



De sju historiske jernbanevognene i toget. Disse er det preseninger over. Begge foto: Hans-Ole Sveia

Imponerende innsats midt under koronakrisen!

Verkstedgruppen har lagt ned 366 timer dognad for å få flyttet vogner.

Norsk Jernbaneklubb har tatt vare på mye historisk jernbanemateriell. Blant dette er vognene som Norsk Jernbaneklubb Verkstedgruppe Trøndelag inntil nå har tatt vare på Støren. Siden 2005 har de fleste av disse stått i den såkalte NATO-stallen på Støren, og de resterende utenfor denne. NATO-stallen er en eternittkledd lokhall som ble bygd i 1957-1958 for å huse beredskapslokomotiver, damplokomotiver som var satt bort, men som

kunne tas i bruk ved behov. Ordningen med slike beredskapslok opphørte rundt 1970.

Som følge av at Bane NOR Eieendom skal bygge et nytt vedlikeholdsverksted for de nye Stadler FLIRT-motorvognsettene av type 76 som snart vil bli satt i drift, har Bane NOR valgt å sanere bygningene fra og med NATO-stallen i nord til og med lokstallen i sør på Støren stasjonsområde. Dette medfører dessverre at aktiviteten til Norsk Jernbaneklubb Verkstedgruppe Trøndelag på Støren må opphøre, og at materiellet som har vært på Støren, må sendes til andre steder og at noe av materiellet en har hatt på Støren, har måttet hugges. Dette dreide seg om en finkevogn og tre gods-

vogner. Disse ble hugget rundt månedsskiftet mars/april.

I Stortingsmelding nr. 16 - 2019/2020 står det skrevet følgende på side 74: «*Rullende materiell som biler og tog, og offentlige eide kulturminner og kulturmiljøer har i dag begrensede muligheter for statlige tilskudd. Samferdssektoren har ingen egne tilskuddsordninger for rullende materiell.*» Dette bildet blir ikke enklere av at stadig flere lokaliteter for bevart jernbanemateriell landet over rives og at dette kulturminnevernet altfor ofte har falt mellom ulike stoler og at det stadig har vært skuffelser i så måte.

Første transport med historisk jernbanemateriell fra Støren ble

sendt sørover lørdag 18. april. Stålvognene som da ble sendt, var personvogner som NSB anskaffet til sine tog i 1960- og begynnelsen av 1970-årene. Dette dreide seg blant annet om to storroms 2. klasse sittevogner, en tilsvarende vogn til 1. klasse, en kombinert konduktør- og reisegodsvogn med passasjeravdeling med kupéer til 2. klasse og en kafeteriavogn med sitteavdeling for 2. klasse, samt en sittevogn med kupéer for 1. klasse og med storrom for 2. klasse. To av vognene har fergekroker og gikk i sin tid i utenlandstogene mellom Oslo og København. Den sjuende vogn som ble sendt, finnes det imidlertid bare én av. Dette er NSBs tidligere konferansevogn, som en bygde i 1970-årene på et un-

derstell av en vogn som var bygd i 1947. Disse vognene ble sendt med et tomt svilletog denne lørdagen.

Neste transport gikk onsdag 22. april, et diesellok av type Di 3. Dette var det første loket i den første serieleveransen av slike som NSB fikk i 1957. Foruten noen godsvogner, ble også en styrevogn til dieselmotorvognsett av type 91 sendt. Sistnevnte er også fra 1950-årene, men ble i sin tid pusset opp for å gå sammen med NSBs chartermotorvogn av samme type.

Folk flest vil vel tro at det er enkel sak med slike transporter. Slik er det ikke. Midt under koronakrisen måtte Norsk Jernbaneklubb Verkstedgruppe



Trøndelag forberede det hele. Det ble i den forbindelse arbeidet 366 timer dugnad, hvorav de fire mest aktive la ned 245 timer. Totalt har 14 aktive deltatt i forberedelsene for fraflytting. Da er ikke timer brukt til forberedende aktivitet, møtevirksomhet, telefonering, mail og liknende medregnet. Det ble lagt presenninger over vognene som skulle sendes, og det ble i den forbindelse knyttet ca. 560 knuter, og brukt nærmere to kilometer med tau. Kaffetrakteren har gått jevnt og trutt, og det har gått med rundt 70 liter siden vi skrev 2020.

De nye motorvognsettene av type 76 vil gå på elektrisitet fra kontaktledningen over sporet, men har i tillegg en såkalt powerpack med dieselmotorer slik at disse også kan gå på ikke-elektrifiserte strekninger. Sannsynligvis vil akselerasjonen i det siste tilfellet bli forholdsvis moderat. Noen veddeløpshest på skinner vil disse settene neppe bli. Disse vil få to seter på hver side av midtgangen. Disse skal anskaffes i et antall av 14 og vil erstatte dieselmotorvognsettene av type 92 som nå brukes på Trønderbanen og på Rørosbanen, eller iallfall noen av



Toget etter sammenskipling på Støren. Det var selskapet Grenland Rail som sto for framføringen. Toget var trukket av tre diesellok som opprinnelig var anskaffet til de nederlandske jernbanene.

disse. Med fullført levering av type 76, er alle opsjoner på motorvognsett av typen Stadler FLIRT fullt utnyttet. Ved den trafikkøkning som har vært skissert, vil trolig behovet for materiell medføre at en må vurdere å beholde enkelte av de gamle 92-settene med de tilleggskostnader dette vil medføre om disse må utstyres for det nye signalsystemet som skal innføres.

Rivingen av bygningene på Støren skjer om ikke så lenge. Etter det jeg forstår vil en be-

gynne med NATO-stallen og arbeide seg sørover etter hvert. Blant bygningene som også faller er en bygning der en tidligere oppbevarte to beredskapsbruer til vei og bane.

Hvor stort det nye vedlikeholdsverkstedet på Støren blir, er jeg ikke sikker på. Bane NOR Eien- dom sentralt har dessverre ikke gitt meg noe svar på dette da jeg for noen måneder siden sendte denne etaten et spørsmål om dette.

HANS-OLE SVEIA



Vi må ha billigere (på sikt gratis) kollektivtilbud og avganger som går hyppig nok til at det blir et reelt alternativ for dem som ønsker å benytte tilbudet, mener Torkil Hermann Winsnes.Foto: Gunn Heidi Nakrem

Hvilken hverdag vil vi tilbake til?

Skal vi gå tilbake til et samfunn som bruker over evne, og der forskjellene vokser og naturen settes til side for kortsiktig profitt?



Torkil Hermann Winsnes, leder i Rødt Melhus.
Foto: privat

Rettferdig og solidarisk miljøpolitikk! Det snakkes naturlig nok mye i disse dager om hvordan vi skal komme oss best mulig gjennom koronakrisen. Hvordan vi skal komme oss raskest mulig tilbake til en normal hverdag.

I denne diskusjonen er det viktig å stille seg spørsmålet: Hvilken hverdag er det egentlig snakk om? Skal vi gå tilbake til et samfunn som bruker over evne, der forskjellene vokser og naturen settes til side for kortsiktig profitt? Eller skal vi bruke muligheten til å starte den grønne omstillingen vi så sår trenger?

Rødt ønsker en rettferdig miljøpolitikk. Vi jobber for et samfunn der vi spiller på lag med naturens tålegrenser, samtidig som vi utjevner de stadig økende forskjellene blant landets innbyggere. Kapitalismens krav om evig vekst, er ikke mulig på en klode med begrensede ressurser, og systemets mangler er ekstra tydelig i disse korona-tider. Vi er midt inni en klimakrise og en naturmangfoldskrise, og da nytter det ikke å vente på at noen andre starter den grønne omstillinga.

Det nytter ikke å fjerne bompenge, om kollektivtransporten koster skjorta for barnefamilier i byene. Vi må ha billigere (på sikt gratis) kollektivtilbud og avganger som går hyppig nok til at det blir et reelt alternativ for dem som ønsker å benytte tilbudet.

Det er svært dumt å gå inn i EUs energibyrå ACER, når vi vet at et sterkt demokrati og nasjonal styring over vannkraften er nødvendig for å sikre gode rammevilkår for verdens reneste prosessindustri. Vi må heller stå sammen med fagbevegelsen og lokalbefolkningen mot overnasjonal styring av våre egne naturressurser.

Om vi skal unngå en omstilling til arbeidsledighet når vi går fra å være et fossilt til et fornybart samfunn, da må vi ha en planmessig omstilling der vi bidrar til nye, grønne arbeidsplasser i industrien. Vi må satse på kompetente fagmiljøer og styrke utdanningen innenfor grønn industri. Derfor ønsker Rødt å bruke en del av oljefondet på strategiske investeringer i norsk industri for å sikre teknologisk utvikling, flere industriarbeidsplasser og mer videreføring i Norge.

Vi vil også satse på rettferdig miljøpolitikk lokalt, med blant annet disse tiltakene:

- Ingen nedbygging av matjord eller myrområder
- Satse på rassikring og utbedring av eksisterende veier, heller enn å starte bygging av nye motorveiprosjekt.

TORKIL HERMANN WINSNES, LEDER RØDT MELHUS



Hardhausen krokus, - i sverdliljefamilien, popper nå opp i de fleste hager. Foto: Per Børø