei alternativ energiform, f.eks. olje eller kol»

Norges Naturvernforbund har sendt en kopi av en e-mail til vårt forbund, der det går frem at lederen av Naturvernforbundet i fjor gjorde Idar Mo oppmerksom på at han var blitt feilsitert: «Vi sier at strøm ikke bør brukes til oppvarming, men andre ting som pc, tv osv. Tog kommer selvsagt inn blant de ting vi vil bruke strøm til.» Mailen er datert 21. desember 2006.

For egen del vil jeg gjerne legge til: Om elektrisitet i seg selv kan regnes som et dyrebart miljøgode, er høyst diskutabelt. Om alle vedovner byttes ut med sentrale vedfyrte kraftstasjoner, har det lite å si for miljøet. Men elektrisiteten ville få en lavere miljømessig status, til tross for at sentraliserte vedfyrte kraftverk utvilsomt ville høyne effektiviteten og redusere utslippene, i forhold til private vedovner. Vi har land og folkerike områder på kloden, der «fornybar energi» knapt eksisterer. Til syvende og sist er det energieffektiviteten som er det avgjørende for miljøet.

Sporhunder

Lærerinne Helene C. Kløvstad hadde sans for de gode poenger, da hun oversatte donaldblader på 1950-tallet. Ole, Dole og Doffen prøver å unnsnippe Donald og hjemlige plikter, som opp-



Ekte sporhund på Bergen stasjon.

vask og gressklipping, i en 10-siders historie signert maestro Carl Barks 1945. I norsk utgave, som kom i 1953, endret Kløvstad originaltekstens «bloodhound» til «sporhund». På norsk ga det et artig poeng. I en nyere utgave ble «sporhund» byttet ut med det blodfattige «blodhund».

Hunderaser er ikke mitt felt. En lokfører på snøryddingstjeneste på Finse hadde med seg hund. En ekte førerhund. Men på Bergen stasjon dukket det opp en hund, som plutselig viste seg å være en ekte sporhund! Den var ikke utstyrt vernevest. Synergi, med hundens rullenummer, er sendt. Ja, holdningene har endret seg siden Ole, Dole og Doffen «dukket» opp i 1953. I dag ville kanskje det aktuelle bildepanelet ha ført til reaksjoner fra Jernbanetilsynet?

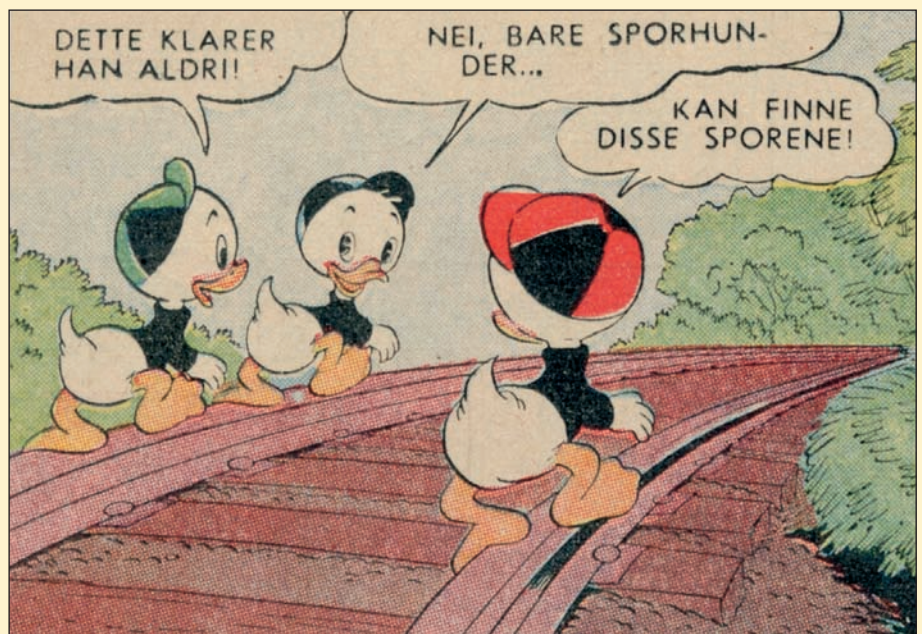
Fra det ville vesten til Upsete!

«En mann gikk av toget» - spennende klassisk spillefilm med Spencer Tracy i hovedrollen. I filmen stoppet «the Limited» ved en fillestasjon i det ville vesten, der helten steg av toget. Om plattformen var lang nok? Trolig var det ingen plattform der i det hele tatt.

En mann går av toget på Myrdal. Vår helt kommer også østfra og skal til Upsete, men går av på Myrdal fordi tog 601 ikke lenger stopper der. Dette på grunn av kort plattform. Vår mann skal videre til Upsete med lokaltog 1847,

som kun kjøres fredager. Og fredag er det, den første fredag i mars 2007. Tog 1847 kjøres med type 69 og står i spor 11 på Myrdal stasjon, «Flåmsbanesporret». Kontaktledningen i spor 11 er atskilt fra Bergensbanen. Og så - dramatisk! Strømbrydd oppstår på Flåmsbana, inkludert spor 11! I filmen «En mann gikk av toget» stiger spenningen. Vår mann på Myrdal må innse at spenningen er null! Han har ventet i fire timer, men blir snart beroliget av personale på stasjonen. Tog 63 skal komme vel halvannen time senere. Ekstra stopp på Upsete kan nok ordnes i dette tilfelle. Men den gang ei. Vår mann må vær så god bli med til Voss. Der spanderer NSB hotell. Dagen etter tar han lokaltog 1834 til Upsete hvor han ankommer kl. 10.43. Det er 14,5 timer etter skjema.

Jeg går ut fra at tog 63 ikke ble nektet stopp av hensyn til punktlighet. Så slett kundebehandling har vi ikke. For å nytte et uprovosende ordvalg: Å avslå anmodningen om stopp for tog 63 på Upsete, må bero på en misforståelse. I utgangspunktet er riktig nok plattformen for kort, både for tog som kjøres med lok og materiell, og for tog av type 73. Men det gjelder bare ordinære stopp! I et spesialtilfelle, enten det nå gjelder påstigning eller avstigning, er det en avgjørende forskjell på de to materielltypene. Her dreier det seg om dørkontroll.



Ole, Dole og Doffen på rømmen, anno 1953.

På kryss og tvers

Krav til plattformlengder kom som S-sirkulære 118-2006, der det står følgende: «Bergensbanen, Upsete holdeplass: Det tillates bare stopp for av- og påstigning for tog som maksimalt er 33m mellom første og siste dør som kan brukes for avstigning, dog tillates stopp for motorvognsett type 69. Når et tog av type 73 stopper ekstra ved en kort plattform, opprettholder lokfører dørsperingen. Ombordansvarlig frigjør bare den døren som står til plattform. Da er det bare en dør «som kan brukes--». De 33 meterene er redusert til null. Avgangsprosedyre som normalt. Full kontroll. Full sikkerhet Og i samsvar med gjeldende sirkulære.

I et tog med lok og materiell blir samtlige dører automatisk frigjort ved stopp. Det skjer hver dag i travle InterCity- tog. Mens et stappfullt 9-

vognssett kan stoppe for av- og påstigning i kurven på Upsete, som før. Paradoks?

Under uvær i vinter hendte det, iallfall en gang, at lokaltogene mellom Voss og Myrdal ble kjørt med lok og materiell. Da fikk toget dispensasjon fra S-sirkulære 118 for å stoppe ved Upsete. For de andre holdeplassene på denne strekningen, der enkelte plattformer er enda kortere enn plattformen på Upsete, ble ingen dispensasjon gitt. Det trengtes heller ikke. Ettersom tog med lok og materiell normalt ikke stopper der, har det heller ikke kommet påbud om begrensninger i bruken av dem. Absurd?

Vi kan ikke drive persontrafikk på Bergensbanen på en fornuftig måte, om det ikke tas hensyn til lokale særforhold. Og, når regelverk endres, eller

nye regler tas i bruk, da må rammeverket som kreves for at bestemmelsene skal kunne fungere, være på plass først. Om så ikke er tilfelle, må det være lov å bruke hue, eller hovve som det heter lokalt. Vår mann ble påført stor forsinkelse, mens NSB fikk en ekstra hotellregning. Helt unødvendig.

Da helten, alias Spencer Tracy, dro fra den lille stasjonen på præreren jeg ikke husker navnet på, hadde han selvsagt ordnet opp i forholdene der. Vår mann, som omsider steg av toget på Upsete, sannsynligvis ubevæpnet, bidro til å ordne opp på andre måter. Indirekte har han etter min mening synliggjort at personale i togene internt ikke alltid møter den forståelse som er nødvendig for at vi skal kunne yte den kundeservice NSB liker å skryte av.



Never ending story – øst

Vi ser at kollega Kjell Johansen i Trondheimsspalta har en «never ending story» fra sitt nedslagsfelt. Nå er det også slik at Jernbaneverkets prioriteringer ikke alltid er like godt begrunnet her på Østlandet heller.

De som skal krysse overgangen skal ha en fair mulighet til å passere uten å bli overasket av toget. Det er alle enige om.



Dette er en planovergang, mener Jernbaneverket (Foto: Jan Haugen)

Like sør for Lillehammer har Jernbaneverket først har fjernet selve overgangen, slik at man må ha assistanse av Viking om man skal komme seg over. Så har man skiltet midlertidig hastighetsnedsettelse. Det er når vi ser slikt vi tviler på vurderingsevnen hos infrastrukturforvalteren.

Hvem tar kostnadene ved økt bruk av strøm for å kunne få toget opp i hastighet igjen, eller økt slitasje på bremseklosser? Her bør operatørene slå seg sammen og kreve kompensasjon ved slike meningsløse hastighetsnedsettelser.

Lokfører kjørte for fort

For noen uker siden forsov en lokfører på Gjøvik seg. Da toget litt forsinket kom av gårde med en annen lokfører, falt kontaktledningen ned. Det ble det

store oppslag i Oppland

Arbeiderblad av.

Togpersonalet håndterte situasjonen etter boka og fikk de reisende over på buss. Alle reisende har mobiltelefon og alle mobiltelefoner har kamera. Noen

bruker det og en sendte bildene til avisa. Når avisa bruker bilder og kommentarer fra usakkyndige ukritisk, blir framstillingen merkelig for oss som kjenner Jernbanen. At en reisende mister kaffekoppen sin i gulvet behøver ikke å bety annet enn at sporet er dårlig justert.

Når det framkom påstander om at lokføreren har brutt bestemmelsene om tillatt hastighet, ble rullen fra den registrerende hastighetsmåleren gransket og det ble konkludert med at toget ble framført innenfor største tillatte hastighet.

Direktør Margareth Nordby ga Oppland Arbeiderblad fakta om hva som skjedde og roser personalet som blir truffet av medias tendensiøse framstilling for helt korrekt håndtering av det inntrufne. Det setter vi pris på.

En ny verden

Her om dagen fikk vi gleden av å fremføre CargoNets tog 4011. Dette toget besto av Rc1155 og 428 meter vogner med materledning.

Vi hadde aldri trodd at materledning skulle bety så mye for hvordan man betjente bremsene. Med materledning oppførte toget seg som om et persontog. Man måtte vente til toget hadde oppnådd riktig hastighetsreduksjon før man



Tog 4011 med kun nye vogner. (Foto: Jan Haugen)

Trangt profil

Enkelte steder er det trangt mellom plattform og togside og NSB Berging og Beredskap sin YF1 har ikke gått på Gjøvikbanen før. Da er det greit å prøve om det er klaring mellom togside og plattformen der det foregikk lasting og lossing av G-vogner i Jernbanens barndom. Dermed ble det en tur til Gjøvik for Torkil Greging fra Berging og Beredskap, lokfører Svein Tøristuen og lokleder Geir

Engesbakk. Den minste klaringen var sju cm.

For tiden er det typekurs og øvelseskjøring for loklederne som står på programmet og alle loklederne i Oslo skal være autorisert på denne vognen før sommeren.

Havarikommisjonen kritiserer NSB

Da speidertoget passerte Os stasjon på Rørosbanen tok noen av dørene tak i plattformkanten. Det ble registrert skader på 5 dører og flere ruter ble knust. Havarikommisjonen kritiserer i

sin rapport NSB for hvordan dette ble håndtert.

Toget ble ikke kontrollert av fagpersonale i Oslo, skriver Havarikommisjonen. Det ble senere avdekket at det var skader på flere vogner enn de som ble byttet ut på Oslo S.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) ble sent varslet, fremholder Havarikommisjonen, som skal varsles umiddelbart ved såpass alvorlige hendelser.

Det var bare B5-vogner serie 1 med Wegmann dører som ble skadet. Vognnumrene var: B5-26014, -26007, -26017 og -26005. NSB får også kritikk for at det var vanskelig å få tegninger for dørene.

Plattformen på Os stasjon viste seg å ha teleskader/setningsskader. Plattformhøyden var på det høyeste 410mm og på det laveste 355mm, mens normalen for denne type plattform skal være 350mm.

Lokomotivfører bemerket at det var en teleskade/setningsskade i banelegemet ved ca km 384,890 som han opplevde som en dump. Klaringen mellom vogn og plattform kan derfor ha vært enda mindre på dette stedet (spor 1 Os stasjon) enn målingene av plattformhøyder indikerer.



Hovedledning og apparatledning. (Foto: Jan Haugen)

løste bremsene. Når man stilte førerbremseventilen i kjørstilling, løste bremsene med en gang.

Med hele toget bestående av disse nye vognene er man nødt til å legge om kjøreteknikken radikalt.



Lokleder Geir Engesbakk i førerromme på YF1. (Foto: Olav Terje Kleiven)



Bergingsleder Torkil Greging og lokfører Svein Tøristuen foran YF1. (Foto: Olav Terje Kleiven)

På kryss og tvers

Plattformen på Os stasjon har vinkeljern montert på øvre kant. Flere av disse løsnet i forbindelse med sammenstøtet med vognene, og kunne ha påført vogner og passasjerer skade. Stein/betong sprutet opp da vognene tok ned i plattformen, noe som førte til skader på vognsider og vinduer.

Målinger som ble foretatt av havarikommisjonen viser at plattformen lå inni minste tverrsnitt A-85, med tillegg for kurveutslag for 600m kurve. Dette betyr at enkelte vogner under visse forutsetninger kan komme bort i plattformkanten og at Jernbaneverket også får passet sitt påskrevet.

Havarikommisjonen sier til slutt at det kan se ut til at vogner av type B5 serie 1 med Wegmann dører ikke lar seg kombinere med plattformer og banelageme av en slik beskaffenhet som ble funnet på Os stasjon.

Ulovlig kryssing av sporet

På Raufoss krysser folk sporet ulovlig hver dag. Det mangler gjerde mellom stasjonstomta og kjøpesenteret.



Denne jenta venter ikke på drosje, men på at toget skal passere før hun går over sporet. (Foto: Olav Terje Kleiven)

Personalnytt

Det ble her i vinter lyst ut en stilling i CargoNet på Nyland som ass lokførerleder.

Vi gratulerer Terje Thorstensen som fikk jobben.

Drar til Voss

Lokomotivførerne Arne Dagestad og Ragnar Vidme har siden nyttår bistått med å holde trafikken i gang for NSB Anbud på Gjøvikbanen. Fortsatt er det avtale med NSB Drift om å stille nødvendig personale for Anbud, og de nevnte karene fra henholdsvis Voss og Flåm har tjenestegjort i Oslo fram til slutten av april.

- Det har vært fint å kjøre på Gjøvikbanen denne perioden. Det har gitt meg variasjon og det er et godt miljø hos dere som jobber der, sier lokfører Arne Dagestad. -Jeg har ei voksen datter og et barnebarn som er et knapt år gammelt i Oslo, så jeg har også fått tid til å være bestefar. -Det har vært veldig fint å få god kontakt med barnebarnet mitt, men nå skal det bli godt å komme hjem, mener Dagestad, som skal jobbe mest på Flåmsbana i sommer.



Lokfører Arne Dagestad har fått mye tid sammen med barnebarnet sitt de fire månedene han har jobbet i Oslo, men er glad for å reise hjem. (Foto: Olav Terje Kleiven)

Tømmer i hytter og pinner

Det kjøres tømmer som aldri før i CargoNet. Derfor er den planlagte skrotingen av 4121 er stoppet. Vognene gis i disse dager en ny revisjon for ytterligere livsforlengelse.

Vi blir litt forundret over å se hvordan flyten av tømmer går alle veier. Det kjøres sagtømmer til Otta og slip tilbake til Skoghall. Nyeste på denne

fronten er et prøveprosjekt med å kjøre tømmer fra Skövde til Braskereidfoss. Her skal det over en periode gå 3 tog i uken med sagtømmer og slip.



Tømmer på veg til Norge. (Foto: Jan Haugen)



Skifting i Skövde. (Foto: Jan Haugen)

Turneringen her har gitt den perfekte turen med kjøring bort 9 timer opphold og kjøring tilbake til Kongsvinger. På Braskereidfoss er lokpersonalet med og løsner nedbindinger og legger opp disse før toget returnerer til Kongsvinger etter endt lossing



Lossing i Braskereidfoss. (Foto: Jan Haugen)

Feiring av førti

En av Gjøvikbanens konduktører passerte 40-kilometersmerket her om dagen og inviterte familie, venner og oss som jobber på Gjøvikbanen på fest. Det ble

servet mat og drikke, og de som har dansefot, kunne benytte den.

Det kunne vi latt være å skrive om, hadde det ikke vært for at hun hadde hyret inn et 7-manns orkester til å spille munnspillbasert blues denne kvelden.

Mange vil med rette hevde at blues er den musikalske stilart som best beskriver poesien vi kan finne gjemt i skinneskjøter, hjulslag, subbende bremsklosser og trange kurver. Spesielt på strekninger som ikke har tråd over.

Orkesteret servete også en egenskrevet tekst til jubilanten. Vi fritt etter hukkommelsen gjengir følgende strofe:

«Med NSB drar hun på tur, alltid blid og aldri sur, Anne Sofie fyller år, fælt så fort som tida går.»



Noen av spillemennene i bluesbandet «Toten Celulose». Espen Røed (gitar), Svein Erik Tandsæther (bass) og Arnfinn Åslund (gitar). (Foto: Olav Terje Kleiven)

Første el-lok med CabRadio.

El 16-lokene som CargoNet kjøpte tilbake er nå i ferd med å settes i drift. Lokomotivene går gjennom et skikkelig oversyn og en del mindre reparasjoner utføres.

Lokomotivene vil få CabRadio. De blir de første el-lokene i CN som får disse radioene. I motsetning til Rc 4 lokene som har dataenheten i ende A,

vil 16 lokene få dataenheten i maskinrommet. I Rc lokene ser det ut som man har plassert en østeuropeisk svart/hvitt-TV på assistentsiden.



CabRadio på 2202. (Foto: Jan Haugen)

Avsporede kulturminner

De frivillige miljøene med Norsk Jernbaneklubb i spissen har tradisjonelt vært en av bærebjelkene for bevaring av vår historie som jernbanefolk. I tillegg har Jernbanemuseet et overordnet ansvar for dokumentasjon og framføring av museumstog.

På de rullende museene går aktiviteten på skinner. Valdresbanen, Urskog Hølandsbanen, Krøderbanen, Setesdalsbanen og Gamle Vossebanen har en god aktivitet og klarer

å kjøre tog på hjemmebane.

På bortebane, i samtrafikk med de kommersielle togene, er det verre. GM-Gruppen har sluttet å kjøre sine chartertog og selger unna materiell i stort tempo for å betjene leverandørgjeld. Norsk Museumstog har for få aktive medlemmer i lokstallen på Hønefoss til å holde dampen oppe på Raumabanen. Dermed ligger det an til at Jernbanemuseets Di3-lokomotiver blir trekraft for turisttogene mellom Åndalsnes og Bjorli i sommer.

Tradisjonelt har GM-Gruppen kunnet tilby 1.generasjons stålvogner og dieseldrift, mens Norsk Museumstog i samarbeid med Jernbanemuseet som trafikkutøver kunne tilby teakvogner med damplok eller elektriske lokomotiver. I og med at stålvognene til GM-Gruppen etter alt å dømme blir spredd og Norsk Museumstog ikke klarer å sette damplok i driftsklar stand for kjø-



Hans Olav Fykop i gang med å bytte gulvbelegg i førerrom ende 2 i Valdresbanens BM86.12



Tre av de nylakkerte el 16 lokene fra TGOJ. (Foto: Jan Haugen)

ingene i Romsdalen, blir tilbudet redusert for bedrifter, organisasjoner og enkeltpersoner som ønsker en reise tilbake i tiden uten kontaktledning over sporet. Hvor naturlig det forresten at Jernbaneverket driver personbefordring med chartertog på det nasjonale jernbanenettet?

Løsningen kan være at kulturmyndighetene går inn med offentlige kjøp for



Di3.602 og 30a 271 ble satt i stand til 150-årsjubileet for norske jernbaner. Her i Brynsbakken med ekstra kongetog 1.9.2004. Begge lokene er for tiden hensatt.

å sikre kontinuerlig drift noen attraktive chartertogstammer med historisk materiell. Det ligger penger i dette, men da må man ha en mer kraft i drift og markedsføring enn det frivillige miljøet kan få til. Ved å la historiske chartertog inngå i NSBs organisasjon med offentlige kjøp for å sikre bevaring av representative togstammer, ville allmennheten få et godt charertilbud og NSB vil styrke sitt omdømme. Dessuten ville personale som ønsker å tjenestegjøre på slikt materiell fra tid til annen, opprettholde kompetanse til det.

Ord fra barnemunn

- Man får omgangssyke hvis man har hatt omgang med noen som er kvalme.
Nina, 7 år
- Når man kommer i puberteten, får man kjønnsorganer.
Lila, 8 år
- Hjernen gjør at vi husker å kjøpe epler. Uten hjerne så hadde man kanskje bare tatt med seg en kilo med appelsiner.
Sander, 7 år
- Kroppsvæske er noe man bruker når man vasker seg, for at ikke bakteriene skal informere seg.
Olav Hermund, 7 År
- Hellidag har med Gud å gjøre. Han liker ikke at man bråker hver dag.
Sardar, 8 År

Til slutt

..synes vi at CargoNet burde kjøpe noen nye lokomotiver.



Flytoget

LOKFØRER FREDRIK NØRBECH

Speilmonitorer

Speilmonitorene våre har blitt en aldri så liten gjenganger i Flytogspalta. Som erstatning for vanlige sidespeil er BM 71 utstyrt med to videokamera som er koblet til skjermer i førerbordet. Den type skjermer som togene våre er utstyrt med i dag har for lengst gått ut av produksjon. Det har lenge pågått et arbeid med å finne en erstatning som er av tilfredsstillende kvalitet. Tidligere tester har ikke falt heldig ut, men nå et en ny skjerm ute på prøve. Vi snakker her om en liten flat LCD skjerm. Den representerer det ypperste som er tilgjengelig på dette markedet. Modellen er i bruk både i industrien og i overvåkningssystemer verden over. I et førerrom er det montert to skjermer og snart skal to oppgraderte modeller monteres inn i et



Nye skjermer er på plass i et førerrom. Faller testen heldig ut skal resten av togene få skjermer av samme type. (Foto: Fredrik Nørbech)

annet tog. Faller testene heldig ut skal hele togparken utstyres med tilsvarende skjermer. Det er ingen tvil om at skjermene holder en høy kvalitet, men i kombinasjon med tiårs gamle videokamera blir bildet langt fra imponerende. De fleste som driver med lyd og bilde vet at sluttresultatet bestemmes av det svakest leddet i kjeden.

Moderne LCD skjermer er avhengige av gode innsignaler for å produsere et bra bilde. Om ikke annet har nykommerne bevist at eksisterende kamera og kabler er i varierende forfatning. I førerrommet hvor skjermene er montert er bilde på høyre side akseptabelt mens makkeren på venstre side leverer et meget kornete resultat. Krysskobling

viser at årsaken er å finne lenger ut i systemet. Utviklingssjef, Espen Narum, forteller at alle kamera og all kabling må kvalitetssikres før de nye skjermene er på plass. Han utelukker ikke at noen komponenter må byttes ut, men kan ikke love at togsettene våre får nye høyoppløsnings (HD) kameraer i denne runden. Vi må nok belage oss på å kjøre rundt med en kamera/skjerm kombinasjon som ikke snakker samme «språk» i mange år. Først når hele systemet er modernisert kan vi forvente gnistrende skarpe bilder av det som skjer langs tog-siden. De nye skjermene lyser også kraftig blått når de tennes og slukes, Espen sier at det jobbes hardt med å få fjernet eller dempet dette noe irriterende fenomenet. For en lokomotivfører er sikten bakover en viktig del av sikkerheten, så her er kun det beste godt nok.

Trafikkrekord

At flytrafikk er sterkt forurensende hersker det liten tvil om, men når hele reisens utslipp skal summeres spiller faktisk måten du kom deg til og fra flyplassen på en stor rolle. Det er derfor ekstra gledelig at stadig flere velger å ta toget til Oslo lufthavn. Torsdag 19.04 valgte hele 20 000 flypassasjerer Flytoget til og fra OSL. Ikke bare betyr dette ca tre millioner blanke kroner i kassa, men også betydelig færre forurensende biler på veien. Flytoget har



Kveldsstemming på Oslo S, Direktetoget forlater spor 14 med kurs for flyplassen. (Foto: Fredrik Nørbech)

hele 8,3 % flere reisende så langt i år enn i samme periode i fjor. Flytoget har også klart en meget sterk tredjeplass på Norsk Kundebarometer, en undersøkelse som viser hvor fornøyde kunder er med bedrifter de er kunder hos. Ingen grunn til å henge med hodet på Flytoget om dagen, altså.

Økt produksjon

En bieffekt av at flere reiser med Flytoget, er en stadig økende trengsel om bord i togene våre. Det er særlig på kveldsavgangene ned fra flyplassen at trykket øker. For å møte den økte etter-

spørselen skal det fra medio juni kjøres to nye direkte tog fra OSL til Oslo s. I dag går siste direkte avgang klokken 22:46 noe som fører til trengsel på togene til Asker 22:56 og 23:16. De to nye avgangene på 23:06 og 23:26 vil forhåpentligvis avhjelpe denne situasjonen noe. Dette fører i neste runde til noen endringer på dagsverkene våre. Disse blir så implementert i våre eksisterende turnuser. Dette fører dessverre til en noe dårligere gange i en del turer.

På et medlemsmøte i fjor ble det vedtatt at vi, så langt det lot seg gjøre, kun skulle ha én tursøking i året. Det vil derfor ikke bli gjennomført noen full tursøking før til ruteendring i januar 2008.

Å jul med din glede

Flytogvertene våre har et lite krypinn i BFM vognen. Fra dette hendige lille kontoret foretar de all sin annonsering i toget. Rommet fungerer også som et spise- og hvilerom på lange økter. Som alle kontor med respekt for seg selv er også vertkontoret utstyrt med en kon-torstol. Denne stolen har normalt ikke hjul men knotter, som skal sørge for at stolen holder seg i ro om bord i toget. På et togsett har imidlertid noen lyse hoder satt inn en stol med hjul. Når så den stakkars verten skal annonsere har vedkommende sin fulle hyre med å unngå et brutalt møte med veggen. Det



Direktetoget fra OSL har nettopp ankommet spor 14 på Oslo S. Ikke noe å si på oppmøte. (Foto: Fredrik Nørbech)

På kryss og tvers

skal selvsagt en god porsjon faglig dyktighet til for å kunne foreta en naturlig og uanstrengt annonsering, samtidig som du klamrer deg fast til det du måtte finne. Kanskje er stolen satt inn i et forsøk på å fiffe opp en ellers noe rutinepreget arbeidsdag, men dette blir naturligvis bare spekulasjoner. Førerstolene våre er jo i ferd med å byttes ut om dagen, så vi håper at det er en annen person som har fått nettopp den jobben.



Flytogvert Gitte Alexandra Olsson prøver desperat å holde seg fast mens stolen triller av sted. (Foto: Fredrik Nørbech)

Quiz

Å kjøre Flytog er muligens ikke verdens mest krevende jobb, rent intellektuelt sett. Ikke dermed sagt at hjernen kan ligge igjen hjemme når du trekker i uniform, men det er ikke alle sider i dette fantastiske organet som blir satt på like harde prøver. Derfor er en liten quiz etter jobben ikke å forakte. Hver mandag arrangeres det en underholdene og lærerik spørrekonkurranse på puben Biblos, som ligger i kjelleren på Byporten. Her blir virkelig de små grå satt på harde prøver. Visste du at flagget til Palau er blått med en gul sirkel i midten? Hver mandag stiller Flytoget minst et lag med kamplystene quizere. Lokomotivfører Vidar Johannsen er en av ildsjelene bak det hele, og ikke sjeld-



Flytogvertene Odd Olav Hvalen og Maria Andreassen legger hodene i bløt sammen med lokomotivfører og primusquizsus Vidar Johannsen på quizen. (Foto: Fredrik Nørbech)

en leder han laget sitt inn til seier. Hvis noen kolleger i andre jernbaneselskaper skulle bli inspirert av dette er de hjertelig velkomne til Biblos for å måle krefter med Flytogets quizlag.

Listekurs

NLF forening Oslo avholdt i midten av april et to dagers kurs i turnusbygging. Kurset er ment som en kort innføring i arbeidet med streklister og bygging av turer. Tilstede på kurset var åtte lokomotivførere fra NSB, NSB anbud, CargoNet og Flytoget. Lokomotivfører Tor Klyve fra CargoNet holdt et innlegg om hvordan det sentrale tjenesteutvalget jobber og de utfordringene de møter i sitt arbeid. Fra Oslo Foreningens listeutvalg kom lokomotivfører Steinar Bæra og snakket om metoder for bygging av turnuser.

Etter en gjennomgang av aktuelle arbeidstidsbestemmelser fikk deltagerne i oppgave å lage streklister for godstogene på Dovrebanen. På dag to skulle det bygges turer for CargoNet på Hamar og NSB på Lillestrøm. Å påstå at de turene som ble kocht i sammen her er bedre enn dagens turer er nok å ta munnen litt for full. Uansett var det et svært lærerikt kurs, som kan anbefales for alle. Oslo Foreningen planlegger å holde flere listekurs, så det er bare og melde seg på når anledningen byr seg. Kurset er åpent for lokomotivførere fra hele landet.



Lokomotivførerne Erik Egge, Kai Mestad og Kay Arne Hansen på Oslo Foreningens listekurs. (Foto: Fredrik Nørbech)

Ny planlegger

Et år etter at vår forrige planlegger, Heidi Ringen, sluttet for å prøve lykken i CargoNet er endelig etterfølgeren på plass. Tove Farrell har riktignok vikariert i stillingen, men det er først nå hun blir fast ansatt. Tove er en vaskeekte Tromsø jente, selv om 21 år blant oss søringer har vasket ut dialekten en smule. Den særegne Tromsø humoren har heldigvis overlevd de mange årene her i de sydligere strøk Tove har bakgrunn fra hotell og restaurantbransjen hvor hun har jobbet i flere år. Hun har også studert personal og ledelse på høyskolen i Stavanger. På fritiden liker hun å spasere rundt i Oslos gater sammen

med sin ektemann. Vi ønsker Tove lykke til i «ny» jobb hos oss på Flytoget.

Visste du at...

- 1884 - Ny fellesstasjon for Rørosbanen og Meråkerbanen åpnet på Brattøra i Trondheim i juni.
- 1938 - Sørlandsbanen til Kristiansand åpnet 21. juni.
- Honning har nærmest ubegrenset holdbarhet.
- I bibelen dreper Gud 2.038.344 mennesker. Satan dreper 10.
- På 1830 tallet solgte man ketchup som medisin.
- Slipper man en rosin i et glass med champagne, vil den kontinuerlig sprette opp og ned.



Planlegger Tove Farrell travelt opptatt med å legge nye planer sammen med lokomotivfører og oppgjørsansvarlig Turid Omholdt. (Foto: Fredrik Nørbech)



Hamar

LOKFOØRER STEIN DØLPLADS

El 16 tilbake til hjemlandet

Får noen år siden ble noen EL16 solgt til Sverige. El lok situasjonen til CargoNet ble verre og noe måtte gjøres. Valget ble å kjøpe tilbake lokene NSB solgte til Sverige. Av en eller annen grunn så hadde ikke svenskene brukt for dem lenger. Strømforsyningen her hjemme er ikke bra nok for El 16 og nå ikke heller på Dovrebanen. Kjører en etter et godstog framført med el 16 er spenning på 12000v ikke uvanelig. Men gledelig var det jo at de kom tilbake nylakkerte og da i en ny fargesetting. Glemte var de mørke triste vinmonopolposefargene vi kjenner fra før. Her var det lyse farger med oransje striper. Så veldig bra ut.

Jeg håper nå at resten av El 16 lokene blir lakkert i samme farge og hvis det utvendige renholdet av El 14 hadde vært bedre kunne de lokene fått samme farge. Nå hjelper den svarte fargen på siden å skjule at olja renner nedover.

Men la oss ikke lakkere oss bort. Vi trenger nye lok.



I friske farger på Nyland i mai.

Kjøleboks

CargoNet har enda ikke hatt mulighet til å montere kjølebokser på alle El 14 ca to år etter at det første loket fikk det. Men vi har da noen og bra er det. Det er godt og ha tilgang til kaldt flaskevann. Forskjellen er stor på kokt vann i vinduet og kaldt vann på flaske. Men det er noen av oss som har funnet av og



Bildet viser kjølebok på el 14.

på knappen og nå ser det ut til at det har godt sport i og slå av kjøleboksen. Dette er det jo ikke noe vits å gjøre. Vær snill og la kjøleskapet stå på kjøling slik at vi kan få kaldt vann og har muligheten til og holde matpakka kald.

Årsmøte i Lokomotivpersonalets forening Hamar

Årsmøte ble avholdt den 29/3.07. Det ble noen forandringer i styret. Åge Bratteli takket for seg etter flere år som leder. Ny leder ble Gunnar Martinsen. Leder for lokpers avd. CargoNet Viggo E. Hansen takket også for seg og ny leder ble Ulf A. Sætre. Terje Nygaard ledet møte med stø hand. Etter selve årsmøte holdt vernekoordinator Stein-Erik Olsen et innlegg om våpen om bord i tog. Til slutt fikk Terje Berntsen overrakt en Di3 av Stein-Erik Olsen som takk for Terje sine 44 år ved NSB. Håper du får mange fine år som pensjonist Terje.



Terje takker for di 3-modellen.



Møteleder Terje Nygaard og i midten den nye leder Gunnar Martinsen.

Saktekjøringer over planoverganger

Økonomi er jo en veldig viktig faktor ved togfremføring. For å få dette til er det mange faktorer som spiller inn. Å være kjent og at sporet er i orden er to av disse. Mindre viktig blir det ikke siden energiprisene bare stiger og stiger.

Det jeg nå tar opp har vært lufta før, men kan ikke nevnes ofte nok. Vi har fått en rekke nedsettelse av kjørehastigheten ved planoverganger i hele landet. Saken er dårlig sikt ved planovergangen. Pr april var det mellom Eidsvoll og Dombås 6 plo som hastigheten var satt ned, Dombås og Åndalsnes 8, Rørosbanen hadde 4 og Nordlandsbanen 12. Hastigheten er satt ned alt fra 90 km/t til 10 km/t. Over dette fremføres det persontog og blytunge godstog hver eneste dag. Er det noen som kan tenke seg hva dette koster i økte energikostnader.

For å få noe bakgrunn om dette tok jeg en prat med Jernbaneverket. Det finnes målinger og krav hos JBV når det gjelder planoverganger. For eksempel der hastigheten er 130 km/t skal sikten være 12 sekunder fra plo hvis overgangen trafikkeres av lastebil for å ha nevt en. Som alle vet er det ikke lett å drive jernbane i Norge. Et tre som står på privat grunn kan ikke hugges uten videre selv om treet skygger for sikten til planovergangen, bruk av varsellampe er ikke tillatt hvis det er flere brukere. Enkelte plasser må toget ned til 10 km/t, men vi skal ikke gi signal tog kommer. Dette er jo veldig merkelig. Planovergangen er jo farlig, men tuting nei.

Over alt står det grinder oppe, grind-

er som ligger på bakken eller som ikke finnes i det hele tatt. Spiller ingen rolle. Togene må ned i hastighet for overgangen er farlig. Vet samferdselsmyndighetene om dette. Ta Bjorli. Vanntårnet står i veien så togene må kjøre 10 km/t den ene veien og 50 km/t den andre veien. Her er det planlagt automatisk bom, pris 2 millioner kr. Får å bli kvitt alle nedsatte hastigheter over planovergangene mellom Eidsvoll og Åndalsnes må JBV ut med 15 millioner kroner. En liten sum å betale for at operatørene skal spare inn store summer og økt forurensning. Pengene har en tendens til å bli omprioritert så fenomenet med nedsatt hastighet vil vi leve med lenge. For CargoNet sin del er tiden kommet for lenge siden til å forlange kompensasjon for økede utgifter. Vi kan bare ikke godta dette. Tipse en avis er også en fin måte spre nyheter om økt forurensning.



Bak vanntårnet skjuler det seg en planovergang. Hastighet over overgangen er 10 km/t.

Acetylen

I serien vår om farlig gods har vi kommet til acetylen. Som de fleste vet brukes dette til blant annet sveising og da sammen med oksygen. Før ble acetylen produsert hos større sveisebedrifter og undertegnede har vært med på dette med blandede resultater. I større byer var det også produksjonsbedrifter, men nå foregår produksjonen av acetylen i Danmark. Gassen lagres i rødbrune flasker som rommer 5, 20 og 41 liter. Flaskene er fylt med en porøs masse som skal holde på acetonet. Når acetylenet fylles på flasken oppløser denne seg med acetonen. Farenummeret er

239 og UN nummeret er 1001 og fare-seddel er 2,1. Se vedlegg forrige nummer.

Flasker med acetylen kan reagere på både varme og slag. Ved slag kan vi få noe som kalles spalting. Da får vi såkalte hot spots på godt norsk. Eller varme flekker om man vil. Blir flasken da ikke nedkjølt blir trykket så stort at flasken revner. Ved brann vil flasken revne med enorm kraft etter ca 25 minutter i flammene. Sikkerhetsavstanden er minst 300 meter.

Flaskene transporteres enkeltvis eller i pakker på 8x 41 liter. Acetylen er lettere en luft. Den er ikke synlig og lukter omtrent som hvitløk. Gassen er meget brann og eksplosjonsfarlig og har et av de største eksplosjonsområdene som finnes. Fra 2,3 til 80 volumprosent i luft. Ren acetylen er ikke giftig, men virker narkotisk. Acetylen som er oppløst i vann må regnes som giftig for organismene som lever i vann. I dag blir varmpåvirkede acetylenflasker beskyttet av skarpskyttere fra politiet



En acetylen flaske eksploderer etter kort tid på bålet. Bilde er tatt under en øvelse.



Bilde viser en acetylenflaske som er beskyttet for kontrollert av brenning.



Dialog

Jernbaneverket i Nord har tatt seg brydderiet med å «svare» på et innlegg i Lokmands Tidende, og vil tydeligvis ha en dialog. Det er jeg glad for, men må vel gi et svar her, siden jeg ikke har tilgang til JBV's Hjemmeside. Dette svaret er skrevet i begynnelsen av mai, men til leserne kommer det nok litt seint.

Siden jeg begynte å skrive om «Dårlig sikt ved PLO» i august i fjor, har jeg ikke hørt noe fra JBV. De gangene jeg har prøvd å få til intervju med leder har jeg ikke lyktes med å få tak i noen, eller hun har vært opptatt.

En god del saktekjøringer har blitt borte, takk for det, men vi har aldri hørt noe om at det er gjort feil, ikke en gang ved den tidligere omtalte 300 meter lange 20 km/t saktekjøringen der planovergangen var fjernet i god tid før skilt for hastighetsnedsettelse ble satt opp! Da må jeg innrømme at jeg har blitt litt provosert.

Videre har nok JBV rett i at informasjon til ledelsen i Jernbaneselskapene i liten grad kommer ned til oss som gjør jobben, men det kan ikke forbause noen. Sånn er det jo, skal en ha informasjon til (eller fra) de som kjører togene (eller generellt «på golv»), bør en gå til dem eller en representant for dem.

Når det gjelder «Blåskilting» og vernerunder ser jeg at det legges opp til en bedring av praksis, det er bra. Sjøl var jeg med på vernerunde (strekingsbefaring) på Dovrebanen for 2 år siden. Da tok jeg opp at krengehastigheten på strekningen Støren - Oppdal var feil, og fikk til svar at det hadde de ikke noe med, det var egne folk som jobbet med krengehastigheten på landsbasis! Og merkelig nok merka vi ikke feil ved krengehastigheten der vi kjørte i en LM fra JBV. Det jeg la merke til, var at de

gamle rapporter fra visitasjonene et og to år før, var fortsatt like aktuelle, svært mange av feilene som var rapportert her var fortsatt der! (og ikke engang forsøkt rettet). Andre har klagd på at de fikk varsel om høy sideakselerasjon når de holdt seg innenfor «blåhastighet», og fått svar at JBV har regnet på geometrien i sporet og funnet at det ikke er feil! Hvor fjern går det ann å bli? Hva med å spørre de som kjører der, eller i det minste prøve sjøl? Men alle lokførere som har vært her noen år har fått beskjed om at de må holde seg godt under krengehastighet, og da har det jo godt bra. Men det blir sjølsagt ikke flere synergimeldinger etter slike svar.

Men jeg håper likevel på et fortsatt godt samarbeid med JBV i Nord, jeg har fått mye nyttig informasjon fra dem i min tid som slribent, men vi er jo ikke alltid enige om alt.



Våpen må tilbake i tog, med sluttstykket oppbevart i eget skap.



Mer tommer på Meråkerbanen neste år

Våpen i tog

Så er vi endelig ferdig med tida da vi skulle drasse på våpen inn og ut av tog, for eventuelt å avlive påkjørte dyr. Nå må ordningen evalueres og en permanent ordning på plass før snøen igjen faller. Fra lokpersonalet i Trondheim er det helt klart at vi ønsker oss at våpen skal tilbake på lok/ motorvogn. Sluttstykket og ammunisjon bør oppbevares i en egen FG-godkjent boks, adskilt fra våpenet. Vi ønsker ikke at tog skal bli mange timer forsinket fordi et levende, men skadet dyr ligger i veien for videre kjøring. Det er lite realistisk å få til noen annen ordning som dekker opp slike tilfeller. Hvis viltneimnd eller andre kan garantere at de kommer «raskt nok» til å ta seg av andre tilfeller (der dyr ligger utenfor sporet) vil vi med glede overlate det ansvaret til andre.

Men administrasjonen i NSB må ikke tro at folk har glemt alt når neste vinter kommer, og at de bare kan fortsette uten noen nye permanente tiltak. Oppsummeringene må begynne nå, ikke i oktober! Meldingen i Vingehjulet er desverre ikke oppløftende i så måte.

Øking av trafikken på Meråkerbanen

I følge Trønder-Avisa planlegger næringslivet mer godstransport på Meråkerbanen. Det blir gjort endel ved-

likehold og forbedringer på banen så akseltrykket blir økt til 22,5 tonn og hastigheten blir noe økt- til 60 km/t. Norske Skog planlegger å øke transportene sine, i tillegg er selskaper som Kjelstad Sag og Høvleri, IKEA, Norrskog AB, Eka Chemicals og Peterson Ranheim med i et samarbeid om å sette opp flere godstog mellom Østersund, Trondheim og Skogn. Neste år regner man med å frakte 400.000 tonn på Meråkerbanen, dobbelt så mye som i 2005.

Norsk Skog vil i tillegg til å øke egne frakter, være med å legge til rette for at også andre virksomheter vil transportere mer gods på jernbane øst/vest i Midt-Norden i følge logistikksjef Jon L. Gjemble. I Østersund skal en terminal som til nå kun er brukt til opplasting av tømmer, bygges ut til også å kunne betjene containere. Norsk Skog vil om nødvendig garantere økonomisk for teminalinvesteringene. Østersund kommune og den svenske staten vil nå ta stilling til hva de vil bidra med av jernbaneinvesteringer.

Stortingsrepresentant Lar Peder Brekk (Sp) slår i følge avisa fast at regjeringa vil satse ennå mer på jernbane framover. Gradvis økt godstransport vil bli fulgt opp med videre oppgradering med statsmidler. Han sier videre til Trønder-Avisa at i årene 2008 til 2010 vil fjernstyring blir montert, kryssningsspor forlenget og det vil bli utbedringer slik at godstogene kan kjøre med en fart på 80 km/t. I årene 2009 – 11 er planen å legge om Meråkerbanen slik at tog kan kjøre innom flyplassen. Etter år 2010 er planen å elektrifisere mellom Storlien og Trondheim. Satsingen på Meråkerbanen skal fortsette i samspill med næringslivet, sier Lars Peder Brekk.

Allmøte

Så har det vært Allmøte i Trondheim. Vi fikk besøk av Enger og andre direktører. Vi skiftarbeidere måtte gå i fritida, i det som er arbeidstid for andre grupper i NSB. Det spesielle i Trondheim denne gangen var at en god del fra Team Trafikk deltok på konsernets allmøte. Ellers regner jeg med at runden blir behørig oppsummert i

Vingshjulet så jeg skal bare berøre det som kan være av spesiell interesse for lok.pers i Trondheim.

Enger sa at konsernet skal investere i den største materiellfornyelsen i selskapets historie. Over 6 milliarder kroner må investeres de nærmeste 5 årene. Disse investeringene bygger på dagens prognoser. På spørsmål fra Jomar Kvitland, leder av Statsbanenes Verkstedforening Trondheim, svarte Enger at hvis en skulle ta klimatrusselen fullt innover seg, med stor satsing på jernbane og dobbeltspor mellom de store byene, ville investeringsbehovene var 3 – 5 ganger så store. Men det er jo avhengig av at politikerne tar dette på alvor da, er min kommentar.

På spørsmål om dieselmateriel var Enger litt mer usikker, og overlot dette til Asle Norbotten. Han er med i en gruppe som holder på med en utredning av behovene på dette området i NSB, spesielt nye motorvogner. Denne skal legges fram før sommeren, men det er en utfordring at vi alt i dag har kapasitetsbrist. Enger sa at hvis innstillingen fra utvalget blir at det er stort

behov for nytt materiell, så vil eventuelle investeringer også komme opp som sak til styret i løpet av året, eller tidlig neste år. De investeringene en alt har «regnet med», dreier seg i hovedsak om behovene på Østland og elektrisk materiell. Så vi får håpe at fornuften tar utvalget og vi får raske beslutninger om investeringer i dieselmateriell også!

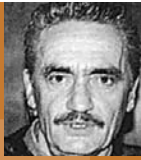
På spørsmål om elektrifisering nordover var svaret at dette ikke hadde vært prioritert av NSB. Nordbotten sa at eventuell elektrifisering ville få konsekvenser for materiellbehov, men sa indirekte at de ikke anså dette som sannsynlig innafor investeringstidsrommet en nå så for seg.

CargoNet har jo også stort behov for lokomotiver, både elektriske og diesel. Dette har i stor grad blitt sabotert av GreenCargo, som jo må være enige i investeringer av slike dimensjoner for at de skal bli noe av. Innkjøp av nye lok skal taes opp i styret i CargoNet før sommeren, og Enger tror at de denne gangen skal få til enighet om investeringer.



Enger på Allmøte i Trondheim

Historisk lys



HISTORIKER HARALD BERNTSEN

TILBAKE TIL FORTIDA?

I år er det hundre år sia arbeidsgivarane her i landet for første gong bøygde seg for kravet frå dei fagorganiserte arbeidarane om landsomfattande tariffavtarar. Det skjedde ved at Mekaniske Verksteders Landsforbund, avdeling av Norsk Arbeidsgiverforening (N.A.F.), i 1907 gikk med på den såkalla jernoverreinskomsten med Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund, del av Arbeidernes faglige landsorganisasjon, som LO (Landsorganisasjonen) den gongen heitte.

I dag, hundre år etter, seier arvtakarane etter N.A.F., NHO – med politisk særleg sterk tilslutning frå Framstegspartiet og Solberg-Høgre – at fagorganisasjonen og kollektivavtarar, særleg landsomfattande avtarar, er ei ulempe i den internasjonale konkurransen. Dei har derfor allereie i ei årrekke arbeidd strategisk for å erstatte desse med lokale og helst individualiserte lønnsavtarar.

Fram til 1905 hadde dei demokratiske spørsmåla om allmenn stemmerett (innført for menn i 1898) og om nasjonal sjølvråderett (innfridd med folkeavstemninga om unionen med Sverige i 1905) tatt mye merksemd og tilslørt den nye og veksande motsetninga mellom lønsarbeidarar og kapitalistar i Norge. Men 1905 var ikkje bare året for unionsoppløysinga. Det markerte også starten for alvor på den valdsame utviklinga som bare to år etter førte fram til jernoverreinskomsten.

Det dreia seg om den nye industrialiseringa som følgde av tekniske nyvinningar som gjorde det mulig å gjøre vasskraft om til elektrisitet og å nytte elektrisiteten industrielt. Norge hadde vasskrafta, men ikkje dei enorme ka-

pitalane som skulle til. Men desse fanst i rikt monn i tidlegare utvikla kapitalistiske land – som akkumulerte overskottskapitalar som, på line med det norske olje- eller «pensjons»fondet i dag, ikkje kunne bli reinvestert der dei var skapt, men bare i utlandet. Elles ville dei føre til ein alt for stram arbeidsmarknad og ei alt for stor makt hos arbeidarane på heimebane. Dei var med andre ord på jakt etter nye investeringsområde, og eitt område dei fann, var Norge med all vasskrafta.

Dermed var det duka for dei nye, særleg elektrokjemiske og -metallurgiske industristadene som i dag blir kalla einsidige og er under avvikling – Notodden, Rjukan, Odda, Eydehavn, Sauda og så vidare. Industrialiseringa fikk ringverknader i form av forsert utbygging av vegar, jernbane og andre kommunikasjonar, forutan av sterk vekst i eldre industri som jern- og metallindustrien. Kor raskt og revolusjonerande det nye sjølvstendige Norge utvikla seg, kjem fram i følgjande tal: I 1900 hadde eitt år gamle LO 5000 medlemmar. I 1905 var dei dobla til 10 000. Men så, i løpet av bare to år fram til 1907, var desse blitt fire gongar så mange, 40 000. Under den stigande høgkonjunkturen som stort sett følgde heilt fram til slutten av 1920, blei dette talet firedobla på ny, til nært 160 000 medlemmar.

Dette var bakgrunnen for at Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund i 1907 kjente seg sterke nok til å seie klart ifrå at dei ville gå til streik dersom dei ikkje fikk ein landsomfattande avtale, og at motparten hos arbeidsgivarane skjønnte at det ikkje lenger var noe håp om å kvele fagorganisasjonen i fødselen. Det var tvert om på tide å komme dei organiserte arbeidarane i møte og innleie eit samarbeid innan rammene for det etablerte kapitalistiske samfunnet.

Slik kom jernoverreinskomsten av 1907 til som det alle tariffavtaler alltid er og vil vere, eit kompromiss mellom lønnsarbeid og kapital, det første store klassekompromisset i norsk historie. I og med overreinskomsten gikk arbeidsgivarane ikkje bare for første gong med på ein landsomfattande kollektivav-

tale, men anerkjente fagorganisasjonen som motpart og ei tillitsvalte i organisasjonen som representative for arbeidarane. Jern- og metallarbeidarane gikk på si side med på, etter krav frå arbeidsgivarane, å skrive inn i overreinskomsten at arbeidsgivarane hadde styringsretten i produksjonen, med andre ord på den private eigedomsretten til produksjonsmidla som heile kapitalismen og lønnsarbeidet kvilte og kviler på. Den andre viktige motytinga frå arbeidarane var at avtalen skulle vere bindande for begge partar, at arbeidarane forplikta seg til å oppretthalde arbeidsfred i avtaleperiodane, og at tariffperioden skulle vere så lang som fire år.

Desse motytingane blei som kjent meir og mer omstridde etter kvart som høgkonjunkturen med stram arbeidsmarknad og prisvekst heldt fram, og blei ein viktig grunn til den seinare danninga av fagopposisjonen under leiing av Martin Tranmæl. At arbeidsgivarane godtok prinsippet om landsomfattande kollektivavtarar, var i seg sjølv uansett ein stor siger for fagorganisasjonen.

Til grunn låg eit kvart hundreår med kamp for å få anerkjent det kollektive avtaleprinsippet. I denne kampen hadde arbeidarane ikkje gitt etter for argumenta frå dei enkelte arbeidsgivarane om at dersom dei gikk med på arbeidarkravet om tariffavtale, ville dei bli slått ut i konkurransen med andre arbeidsgivarar som ikkje var bundi av slike avtarar. På denne måten hadde kampen ført fram til ein landsomfattande avtale som i praksis gjorde dette argumentet dødt og makteslaust i jern- og metallbransjen, for nå hadde alle arbeidarar i denne bransjen i Norge avtale om same lønn og arbeidsvilkår. Det neste argumentet mot kollektivavtarar måtte bli å vise til den internasjonale konkurranseevna.

Det er dette arbeidsgivarane i dag – akkompagnert av Siv Jensen og Erna Solberg – bruker for i realiteten å bli kvitt fagorganisasjonen. Det er opp til arbeidarane sjølv å bestemme kva dei skal svare. Med å gi avkall på kravet om kollektive tariffavtarar? Eller ... ?

Studietur til DBs simulatorsenter i Fulda

Av lokomotivfører Jan-Even Nystad

Historikk

For noen få år siden gikk NSB til anskaffelse av simulator for bruk i forbindelse med opplæring av lokomotivførere. Simulatoren er plassert på NSB-skolen på Sundland i Drammen, og består av en fullskalasilulator med bevegelse (type 72) og 5 såkalte «desker» som er betjeningspulten uten bevegelse. Bruken av simulatoren har til nå stort sett begrenset seg til bruk av «deskene» i forbindelse med etteropplæring av lokomotivpersonalet. Det er i NSB satt interne krav om oppdatering i sikkerhetstjeneste, og det er i denne sammenhengen at «deskene» blir brukt.

Etter opprettelsen av Norsk Jernbaneskole og omleggingen av opplæringen for å bli lokomotivfører, er prosedyrene slik at etter at studentene har bestått eksamen fra Norsk Jernbaneskole, må de igjennom internopplæring i den bedriften de blir ansatt i før de blir autorisert til selvstendig lokomotivførertjeneste. Denne internopplæringen varierer noe i lengde fra bedrift til bedrift, men strekker seg over ca. 4 - 6 måneder. I denne perioden skal en lokomotivfører under grunnopplæring deriblant igjennom en periode med øvelseskjøring. I NSB er kravet at man skal igjennom minimum 40 tjenesteturer før man kan autoriseres til selvstendig tjeneste. Pr. dags dato er det liten struktur og oversikt over hva lokomotivførere under grunnopplæring kommer borti av utfordringer i løpet av de 40 tjenesteturene, og for kjørelærerne er det svært vanskelig å vite hva man skal fokusere mest på. Mye beror på tilfeldigheter, og om lokomotivføreren under grunnopplæring er «heldig» og blir involvert i for eksempel uregelmessigheter i toggangen.

I slutten av oktober 2006 startet derfor NSB et prosjekt for å se på mulighetene for å få strukturert internopplæringen for lokomotivførere under grunnopplæring på en bedre måte, og fra NLF ble Jan-Even Nystad oppnevnt til å delta.

Prosjektet

I prosjektet har man sett på hvordan man kan sikre at alle lokomotivførere under grunnopplæring får en mest mulig enhetlig internopplæring, og da med spesiell vekt på øvelseskjøringen i de 40 tjenesteturene.

Man har kommet fram til at man ønsker å dele perioden med de 40 tjenesteturene i 3 faser, hvor det kreves at lokomotivføreren under grunnopplæring blir mer og mer selvstendig for hver fase. I siste fase skal kjørelærer hovedsakelig kun være der som observatør. Man ønsker også å konkretisere veldig klart hvilke element lokomotivførere under grunnopplæring skal igjennom i løpet av de 40 tjenesteturene. Prosjektet fant fort ut at det er en del elementer som man ønsker at en lokomotivfører under grunnopplæring skal trene på, men som man ikke har garanti for dukker opp i løpet av de 40 tjenesteturene ute i tog. Dermed var det nærliggende å tenke at bruk av simulator for å trene på disse elementene ville være

fornuftig. I den forbindelse ønsket prosjektet å høste erfaringer fra andre bedrifter som har brukt simulator i forbindelse med opplæring av personale i lignende yrker som vårt. Det ble derfor planlagt en tur til Deutsche Bahn (DB) sitt simulatorsenter i Fulda i Tyskland, og med innlagt stopp på SAS/Braathens simulatorsenter på Gardermoen.

SAS/Braathens simulatorsenter

Vi var 5 stykker fra prosjektet først reiste opp til Gardermoen, hvor vi ble mottatt på SAS/Braathens simulatorsenter. Innen flybransjen har simulator allerede vært i bruk i mange år i opplæringsøyemed, og erfaringsgrunnet laget deres er derfor svært omfattende. Hos SAS/Braathens fikk vi en grundig innføring i hvordan de bruker simulator i trening og opplæring av piloter. Hos dem er det faktisk slik at en pilot kan bli sjekket ut på en flytype (for eksempel Boeing 737) uten å ha fløyet den ut-



Deltakerne på studieturen foran en av simulatorene på DBs simulatorsenter i Fulda. F.v: Stefan Endres, DB, Jan Vetle Moen, NSB, Jan-Even Nystad, NLF, Roger Nygård, NSB-Skolen, Jan Inge Hansen, lokomotivfører og kjørelærer, Harald Gjone, ex. pilot fra SAS.

enom simulatoren. Godkjenning til å fly på Nord-Norge gis også utelukkende i simulator. Forskjellen til vår simulator er imidlertid at de simulatorene som blir brukt av SAS/Braathens for det første er fullskalamodeller av de forskjellige cockpitene på de flytypene SAS/Braathens betjener, og alle disse simulatorene har bevegelse. For det andre er oppførselen og bevegelsene til simulatoren prikk lik det som oppleves i den korresponderende flytypen. Dette har man klart å oppnå ved å legge inn alle data fra de testflygninger som er foretatt med angjeldende flytype før den er satt i ordinær trafikk. Her kan det dreie seg om data fra flere tusen flytimer, og dermed oppnår man en så stor grad av realisme i treningen som overhode mulig. Her har NSB enda en vei å gå før opplevelsen i fullskalasimulatoren på Sundland er like optimal.

Turen til Fulda

Fra Gardermoen gikk turen videre med fly til München, og derfra videre med tog til Fulda. Togtypen vi reiste med var ICE 3, som er 3. generasjons ICE-tog i Tyskland. Noen av disse togsettene er også utstyrt med kringing, og var svært behagelig å reise med til tross for at vi ikke kjørte på høyhastighetsbane. Infrastrukturen på strekningen mellom München og Fulda var faktisk svært lik den norske.

På DBs simulatorsenter ble vi møtt av Stefan Endres som er ansatt i opplæringsavdelingen til DB. Han var opprinnelig utdannet som lokomotivfører, og opprettholdt fortsatt kompetansen selv om han for det meste jobbet med opplæring. DB har totalt 11 simulatorsentre spredd rundt omkring i Tyskland, hvorav senteret i Fulda er det største med 5

fullskalasimulatorene med bevegelse. Årsaken til at dette simulatorsenteret er det største er at byen Fulda ligger i «hjertet» av Tyskland, og dermed ligger gunstigst til når det gjelder reisevei for veldig mange.

DBs opplæringsavdeling er en av Europas største, og lærer opp ca. 200.000 elever pr. år. De selger også sine tjenester til private firma, og driver ikke bare med jernbanerelatert opplæring men også opplæring innen diverse andre yrker. Opplæringsbehovet blant lokomotivførere er stort; bare i DB er det ansatt ca. 20.000 lokomotivførere. I tillegg finnes det en rekke andre trafikkutøvere i Tyskland, selv om DB fortsatt er den klart største.

De 5 forskjellige fullskalasimulatorene representerte 5 forskjellige lok-/motorvogntyper, deriblant ICE 1 og ICE 3. Disse simulatorene ble også hos DB i hovedsak brukt i forbindelse med etteropplæring, men man var i ferd med å implementere bruk av simulator i mye større grad også i grunnopplæringen av lokomotivførere. Sammenlignet med NSBs fullskalasimulator på Sundland, var det ikke stor forskjell i forhold til disse simulatorene når det gjelder

bildekvalitet og realisme.

Vi fikk også en grundig innføring i dagens oppbygging av opplæringen til lokomotivføreryrket i Tyskland.

Konklusjon

Turen ga mange nyttige innspill til hvordan simulator kan brukes i forbindelse med opplæring av lokomotivførere, og at vi i prosjektet tenker relativt likt det som Deutsche Bahn gjør i forbindelse med lokomotivføreropplæringen. I tillegg til de muligheter som finnes fikk vi et klart innblikk i hvilke begrensninger som ligger i bruk av simulator i opplæringsøyemed. Det aller viktigste for å få til en god opplæring med bruk av simulator, er at betjening og bevegelser er så nært opp til virkeligheten som overhode mulig. Derfor bør det sterkt vurderes ved anskaffelse av nytt materiell å ha som en fast regel at man samtidig bestiller en fullskalamodel med bevegelse, av angjeldende materielltype. Man bør også i størst mulig grad få nyttiggjort seg de data som man får igjennom testkjøringsperioden før materiellet setts i ordinær drift, til å få en så realistisk bevegelse på simulatoren som mulig.



Jan Inge Hansen kjører ICE 3 på simulator.

Leserne har ordet



Neppe noe politisk komplott mot Valla, Øystein

På lederplass i Lokomotivmands Tidende nr. 3, skriver vår respekterte forbundsleder, Øystein Aslaksen, om vinterens store mediasak, nemlig Yssen/Valla konflikten. Maken til politisk jordskjelv og mediaomtale har vi aldri hatt her i landet. LO bygningen på Youngstorget ble rystet i sine grunnvoller.

Øystein er viden kjent for klar tale, en egenskap som vi alle liker hos en forbundsleder. Men i lederartikkelen kommer han med noen sterke påstander som ikke bør stå uimotsagt. Påstandene er høyst udokumenterbare og går langt over mål, for å bruke et kjent uttrykk. Bare ytterste venstre fløy i norsk politikk har lignende påstander, men har også tilføyd at Valla har oppført seg dumt.

Hele Yssen/Valla saken var i ut-

gangspunktet en personalsak, og burde blitt behandlet deretter. LOs rutiner for slikt viste seg å være svært mangelfulle. Ingen i LO våget å sette seg opp mot den sterke og dyktige Gerd Liv. Dermed kunne hun herse med folk hun var misfornøyd med. For Yssen og flere andre gikk dette på helsa løs. Dette er selvsagt helt uakseptabelt i en organisasjon som skal arbeide for arbeidernes beste på alle plan. Da VG tok tak i saken, eksploderte den i media.

Øystein mener blant annet at utfallet av saken skyldes at mange ønsket å svekke LO politisk, og at dette synspunktet også gjorde seg gjeldende innfor Ap og regjeringen.

LO og Ap har i alle år samarbeidet nært, til stor glede for store deler av det norske folk. Ap har alltid blitt kritisert for dette av sine politiske motstandere. Når det så antydes at Ap. har hatt et samrøre med den borgerlige presse for å kvitte seg med Valla, så faller dette på sin egen urimelighet. Utfallet av denne uendelig triste saken skyldes i stor grad Valla selv. Hun benektet alle påstander, selv om det fantes haugvis med indisier som tilsa at hun ikke fortalte sannheten. Det ballet seg så på for henne, at til slutt var det bare et atomangrep mot Norge som kunne ha reddet

henne. Da hadde saken blitt liggende.

Jeg er enig med Øystein når han konkluderer med at LO er politisk svekket. Skylda for dette må tillegges Valla selv. En politisk kommentator skrev: ikke bare gikk hun til giljotinen, hun trakk til og med selv i snora. Det viser seg at det er mye riktig i det gamle utsagnet om at det er de sterkeste lederne som bukker under, de nekter å bøye nakken.

Tidligere LO leder Yngve Hågensen, har uttalt seg knusende om Valla og hennes manglende ydmykhet i saken. Hadde hun vist det, så hadde det ikke vært nødvendig å gå av.

Per Østvold i Transportarbeiderforbundet skriver i LO- Aktuelt 6 2007. «VG har aldri likt LO- lederens makt og innflytelse, men det lå ingen politisk agenda bak dekningen». Han skriver videre «Det som har forbauset meg mest, er at saken ikke har eksplodert i media før. Det har ulmet helt siden Reiss- Andersen gikk fra Justisdepartementet i 1997».

Til slutt får jeg avslutte som det står i eventyrene : «har det ikke sluttet å skjelve i LO bygningen, så skjelver den enda».

*Arvid Herland,
Lokfører i Nyland, Nyland.*

Ikke et politisk komplott, men et politisk spill

LO-lederen ble felt av konklusjonene fra et granskningsutvalg som valgte å "tro" på Yssens framstilling av saken. Uttalelser fra folk i LO-systemet som støttet Vallas framstilling (og dette var de aller fleste) ble enten ikke tillagt noen vekt eller ikke hørt i det hele tatt.

Arvid Herland har rett i at saken burde vært håndtert på en annen måte fra LO-ledelsens side. VGs ensidige kampanjejournalistikk burde nok fått varselklokkene til å ringe kraftigere. Samtidig er det etter min oppfatning ikke den minste tvil om at krefter i Arbeiderpartiet som mente at Valla hadde fått for stor politisk innflytelse,

utnyttet situasjonen til fulle. Fakta er jo at Valla i noen saker som for eksempel sykkelønsordningen, direkte utfordret regjeringas autoritet. En god del mennesker i partiets ledelse, men også i LO-ledelsen, så nok på dette som et ganske stort problem.

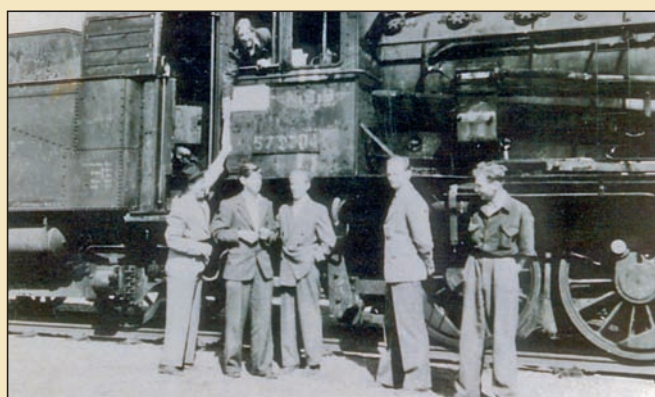
Øystein Aslaksen



Bli med i JPF!

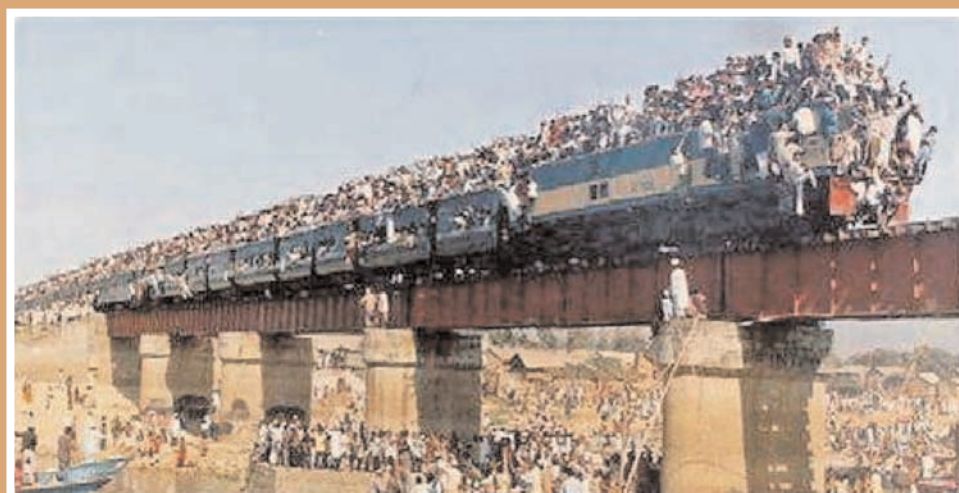
Bli med i Jernbanepensjonistenes Forbund du også. Gi melding til Storgt. 5, 0155 Oslo
Tlf. 23 15 44 11. Eller til nærmeste forening.

Postkort fra gamle dager



Denne gangen starter vi med et kort fra Drammen stasjon i ca. år 1910. Der ser vi hestedrosjene stå opplaina og stasjonen hadde bare to etasjer. I ca 1915 ble dette bildet tatt av personalet ved Drammen stasjon, men hva slags stasjonsvogn som står til høyre vet jeg ikke. Det tredje kortet er fra den første jernbanebrua i Drammen, og er fra ca 1884, og der en ser seilskutene, ligger stedet som ble kalla for Desiliterren. De siste er av nyere dato. Det var et damplokk som var gjort klar for transport til Polen (en skimter så vidt de norske fargene under loknummeret) for bytte i kull til damplokk. Navn på disse karene er nok kjente for noen: Fra venstre: Alf M. Bakken, i vinduet ukjent, Kåre A. Nilsen, Ole Frog, Helge Helgeland og Bjarne Bedringsås. Men lokomotivet havna til slutt hos hoggeren.

Otto



Hva ville vårt hjemmelig Statens Jernbanetilsyn sagt til dette? Og hvordan blir avgangsprosedyren for dette toget i forhold til å ha kontroll på dørene? Vi gjør oppmerksom på at dette er ikke et innspill i debatten om avgangsposedyrene på type 72.



TAKK

**NSB AS DRIFT SØR/VEST
V/LOKFØRERLDER PER BORE**
Tusen takk for pengegåva vi fekk
etter 25år i NSB.

Med helsing
Arve Birkeland, Finn Kirkedelen,
Gunnar Sandal,
Kjell Arne Sandal,
Audun Nordland
og Bjørn Eriksen
Lokførerar Bergensbana

**LOKOMOTIVPERSONALETS
FORENING OSLO**

Takk for blomsterhilsen og hyggelige besøk fra kollegaer og gode venner på min 90 års dag. Takk også for hyggelige telefonsamtaler fra Johan Ruud og andre tidligere arbeidskamerater.

Hilsen Sigurd Th. Andersen
Pensjonert lokomotivfører

**CARGONET, NYLAND
V/FRANK ENGELSEN**

Hjertelig takk for den flotte blomsterhilsen, og hyggelig samtale med Frank på min 70 års dag.

Med vennlig helsing Odd Grobe
Pensjonert Lokleder

**LOKOMOTIVPERSONALETS
FORENING HAMAR**

Hjertelig takk for blomsterhilsen på min 70 års dag.

Hilsen Rolf Furulund
Pensjonert lokomotivfører

**LOKOMOTIVPERSONALETS
FORENING TRONDHEIM**

Hjertelig takk for den vakre blomsterhilsen jeg mottok til min 75 års dag, og hyggelig besøk av Jan A. Tetlie.

Hilsen Arne Skogtrø
Pensjonert lokomotivfører

**LOKOMOTIVPERSONALETS
FORENING OSLO.**

Takk for blomsterhilsen, og hyggelig telefonsamtale med Johan Ruud på min 70 års dag. Det hadde vært hyggelig med et besøk.

Med vennlig helsing Odd Grobe
Pensjonert Lokleder

**LOKFØRERENHETEN HAMAR
V/ROGER PELLERUD**

Takker for hyggelig sammenkomst med kaker og gaver i anledning Per Tore Bjerklund's 50 års dag og Harald F. Engen's 60 års dag.

Hilsen Per Tore Bjerklund og
Harald F. Engen

**NSB AS DRIFT V/ SVEIN
SVIMBIL, ERIK STENSETH OG
TROND INGE HAUGEN.**

Takk for all oppmerksomhet, og en flott og minnerik sammenkomst i forbindelse med min avgang fra NSB.

Hilsen Per Tore Larsen
Pensjonert Avdelingsleder
Lok/Kond Skien

**NSB ANBUD V/MORTEN SYV-
ERSEN OG JAN OLSSON
LOKOMOTIVPERSONALETS
FORENING OSLO, AVD.
GJØVIKBANEN
LOKOMOTIVPERSONALE,
KONDUKTØRPERSONALE OG
TXP:ER PÅ GJØVIKBANEN
ØVRIG LOKOMOTIVPERSON-
ALE**

Hjertelig takk for blomster, gaver, besøk og omtanke ved mitt lange sykefravær, som begynte i november 2006!

Hilsen Kjell Øhman
Lokomotivfører, Jaren

**LOKOMOTIVPERSONALETS
FORENING NORD
V/TORBJØRN ANTONSEN
CARGONET AVD. NORD
V/LOKOMOTIVFØRERLEDER
STIG KRISTIANSEN
KOLLEGAER VED NSB OG
CARGONET I MOSJØEN, MO I
RANA OG BODØ**

Hjertelig takk for en hyggelig kveld på Meyergården med god mat og drikke og med overrekkelse av gaver og hyggelige ord. Våre damer takker også for fine blomster og blomsterdekorasjoner i forbindelse med vår fratredelse fra CargoNet.

Hilsen Gunnar Holst
og Per Jan Wassmo
Pensjonert lokomotivfører

MELDTE DØDSFALL

DØDSFALL MELDT ETTER 04.05.07

Pensjonert lokomotivfører	Sverre Sundhaugen	død 01.05.07
" "	Aage Per Beck	død 27.04.07
" "	Eilif Bertram Søraker	død 12.05.07
" "	Bjarne L. Solli	død 15.05.07
" "	Per Kristian Ruud	død 21.05.07

Hvor er dette?

Forrige nr.



A



Bjorli stasjon, Raumabanen

(Foto: T. Fagerheim)



B



Kongsvinger stasjon, Kongsvingerbanen

(Foto: B. Lærum)

FORBUNDSSTYRET

Øystein Aslaksen, Asperudåsen 51, 1258 Oslo	Tlf. 22 62 33 64
	Mob. 92 02 26 50
Roald Nyheim, Skogveien 26, 2312 Ottestad	Tlf. 62 57 77 69
	Mob. 92 02 23 01
Oddvar Dalen, Brinken 32, 5142 Fyllingsdalen	Tlf. 55 16 68 53
	Mob. 91 66 63 51
Trygve Danielsen, Stranda 1, 2322 Ridabu	Tlf. 62 52 71 63
	Mob. 95 86 88 48
Rolf Jørgensen, Asperudåsen 39, 1258 Oslo	Tlf. 22 61 72 39
	Mob. 91 67 99 98
Jan-Even Nystad, Løvliveien 3 B, 1400 Ski	Tlf. 64 87 33 68
	Mob. 91 83 27 23
Lars Frode Strand, Kolsåsen 11 B, 7079 Flatåsen	Tlf. 72 58 64 83
	Mob. 41 12 78 37
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,	Tlf.: 32 84 09 57
Engersand 6, 3400 Lier	Mob.: 91 38 50 46
Østfold: Svein Sembom,	Tlf.: 69 18 86 77
Ullsvei 3, 1782 Halden	Mob.: 92 63 84 85
Hamar: Gunnar Martinsen,	Tlf.: 62 58 76 91
Furuli, 2330 Vallset	Mob.: 93 41 75 71
Skien: Jan Åge Fanebust,	Tlf.:
Ellings vei 5, 3170 Skien	Mob.: 92 86 45 66
Kristiansand: Kolbjørn Bakka,	Tlf.: 38 03 21 51
Breimyrkollen 6, 4628 Kristiansand	Mob.: 99 79 97 76
Stavanger: Eirik Larsson,	Tlf.: 51 54 13 01
Heidrunvn. 14, 4028 Stavanger	Mob.: 95 24 70 95
Bergensbanen: Per-Einar Landro,	Tlf.: 56 31 18 40
Landrovågen, 5363 Ågotnes	Mob.: 99 10 44 66
Trondheim: Kjell S. Johansen	Tlf.: 73 91 30 12
Sildråpevn. 44 E, 7048 Trondheim	Mob.: 90 07 99 86
Nord: Torbjørn Antonsen,	
Svenskv. 119, 8610 Mo i Rana	Mob.: 95 85 59 47
Narvik: Jan Helge Pettersen,	Tlf.: 76 94 66 19
Svingen 10, 8516 Narvik	Mob.: 90 57 22 56
Administrativt: Aleksander Dahl,	Tlf.: 21 92 25 66
Grefsensveien 47D, 0485 Oslo	Mob.: 91 65 03 07

NB! Husk å melde fra om adresse-ending.

Returadresse: Norsk Lokomotivmannsforbund, Svingen 2, 0196 Oslo



JBF – din bank og forsikring

Finanskonsernet **Jernbanepersonalets Bank og Forsikring (JBF)** ble etablert 1. januar 2001, og består av **Jernbanepersonalets Forsikring Gjensidig (JFG)** og **Jernbanepersonalets Sparebank (JS)**.

JS er en videreføring av interessekontorene i Oslo, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim, Narvik og Innskudds- og Låneforeningen Hamar.

Jernbanepersonalets Forsikring Gjensidig har få og enkle prisbestemmelser. Vi er rimeligst! Vilklårene er minst like gode som hos de andre – ofte bedre! Medlemmene (du) eier selskapet. Ingen «sultne» eiere som krever utbytte.

Jernbanepersonalets Sparebank er ditt naturlige valg dersom du trenger lån for å finansiere bolig, bil, nytt innbo, vedlikehold, refinansiering m.v. Synes du det er viktig å få mest mulig renter for sparepengene dine? Da skal du selvsagt ta kontakt med oss. Vi har alltid gode tilbud, og er en fullverdig bank med bankkort, nettbank osv.
Snakk med oss først – det lønner seg!

TENK TOTALITET, ØKONOMI, TRYGGHET OG TILLIT



Felles telefonnummer
for JBF: **815 59 115**

Til de enkelte kontorer:

Bank

Oslo
Drammen
Kristiansand
Stavanger
Bergen
Trondheim
Hamar
Narvik

Forsikring

Oslo
Drammen
Kristiansand
Stavanger
Bergen
Trondheim
Hamar
Narvik

Besøk våre hjemmesider
på:

www.jbf.no