



2020-07-03 09:30 CEST

## En fantastisk känsla att uppleva järnvägen på detta sätt för första gången i mitt liv

Robin Odelberg och hans sambo flyttade till Nässjö innan skolstarten av den ettåriga lokförarutbildningen på Nässjöakademin. Robin var från början inställd på att bli godstågförare och valde att lägga all sin praktik hos Green Cargo i Nässjö. Här får du följa hans berättelse om en informationsåkning mellan Nässjö central och Hallsberg godsbangård. Robin tog sin examen våren 2020 och jobbar nu som lokförare hos Green Cargo i Nässjö.

På väg till Green Cargo i Nässjö svänger jag förbi affären för att köpa fikabröd. Som på vilken annan arbetsplats som helst är det viktigt att ge ett

gott intryck och jag har hört att wienerbröd är omtyckta bland lokförare. Jag möter upp min förare Göran Muntzing som tar ut dagens tågorder. Vårt tåg blir försenat på grund av att ett persontåg har blivit stående och då prioriteras inte godstågen. Göran ringer föraren vi ska byta av. Jag förstår hur mycket och hur viktig kommunikation är mellan förare och TKL, (tågklarare) men också förare emellan. Att ett enda tåg som går sönder kan påverka en hel dags tågschema bli jag varse om.

*Bildtext: I väntans tider. Säkerheten kommer först!*

Efter en och en halv timmes väntan får vi besked om att vårt tåg börja att närmar sig och vi tar promenaden upp mot driftplatsen där tåget ska ankomma på spår 14. RC4:an från Helsingborg uppenbarar sig en bit bort och mina känslor bubblar. Äntligen!

Väl inne i loket börjar Göran gå igenom alla rutiner, kollar säkerhetsgreppet, ATC och intar förarplatsen. Jag är nyfiken och får en genomgång på allt han gör. Signalen slår om till grönt och vår färd mot Hallsberg börjar. Det mesta vi har pratat om under utbildningen går direkt att knyta an till infrastrukturen, växlingsdvärgar, huvuddvärgsignaler, skyltar och mellansignaler.

Göran demonstrerar bromsning och vi pratar om huvud- och lokbroms och kommer snabbt in på säkerhet, vilket jag också märker tydligt genom noggrannheten i Görans arbete. Som ett återkommande mantra säger han att det är bättre att ringa TKL en gång extra än att chansa, och hur viktigt det är med linjekännedom och att säkerheten alltid går först.

När vi diskuterar körteknik betonar Göran att på godssidan är det viktigt att lära sig att bromsa på rätt sätt och att det är en av de delar som tar längst tid att bemästra. Under resans gång noterar jag vid flera tillfällen att han jobbar snabbt och rutinmässigt utan att tumma på säkerheten.

*Bildtext: Frågor om ATC och panel besvaras med stor entusiasm och yviga gester. Vi håller stadiga 100 km/h, har 5 bar i huvudledningen och linjespänningen ser bra ut. Ordning och reda.*

Under färdens gång berör vi många delar av utbildningen. Vi diskuterar olika signalbilder, skyltar och tavlor, loktypen RC4, skillnader på infrastrukturen på olika sträckor och ECO-driving. Vi pratar även om förarrollen och ansvaret som kommer med den. Att sitta i förarhytten och samtidigt uppleva det vi pratar om i nuet är en fantastisk känsla. Jag längtar efter att få komma ut på LIA!

*Bildtext: Stopp i Ralingsås. Strax efter att bilden togs lägger fjärrtågklarare i Norrköping om växeln och vi får köra.*

När vi närmar oss Hallsberg ringer vi I-gruppen för att berätta att vi är på ingång. När signalen slår om till grönt kör vi fram mot rangerbangården för att koppla loss vårt lok och sätta bromssläde framför första hjulparet på vagnarna. På vägen mot lokstallet noterar jag att vi måste vara extra uppmärksamma på växlingsdvärgar och känner att begrepp som hel och halv sikt fart samt krypfart kommer väl tillhands. Vi växlar lokalt ett antal gånger och jag får då tillfälle att se hur Göran använder sig av manuella växlar.

*Bildtext: Stopp! Strax innan I-gruppen får vi vänta på ett tåg som ska ut innan vi får åka in.*

Efter vår rast ska vi köra posttåget hem till Nässjö. Väl inne i postterminalen får jag se hur ett bromstest genomförs tillsammans med växlingspersonal (max trycksänkning 0.5 Bar på 1 minut). Vi kopplar vagnarna till loket (buffert, kopplingshandtag, kopplingsventil, huvudledning) och efter att jag räknade ut bromsen ( $270/195=138\%$ ) var vi återigen på väg hemåt i godståget.

Vi möter flera tåg i natten och rutinen är den samma, blända av, hälsa genom att blinka eller tända ljuset i hytten. 23:49 är det förarbyte på Nässjö central och dagen är slut för oss. En fantastisk känsla att uppleva järnvägen på detta sätt för första gången i mitt liv. Göran är också nöjd med dagen och jag tackar honom så hjärtligt för en informativ och spännande dag. Det sista jag ser innan jag går hemåt är hur den sista vagnen på vårt tåg blir mindre och mindre för att slutligen försvinna in i natten mot sin destination.

[Läs mer om lokförarutbildningen »](#)

---

Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av skandinaviskt näringsliv. Nästan 98 procent av vårt transportarbete sker med eltåg med mycket låg klimatpåverkan. Varje vardag kör vi 400 godståg och ersätter dagligen runt 9 000 lastbilstransporter på vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och med partners når vi hela Europa. Green Cargo ägs av svenska staten. Vi har 1 800 anställda, transporterar cirka 20 miljoner ton gods och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2023).

## Kontaktpersoner



### **Pressjour**

Presskontakt

010-455 40 02



### **Stephan Ray**

Presskontakt

Chef Kommunikation & Public Affairs

[stephan.ray@greencargo.com](mailto:stephan.ray@greencargo.com)