

YRKESTRAFIKK[®]

06 2017 TIDSSKRIFT FOR ANSATTE
INNEN TRANSPORTSEKTOREN



Samling i nord

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



«Hvis du ikke årner toalett til oss, kommer vi og stenger ditt!»

Krenkelse

«En bussjåfør er en mann med godt humør», heter det som kjent i barnesangen. Men humøret forutsetter at de som driver busstrafikken kan andre tekster enn bare den om at «hjulene på bussen de går rundt og rundt».

Løfter som svant

Forleden møtte vi en illsint bussjåfør. Et verneombud med mange års fartstid bak rattet. For et par måneder siden hadde også han godt humør. Da hadde han vært i et møte, der de ansvarlige hadde lovet at nå skulle de manglende toalettforholdene for bussførerne endelig være en saga blott. En egen arkitekt var til overmål satt på saken for å lage et vakkert og hensiktsmessig bymøbel.

Vår mann trodde på løftene. I en måned. I to måneder. Men etter som ukene gikk uten at han hørte noe, stivnet smilet og godfølelsen vek

gradvis for en uggen følelse av å ha blitt tatt ved nesen. Nå er han sint.

Besnærende trussel

«Jeg har lekt med tanken om å få med noen arbeidskamerater og kle oss ut i rørleggerkjeledresser for deretter å stenge alle toalettene borte hos administrasjonen. Så kan de oppleve samme hverdagen som oss. Og når de spør hvor de skal gjøre sitt fornødne, kan vi av erfaring svare at dere enten kan pisse på ei medbrakt flaske, i skauen eller fantegå til kafeen rundt hjørnet, eller rett og slett unngå å drikke noe for å klare å knipe igjen. Så vil de kanskje endelig bli opptatt av hvordan vi har det?» uttalte verneombudet.

Han kommer sikkert ikke til å gjøre alvor av trusselen. I likhet med de fleste av sine kolleger er han sindig og konstruktiv. Men tanken er utvilsomt besnærende.

Fornærmelser?

Så mange går rundt og føler seg krenket i disse dager. For eksempel skal finansministerens antrekk som Månestråle i et kostymeball være en fornærmelse mot urbefolkningen. Noen krenkes av julesanger. Andre av Astrid Lindgren. Vi må innrømme at vi ikke synes at alle disse «krenkelsene» er like vesentlige.

Derimot mener vi at vårt verneombud har all grunn til å føle seg krenket, på vegne av alle sjåførene som ikke gis tilstrekkelig anledning til å gå på do i arbeidstida. Men

denne ganske så håndfaste formen for krenkelse er dessverre få opptatt av i mediene.

Beina i kryss

Einar Gerhardsen snakket om et samfunn der arbeidsfolk ikke lenger skulle stå med lua i hånda. Så burde man heller ikke være tvunget til å stå med beina i kryss.

Til den beslutningstakeren som mot formodning måtte lese dette, for eksempel der du sitter på ei varm og ren og trivelig ramme: Hvis du ikke årner toalett til oss, kommer vi og stenger ditt!

Arne

Riktig god jul!

Yrkestrafikk vil ønske alle sine lesere, bidragsytere og annonsører en vel-signet og fredfull jul. Lysere tider venter!



facebook/ytf



twitter/ytf

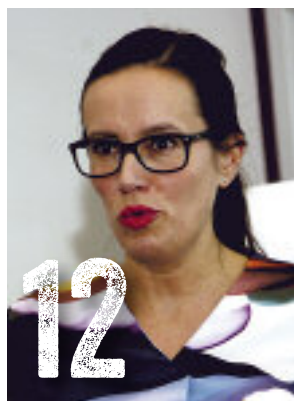


instagram/ytf



Forbudt å drikke i ferien?	4
Samling av ensomme ryttere	8
Førerløst – ikke over natta	10
Respekt for mennesket?	12
Pensjonisttokt til Nordland	14
Smått & Stort	16
Holder halve landet samlet	18
Skriv protokoll!	22
Portrett: Anti-byråkraten	26
Julenovelle: Kvindeseier	30
Jim har ordet.....	35

Forsidefoto: ARNE DANIELSEN



Utgiver:

Yrkestrafikkforbundet
 40 60 37 00
 post@ytf.no – www.ytf.no

Redaksjon:

Arne Danielsen, redaktør
 Pb. 9175 Grønland – 0134 Oslo,
 474 00 989
 arne@ytf.no

Trykk: Ålgård Offset

post@a-o.no

Prepress og layout:

Garder Grafisk
 906 19 099
 trine@maccompaniet.no

Annonsealg:

Tormund Hansen Skinnarmo
 977 11 550
 tormund@ytf.no

Bladet tar opp aktuelle temaer fra de forskjellige medlemmers daglige arbeid, holder medlem-

mene orientert om nyheter om transportselskaperens rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter. Bladets lesere er ansatte i transportselskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossistterminaler, skoleelever, samferdselsmyndigheter, og andre med interesse for spørsmål omkring transportsektoren.

Signerte innlegg:

Signerte innlegg står for forfatterens egne synspunkter, og er ikke nødvendigvis i samsvar med Yrkestrafikkforbundets eller YRKES-TRAFIKKs redaksjons synspunkter. Det samme gjelder for uttalelser fra personer som blir intervjuet. Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innlegg til bladet.



SKAL DET IKKE VÆRE LOV Å DRIKKE ALKOHOL I FERIEEN?

Bussfører «Rune» har passet jobben sin upåklagelig i tretten år, men mistet lappen som følge av alkoholbruk i ferien. Mye tyder på at mange yrkessjåfører blir rammet hardt av tvilsom medisinsk diagnose og omstridt juridisk praksis.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

En fredag i slutten av juli er 61-åringen «Rune» på guttetur på fergen mellom Sandefjord og Strømstad. Han har fri fra jobben som bussfører og koser seg med mat og godt drikke i solskinnet på uterestauranten på dekk.

Passer jobben

Rune har alltid likt å nyte alkohol i fritiden. Han kommer fra en gammel bondeslekt, der man ikke spyttet i glasset. Hva han måtte drikke i fritiden, må være en privatsak, mener han, så lenge han aldri rører det sterke i forbindelse med jobben som yrkessjåfør. Mange kan bevitne at han dagen før han skal på jobb og under arbeidet aldri har rørt alkohol, og at det heller ikke finnes alkoholrelaterte episoder knyttet til utføringen av jobben hans som yrkessjåfør.

Lavt sykefravær vitner om generelt god helsetilstand. Rune har imidlertid tidligere vært plaget av krampeanfallet, noe som gjorde at han ble grundig utredet for epilepsi, og der det ble

fastslått at han ikke var epileptiker. Derimot har han blitt diagnostisert for hyperventilering som følge av stress i annet arbeid før han ble yrkessjåfør. Etter at han begynte som bussjåfør i 2005 har disse anfallene avtatt.

Får illebefinnende

På fergen får imidlertid Rune et illebefinnende og mistet delvis bevisstheten. Ambulanse ble rekvirert, og da fergen ankom Sandefjord ble Rune kjørt til vurdering i Tønsberg, til sykehuset i Vestfold.

En ung turnuslege ved ortopediavdelingen utreder Rune. I rapporten skriver han at pasienten «virker klar og orientert for tid og sted. Samarbeider godt. Ingen plager i øyeblikket. Fremstår i god allmenntilstand.» Pasienten har en promille på 2,2, men «fremstår ikke påvirket av dette». Legen tolker anfallet som «sannsynlig betinget i høyt alkoholinntak over flere dager, mulig også i kombinasjon av sterk varme og dehydrering».

Pålegges kjøreforbud

Muntlig pålegger likevel legen Rune kjøreforbud inntil videre utredning har funnet en klar årsak. Han forklarer at uten avklart årsak er det fem års kjøreforbud for førerkort klasse 2 og 3. I henhold til legens meldeplikt i lov om helsepersonell, sender legen melding til fylkesmannen som blir bedt om å vurdere å be politiet inndra førerkortet.

Rune er sjokkert. Han vet at et kjøreforbud vil ha drastiske konsekvenser for arbeidet som bussjåfør. Legen har overhodet ikke tatt hensyn til Runes tidligere diagnoser. Han oppsøker derfor sin faste legekontakt i Oslo, der to leger ved to anledninger muntlig opphever det muntlige kjøreforbudet utstedt av turnuslegen i Vestfold.

Rettsløs tilstand

Men helsebyråkratiets kvern maler ubønnhørlig. I september mottar Rune kopi av et brev fra fylkeslegen i Oslo og Akershus til Oslo politi-



Mye tyder på at mange yrkessjåfører får førerkortet inndratt urettmessig av Politiet som følge av en kombinasjon av tvilsomme tolkninger av blodprøver og omstridt juridisk praksis.

distrikt med «Tilråding om tilbakekallelse av førerrett». Til sitt store sjokk ser han at en omgjøring av denne «tilrådingen» kan først skje etter ett år, «dersom nevrolog vurderer lav årlig risiko for nytt anfall».

– Jeg oppfatter at prosessen har satt meg i en rettsløs tilstand uten adgang til innsyn eller påvirkning. Det bør være et sivilrettslig tankekor at noen på et så spinkelt grunnlag kan ødelegge så mye for et enkeltindivid, sier

Rune, som har sendt inn klage på tilbakekallet av førerrett.

Så langt Runes sak. Saken har imidlertid sterke prinsipielle betenkeligheter, både medisinske og juridiske.

«Jeg oppfatter at prosessen har satt meg i en rettsløs tilstand uten adgang til innsyn eller påvirkning. Det bør være et sivilrettslig tankekors at noen på et så spinkelt grunnlag kan ødelegge så mye for et enkeltindivid.»

«Rune» – bussfører

Legen enerådende

Turnuslegen i Vestfold handlet i henhold til Lov om helsepersonell §34 der en lege blir pålagt å sende melding til fylkesmannen dersom hun vurderer det slik at helsevekkelsen gjør at pasienten «ikke kan føre motorvogn på trafikksikker måte og denne helsevekkelsen vil vare mer enn seks måneder».

Helsekravene er selvfølgelig ikke oppfylt dersom alkohol, rusmidler eller legemidler brukes i et omfang og på en måte som fører til helsevekkelse med økt trafikksikkerhetsrisiko. Intensjonen bak «meldeplikten» er selvfølgelig edel, og enkel å støtte. Forutsetningen er imidlertid selvfølgelig at legens opprinnelige diagnose er korrekt. Når fylkesmannen og deretter politiet får en slik bekymringsmelding, skal det mye til før en saksbehandler vil konkludere annerledes.

Tvilsom blodprøve

I Runes tilfelle viste et oppfølgingsbrev fra Sykehuset Vestfold til at en såkalt CDT-blodprøve «bekrefter et høyt alkoholkonsum over tid». CDT er en forkortelse for carbohyrate-deficient transferrin – et transportprotein for jern. Poenget er at ved regelmessig inntak av alkohol over en viss mengde vil CDT øke.

Vi har grunn til å tro at CDT i utstrakt grad brukes som «bevis» for langvarig alkoholmisbruk. Dette er en misforståelse. I Norsk Elektronisk Legehåndbok advares mot at diagnostikk og oppfølging av alkoholmisbruk gjøres med CDT alene.

«Testen er best egnet til monitorering, dårligere ved diagnostikk», blant annet fordi validiteten av testen i allmennpraksis er usikker.

«Lommelegen» skriver på sin side at «jeg kan overhodet ikke se for meg at noen mister førerkortet ene og alene på grunn av blodprøven CDT.» Dessverre kan det se ut som lommelegen her gjør opp regningen uten vert.

Ulovlig beslag

Mange saker har versert om personer som har mistet førerkortet på grunn av manglende edruelighet, det vil si på grunn av sitt generelle alkohol- og rusforbruk, selv om de aldri har blitt tatt for kjøring i ruspåvirket tilstand. Men slik juridisk praksis er ikke allment akseptert.

I en uttalelse fra september i år sier Sivilombudsmannen, som er Stortingets ombudsmann for forvaltningen:

«Manglende edruelighet er ikke i seg selv et tilstrekkelig grunnlag for tilbakekall av førerretten. Tilbake-

kallet må også være påkrevd av hensyn til trafikksikkerheten, og dette vilkåret må vurderes konkret i hver enkelt sak. Det kan ikke legges til grunn at personer som ikke er edruelige i vegtrafikklovens forstand, alltid vil utgjøre en trafikksikkerhetsrisiko.»

Den anerkjente forsvarsadvokaten John Christian Elden gir følgende kommentar til Yrkestrafikk:

- Reglene om beslag av førerkort skal ha en trafikksikkerhetsmessig begrunnelse. De er ikke edruskaps-politisk motivert. Personer som utgjør en særlig trafikkfare må lukes ut av trafikken, men man blir ingen fare av å drikke alkohol på fritiden når man holder seg langt unna bilkjøring. Alkohol er en lovlig vare i hele den vestlige verden.

Alvorlig konsekvens

Rune understreker at han selvsagt er ett hundre prosent tilhenger av at bussførere skal være klinisk edru i jobben.

- Men i mitt tilfelle er konklusjonen at verken Sykehuset i Vestfold, Fylkesmannen eller Oslo politikammer har framført bevis for at jeg ikke oppfyller helsekravene til førerrett. Verken fylkesmannen eller politiet har heller foretatt egne undersøkelser for å få bekreftet eller avkreftet påstandene fra turnuslegen.



Det er en forutsetning at bussførere ikke er påvirket av rusmidler før og under kjøring. Men i ferier må det være lov til å ta seg et glass uten å være redd for å miste jobben.

For en yrkessjåfør som Rune vil en i utgangspunktet tvilsom medisinsk og juridisk praksis kunne føre til alvorlige personlige konsekvenser.

PS: «Rune» heter selvfølgelig ikke Rune. Han har tilbudt seg å stå fram med fullt navn, men arbeidsgiveren så helst at han holdt selskapet som

han er ansatt i utenfor. YTFs advokater er på saken.

 redaksjonen@ytf.no

SAMLING AV ENSOMME RYTTERE

Å kjøre lastebil kan være et ensomt yrke. Årsmøtet i YTF Logistikk har nå tatt et initiativ for å gi et tusentall enkeltstående medlemmer en kraftigere stemme i organisasjonen.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

YTFs medlemmer innen logistikk – i stor grad gods- og andre sjåfører, men også mange lager- og terminalarbeidere – er i dag organisert som en egen region. Med sine om lag 2 500 medlemmer har YTF Logistikk vokst til å bli den største av forbundets regioner.

Trøblete organisering

Medlemmene i en rekke større bedrifter er samlet i egne avdelinger med egne tillitsvalgte. Rundt halvparten av medlemmene i YTFs logistikkregion nyter imidlertid ikke godt av en slik klassisk organisering. Det gjelder medlemmer på arbeidsteder der de ikke er mange nok til å danne egen avdeling, eller i bedrifter der arbeidsgiveren ikke godtar organiserte. Alle disse godt over tusen medlemmene er plassert i samleavdelingen «800».

Denne organiseringen er langt fra problemfri. Kontakten med og informasjonsflyten til og fra forbundet sentralt kan være trøblete og det mangler ofte lokale tillitsvalgte til å tale medlemmenes sak. Det har heller ikke vært lett å sikre disse medlemmene den «riktige»

demokratiske innflytelsen de har krav på i en organisasjon som i prinsippet skal være medlemsstyrt.

Bedre valuta

Siste helgen i oktober var YTFs region logistikk samlet til årsmøte i Oslo, og ga en klar oppfordring til forbundet sentralt om å utrede en bedre organisasjonsmodell.

Nærliggende er å fordele 800-medlemmene på mindre avdelinger, for eksempel i geografiske områder. Prosessen må selvfølgelig være frivillig for dem det gjelder.

Som delegatene uttrykte det: Slik får vi muligheten til å gi 800-medlemmene en kraftigere stemme i organisasjonen og bedre valuta for kontingentpengene.

Potent årsmøte

YTFs logistikkregions årsmøte framsto ellers som sterkere enn noen sinne, med 25 skarpskodde delegater samt forbundsleder og generalsekretær på gjestelista. Flere nye avdelinger, ikke minst innen lager og terminal, deltok aktivt.

Denne styrkingen var ikke minst gledelig i lys av en viss uro på nyåret, da daværende regionleder

meldte seg ut av YTF og gikk i spissen for å danne en konkurrerende forening. Medlemsstatistikken viser at svært få medlemmer har gjort felles sak med konkurrenten. Tvert om har både aktivitetsnivået og medlemstallet i YTF logistikk steget markant.

Skolering avgjørende

Aktivitetsnivået har vært høyt innen logistikk siste året. Her kan nevnes egen bransjesamling for lager og terminal, forlengelse av allmenngjøring av godsavtalen, undersøkelser blant godssjåfører på grensa og Jan Arne Labergets utrettelige reisevirksomhet som godsrådgiver.

Delegatene ga uttrykk for stor iver og vilje til videre satsing, blant annet gjennom økt skolering og bedre informasjonsflyt. Flere delegater ga uttrykk for nødvendigheten av opplæring i møte med durkdrevne HR-medarbeidere i de ulike bedriftene. Ved siden av 800-diskusjonen var debatten rundt skolering den viktigste på årsmøtet. Til slutt ble et nytt regionstyre valgt med en god blanding ringrever og nytt friskt blod.

 redaksjonen@ytf.no



Jan Arne Laberget steppet inn som godsrådgiver på kort varsel i vinter, og har i løpet av året reist rundt og snakket med en mengde folk i bransjen, blant annet i Ålesund, Trøndelag, Nordland og Vestfold.



Det nye styret i YTF logistikk. Fra venstre: Tor Inge Tvergrov, Ken Blomkvist, Robin Schei, Per Kristiansen (sekretær og kasserer), Cato Skare, Frank Petersen (leder), Kristian Olsen Lid og Willy André Korth.

FØRERLØST – IKKE OVER NATTA

«Å innføre ubetjente tolvometers busser i bytrafikken er et meget stort skritt. Bussføreryrket vil derfor bestå i mange år», sier administrerende direktør Håkan Agnevall i Volvo Bussar.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Aftenposten kunne i april melde at Ruter planla å ha selvkjørende busser i trafikk allerede neste år. I følge avisen ønsker Ruter å få på plass en flåte på mellom 10 og 50 selvkjørende busser i løpet av neste år.

Oppslaget kan gi inntrykk av at bussføreryrket snart kan være en saga blott. Men slik vil det ikke være, ifølge sjefen for den største bussleverandøren i Norge.

– Den teknologiske utviklingen handler i dag først og fremst om støttesystemer for føreren, busser som kan se, høre, som snakke og ta beslutninger.

Støttesystemer

Vi møter Agnevall på bussmessen i Kortrijk i Belgia, verdens største i sitt slag. Her lanserte Volvo sin «tenkende buss»-simulator, der besøkende kunne teste hvordan Volvos dynamiske styringssystemer, fotgjenger- og syklistdeteksjon og dockingkonsept fungerer i praksis.

Slike systemer ble presentert av alle de store bussleverandørene på messen. Daimler lanserte sin unike «dødvinkelradar» på sin nye Setra dobbeltdekker, som overvåker høyresiden av bussen og varsler føreren om fotgjengere, syklist og stasjonære hindringer.

MAN har sin «EBA» (Emergency Brake Assistant) der et kamera overvåker veibanen foran bussen og gir ordre til full nedbremsing for å unngå frontkollisjon. Etableringen av stadig mer sofistikerte sikkerhetssystemer var en hovedtrend på bussmessen.

Lite førerløst

– Førerløs kjøring vil først finne sted på steder uten passasjerer, som rangering, lading, vask og andre tjenester

inne på depoter. Dermed kan man unngå de mange skadene som i dag skjer inne på depotene, kommenterer Agnevall.

På messen fant vi kun to førerløse alternativ – Easymile og Navya – begge franske småtasser med plass til 10-12 passasjerer og best egnet som matetilbud. Navya hadde per september i år kun 50 slike «robotaxis» i drift på verdensbasis. En ubemannet Easymile-buss ble i oktober satt inn på en 700 meter lang trasé i den tyske landsbyen Bad Birnach.

Småtassene er åpenbart fortrøpper til større førerløs innsats, men neppe med det aller første. Snakket om mellom 10 og 50 slike busser i Oslo i 2018 virker i denne målestokken vel optimistisk.

Tar tid

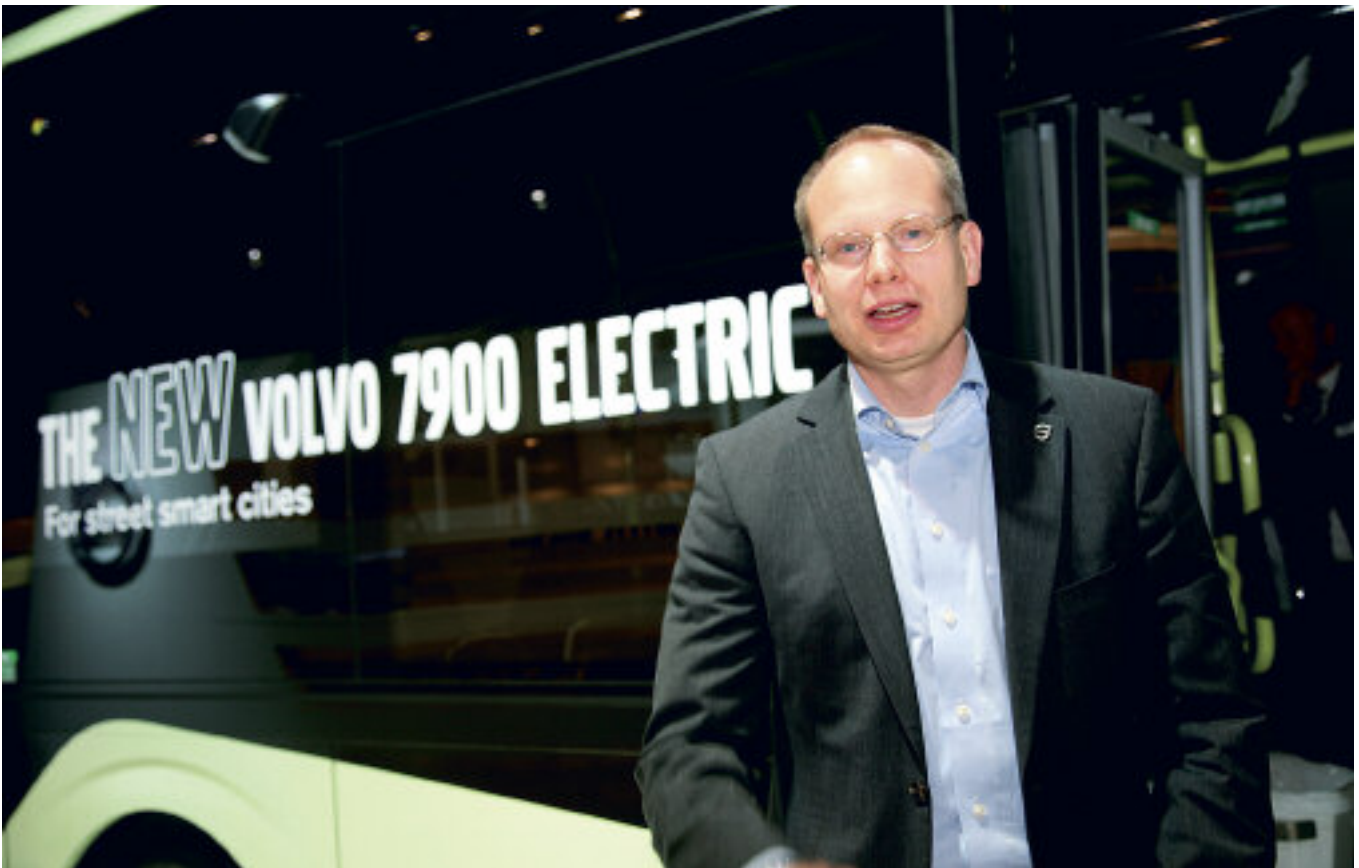
– Førerløse 12-metere i bytrafikk er et meget stort skritt, og ligger mange år inn i framtiden, spår Volvo-direktør Håkan Agnevall. Han peker på en så banal problemstilling som at alle fotgjengere straks vil utnytte at når de klyver ut foran en førerløs buss, vil den straks stoppe.

Eller som YTF-tillitsvalgte i Nord-Norge var raske til å påpeke:

– Hvem skal da legge på kjettinger?

Vi mener det var Bill Gates som påpekte at man gjerne undervurderer omfanget av teknologiske endringer, men overvurderer hastigheten av gjennomføringen. Aldersgjennomsnittet på bussførere i Norge er 53 år. Det er neppe noen grunn til å tro at særlig mange av disse står i fare for å bli automatisert bort før pensjonsalder.

 redaksjonen@ytf.no



Administrerende direktør Håkan Agnevall i Volvo Bussar tror det vil ta tid før vi ser førerløse busser i noen særlig målestokk.



Easymile førerløs buss.



Navya førerløs buss.

«Den teknologiske utviklingen handler i dag først og fremst om støttesystemer for føreren.»

HVOR BLE DET AV RESPEKTEN FOR MENNESKET?

– Jeg vet ikke når vi mistet respekten for menneskene, men det har vi åpenbart gjort. Sosial dumping er åpenlys kynisme», gnistrer Cristina Tilling, ansvarlig for veitransport og likestilling i det europeiske transportarbeiderforbundet ETF.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Yrkestrafikk besøkte det europeiske transportarbeiderforbundet, der YTF er medlem, i sentrum av Brussel. Lokaliseringen er ikke tilfeldig for en forening der arbeidet inn mot EU er det sentrale. Dessverre virker EU-kommisjonen lite lydhøre for innspill fra arbeidstakerne.

– EUs mobilitetspakke er for tiden under debatt. Vi sier ikke nei til noe i utgangspunktet, men forsøker å fremme konstruktive forslag. Derfor blir vi skuffet over å bli tatt så lite hensyn til. Riktignok har vi klart å stoppe enkelte asosiale prosjekter, men EU vil ikke være med på noe som begrenser konkurransen på landeveien.

Mangler vilje

Tilling understreker at sosial dumping utmerket godt kan stoppes innen EU, men opplever liten vilje til å stramme opp reglementet og lukke lønnsgapet. Gjennomføringsgraden av eksisterende bestemmelser har tvert om sunket med 75 prosent, forteller hun.

– Det finnes nasjonale registre som registrerer selskapsnavn, adresser, ledelse og etisk rulleblad innen veitransport. Disse registrene, som det kostet EU mer enn tjue millioner

euro å opprette, snakker sammen på europeisk nivå, men er dessverre ikke utnyttet til fulle. Den politiske viljen til å gjøre noe virker derfor fraværende.

Østeuropeernes tur?

– I dag arbeider mange sjåfører for rene postbokselskaper. For å komme disse til livs krever vi minimum-lønninger, men kravene gjør at seriøse østeuropeiske selskapene føler at de holdes utenfor konkurransen. «Det er vår tur nå», roper de, og vil ikke ha kabotasjeregler, men går i stedet inn for å gjøre sosial dumping lovlig, sier Tilling.

– De forstår ikke at de på den måten gjør hele bransjen en bjørnetjeneste. I stedet kunne de gått sammen om å kreve anstendig betaling for all transport. Statistikken viser at profitten innen veitransporten kun tilfaller fem prosent av selskapene, likevel virker kun de små transportørene å ha sans for fagbevegelsens krav.

Rumenske tilstander

Cristina Tilling kommer selv fra Romania, der hun arbeidet med oppbyggingen av fagbevegelsen etter Ceausescus fall, og der arbeiderne på metroen gikk i spissen. Dessverre står

fagbevegelsen fortsatt svakt i store deler av Sentral- og Øst-Europa.

– I Romania opplever vi at arbeidsgivere tvinger sjåførene til å melde seg ut av fagforeningen. Det eksisterer et generelt press mot organisering av arbeidsfolk, og hvis sjåfører velger å gå til sak for å få rettighetene sine, risikerer de å bli ilagt saksomkostninger som driver dem fra gård og grunn. Skulle de mot formodning vinne saken, anker arbeidsgiverne slik at saken utsettes og nye omkostninger påføres. Vi har opplevd flere slike saker denne sommeren, forteller hun.

Sjåførflukt?

– Mye tyder på at rumenske sjåfører begynner å bli skikkelig lei av den dårlige behandlingen. Vi har et kontor i Romania med seks fagforeninger tilsluttet, vi har gitt ut brosjyrer og deltar i ulike sjåførfora på sosiale medier. Over alt er den vanligste kommentaren at hvis EUs nye mobilitetspakke går igjennom, så slutter vi. Hva slags sjåfører får vi da? undrer Cristina Tilling fra ETF.

ETF er den europeiske grenen av International Transport Workers Federation (ITF), der mer enn 4,5 millioner medlemmer i 700 fagforeninger fra 150 land er organisert.

 redaksjonen@ytf.no

Vi må på ene siden være tålmodige og villige til å jobbe med en sak over flere år. På den annen side har vi dårlig tid, på grunn av den pågående tekniske revolusjonen, påpeker Cristina Tilling som arbeider med veitransport og likestilling i det europeiske transportarbeiderforbundet ETF i Brüssel.



«Det eksisterer et generelt press mot organisering av arbeidsfolk.»

PENSJONISTTOKT TIL NORDLAND

«Regjeringen vil gjerne ha flere eldre arbeidstakere, likevel har vi ingen rettigheter. Vi blir tatt av skiftet når vi fyller sytti, får riktignok lov til å kjøre ytterligere fem år, men på dårligere vilkår. Nå vil vi reise kravet om en bedre eldrepolitikk», forklarer Arnold Tveit, leder for YTFs Pensjonistforening.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Mye ekspertise er samlet når styret i YTFs Pensjonistforening reiser på turné. Pensjonistenes leder Arnold Tveit fra Bergen er æresmedlem med 47 års ansiennitet som bussjåfør og medlem av YTFs forbundsstyre fram til i fjor. Æresmedlem er også mangeårig leder av kontrollkomiteen, Harald Eilertsen fra Lofoten, fagorganisert siden 1961 og breiddfull både av historie og historier.

Pensjoniststyrets «novise» er Karsten A. Larsen fra Haugesund, nyslått pensjonist etter mindre enn tjue år bak bussrattet. Styrets fjerde-mann, Leif O. Westerheim, var inne til «service på pumpa» og forhindret fra å delta på årets reise.

– Vi vil gjerne møte dem som har valgt oss, poengterer Harald. – I vår var vi i Trondheim, og nå i oktober altså til Bodø og Hamarøy.

Møte med kake

Pensjoniststyret ankommer Bodø i lag med Knut Authen fra forbundsstyret. Besøket kombineres med et medlemsmøte i avdeling 21 Salten. Kantina hos Salten Bilruter fylles raskt, vi er imponert over det

gode oppmøtet en fredag kveld i høstferien, selv om styret fristet med kaffe og marsipankake.

Møtelyden deler seg etter hvert i to ganske jevnstore grupper, der pensjonistene informeres om fordelene ved å slutte seg til de rundt 1 300 medlemmene i YTFs Pensjonistforening. Ja, innmeldelsen kan være en direkte investering, tatt i betraktning av at medlemskapet kun koster 300 kroner året, mens man kan høste 500 kroner i støtte til brilleglass eller linser og ytterligere 500 til fysikalsk eller kiropraktisk behandling.

Arnold argumenterer aktivt for deltakelse i Pensjonistforbundet, der YTFs Pensjonistforening er kollektivt tilsluttet. Han sitter selv i landsstyret i Pensjonistforbundet som har hele 250 000 medlemmer, og utgjør en maktfaktor i norsk eldrepolitikk.

Hamsuns land

Lørdag morgen går ferden videre til Hamarøy, bussen blir sikkert ført av Arne Kjell Bakken, leder av avdeling 21 Salten. På Hamsun-senteret blir vi møtt av Magnor Olsen, som har ledet den lokale YTF-avdelinga i en menneskealder. På Innhavet blir vi

innkvartert på den tidligere skyssstasjonen, der busspassasjerer på vei fra Fauske nordover i retning Narvik i tidligere tider kunne nyte et bedre måltid på det som nå har fått det hamsunske navnet «Markens grøde spiseri».

Prosedyren med delte møter gjentar seg her. I tillegg er regionstyret i Nordland samlet til møte, de store avstander og stram økonomi fordrer utnyttelse av alle sammenkomster. Bransjens framtid diskuteres, mange sjåførere nærmer seg pensjonsalderen og trekker mot Pensjonistforeningen, men rekrutteringen av nye bussførere bekymrer.

Stor takk

Pensjonistforbundets turné avsluttes med en bedre middag, før kursen settes tilbake mot Bodø og hjemreise til ulike destinasjoner. Harald Eilertsen stikker til oss en håndskrevet lapp før avreise med streng beskjed om å sette følgende på trykk: «Styret vil rette en stor takk til avdelingslederne i henholdsvis avdeling 21 og 47, samt regionleder for uvurderlig hjelp i forbindelse med våre besøk i Bodø og Hamarøy.»

 redaksjonen@ytf.no



Harald Eilertsen er en fantastisk underholdende forteller, og trollbandt medlemsmøtet i Bodø.



Engasjerte sjåfører fra Steigen, fra venstre Per Ålstad, Svenn Terje Arntsen og Torstein Hansen, alle medlemmer i avdeling 21 Salten.

YS' likestillingspris til homofil politimann



Bård Stensli har i mange år gjort en uvurderlig innsats ved å gi homofile i norsk politi et ansikt og en stemme.

– Gjennom 25 år som åpen homofil i politiet har Bård satt dype spor av respekt, raushet og inkludering, understreket YS-leder Jorunn Berland, som delte ut prisen. Stensli jobber i dag som politioverbetjent i PST og har mange års erfaring fra

ulike avdelinger i politiet. Han stod selv frem som homofil i 1992 og har i alle år poengtert hvor viktig det er å vise at politiet har homofile og lesbiske i egne rekker. (Foto: Terje Bergersen) ●



50 års medlemskap

Forbundsleder Jim Klungnes besøkte årsmøtet i avdeling 16, Åndalsnes og markerte der Torstein Dahle for sine imponerende 50 års medlemskap i YTF. Dahle begynte i bransjen i 1960, ble medlem i forbundet 14. april 1967 og kjører fortsatt nesten full tid etter 57 år som yrkesaktiv. ●

Gull til «Mr. Haukeli»

Karsten A. Larsen har også sendt redaksjonen et bilde av overrekkelsen av gullmerke til Svein Terje Brekke, sjåføren på Haukeliexpressen som i forrige utgave av Yrkestrafikk kom med en viktig advarsel om ekspressbusser med rollestoler som mulig dødsfelle ved tunnelbrann. ●



LO-strid om lagerorganisering



LO-forbundene Transport og Handel og Kontor kranbler om hvem som skal organisere de ansatte ved lagrene i Heidenreich, melder Fri Fagbevegelse.

Handel og Kontor har den nåværende tariffavtalen, men forbundsleder Lars Johnsen i Transport (bildet) krever retten til organisering på sentrallageret som defineres som et rent grossistlager.

Konflikten har vært medvirkende årsak til at mange lageransatte nå melder seg inn i YTF for å komme over på grossistavtalen, som er langt bedre enn Handel og Kontors tariff. ●

Kurs i Haugesund

Region SørVest har utviklet kurs om dataovervåking og oppsigelsesvern i Haugesund. Vi var så heldig å få besøk av YTF's dyktige advokat Martin Opedal til å gjennomføre dette for oss, vi var 18 tillitsvalgte fra avdelingene 1, 9, 10 og 13 som møttes på Radisson Blue hotell i Haugesund, forteller regionleder Karsten A. Larsen fra region Sør-Vest. ●



Jim rundet 60

YTFs forbundsleder Jim Klungnes fylte 60 år søndag 28. oktober. Dagen ble markert dagen etter i YS-kantina. Blant gjestene som hilste jubilanten var YS-leder Jorunn Berland. Forbundslederen ble også feiret under regionårsmøtene i region Nord og Nordland, blant annet med bursdagskake med matchende motiv! ●

HOLDER HALVE LA


«Her er bussførere samlet fra Hammerfest i nord til Brønnøysund i sør. Det betyr at halve Norge er representert», utbrøt Arne Kjell Bakken, avdelingsleder for YTFs avdeling 21 Salten. Bakken var en av delegatene på region Nordland og region Nord's felles årsmøtehelg i Hammerfest i begynnelsen av november. Etter å ha googlet måtte vi gi ham rett. Mellom «verdens nordligste by» og hullet i Torghatten er det rundt 75 mil i luftlinje og drøyt 130 mil på landeveien, det er faktisk lenger enn fra Brønnøysund til Lindesnes.



ANDET SAMMEN

Og bussførerne utgjør en vesentlig forbindelseslinje mellom de tre nordligste fylkene. Tilbakemeldingene fra de tillitsvalgte fortalte imidlertid at det fortsatt gjenstår mye før sjåførene får den samfunnsmessige anerkjennelsen de fortjener. Altfor mye av hverdagen går med til å håndtere sparekåte bedriftsledere eller folkefjerne skrivebordteoretikere i kommuner og fylkeskommuner.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN



Enorme tankere frakter gass fra Melkøya til kontinentet. En pengemaskin. Bussførerne som frakter folk er ikke like lukrative.

Hammerfests varaordfører Marianne Sivertsen Næss åpnet YTF-samlingen med et engasjert innlegg om hvordan vedtaket om utbyggingen av naturgassanlegget på Melkøya vendte en nedslitt og pessimistisk polar-kommune til voldsom optimisme og framtidstro. Ved å skru opp eie-domsskatten fikk kommunen finanser til å bygge nye skoler, barnehager, et nydelig kulturhus og en vakker havnepromenade.

Av infrastrukturtiltak står havne-utbygging, veitunnel og etablering av en ny flyplass på ønskelista. Buss-transport sa varaordføreren ingen-ting om. Vi syntes dette var litt pussig, tatt i betraktning sammensetning av møtelyden. Antakelig holdt hun et standardforedrag, men vi er redd denne overseelsen av en vesentlig bransje dessverre ikke er utypisk.

Vesentlig arbeidsplass

Yrkestrafikk gjorde opp for unnlatsen ved å besøke Boreals stasjon i Hammerfest sammen med hovedtil-



Varaordfører Marianne Sivertsen Næss åpnet regionkonferansen i Hammerfest, men nevnte ikke busstransporten.

litsvalgt Fred O. Nibe. 15 busser er stasjonert her, de kjøres av 26 faste sjåfører pluss timesjåfører. I tillegg til viktigheten av kollektivtilbudet må vi også gå ut fra at dette er en vesentlig arbeidsplass i en kommune som med sine snaut 11 000 innbyggere ikke er SÅ stor. (Boreal har dessuten 11 faste sjåfører stasjonert i

Honningsvåg og tre i Havøysund, alle på anbud for Snelandia, alias Finnmark fylkeskommune.)

Områdesjefen heter Trond Inge Hausmann og er selv gammel tillitsvalgt fra Transport, derfor velvillig til fagforeningsvirksomhet. På kontoret ved siden av sitter trafikkleder Svilen Sotirov, som



Rundt 20 delegater fra den nordligste halvdel av Norge så hverandre stevne i Hammerfest den første helgen i november.

også er kasserer i YTFs avdeling 12 Finnmark. På sjåførskapene er også klistret merker fra YTF og NTF i god blanding. Hvilerommet er opparbeidet på dugnad, med ny TV og gode skinnsogaer. Problemene innen Boreal er ikke først og fremst lokale, forklarer de tillitsvalgte.

Regionalt samarbeid

Som kjent har Stortinget vedtatt å slå sammen fylkene Troms og Finnmark, og krangelen om navnevalg er i full gang. YTF har – nær sagt: som vanlig – vært tidlig ute, og etablert region Nord som i hovedsak organiserer bussjåførene i de to nordligste fylkene. I samarbeid med region Nordland har de etablert en tradisjon om felles årsmøte, som for to år siden ble avholdt i Bodø. I år var altså arrangementet i Finnmark og Hammerfest, mens man neste år har valgt å vende tilbake til Bodø.

Tradisjonen styrker kontakten mellom de tillitsvalgte i hele Nord-Norge, som i stor grad strever med de samme utfordringene. Vi fikk i løpet av helgen mange vitnesbyrd om brutte løfter, dårlige arbeidsbetingelser, autoritære bedriftsledere og politiske prosesser der bussførerne i liten grad tas med på råd.

Sterkt tilbake

Yrkestrafikk lover å komme sterkt tilbake med enkeltsaker, men sitter dessverre igjen med et generelt inntrykk at dette er altfor kleint i et Norge anno 2017.

I tillegg til selve regionårsmøtene holdt ververådgiver Synne Pernille Jakobsen vervekurs og forbundsleder



Fra Boreals stasjon i Hammerfest, fra venstre trafikkleider og YTF-kasserer Svilen Sotirov, verneombud Trond Stamsvik, områdesjef Trond Inge Hausmann og hovedtillitsvalgt og regionleder Fred O. Nibe.



Sentrum Busstasjonen i Hammerfest ligger strategisk plassert ved hurtigrutekaia og isbjørnklubben.

Jim Klungnes redegjorde fra forbundet sentralt. Gjennom måltider og sosialt samvær ble kameratskapet mellom de tillitsvalgte ytterligere

utviklet. En meget vellykket og trivelig helg, som vi altså kommer sterkt tilbake til på nyåret!

 redaksjonen@ytf.no

«Vi er redd denne overseelsen av en vesentlig bransje dessverre ikke er utypisk.»

Skriv protokoll!

Tillitsvalgte deltar ofte i møter med bedriften. I ettertid kan det være usikkerhet rundt hva som ble sagt i møtet. Hvilke punkter ble drøftet, hva var det enighet om og hva var partenes synspunkter. For å unngå slik usikkerhet er det viktig å skrive protokoller fra slike møter.

Det bør skrives protokoll fra alle møter mellom tillitsvalgte og bedriften. I noen møter har partene plikt til å skrive protokoll. Men også i møter hvor det ikke er en slik plikt bør en skrive protokoll. Både hvor det er enighet mellom partene og hvor det er uenighet bør protokoll skrives. Enighetsprotokoller er bevis for at partene er enig om hvordan

en tvist er å forstå. Slike protokoller vil være viktig for fremtiden for å fastslå hva det var enighet om.

Også ved uenighet er det viktig å skrive protokoll. Her bør protokollen fastslå hva uenigheten gjelder og hva alle parterers synspunkt er.

Noen ganger vil det være uenighet om hva som skal skrives i protokollen. En effektiv og praktisk måte å

løse en slik uenighet på vil være å dele inn protokollen i «arbeidstakers syn» og «arbeidsgivers syn». Partene kan fremme sine synspunkter uten å binde motparten. Eksempelvis hvor arbeidsgiver mener det er grunnlag for å pålegge arbeidstaker overtid og tillitsvalgt er uenig i dette vil arbeidsgiver kunne fremme sine synspunkter under overskriften



Håndslag er bra. Skriftlig protokoll underbygger enigheten for ettertiden. Foto: Arne Danielsen

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700



Man må ikke nødvendigvis bli enige for å skrive protokoll. Uenighetsprotokoll kan være avklarende og viktig. Foto: Arne Danielsen

«arbeidsgivers syn» og tillitsvalgte fremme sine synspunkter under «arbeidstakers syn». Protokollen vil da klart synliggjøre hva uenigheten gjelder, og begge parter synspunkter.

Protokollen skal underskrives av alle som er med i møtet. Om proto-

kollen er skrevet på den måten som er beskrevet over vil partene signere på at deres synspunkt fremgår av protokollen, og at motpartens synspunkt ble nevnt i møtet. Man signerer da ikke på at en er enig i motpartens synspunkt.

«Både hvor det er enighet mellom partene og hvor det er uenighet bør protokoll skrives.»

Hovedavtalen § 2-3 Forhandlinger 1.

Tvist mellom bedrift og funksjonær skal søkes løst ved forhandlinger mellom bedrift og tillitsvalgte. Fra forhandlingene skal settes opp protokoll. Partenes syn skal fremgå av protokollen som skal undertegnes av begge parter.



JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat



MARTIN
**HELLE
OPEDAL**
Advokat



MARIUS
TRÆLAND
Advokat-
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



MAN Lion's City - trivsel på arbeidsplassen!

Den reneste og mest effektive **MAN** bybussen gjennom tidene. **MAN** kann.

MAN Lion's City - er en velutformet arbeidsplass som gir sjåføren høy komfort og sikkerhet. **MAN** har vektlagt sjåførførmert i sine bybusser, for å legge forholdene til rette for at også passasjerene skal få en hyggelig opplevelse ved å ta bussen. Våre bybusser tilbyr tekniske høydepunkter ved å senke drivstofforbruket, redusere CO₂-utslippet og optimalisere kjøredynamikken. Kjør inn i fremtiden med banebrytende biogasteknologi og Euro6 motor.

Kort sagt: **MAN Lion's City** - er til glede for sjåfør, passasjer og miljø.

03010 **SNAP DRIVE** 7 - 17



Snap Drive tilbyr:

Reparasjoner og vedlikehold av alle bilmerker • Service på el-biler og hybridbiler
3 års garanti på lagerførte deler og alt arbeid som utføres.
Avtalen gir (YTF) 15% rabatt å service, ordinære timer og lagerførte deler.
I tillegg får du 40% rabatt på dekk og felg i sortimentet til Snap Drive.

Få hjelp til tannlegeregningen

**Hull i tennene?
Sprukne fyllinger?
Rotfylling?**

Nå kan du få dekket utgifter til tannbehandling. Som YS-medlem får du tannhelseforsikring til en svært god pris.

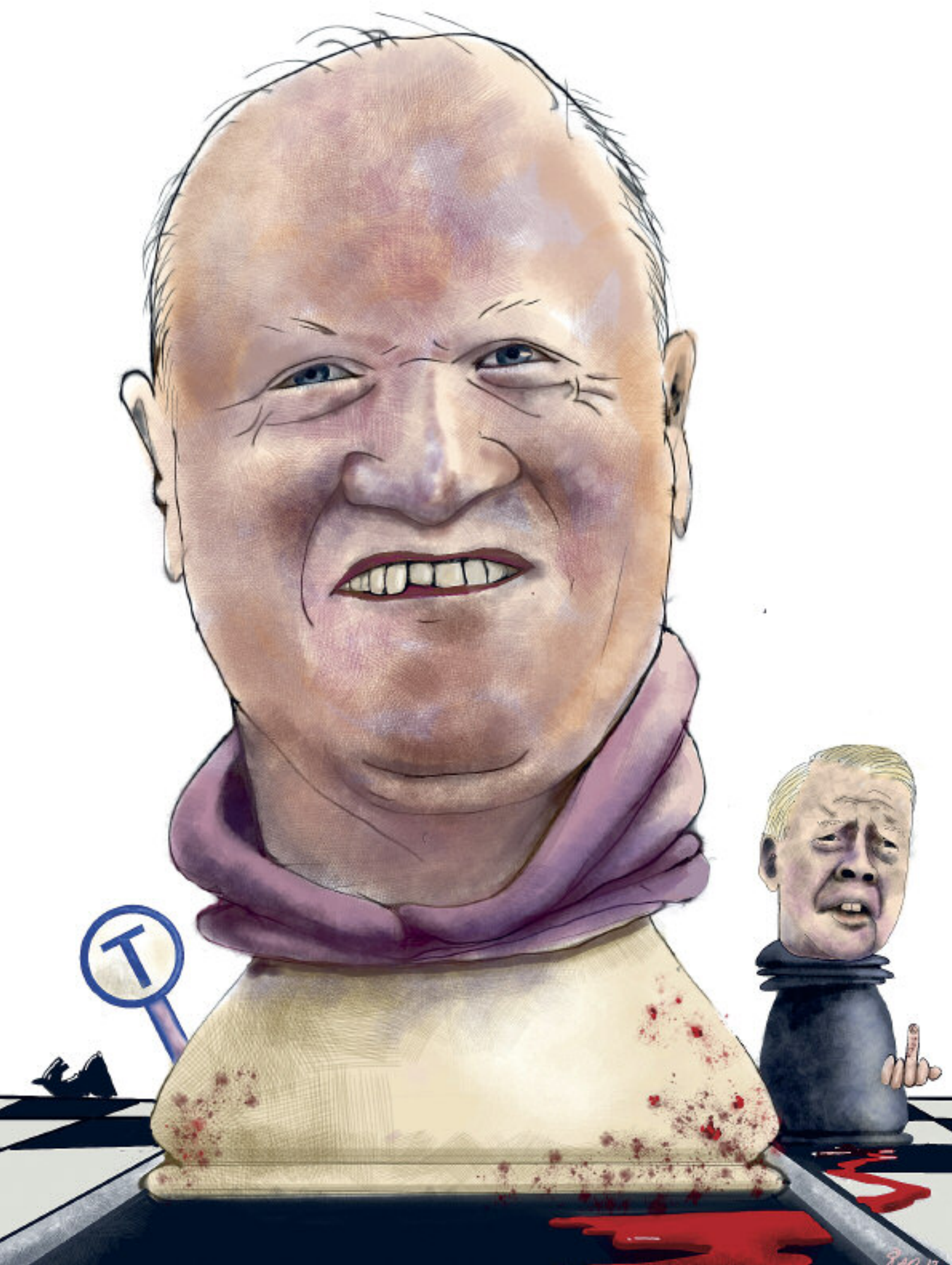
Sjekk hva du betaler i måneden:

- 18–29 år: 47 kroner
- 30–49 år: 106 kroner
- 50–69 år: 170 kroner

**Ny
medlems-
fordel!**

Les mer og kjøp YS Tannhelseforsikring
på norsktannhelseforsikring.no/ys





ANTI-BYRÅKRATEN

«Vi har mange dyktige tillitsvalgte på T-banen, både i Fagforbundet og YTF, men jeg etterlyser det å ta byråkratiseringen på alvor ved å reise diskusjonen i media og bedriften så vel som politiske organer. I Sporveien er byråkratisering et presserende problem, og hvis vi ikke griper fatt i det, er jeg redd utviklingen vil føre oss dit de fleste av oss antagelig ikke ønsker seg, i retning privatisering», advarer eks-politiker og YTF-medlem Dag Danielsen.

TEKST: ARNE DANIELSEN ILLUSTRASJON: IVAR SMITH-NILSEN

Arbeidsfolk» av Alexander Kielland fra 1881 er den beste byråkratikkritikk-romanen som er skrevet i Norge. Ikke minst fordi den tar opp byråkratiseringen av samfunnet og beskriver en ny byråkratikkritikk-klasse som øker og øker og ser ut til å være unndratt reell kontroll, sier T-banefører Danielsen og siterer Stavanger-forfatteren:

«Papiret øsede formeligt der over Rummene, saa de Ulykkelige som færdedes der, syntes de maatte være forberedt paa at drukne i papir eller redde seg ved Svømming.»

– Kiellands tittel er en ironisering over byråkratiet og byråkratenes mangel på arbeidsevne, effektivitet og framdrift. I dagens norske organisasjoner kan vi tilføye at dette bidrar til beslutningsvegving fordi det å tørre å ta avgjørelser kan være negativt og ikke karrierefremmende, fortsetter Danielsen.

Nyttig påfyll

– I dag virker den samme embetsmannsstaten som Kielland beskriver å ha gjenoppstått, bare i enda verre

utgave. Politikere bedyrer at de vil gjøre noe med byråkratiseringen, men lite skjer. Handlingslammingen har flere årsaker: De fleste politikere er selv byråkrater, klekket ut på utdanningsinstitusjoner innrettet på byråkratkARRIERER, og har derfor liten erfaring med ordinært arbeidsliv. De produserer ikke annet enn dokumenter. Byråkratiseringen skyldes derfor ikke vond vilje, men manglende kompetanse på virkeligheten, på hva det vil si å være vanlig arbeidstaker. Et ordtak sier at «hvor du står, avhenger av hvor du sitter», poengterer T-baneføreren, som selv en gang var et politisk stjerneskudd.

– Som stortingsrepresentant, medlem av den prestisjetunge utenrikskomiteen og diverse internasjonale utvalg, møtte jeg toppfolk fra Kofi Annan, folk på president- og statsministernivå.

Samtidig har jeg hatt solid yrkeserfaring å støtte meg på. I min mangeårige karriere som kommunikasjonsrådgiver var jeg rådgiver for toppledelsen i multinasjonale så vel som norske bedrifter. Foruten

T-banefører har jeg også vært bartender, butikkmedarbeider, fabrikkarbeider og pakket aviser i Dagbladet. For meg er det et privilegium å omgås folk fra ulike sosiale lag, det gir nyttig påfyll av livserfaring. Men jeg må nok innrømme at jeg foretrekker vanlige folk – mennesker som klarer å være seg selv.

Festen over

– Hva vi er i ferd med å oppleve i Norge nå, er at den pengebingen vi har samlet oss gjennom olje og gass har ført til at vi i liten grad setter tæring etter næring. Privat må de fleste av oss gjøre vanskelige valg og prioritere, noe Norge hittil har vært forskånet for. Nå går festen mot slutt, ikke minst på grunn av pensjonskull og kostnadseksplisjon som følge av byråkratisering og kostnadsøkning i velferdsstaten. Det ligger i kortene at vi blir nødt til å skjære ned, presiserer 62-åringen.

– Ved å snakke med mennesker som jobber i helsevesen, politi og Posten så vel som ved å følge med i media får jeg bekreftet at det blir

«Bedriften trenger folk som kan stå på når det trengs, og da må de også få fri når de behøver det.»

flere og flere sjefer og færre som arbeider på bakkeplan. Dette er kanskje det største problemet vi har i Norge nå. Derfor er det bra at Yrkestrafikk har satt temaet på dagsorden. Jeg har arbeidet som trafikkbetjening i Sporveien siden 1980, både deltid og heltid, og mye positivt har skjedd underveis. Men samtidig har byråkratiet est ut, og er langt på vei dublert i Sporveien og Ruter. Mitt inntrykk er faktisk at flere personer utfører administrative funksjoner som tidligere ble håndtert av færre.

Mindre fleksibelt

Oppsal-gutten begynte i sin tid som helgedagsbetjening på trikken, men søkte seg tidlig over til T-banen som stasjonsbetjent og togfører.

– Tanken var å jobbe ved siden av skolegang, noe jeg til og med klarte å gjennomføre da jeg studerte internasjonal politikk ved London School of Economics. Vi hadde tre relativt korte semestre med mye fritid imellom, og takket være Sporveiens fleksible avspaseringssystem var det mulig å kombinere jobben med utenlandsstudier. I dag er slike muligheter innsnevret, noe jeg synes er betenkelig. Bedriften trenger folk som kan stå på når det trengs, og da må de også få fri når de behøver det, understreker Danielsen.

– Sporveien har skjært ned på operative funksjoner, og noe har vært fornuftig, men noe har gått for langt, som at det har blitt mye

vanskeligere for betjeningen å ta ut fridager. Det har aldri vært så vanskelig siden jeg begynte her i 1980 som nå. Jobber man skift er man avhengig av fleksibilitet på dette området dersom hverdagen skal gå rundt. Tilsvarende gjelder søknad om ferier slik at man kan planlegge på lang sikt. Dette har med trivsel å gjøre og den nåværende praksisen bidrar til økning i sykefraværet og reduserer lojaliteten til bedriften. Gjennomføringen av effektiviseringsprogrammet «Best 2020» har som formål å hindre privatisering. I den grad man sparer på en fornuftig måte, kan dette være riktig. Men når vi ser at penger lekker ut i andre enden i form av økt byråkrati, ligger det i systemets logikk at en mulig privatisering i stedet kommer nærmere, advarer den erfarne eks-politiker.

Skviset av Hagen

På nittitallet ledet Dag Danielsen Oslo Fremskrittsparti gjennom to fremgangsrike valgkamper, og ble selv valgt inn i Oslo bystyre i 1995 og på Stortinget to år senere.

– Da jeg satt i Oslo bystyre, var privatisering et sentralt tema, men jeg tok tidlig opp at en absolutt forutsetning måtte være at ingen skal sies opp eller gå ned i lønn. Dessverre har vi sett at privatiseringen ofte fører til slakting av vanlige arbeidstakers goder og rettigheter.

I likhet med mange andre partifeller, åkte Dag ved århundre-

skiftet «på hue og rattata» ut av Fremskrittspartiet etter å ha lagt seg ut med Carl I. Hagen. Den daværende «partieieren» mer enn antydte at Danielsen ikke var stueren i det gode selskap, blant annet i innvandringssspørsmål.

– Det var bare tull, tvert imot da jeg var leder i Oslo hadde vi i Gamle Oslo Frp det mest spennende prosjektet i Frp på det flerkulturelle området noensinne med tillitsvalgte med så forskjelligartet bakgrunn som Romani, fra Afrika, Pakistan, India og det tidligere Jugoslavia. Jeg synes noe av det fineste med å jobbe her på T-banen er at så mange nasjonaliteter arbeider sammen, og det er flott at innvandrere også har samme sjanse til å avansere i systemet.

Sjakkkameratene

Som stortingsrepresentant hadde Dag permisjon fra Sporveien, men det var en helt spesiell grunn til at han valgte å komme tilbake.

– Jeg valgte å fortsette fordi jeg ønsket å spille på Sporveiens sjakklag i bedriftsalliansen i Oslo, noe som etter mitt syn er et godt eksempel på hvor viktig det er med fritidsaktiviteter og velferdstilbud som sosialt lim i organisasjonen.

Ved siden av fotball i Vålerenga og Liverpool, er sjakken Dags store lidenskap, så har han også vært generalsekretær i Norges Sjakkforbund og la ned mye arbeid med å få sjakk-OL til Tromsø i 2014. Han tok initiativet til dannelsen av

Vålerenga sjakkklubb i 2008, en stor suksess som avanserte fire divisjoner i seriesystemet på fem år, og i skrivende stund er regjerende norsk seriemester for annet år på rad.

Leserne har krav på å vite at Dag og intervjueren har vært venner fra begge spilte skolesjakk for femti år siden. Siden vi også har samme etternavn, spør mange om vi er brødre, noe som avkreftes, intervjueren pleier å fleipe med at vi i beste fall kan regnes som «svirebrødre».

Ja til EU

Den politiske ringreven følger nøye med i debatten om kabotasje og sosial dumping, en utfordring han mener både kan og skal løses innenfor EØS-avtalen.

– EU har på mange områder et bedre arbeidvern enn Norge, og det er viktig å ha i mente at EØS er en minstekravavtale. EØS-avtalen må praktiseres, og de negative sidene ved avtalen reduseres eller fjernes. Regler finnes, men må håndheves, for å sikre faglige rettigheter som er under konstant press. Poenget er at menneskene må sette standardene og styre kapitalen, og siden kapitalen er internasjonal må styringen være tilsvarende. Mitt svar på utfordringene vi står overfor, både når det gjelder sosial dumping og automatisering, er å innføre samfunnslønn. Dette tok den liberalistiske filosofen og Nobelpris-vinneren Friedrich Hayek til orde for allerede i slutten av 1940-årene.

Selv er Dag svoren EU-tilhenger, og er skuffet over Norges unnnfallende rolle som «gratispassasjer» i det europeiske fellesskapet.

– Poenget er å være deltaker, ikke bare tilskuer. Politikk forutsetter for meg også deltakelse og jeg har alltid vært svoren tilhenger av å delta innenfor de fora hvor beslutninger fattes, i stedet for å stå utenfor. Å stå utenfor EU er det samme som å si at vi er avhengige av fagforeninger for å sikre faglige og økonomiske rettigheter, men selv unndra seg forpliktelsen i form av medlemskap. Tre fjerdedeler av Norges eksport går til EU, derfor er EØS-avtalen nødvendig for å sikre og utvikle vår levestandard. Men EØS gir ingen medinnflytelse, kun gjennom fullt EU-medlemskap kan vi reelt bidra til å forme den historien som har skapt fred i Europa etter tusen år med kriger, avslutter T-banefører og YTF-medlem Dag Danielsen.

 redaksjonen@ytf.no



Generalsekretær Dag Danielsen i Norges Sjakkforbund (med mikrofon) leder et sjakkparti foran Stortinget tirsdag 8. juni 2010 i anledning behandlingen av en statsgaranti til Sjakk-OL i Tromsø. Storingsrepresentant Kåre Simensen førte de hvite brikkene – bestående av andreklassinger fra Kampen skole – mot Magnus Carlsen. (Foto: Arne Danielsen)



Dag Danielsen – med hvit T-skjorte – og klubbkameratene Fridthjof Søgaard og Aage Georg Sivertsen fra Vålerenga sjakkklubb jubler over Magnus Carlsons VM-triumf i Chennai, november 2013. Til venstre for Dag sitter Magnus' manager Espen Agdestein. (Foto: Privat)



Dag Danielsen spiller mot turneringsvinner Pär Isaksson fra Stockholm under historiens siste nordiske spørveismesterskap i sjakk i Reykjavik 2014, med intervjueren som bakspiller. (Foto: Privat)

KVINDESEIER

Styrene i YTFs pensjonistforening og region Nordland besøkte i høst avdeling 47 Hamarøy, og besøkte der Hamsun-senteret, noe som ga oss et godt påskudd til å trykke denne julenovellen fra gode gamle dager, den gang Knut Hamsun var sporvognskonduktør i Chicago.

AV: KNUT HAMSUN

Jeg var sporvognskonduktør i Chicago. Først var jeg ansatt på Halsted-linjen, det var en hestesporvei som gikk fra midten av byen helt ned til kvægmarkedet. Vi som hadde nattjeneste var ikke videre trygge på denne linje fomedelst alle de skumle folk som passerte denne vei ved nattetid. Vi hadde ikke lov til å skyte og dræpe folk, for erstatningens skyld som sporvogns kompaniet i tilfælde måtte betale; jeg for min del hadde heller ingen revolver, så jeg fikk lite på lykken. Forresten er man sjelden helt våbenløs: Jeg hadde nu veiven til bremsen, den var til å ta av i et øyeblikk og bli til stor hjelp. Ikke for det, jeg fikk ikke bruk for den mere end en gang.

I 1886 stod jeg på min sporvogn alle julenætter i træk uten at noget indtraf. Det kom en stor flok irlændere ut fra kvægmarkedet og lastet fuldstændig ned min vogn, de var drukne og hadde flasker med, de sang svært og vilde nødig betale skjønt vi alt var begyndt å kjøre. De hadde nu atter et helt år betalt kompaniet fem cents kvæld og morgen, sa de, nu var det jul og de vilde ikke betale. Det var ikke noget urimelig i den betragtning, men jeg torde ikke la dem slippe fri av frygt for «spionerne» som stod i kompaniets tjeneste og skulde overvåke konduktørernes ærlighet. En konstabel steg på vognen. Han stod i nogen minutter, sa nogen ord om julen og veiret og hoppet så av igjen da vi var så lastet. Jeg visste miget vel at på et ord til konstabelen hadde alle passasjerene måttet betale sin femcent; men jeg tidde. Hvorfor angav De os ikke? Spurte en. Jeg anså det for unødvendig, svarte jeg, jeg har med gentlemen å gjøre. Nogen begynte da å le mig rigtig godt ut; men det var et par som holdt med mig og de gjorde utvei til å betale for alle.

Neste jul var jeg kommet på cottage-linjen. Det var en storartet forandring. Jeg hadde nu træn på to, undertiden tre vogner, de drevs med en kabel under jorden; publikum i denne bydel var fint og jeg måtte indsamle mine femcenter med hansker på. Til gjengjæld var det ingen spænding her og villafolkene blev man snart kjed av å se og høre på.

Så skulde det dog bli en liten oplevelse i julen 1887.

Julaften om formiddagen kjørte jeg mit træn ned i byen; jeg hadde den gang dagtjeneste. En herre stiger på som gir seg litt i snak med mig; når jeg måtte ind gjennom vognene ventet han til jeg kom tilbake til bakerste platform hvor min plass var og begyndte så atter å snakke. Han var omkring trediva år, blek, med moustacher, meget fint klædt, men uten overtøi skjønt det var temmelig koldt.

Jeg for av sted som jeg stod og gikk derhjemme, sa han. Jeg vilde komme min kone i forkjøpet.

Julepresenten, bemerket jeg.

Riktig! svarte han og smilte.

Men det var et mærkelig smil, en grimase med munden, en jeip.

Hvor meget tjener De? spurte han.

Dette er ikke noget usædvanlig spørsmål i yankeeland og jeg oppgav da hvad jeg tjente.

Vil De tjene 10 dollars ekstra? spurte han.

Jeg svarte ja.

Han tok lommeboken op og rakte mig uten videre sedlen. Han bemerket at han hadde tillit til mig.

Hva skal jeg gjøre? spurte jeg.

«Publikum i denne bydel var fint og jeg måtte indsamle mine femcenter med hansker på.»



Hamsunsenteret på Hamarøy skal forestille en ung, urolig mann, etter modell av hovedpersonene i «Sult» og andre tidligere romaner. Legg merke til «håret» på taket. Foto: Arne Danielsen



YTFs pensjoniststyre og tillitsvalgte fra Nordland fulgte godt med under den spennende omvisningen på Hamsunsenteret. Foto: Arne Danielsen

Han forlangte å få se min timeplan og sa:

De har otte timer i dag?

Ja.

På en av Deres turer skal De tjene meg i noget. Her på hjørnet av Monroegaten går vi over en kum som fører ned til den underjordiske kabel. Det er et låk over kummen, dette låk løfter jeg av og stiger ned.

De vil ta livet av Dem?

Ikke ganske. Men jeg vil late så.

Ah.

De skal stoppe Deres træn og skaffe meg opp av hullet skjønt jeg gjør motstand.

Det skal ske.

Tak. Jeg er forresten ikke sindssyk, hvilket de kanskje tror. Jeg gjør alt dette for min kones skyld, hun skal se at jeg vil dø.

Deres kone vil altså være på mit træn samme gang?

Ja. Hun vil sitte på the grip.

Jeg studset. The grip var førerens vogn hvor han stod og styrte, den var åpen, uten vegger, det var kaldt på the grip vinters dag og få kjørte der.

Hun vil kjøre på the grip, gjentok manden. Hun har lovet i et brev til sin elsker å kjøre der i dag og gi et signal til ham at hun kommer. Jeg har lest brevet.

Godt. Men jeg må minde dem om å være rask til å få låket av kummen og stige ned i hullet. Ellers vil et nytt træn komme på os. Vi kjører med tre minutters mellomrum.

Jeg vet dette, svarte manden. Låket vil være løst allerede i dette øieblikk.

Endnu ett: Hvorledes kan De vite hvilket træn Deres hustru kommer med?

Det får jeg telefonbesked om. Jeg har folk til å lede hendes skridt. Og min kone vil sitte i brunt skindtøi, De kan let kjende henne, hun er meget vakker. Hvis hun skulde besvime så skaffer de hende ind i apoteket på Monroehjørnet.

Jeg spurte:

Har De også talt med min fører?

Ja, sa manden. Og jeg har betalt føreren det samme som dem. Men jeg vil ikke at dere to skal spøke med hverandre om saken. Dere skal ikke nevne den til hverandre.

Nei.

De tar plass på the grip når de nærmer Dem Monroegaten og holder utkik. Når de ser mit hode over kummen gir De stoppeordre og trænet vil stå. Føreren vil hjelpe Dem med å overmanne meg og trekke meg opp av kummen skjønt jeg påstår at jeg vil dø.

Jeg tenkte på det litt og sa:

Det forekommer meg at De kunde spart deres penger og ikke indviet nogen i Deres forehavende. De kunde bare ha steget ned i hullet.

Men du gode Gud! utbrøt manden, jeg setter at føreren ikke la merke til mig. At De ikke la merke til mig! Ingen!

De har ret.

Vi talte om et og andet endnu, manden blev med helt til endestasjonen, og da mit træn vendte fulgte han med tilbake.

Ved hjørnet av Monroegaten sa han:

Der er apoteket hvor De skal bringe min kone ind hvis hun besvimer.

Så hoppet han av...

Jeg var 10 dollars rikere; Gudskjelov, det var da lykkeligere dager i livet også! I hele vinter hadde jeg gåt med et lag aviser over ryggen og brystet for snoens skyld, jeg knaket så generende ved hver bevægelse og kameraterne drev store løier med meg. Nu skulde det blant andet bli råd til en skindvest av vidunderlig tæthet. Nå da kameraterne næste gang kom og dyttet til meg for å høre meg knake så vilde jeg ikke tåle det...

Jeg gjør to, jeg gjør tre turer til byen; intet hændte. Da jeg skulde gå ut fra Cottage-stationen for fjerde gang steg en ung dame på og satte sig på the grip. Hun var i brunt skindtøi. Da jeg gik frem til hende og mottok betalingen så hun på meg med hele ansigtet. Hun var meget ung og vakker, hennes øine aldeles uskyldige og blå. Stakkar, De vil nok få dem en stor rædsel i dag, tænkte jeg; men de har vel gjort en liten gal ting, og nu skal De ha Deres straf. Det skal i alfald være meg en glæde å bære Dem varsomt ind i apoteket.

Vi rullet indover mot byen.

Jeg iagttok fra min platform at føreren pludselig begynte å tale med damen. Hvad kunde han ha å si hende? Han hadde dessuten ikke lov til å prate med passagerene under tjenesten. Jeg ser til min store forundring at damen endog flytter sig et sæte nærmere føreren der han står med sin maskine og hører spænt på hvad hun sier.

Vi ruller videre indover mot byen, stopper og tar folk på, stopper og setter folk av, alt går sin gang. Vi nærmer oss Monroegaten. Jeg tænker: den ekscentriske unge mand har valgt sit sted med klokskap. Monroehjørnet er et stille hjørne hvo han næppe blir forstyrret i å stige ned i kummen. Og jeg tænker videre på at jeg nu og da har set sporvognskompagniets folk stå i disse kummer og bringe orden igjen hvad som kunde være kommet i ugreie dernede. Men skulde en mand finde på å bli stående i hullet når trænet kjørte over vilde han ret og slet bli flere tommer kortere; kloen fra the grip som gik ned til kablen vilde rive hans hode av.

Da Monroe var næste gate gik jeg frem på the grip.

Hverken føreren eller damen talte mere. Det siste jeg iagttok var at føreren nikkete som om han var enig i noget, derpå stirret han ret frem og kjørte på med full fart. Og det var endda store Pat, irländeren, jeg hadde til fører.

Slack here a bit! sa jeg med den sædvanlige jargon til føreren. Det betyr: Kjør litt sagtere. Jeg så nemlig et sort punkt midt i linjen, det kunde være et menneskehode som stod opp fra jorden.

Jeg så også damen, hun hadde sine øine fæstet på samme punkt og grep hårdt i sit sæte. Allerede urolig for en mulig ulykke! tænkte jeg; hvad vil hun da gjøre når hun ser at det er hendes egen mann som vil dø!

Men store Pat sagtnet ikke farten. Jeg ropte til ham at det var folk i kummen, - ingen forandring. Vi så nu tydelig hodet, det var den unge galning som stod i sit hul, han

«Den unge dame ropte: Frygtelig! Frygtelig! Hun var blodløs i ansiktet og holdt sig krampaktig fast i sætet.»

hadde ansiktet vendt mot os. Da satte jeg fløyten i munden og støtte et sterkt stoppesignal; Pat kjørte med samme fart; om et kvart minut vilde det skje en ulykke. Jeg slo til klokken så den ringte, derpå sprang jeg frem og fikk fat i bræmsen. Men det var for sent, trænet for hujende over kummen før det stanset.

Jeg hoppet av, jeg var forstyrret og husket bare på at jeg skulde angripe en mand som vilde gjøre motstand. Men jeg steg straks op på the grip igjen og vimset i det hele tat meget. Føreren var som forstyrret han også, han spurte meningsløst om det hadde været folk i kummen, og hvorledes det var gåt til at han ikke stoppet. Den unge dame ropte: Frygtelig! Frygtelig! Hun var blodløs i ansiktet og holdt sig krampaktig fast i sætet. Men hun besvimte ikke og hun steg litt efter ned fra the grip og gik sin vei.



YTFs regionleder i Nordland, Svein Roger Skoglund – rett mann på skakk stol. Foto: Arne Danielsen

Det samlet sig mange folk; vi fant den forulykkedes hode under bakerste vogn, hans krop stod igjen i kummen; kloen fra maskinen hadde grepet ham under haken og tatt hans hode med. Vi fikk den døde ut av linjen, en konstabel kom til som skulde bringe ham bort. Konstabelen skrev også op mange navne og for mig kunde alle passagerene vidne at jeg hadde ringt og fløitet og tilslut grepet bremsen. Forøvrig hadde vi sporvognsfolk selv å indgi rapport til vort kontor.

Store Pat bad mig om min kniv. Jeg misforstod ham og sa at nu var sket ulykke nok. Da smilte store Pat og viste mig sin revolver, at det ikke var dumheter han vilde bruke kniven, men tværtimot til noget ganske andet. Da han fikk kniven sa han mig farvel, at nu kunde han ikke stå i tjenesten lenger; det gjorde ham ondt, men jeg fikk selv føre mit træn til endestationen; så jeg vilde få en anden fører. Og han forklarte mig hvorledes jeg skulde bære mig ad. Kniven fikk jeg overlate ham, sa han, han vilde gå ind i en tryk port og skjære sine uniformsknapper ut.

Dermed gik han.

Det var ingen anden råd, jeg fikk selv kjøre til stationen; det stod nu flere træn bak mig som hadde indhentet mig og bare ventet på at jeg skulle komme avveien. Og da jeg hade litt øvelse med maskinen fra før løp det av uten uheld...

En aften mellem jul og nytår da jeg hadde fri, drev jeg om i byen. Da jeg kom til en jærnbane-station gik jeg indom et øieblik for å se på den voldsomme trafik derinde. Jeg kom helt ut på en av perronerne og så på et tog som skulde gå. Pludselig lyder mit navn, en smilende mand står på et av vogntrinene og kalder på mig. Det var store Pat. Det tok litt tid før jeg kjendte ham, han var i fine klær og hadde skilt sig av med sit skjæg.

Jeg gav et lite utrop.

Hys, ikke så høit! Hvorledes gik det egentlig med af-færen? spurte Pat.

Vi har været forhørt, svarte jeg. Man søker efter dig.

Pat sa:

Jeg reiser til Vesten. Hvad blir det av å gå her? Syv, otte dollars uken, men derav fire til ophold. Jeg tar mig land, jeg blir farmer. Det forstår sig, jeg har pengene. Hvis du vil være med skal vi finde os noget frugtjord ute ved Frisco.

Jeg kan ikke reise, svarte jeg.

Med det samme jeg husker det, her er din kniv. Tak for lånet. Nei, ser du, det er ingen fremtid i sporvognslivet. Jeg har tjent i tre år og ikke fåt leilighet til å bryte ut før nu.

Toget pep.

Ja, farvel, sa Pat. Hør hvor meget fikk du av manden som vi kjørte over?

10 dollars.

Det fikk jeg også. Nå, han var i grunden en bra betaler. Men konen var bedre.

Konen?

Den unge kone, ja. Jeg gjorde en liten forretning med hende. Og det kom hende ikke an på tusen eller to, for hun vilde bli av med manden. Det er for hendes penger jeg nu kan begynne et lettere liv.

KONTAKT OSS PÅ TLF. 40 60 37 00

TAST 1 – ELLER VENT PÅ SVAR

Hvis du ikke får svar ved ønsket valg, kobles du videre til sentralbordet. Dersom sentralbordet ikke svarer, eller det er utenfor normal arbeidstid, legg igjen beskjed på vår svarer, og vi gir denne beskjeden videre til riktig person.

TAST 2 – MEDLEMSSERVICE



Wenche Njordet
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



Linda Wilhelmsen
Kontor- og regnskapsmedarbeider
linda.wilhelmsen@ytf.no



Kjellrun Mørch
Forhandlingssekretær
kjellrun@ytf.no



Natalia Brzdak
Kontorlæring
natalia@ytf.no

TAST 3 – ARBEIDSLIVSAVDELING



Linda Jæger
Forhandlings- sjef/advokat
linda@ytf.no



Håvard Galtestad
Org. sekretær
havard@ytf.no



Lin Andrea Gulbrandsen
Forhandler
lin@ytf.no



Jan Arne Laberget
Rådgiver gods
Jan.arne@ytf.no



Petter Sommervold
Rådgiver
petter@ytf.no



Anne Lise Løkken
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



Josefine Wærstad
Advokat
josefine@ytf.no



Martin Helle Opedal
Avokat
martin@ytf.no



Marius Træland
Advokatfullmektig
marius@ytf.no

TAST 4 – MARKED OG KOMMUNIKASJON



Tormund Hansen Skinnarmo
Kommunikasjons- ansvarlig
977 11 550
tormund@ytf.no



Synne Pernille Jakobsen
Ververådgiver
993 65 058
synne@ytf.no

RING DIREKTE TIL DISSE



Jim Klungnes
Forbundsleder
932 41 125
jim@ytf.no



Trond Jensrud
Gen. sekr
913 10 960
trond@ytf.no



Arne Danielsen
Redaktør
474 00 989
ame@ytf.no

Blir yrkessjåførene overflødige?

Det er vanskelig å spå om fremtiden og den blir antagelig annerledes enn det vi tror i dag. Men jeg tror likevel ikke at yrkessjåførene kommer til å bli overflødig. Det er det flere grunner til.

For det første skal bransjen løse et voksende behov både innen person- og varetransport. Kjøretøy med stor kapasitet er en avgjørende del av fremtidens løsninger på utfordringer som klima og miljø, areal-, veislitasje-, trafiksikkerhet-, økende transportmengde og effektivitet. NHO har anslått behovet for bussjåfører til cirka 14 000 frem til 2030. NTP anslår nærmere en dobling av varetransporten. Det er snakk om enorme volum og en vekst som etter all sannsynlighet vil vedvare i overskuelig fremtid, og der behovet for sjåfører er større enn tilgangen.

For det andre fordi yrkessjåførene gjør mye mer enn å kjøre. Ingen dager eller turer er like. Hendelser og utfordringer som teknologien ikke fullt ut kan ivareta, håndteres hver dag, som ekstreme vær- og føreforhold, ras, flom, ulykker, brann i kjøretøy, veiarbeid, teknisk svikt, punktering, illebefinnende hos passasjerer, voldelige og rusede personer, evakuering av barn, eldre og funksjonshemmede ved hendelser og språkutfordringer. For kundenes trygghet kan det være avgjørende at en ansvarlig sjåfør er til stede.

Også i en normal arbeidssituasjon ivaretar sjåføren oppgaver som ikke kan ivaretas av teknologi. Det kan være å bistå barn som reiser alene, ta ansvar for at 16-åringen kommer trygt hjem en lørdagskveld, hjelpe

personer med funksjonshemming, kunder med bagasje, barnevogn eller gi nødvendig informasjon og service.

Godssjåførene leverer under krevende trafikale og arealmessige forhold. Godssjåførene er ansvarlige for lasting og lossing, sikring av last, herunder håndtering av farlig gods, fraktbrev og tollpapirer. Jeg tror det er en stund til en autonom lastebil henter melk på gårder og kjører den over fjellet for levering. Flexibiliteten, kvaliteten og kompetansen som yrkessjåførene besitter kan ikke fullt ut erstattes av teknologi.

For det tredje handler det om hva slags transportbransje vi ønsker. Samfunnet har brukt store ressurser på universell utforming av bygg, holdeplasser og busser. Kollektivtrafikken er i dag tilgjengelig og trygg for alle. Førerløs kollektivtrafikk vil være tilpasset dem som i dag reiser minst kollektivt, voksne, funksjonsfriske mennesker som gjerne bruker privatbil, drosje eller en applikasjon til å ordne reisen. I virkeligheten er det barn, skolelever, studenter, eldre, pendlere, turister (med mye bagasje) og funksjonshemmede som er kunder på bussen. Ønsker samfunnet fortsatt tilgjengelig kollektivtrafikk? Og vil fremtidens kunder oppleve at løsningen med ubemannede kjøretøy er tilpasset og trygg?

Teknologien kommer til å endre innholdet i jobben vår. Og teknologien kan bli et godt supplement til selvstendige, kompetente, fleksible og effektive yrkessjåførere. Kombinasjonen av teknologi og kvalifiserte medarbeidere kan bidra til å skape fremtidens transportsektor.

JIM
KLUNGNES
YTF-leder
jim@ytf.no
932 41 125



Å bli yrkessjåfør burde derfor vært et «fremtidsyrke» for norsk ungdom. Men da må det bli attraktivt nok, både på kort og lang sikt. I dag har bransjen utfordringer med lav inntjening og sterk konkurranse. Sjåførene opplever økt press på hverdagen og lav satsing på kompetansen deres. Når vi i tillegg får presentert en fremtid der yrkessjåførene vil bli overflødige, er det kanskje ikke så underlig at rekrutteringen ikke er på topp?



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO



GLADIOLA

Gi meg et tegn

Mener du virkelig at blinklysene kun skal brukes når du skal svinge eller skifte kjørefelt?

Så kjedelig, herr Kwartbas. Vi uttrykker våre følelser med blinklyset. Det er vår psykolog i trafikken. Uten blinklyset blir vi helt alene, ensomme og redde. Vi blir usikre. Vi mister kontakten med møtende kolleger og vet ikke hva andre synes om oss. Elsker de oss, eller hater de oss?

Så Kwartbasen mener all blinkingen er trafikkfarlig og kan føre til ulykker.

Vi kan føre en samtale med blinklyset, herr Kwartbas. Med et halvt blink til venstre til en møtende kollega kan jeg si: God kveld. Du har allerede fått levert lasten din i Trondheim, og er på vei til Oslo. Jeg kan fortelle at jeg er på vei til Trondheim jeg også og skal levere dagen etter. Treffes i Alvdal i morgen kveld.

Alt dette kan vi si med et halvt blink. Du vet ikke hvor godt det føles, herr Kwartbas. Olga fra Toten, som kjørte bak meg, trodde et øyeblikk at jeg skulle skifte kjørefelt. Det skjedde jo ingen skade.

Så Kwartbasen mener vi lurer bilistene som ligger bak oss med all denne blinkingen.

Om jeg møter en kollega i en grå Iveco med et flagerende kapell langt inn i mitt kjørefelt, kan jeg gi han en på trynet med blinklyset. Jeg blinker til høyre og venstre, høyre og venstre to ganger for å vise at det må gå helt rundt i hodet på sjåføren. Han må være helt udugelig som kan tillate seg å låne litt av mitt kjørefelt. Om det skulle vise seg at det er en som ikke spiser ved vårt bord på kroa, legger jeg på et langt signal med flyalarmen når han passerer, for å være helt sikker på at han ligger nede. Olga som kjører bak meg vet ikke om det var varsellampene hun så, eller om det virkelig var blinklysene.

Så Kwartbasen er redd det kan skje en alvorlig ulykke på grunn av blinke-kommunikasjonen.

Med blinklysene kan vi diskutere samferdselen og forvaltningen av regelverket. Et kort blink med alle ekstralysene som gjør at du svimer av et øyeblikk, og to blink til hver side i tre fjerdedelstakt, betyr at det er vektkontroll rundt svingen. En kollega er stoppet med overlass. To utlendinger har fått kjøreforbud og en vrang kontrollør kan stoppe deg. Det betyr også at vi ønsker å få vekk all kontrollen på veiene. Med to korte blink med bremselysene sier jeg at jeg ikke har overlass, og at jeg synes det er helt greit med kontroll. Olga bak meg bråstopper og får en påminnelse om at hun kanskje hang for nært hekken min.

Er Kwartbasen nervøs for at vi kan lure noen til å kjøre forbi når vi blinker til høyre?

«Vi uttrykker våre følelser med blinklyset. Det er vår psykolog i trafikken»

Jeg sitter høyt, herr Kwartbas. Jeg ser rundt svinger, over bakkekuler, gjennom tåke og over brøytekanter. Jeg ser at det er klart og blinker til høyre når jeg vil ha Olga foran meg.

Kwartbasen er redd Olga fra Toten ikke vet om blinken til høyre betyr at det er klar bane, eller om vi skal svinge av veien.

Ingen stoler på blinklysene til en yrkessjåfør, herr Kwartbas.

Gladiola

