Jernbanemanden

ORGAN · FOR · NORSK · JERNBANEFORBUND

Nr. 1 | Jernbanemanden 100 år 1911–2011 | Onsdag 11. januar 1911 | «Jernbanemanden» udkommer i Kristiania 1 gang ugentlig. | 1. årg.

„Vi haaber, at det skal lykkes os, naar det gjælder fælles interesser, at løfte banneret saa høit at det kan sees av alle.

Leder i nr. 1.1911

Fagblad på skinner i 100 år

Den første utgaven av Norsk Jernbaneforbunds fagblad kom 11. januar 1911, 18 år etter stiftelsen av De Norske Jernbaneforeningers Forbund 20. november 1892.

■ **ODD HARALD RØST** (tekst)

Dette skjedde på en tid da man ikke stilte krav overfor den ærede motpart, men innsendte «andragende til Stortinget», som vedtok lønnsbetingelsene for ansatte i etaten. Den gangen var det lov til å annonsere for alkoholholdige drikker. Fagbladet var med andre ord et annonseorgan som ga inntekter til utgivelsen. Den gang som nå var det et økonomisk løft å utgi medlemsorganet. Vel 20 prosent av forbundets budsjett går til dagens NJF Magasinet.

I de første årgangene kunne en lese både om Løitens tre stjerners aquavit og St. Halvards bayerøl, om restaurant Olaf Kyrre, Singer symaskin og Skomager S. N. Ødegaard i Ullevoldsveien 15, mens man fikk den beste kaffen i Grændsens Kaffe og Theforretning A/S.

Den gang hadde forbundet 42 foreninger. Medlemstallet utgjorde ca. 3300 1. januar 1912 og ca. 3700 tre måneder senere. Året etter hadde forbundet 4700 medlemmer. En kan fastslå med høy grad av sikkerhet at også medlemsbladet bidro til å skape interesse. Der kunne medlemmene og andre lese om ikke bare etaten, men også hva forbundet gjorde for medlemmene, og ikke minst hva forbundskontoret brukte kontingenten til. I tillegg hadde fagbladet oversikter over søkere til stillinger som stasjonsmestre og kontorister. Elever som hadde gått ut av Trafikkskolen ble presentert med navn og oppnådd karakter. Personalia er godt stoff, i fagblad som i avis.

> „Ved forfremmelse maa under ellers like vilkaar en totalavholdsmand foretrekkes.

Aktivt foreningsliv. I tillegg ble fagbladet brukt til å presentere forbundets mange kulturorganisasjoner. Det fins ikke andre enn nettopp jernbaneforbundene i inn- og utland som kan vise til tilsvarende blomstrende aktiviteter, som avholdsbevegelse, sjakklubber, janitsjarkorps, esperanto- og pensjonistforbund. I tillegg kommer alle de sosiale tiltak knyttet opp til ansettelse i etaten og medlemskapet.

I Jernbanemanden nr. 29 for 10. juli 1912 finner vi at årsmøtet til Norsk Jernbaneavholdsforbund behandlet et forslag om å henstille til myndighetene om at «ved forfremmelse maa under ellers like vilkaar en totalavholdsmand foretrekkes». Også avholdsforbundet utga egen medlemsavis.

De første fagbladene var i storformat med hver av de fire sidene inndelt i seks spalter, og kom ut en gang i uka, senere annen hver uke. Dette viser hvilken vekt tillitsvalgte i det nye forbundet la på bladet, som ikke alene skulle være et meddelelsesorgan fra forbundskontoret til medlemmene, men også være et viktig instrument i organisasjonsoppbyggingen. De første 20 årgangene viser nettopp dette, mens senere utgaver har lagt vekt på også å presentere ulike alternativer for endringer av LOs organisasjon, som spørsmålet om å etablere ett forbund for statsansatte i LO og drøftelsene om Forbund1. Ekstraordinært landsmøte i februar 1978 ved-

MANGE MEDLEMMER: Norsk Jernbane-Avholds-

forbunds årsmøte i 1911. FOTO: ARBEIDERBEVEGELSENS ARKIV OG BIBLIOTEK

tok med 127 mot 61 stemmer å slutte seg til det som kunne karakteriseres som et storforbund.

Den første årgangen var veldig preget av lønnskampen og dyrtidstillegg. Tillegget ble kalt «etatens livssak», slik vi finner begrepet i nr. 32 for 9. august 1912. Bladet skrev i samme utgave at «jernbanefolkenes økonomiske kaar er vanskelige og haarde». Derimot var det lite internasjonalt stoff, men glimt fra det nordiske samarbeidet, enten det gjaldt den finske statsdrevne jernbanen eller svenske privatbaner.

Det var smått med illustrasjoner i de første utgavene, med noen unntak. Allerede i nr. 3.1912 kan vi se tegninger av to nye stasjonsbygninger på Dovrebanen: Dombås og Brændhaugen.

Første fagblad i 1869. Både forbundet og bladet hadde sine forløpere. Jernbanens Forening ble etablert i 1869, og Vestbanens Forening startet Jernbaneavisen – «Maanedsblad for Jernbanen og Jernbanepersonalet» i 1887, med Adolf Hedevard Skramstad fra Hamar som redaktør. Han var den første «profesjonelle» journalisten. Det var med andre ord ikke en tillitsvalgt som hadde redaktøroppgaven i tillegg til andre oppgaver på forbundskontoret, men en jernbanemann som sa opp jobben fordi han ville være skribent på heltid.

Ordningen med profesjonelle journalister som redaktører fortsatte helt fram til 1924, da forbundet gikk over til å hente redaktøren blant egne tillitsvalgte. I 1984 gikk forbundet tilbake til å ansette redaktører med pressebakgrunn. Asbjørn Wahl var redaktør fram til 1988, da Bent-Are Jensen overtok. Siden har først May Berg, deretter Øystein Bråthen, bekledd disse stillingene.

Det var landsmøtet i Hønefoss i 1910 som vedtok å utgi eget medlemsblad – Jernbanemanden. Samme landsmøte valgte en tilnærming til Det norske Arbeiderparti, som medførte utmeldinger.

Partipolitisk standpunkt. Vedtaket om tilnærming til DNA bekrefter at forbundet tidlig tok standpunkt for et politisk parti og at dette også preget fagbladet i mange tiår, mens dagens fagblad har tonet partipolitikken ned og etter 1980 lagt mer vekt på samferdselspolitiske forhold.

Den første redaktøren i NJF var Thoralf Pryser. Han tilhørte ikke arbeiderbevegelsen og sluttet i 1919. Senere ble Oscar Pedersen ansatt som redaktør etter at formannen, A. Alberti, hadde redigert bladet. Pedersen var en av arbeiderbevegelsens dyktigste journalister, men fikk kritikk av landsmøtet fordi han tilhørte den sosialdemokratiske opposisjonen og ikke redigerte bladet i overensstemmelse med flertallet i Arbeiderpartiet.

Landsmøtet i 1920 vedtok med 89 mot 63 stemmer at styret skulle pålegges «å ansette en redaktør som kan bidra til at jernbanepersonalets klassebevissthet slutter seg til retningslinjene i arbeiderklassens oppmarsj». Vedtaket var i høyeste grad et mistillitsvotum, ikke ut fra journalistikken som ble utført, men ut fra et prinsipielt politisk synspunkt.

To søkte den ledige redaktørstillingen. Ingen av disse ble ansatt. Formannen overtok derfor ansvaret fram til 1921 da journalist Alfred Aakermann kom inn. Fra dette året og fram til 1950 var Aakermann fast referent på forbundets landsmøter og utarbeidet de trykte protokollene, men som redaktør sluttet han allerede i 1924, da landsmøtet valgte en sekretær som også skulle redigere Jernbanemanden.

Jernbanemanden

Jernbanemanden feirer 40 års jubileum

Jernbanemanden 40 år i januar 1951.

> Vi lærte endvidere den ting, at jernbanefunktionærene har mot og solidarisk kraft til samlet at gaa ut i streik.
>
> Jernbanemanden desember 1920

I dag er utgiver Stiftelsen LO Media med en ansatt i stiftelsen som ansvarlig redaktør, og fagbladredaktøren som fagredaktør. Dermed er det ikke redaktøren alene som har flyttet ut av forbundskontoret, men hele produksjonen av bladet.

Imponerende arbeid. De første årene kom Jernbanemanden ut som ukeavis, 51 ganger i året, hver utgave på fire sider i storformat. Av økonomiske årsaker skar ledelsen ned antall utgivelser til to i måneden i 1928, slik det ble også etter krigen i 1945. Fra 1965 til 1973 ble antall utgivelser gradvis redusert fra 20 til 16, deretter til månedsblad 10 ganger i året. I likhet med mange andre så NJF seg ikke råd til å ofre mye på bladet. I dag er det spesielt portoutgiftene som føles tyngende.

Da fagbladet ble etablert, fikk det et lån på kr 1978, et høyt beløp når en vet at forbundet hadde en kontingentinngang på 9904 og en renteinntekt på innestående på hele kr 17,88 i perioden 1. mai 1911 – 1. april 1912. Redaktøren hadde egen konto på 1000 kroner. Trykkeutgiftene var 3613 kroner. I perioden 1. april 1913 til 31. mars 1914 hadde fagbladet 5340 i trykkeutgifter. Totale utgifter var kr 14 370 med et underskudd på kr 34,56.

Dette var på en tid da medlemmene måtte abonnere på bladet, mens det i dag er en del av medlemskapet.

Gir et speilbilde. Årgangene gir et godt speilbilde av hva forbundet har vært opptatt av, ikke minst gjelder dette forbundslederens egen spalte. Mens fagbladet skrev veldig mye om dyrtid de første årene, kan vi lese om bekymring over nedslitt materiell etter krigen, boligproblemene og selvsagt lønn. Fagbladet var også opptatt av turisme. I dag er det samferdselspolitikken i vid forstand som dominerer.

Selv om fagblad med utgivelse en gang i måneden ikke egner seg som debattorgan, ble det også brukt som det. Større plass ble viet jubilanter, minneord og takkeannonser. Dette er stoff som den nyhetshungrige redaktøren ikke er så veldig opptatt av, i likhet med bilder av medlemmer som har fått forbundsnåla i mer edelt metall, men det viser hvilken nærhet medlemmene føler til sitt fagblad. Ved avsluttet yrkesliv er det mange som gjennom en annonse i fagbladet har rettet en takk for gaver og gode ord ved fratredelsen.

Første statsansatte på barrikadene. Medlemmer av Jernbaneforbundet var de første statsansatte som gikk til streik – i 16 dager i 1920. Senere arbeidsnedleggelser har vært mer kortvarige. – På grensen til fascisme, sa Høyres Georg Apenes om en av dem.

Hele førstesiden på Jernbanemanden for fredag 19. november 1920 var preget av streiken. Redaktør var identisk med forbundsformann A. Alberti, som for en kort periode hadde overtatt ansvaret også for avisa. Den neste landsomfattende jernbanestreiken var mandag 13. november 1989 mellom klokken 9 og 15.

A. Alberti argumenterte bredt for selve beslutningen. Dessverre fins ingen andre utgaver av bladet for dette året i Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek slik at vi kan følge utviklingen av streiken. Da må vi gå til forbundets 60-årshistorie og andre kilder.

Tydeligvis var det ingen lett beslutning å ta selv om det store flertallet av medlemmer ga sin tilslutning i uravstemning, 4993 mot 1529. Den skjedde samtidig som det var strid i arbeiderbevegelsen om Moskva-tesene og det var uro i samfunnet på grunn av stigende arbeidsledighet, og det var dyrtid.

Hard strid. Streiken skulle ikke være langvarig. Den var tillyst fra kl. 12 til 3 natt til 1. desember, men kravet kom raskt om å forlenge den slik at den varte i 16 dager. Den var effektiv, selv om stemningen var dårlig enkelte steder. Jernbanefolkene var nykommere i LO og uten erfaring i kamp.

Ole O. Lian, LOs legendariske formann, sa det slik:

«Vi lærte endvidere den ting, at jernbanefunktionærene har mot og solidarisk kraft til samlet at gaa ut i streik, at de har disiplin nok til samlet at avslutte den uten at knække sin organisation. Dermed har de vundet mer respekt enn de kanskje i øieblikket selv vet og det vil komme dem til gode i senere lønnskampe.»

ØSTFOLDBANEN: Linjearbeidere og jernbanefunksjonærer på samme dressin, Prestebakke, Idd, 1902.

FOTO: ARBEIDERBEVEGELSENS ARKIV OG BIBLIOTEK

1911-2011
JERNBANEMAN

FOTO: ARBEIDERBEVEGELSENS ARKIV OG BIBLIOTEK

UTFART: En del av rengjøringspersonalet på Oslo Østbanestasjon, klare til innsats før påsketrafikken, mars 1951.

BUSSTREIK: Konduktør Rolf Langengen hadde en stri tørn her 1980.

Generaldirektør Holtfodt i NSB forhåndsdømte en eventuell aksjon nedenom og hjem.

Fagbladet konkluderer med at etter det som har passert i 1920 nytter det ikke fremtidig å regne med «velvilje» fra de borgerlige partiers side. De har ved sin holdning vist at de er arbeiderklassens fiender og dermed også jernbanefolkenes.

Reddet budsjettet. I den første utgaven i 1988 skriver redaktør Asbjørn Wahl på lederplass:

«Det var likevel først og fremst en formidabel innsats fra forbundets side som bidro til å redde investeringsbudsjettet. En velorganisert og vellykket politisk streik, en offensiv holdning overfor media og sterkt press på og lobby-virksomhet i forhold til politikerne gjorde utslaget.»

1980-årene var urolige. NJF iverksatte egen informasjonskampanje, som påpekte at Høyres forslag om kutt på 300 millioner kroner var et angrep på jernbanen som kollektivtrafikkmiddel. Kampanjen må ha vært vellykket, for selv det konservative tidsskriftet Farmand måtte konstatere at «streikende jernbanefunksjonærer fikk gjennomslag for at salg neste år i virkeligheten ville bety mindre til investeringer. De borgerlige tapte kampen om opinionen før budsjettbehandlingen i Stortingets plenum».

> Det var en formidabel innsats fra forbundet som bidro til å redde investeringsbudsjettet.

Et slag i ansiktet. Norge hadde to borgerlige regjeringer i 80-årene, Kåre Willoch 1981 – 1986 og Jan P. Syse 1989 – 1990, mens Bondevik II regjerte fra 2001 – 2005. Det var privatiseringens tid.

I nest siste utgave av fagbladet i 2004 leser vi at: «Forslaget om å nedbemanne Jernbaneverket med 1000 årsverk er et slag i ansiktet på de ansatte innenfor drift, de som sørger for at vi har en sikker og rutinemessig togtrafikk». Samme høst arrangerte forbundet protestmarsj fra Oslo S til Stortinget, en skikkelig manifestasjon med over 1000 medlemmer i toget.

Protesten var rettet mot forslaget om å kvitte seg med over 1000 ansatte i Jernbaneverket. Hele denne årgangen var preget av stoff omkring omstillinger, og medlemmene var både sinte og frustrerte. Mistilliten til samferdselsminister Torild Skogsholm var så stor at forbundsleder Kjell Atle Brunborg stilte spørsmål ved hennes virke som minister, i og for seg en sterk uttalelse og så tett opp til mistillit som det er mulig å komme. Hun hadde da antydet kameraderi i Jernbaneverket.

En annen sterk ytring fant vi i fagbladet:

«Regjeringen med Fremskrittspartiet på slep har allerede startet feiringen av unionsoppløsningen med Sverige ved å kutte togtilbudet til Stockholm.»

Voldsromantikk. Det toppet seg under Stortingets behandling av budsjettet, da forbundets politiske streik også ble kommentert. En av Høyres mest markante representanter og en sann elsker av de gode formuleringene, Georg Apenes, sa fra Stortingets talerstol:

«...og samtidig vitner slike om en voldsromantikk som man på våre breddegrader trodde man hadde lagt bak seg. En politisk praksis og en politisk teori som går ut på å erstatte retten med makt; å møte meninger med muskler – det kalte vi en gang for fascisme». Juristen Apenes visste tydeligvis ikke at politisk streik var et lovlig middel.

med å dytte passasjerene inn i vognene på Østbanen, desem-

FOTO: ARNE OVE BERGO/ARBEIDERBEVEGELSENS ARKIV OG BIBLIOTEK

Fagbladet skriver mye om konkurranseutsetting og privatisering.

Om forbundet og fagbladet var sterkt kritiske til samferdselsministeren i to borgerlige regjeringer, var fagbladet på vegne av forbundet veldig fornøyd med at statsminister Gro Harlem Brundtland stilte på landsmøtet i 1988.

«Gro Harlem Brundtland var ikke til stede ved åpningen av landsmøtet til Handel og Kontor eller til Kjemisk nå nylig. Men til åpningen av Jernbaneforbundets landsmøte kom hun».

Redaksjonelt selvstendig

De fire siste redaktørene har sett store endringer i jernbanesektoren, forbundet og bladet.

ASBJØRN WAHL
Redaktør 1984 – 1988
Asbjørn Wahl var den første profesjonelle journalisten som redigerte fagbladet etter krigen og den første som ble ansvarlig redaktør.

– Dette skjedde uten strid. Andre fagblad i LO hadde vært gjennom samme prosess, forteller Asbjørn Wahl, i dag leder av «For velferdsstaten».

– En viktig oppgave ble å endre fagbladet fra å være veldig ledelseslojalt og ha preg av å være meddelelsesblad, til å være lojal også overfor medlemmene. Jeg deltok på mange kurs og konferanser for å presentere bladet og få fram ønsker om hva medlemmene ville lese i bladet. Jeg prioriterte besøk på arbeidsplassene. Slik fikk jeg fram synspunkter på bladet, også kritikk og misnøye blant medlemmene.

– Fagbladene fra disse årene viser også at du la økt vekt på samferdselspolitikken.

– Der hadde jeg frie tøyler, og samferdselspolitikk ble prioritert samtidig som jeg var opptatt av å bygge allianser. Jeg ønsket å få fram både helheten og langsiktigheten i samferdselspolitikken, basert på kunnskap, og jeg tror jeg lyktes med det, svarer Asbjørn Wahl.

BENT-ARE JENSEN
Redaktør 1988 – 1992
– Mye arbeid og lange dager, men jeg opplevde stillingen mer som et kall. Fagbladet var mer et samferdselspolitisk tidsskrift enn et tradisjonelt forbundsblad, sier Bent-Are Jensen, nå redaktør av nettavisa Intrafish.no.

– Hva husker du best fra din redaktørtid?

– Jeg følte at jeg var med på noe større enn å lage fagblad. Forbundet har en stolt historie og stor innflytelse i Arbeiderpartiet. I min tid ble nok båndene løsnet. Administrasjonen snakket med alle partiene, men hadde nær kontakt med bestemte stortingsrepresentanter.

– Var du også taleskriver og premissleverandør som enkelte redaktører i andre fagblad?

– Jeg kunne komme med innspill, men forbundsleder Leif Thue klarte seg selv. Jeg var redaktør, ikke aktiv i forbundets løpende politiske vurdering.

– Hvordan opplevde du dragkampen mellom Nils Totland fra Jernbaneforbundet/Kartellet og Yngve Hågensen fra Fellesforbundet om vervet som LO-leder?

– Det var en spennende tid, men jeg kan ikke huske at fagbladet tok standpunkt, svarer Bent-Are Jensen.

MAY BERG
Redaktør 1993 – 2003
May Berg begynte som redaktør av fagbladet 1. januar 1993.

– Overgangen til Medieforum medførte økt profesjonalitet da redaktøren flyttet fra forbundskontoret til faglig fellesskap med andre redaktører i statsforbundene. Vi skiftet trykkeri og fikk egne typografer, forteller May Berg.

– Egne reportasjebilder erstattet fotos som forbundet fikk fra NSB. I min tid endret fagbladet formatet flere ganger. Det gikk fra magasin til avis, for deretter å vende tilbake til magasinformatet. Mens medlemmene foretrakk magasinstørrelsen og kvaliteten på papiret, ga avisformatet større spillerom for presentasjonen av stoffet.

– Hvilke følger for deg som redaktør fikk de sterke omstillingene i de statlige selskapene?

– Hverdagen var preget av at NSB ble delt i to og antall verksteder ble redusert. Det samme ble antall ansatte og dermed antall medlemmer. Vi hørte mange store ord om jernbaneutbygging, men det var ingen handling og lite penger. Jeg opplevde også Åsta-ulykken i 2000.

–Medførte den politiske kursendringen at du som redaktør ble trukket sterkere inn i forbundets politiske arbeid?

– Jeg hadde en fri stilling, men et så godt forhold til ledelsen at det aldri var nødvendig med selvsensur. Jeg forble redaktør. Forbundet hadde egen rådgiver, Asbjørn Wahl, som tok seg av debatten og ikke minst samferdselspolitikken. Han hadde egen spalte i fagbladet, svarer May Berg.

ØYSTEIN BRÅTHEN
Redaktør 2004 – til i dag
Store omstillinger, anbudskonkurranser og lave bevilgninger, med påfølgende opptur, har fått mye spalteplass.

– Høsten 2004 gikk stortingsflertallet inn for at Jernbaneverket skulle nedbemannes med cirka 980 årsverk. Mange ansatte tok det tungt da de risikerte oppsigelse. Statsbudsjettene og framtidsutsiktene i Nasjonal transportplan skapte også frustrasjoner.

Nedbemanningene ble stanset i 2005. Etter hvert økte bevilgningene, men et stort etterslep på vedlikehold og manglende investeringer har preget bladet. Nå snakker «alle» positivt om toget.

Høsten 2010 gikk bladet fra avispapir tilbake til magasinformatet og skiftet navn til NJF Magasinet.

– Medlemmene gir uttrykk for at de setter pris på bedre papirkvalitet. Redaksjonen legger også stor vekt på nettsidene. Behovet for kontinuerlig oppdatering merkes spesielt under lønnsoppgjørene. Papirutgaven scorer høyt på leserundersøkelsene, men utfordringen framover blir å finne løsninger for nettbrett og smarttelefoner.

Må raskere ut med informasjon

– Selv om både forbundet og medlemmene er fornøyd med fagbladet, må vi diskutere hvordan nå raskere og oftere ut med informasjon til medlemmene og samfunnet, sier forbundsleder Kjell Atle Brunborg.

– Alternativet med flere utgivelser enn 10 i året blir for dyrt. Fagbladet krever allerede 20 prosent av forbundets budsjett. Selv en ukeavis vil ikke imøtekomme behovet for rask informasjon. Vår egen nettside blir ikke ofte nok oppdatert, fordi ingen har det daglige ansvaret. Et lyspunkt er at vi når medlemmer under 30 år gjennom NJFs side på Facebook, men dette alene er ikke tilstrekkelig.

– Kombinasjonen redaktør/informasjonssekretær er vel heller ikke aktuelt?

– Vi respekterer Redaktørplakaten, og det er greit at redaktøren er plassert utenfor forbundskontoret selv om behovet for tettere kontakt er til stede. I dag er det feil at forbundsleder også skal være ansvarlig redaktør. Jeg synes det er positivt at redaktøren nyter godt av fellesskapet i LO Media.

– Hva er så alternativet?

– Vi i administrasjonen har diskutert om en informasjonsmedarbeider med daglig ansvar for løpende informasjon fra forbundskontoret også skal redigere en avis 3–4 ganger i året til erstatning for fagbladet, men tanken ble lagt bort etter den positive tilbakemeldingen vi fikk om bladet. Dessuten vil en slik løsning være kostbar.

– Er svaret et tettere samarbeid med andre forbund slik tilfellet var på 20-tallet, da det var diskusjon om sammenslutning av NJF og Lokomotivmannsforbundet med utgivelse av ett fagblad?

– Vi var med i prosjektet Forbund1, som ble skrinlagt etter utredning i fire år. Vi følger diskusjonen om sammenslutning mellom Transport, Post, Arbeidsmand og Industri Energi. Dersom denne blir en realitet og det etableres felles fagblad, eller hvis bare Transport og Post

> Selv en ukeavis vil ikke imøtekomme behovet for rask informasjon.
>
> Kjell Atle Brunborg

ARBEID: Linjevedlikeholdsarbeidere skifter sviller på Ofotbanen, mellom 1946 og 1948. Fra v.: Arthur Fjellberg, Agur Strømsnes og baneformann Hagrup Sørflaten. FOTO: ARBEIDERBEVEGELSENS ARKIV OG BIBLIOTEK

går sammen, må vi vurdere tilslutning. Vi er med andre ord åpne for samarbeid. Derimot er sammenslutning med Lok ikke et tema på nåværende tidspunkt.

– Hva savner du i fagbladet?

– Jeg savner aktualitet, som ikke en gang en ukeavis kan tilfredsstille i dag. Jeg savner også kortere saker, selv om nyhetene egentlig hører hjemme i en nettavis. Medlemmene savner mer om egen yrkesgruppe og arbeidsplass. Mange lokale informasjonsorgan ble lagt ned da distriktsorganisasjonene forsvant, men både verkstedansatte og konduktørene har egne tidsskrifter, som vi betrakter som viktige supplement. En relativt fersk undersøkelse viste at medlemmene er fornøyde med fagbladet. Det samme er pensjonistene. Så godt som alle betaler 400 kroner til dekning av portoutgiftene. Dette viser at etatsånden i jernbanen fortsatt lever, sier forbundsleder Kjell Atle Brunborg.

Kilder:

- Primærkildene har vært diverse årganger av Jernbaneforbundets fagblad under ulike navn gjennom 100 år.
- Diverse protokoller fra Norsk Jernbaneforbund.
- Hans Amundsen: Norsk Jernbaneforbund gjennom 60 år 1892–1952. Utgitt av Norsk Jernbaneforbund 1952.
- John L. Kamsvåg: 100 år i kamp for jernbanefolkene. Norsk Jernbaneforbund 1892–1992. Notabene Forlag.
- Gunnar Ousland: Fagorganisasjonen i Norge. Bind I: Fra avmakt til stormakt 1870–1920. Utgitt av Arbeidernes Faglige Landsorganisasjon (AFL) 1949.
- Arbeiderbevegelsens historie, bind 3., utgitt av Tiden Norsk Forlag 1987.
- Odd Harald Røst: Fra meddelelsesblad til mediehus. Fagbevegelsens fagblader fra 1876 til 2008. Utgitt av LOs forening for fagblad og informasjon 2008.