

# Hva er det med jernbanen?

## VEDLIKEHOLD:

- Enten satses 'u på jernbane. Eller så gjør 'u det ikke.

## TRANSPORT

Av Arild Rønsen (tekst) og Tom Henning Bratlie (foto)

Vi er i Groruddalen, på klubbkontoret til de ansatte i NSBs datterbedrift Mantena. Foran en vegg proppfull av diverse Vålerenga-effekter, serverer de kaffe. Håvard Libæk, leder i Verkstedarbeidernes Landsråd, og Glenn Rygh, leder for Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo. De har begge over 30 års fartstid i NSB.

- Hva det er med jernbanen? Ja, det er ikke bare én ting, men hovedpoenget er at det koster mer å drive effektiv jernbane enn hva politikerne ønsker - hvilket for så vidt ikke er noe nytt. Bergensbanen kosta som kjent et helt statsbudsjett. Dessverre har de siste åra stort sett gått med til å legge ned strekninger, sier Libæk.

### Utrangert materiell

Som fagfolk snakker de om «materiellets beskaffenhet»,

og om alt for beskjedne midler til skikkelig vedlikehold.

- Vi reparerer materiell som er 30-40 år gammelt, og som for lengst burde vært utrangert. Motorer faller ut, masse snø og overslag ... Vi blir stadig vekk nødt til å foreta langt enklere reparasjoner enn hva vi anbefaler. Resultatet blir deretter. Vi aksepterer at vi ikke kan kjøre Rolls-Royce hele tida, men alternativet burde ikke være Lada.

- Så pengemangel er til sjuende og sist det grunnleggende problemet?

- Ja, og det gjelder over hele linja. Det hjelper ikke mye - i hvert fall ikke over tid - å kjøpe nye tog, når skinnegangen er 100 år gammel!

### Til Ungarn og Sverige

Pengemangelen gir seg utslag på så mangt et vis. På begynnelsen av 00-tallet gikk NSB

til innkjøp av ti italienske tog som «mer eller mindre permanent står».

- Og når de toga ikke går, så blir det nødvendig å sette inn gammelt materiell, som naturlig nok krever dyrere vedlikehold.

Glenn Rygh er klar i sin tale. Og det kommer mer: En vogntype kalt B5 ble sendt til Ungarn for reparasjonsarbeid, B7 gikk til Sverige - og kom tilbake etter henholdsvis tre og to års forsinkelse.

- Disse firmaene hadde på

## FAKTA

### Togproblemene:

- Den siste tida har togpassasjerer flere steder i landet opplevd til dels store forsinkelser.
- Etterslep i vedlikeholdsarbeidet fører til stadige forsinkelser og innstilte tog.
- NSB kan ikke love snarlige forbedringer.

stått seg større kompetanse enn de hadde, et faktum NSB ikke gjennomskua.

- Det må vel bety at de som inngikk kontraktene ikke gjorde jobben sin?

- Godt spørsmål. Resultatet er uansett at vi som driver vedlikehold her til lands har blitt nødt til å bygge ned driften.

- Planlagt utvikling?

- Håper det! Ellers er det mange som burde finne seg ny jobb!

### Privatisering?

Libæk kjører bil til jobb, men her forleden ville den ikke starte; sprengkulda har en tendens til å ramme flere framkomstmidler enn toget. Og hva skjedde? «Røykutvikling på Fjellhamar stasjon.»

- Det er klart folk blir forbanna! Problemet er at folk retter sinnet sitt feil vei - mot folk som etter beste evne gjør jobben sin.

- Du mener det går ut over arbeidsmiljøet?

- Ikke her på verkstedet, men for uniformert personell på tog og stasjoner er nok ikke dagen alltid like enkel. Det er jævlig sjelden at en konduktør har skylda for at toget ikke er i rute.

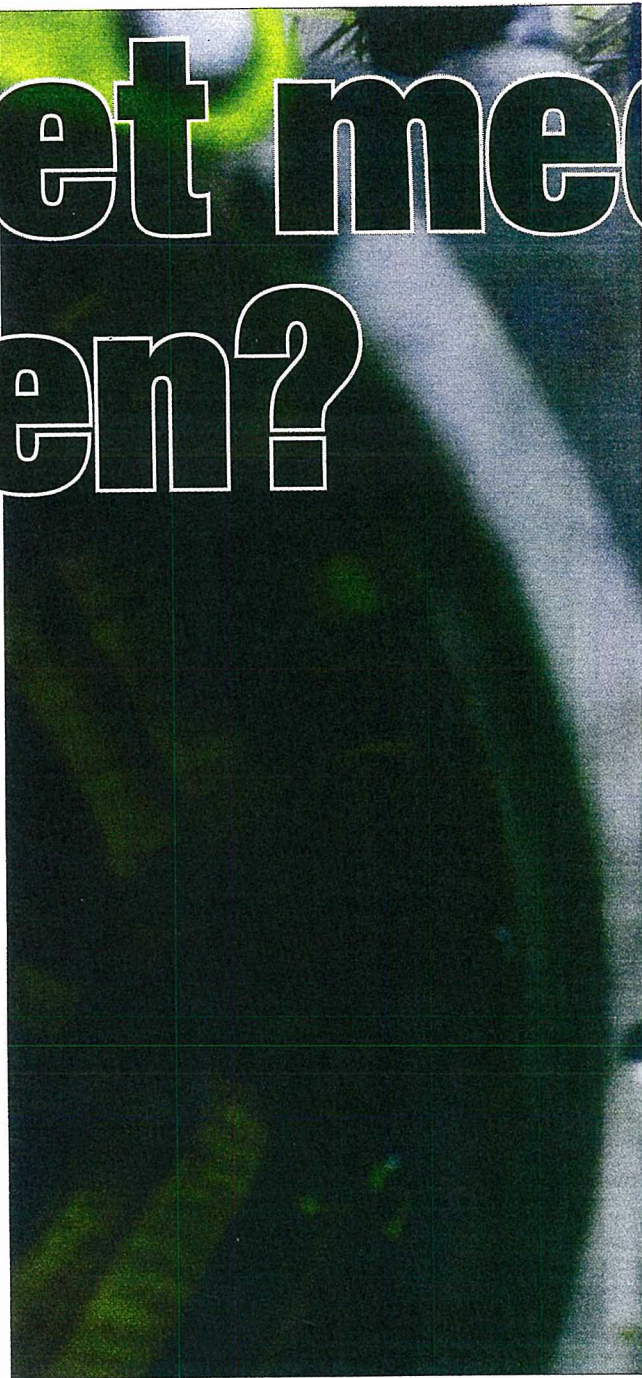
- Kanskje burde jernbandedriften privatiseres, slik KrF's Knut Arild Hareide foreslår?

Rygh himler med øya.

- Såne rapakyllinger som han Hareide ... De forsøkte å privatisere jernbandedriften i England, noe som endte med at lokførere med forskjellige arbeidsgivere sto og krangla om hvem som skulle kjøre på grønt! Så lenge du har én skinnegang å kjøre på, kan svaret

på problemene umulig være privatisering.

Tillitsmennene poengterer at Mantena leverer «litt mer enn 99,8 prosent» av det budsjetterte, så årsaken til alt surret rundt landets togdrift kan umulig ligge i jernbanens eget verksted. Slik vi forstår det, kan jernbanens problemer oppsummeres omtrent sånn: For lite materiell, for gammelt og dermed for dårlig materi-





**REPARASJONER:** På NSBs verksted reparerer de materiell som er 30-40 år gammelt, og som for lengst burde vært utrangert, ifølge Håvard Libæk og Glenn Rygh.

verre er det, at folk som tar toget fra Ski til Oslo kommer et kvarter for seint på jobben – nærmest hver dag.

– *Igjen: Hvem er det som ikke gjør jobben sin?*

– Politikerne – som stadig vekker skylder på at alle andre ikke gjør jobben sin. Men det er jo umulig «å gjøre jobben sin», hvis man ikke har midler til det. Den rødgrønne regjeringa holder festtaler om å satse på jernbanen. Vi spør: Hvor er den satsinga?

– *For jernbane er i bunn og grunn en god idé?*

– Ja! Alle land som virkelig vil noe her i verden satser på jernbane. Se på Kina! Et land som så vidt har begynt på industrialiseringa – der bygges det tog resten av verden knapt har sett maken til!

#### Handler om penger

Klassekampens besøk avsluttes med omvisning i den enorme verkstedhallen – 40 mål under tak. På verkstedarbeidernes vegne tør vi anbefale Hareide og andre privatiseringsfantaster et besøk.

En halv times gange mellom motorer, boggier, hjul og lokomotiv etterlater et krystallklart inntrykk: Jernbandedrift er *diger!* Og dermed kostbart. Samtidig som den samfunnsmessige betydningen er alt for omfattende til å overlates kortsiktige profittjegere.

Alt her i verden handler ikke om penger. Men hva jernbanen angår, handler det i første rekke om penger. Lederen i Verkstedarbeidernes Landsråd sier det sånn:

– Jeg gjentar: Norge har penger. Hvis politikerne velger å bruke Oljefondet på noe fornuftig – ja, så bruker de penger på jernbanen. Nye tog, ny infrastruktur, mer midler til vedlikehold. Det vil være satsing framtidige generasjoner vil takke oss for.

innenriks@klassekampen.no

ell, for lite penger til vedlikehold – noe som blant annet resulterer i det som etter hvert har blitt et skjellsord: «signalfeil».

– *Hvor mye penger må bevilges for at jernbanen skal tilfredsstillende publikums krav innen ... la oss si 2020?*

– Umulig å si. Bortsett fra «mye mer enn i dag». Og penga har vi.

Om det er materiellmangel

i NSB, mangler det langt ifra på folk som diskuterer norsk jernbandedrift. «Lyntog» er for enkelte blitt et mantra – men vil lyntoget løse problemene?

– Nei. Snø – is – varme. Vi blir ikke kvitt været den dagen vi bygger høyhastighetsbane.

– *Men vil det ikke likevel være lurt å bygge den?*

– Jo, selv om vi vel må innse at Norge er ett av de landa

som egner seg best for flytrafikk, svarer Libæk.

– Men det er klart, Oslo som senter i ei høyhastighetsstjerne for person- og godstrafikk mellom hovedstaden og de største byene i Sør-, Vest og Midt-Norge, det er selvfølgelig en suveren tanke.

– Men vi skal ikke glemme – Rygh smetter inn – at det er lokaltrafikken som for folk flest oppfattes som hovedpro-

blemet. De fleste kan leve med at toget til Trondheim er 20 minutter forsinka. Atskillig

**Rødts sosialismekonferanse**  
13.-14.februar, Oslo

Sosialisme i Norge - hva vil det si?