



JERNBANEN I NORGE



150

JUBILEUMSPROGRAM



år



Jernbaneverket



JERNBANEN I NORGE
150 ÅR

NSB

Velkommen til jernbanens jubileum.

Den 1. september 1854 åpnet den nye jernbanestrekningen fra Kristiania til Eidsvoll etter en byggetid på bare tre år. Den 8. august 1851 startet anleggsarbeidet på Hovedbanen med representanter fra Storting, Regjering og Kristiania kommune tilstede. Banebyggingen var motivert først og fremst ut fra tømmertransportbehovet fra Mjøsa og Øyeren. I utgangspunktet ble utbyggingen møtt med en dyp skepsis som etter hvert utviklet seg til en betydelig entusiasme og suksess. Det første toget som startet fra Kristiania den 1. september 1854 og fulgte Norsk Hoved-Jernbane til Eidsvoll startet en samferdselsrevolusjon i Norge. Jernbanen bidro sterkt til å bygge landet; til at Norge ble slik vi kjenner det i dag. Årets 150 års jubileum gjelder derfor ikke en bedrift som feirer at den har overlevd i hele 150 år. Det er heller ikke et firmajubileum. Det er et norsk samferdselshistorisk jubileum.

Det er en stor ære at både H.M. Kong Harald V og H.M. Dronning Sonja ønsker å markere jubileet sammen med oss; Dronningen på selve jubileumsdagen på Eidsvoll den 1. september og Kongen på festforestillingen i Oslo Spektrum lørdag den 4. september.

Vi har valgt å dele markeringen i tre: En del til ære for vår eier, Staten, representert ved samferdselsministeren og vårt samfunns øvrige ledere i det offisielle Norge. En del er til ære for alle de ansatte i virksomheter som driver jernbane i Norge i dag. Og en del til ære for alle våre kunder som benytter jernbanens tjenester og dermed gir svaret på hvorfor vi må beholde og bygge videre på et jernbanesystem som en del av norsk samferdsel.

Vi har invitert vår eier til Eidsvoll og våre ansatte til Spektrum. I Spektrum er vi ca. 5 000 gjester, og ved arrangementet på Eidsvoll er vi ca. 200 gjester. I tillegg er det større og mindre jubileumsarrangement over hele jernbane-Norge. Som en del av jubileet har NSB invitert sine kunder til en reise med NSB hvor som helst i Norge. Prisen for en slik tur er naturligvis 150 kroner. Flere enn 450 000 kunder har benyttet seg av dette tilbudet hittil i jubileumsåret

Det er med stolthet vi ser tilbake på hva jernbanen har betydd for utviklingen av det norske samfunn. Og det er med spenning vi ser fram til de kommende år med nye, store utfordringer.

Jubileet skal vi bruke til å knytte båndene tydeligere bakover i historien og ta med oss det beste av denne når vi skal betjene våre kunder enda bedre i tiden som kommer. Markeringene av jubileet skal vi bare nyte, enten vi er på Eidsvoll, i Spektrum – eller på togreise i vårt vakre land.

Takk for interessen for jubileet og for jernbanen i Norge.

Med vennlig hilsen



Steinar Killi
Steinar Killi
Jernbanedirektør
Jernbaneverket



Einar Enger
Einar Enger
Konsernsjef
NSB AS



På offensiven – også etter 150 år

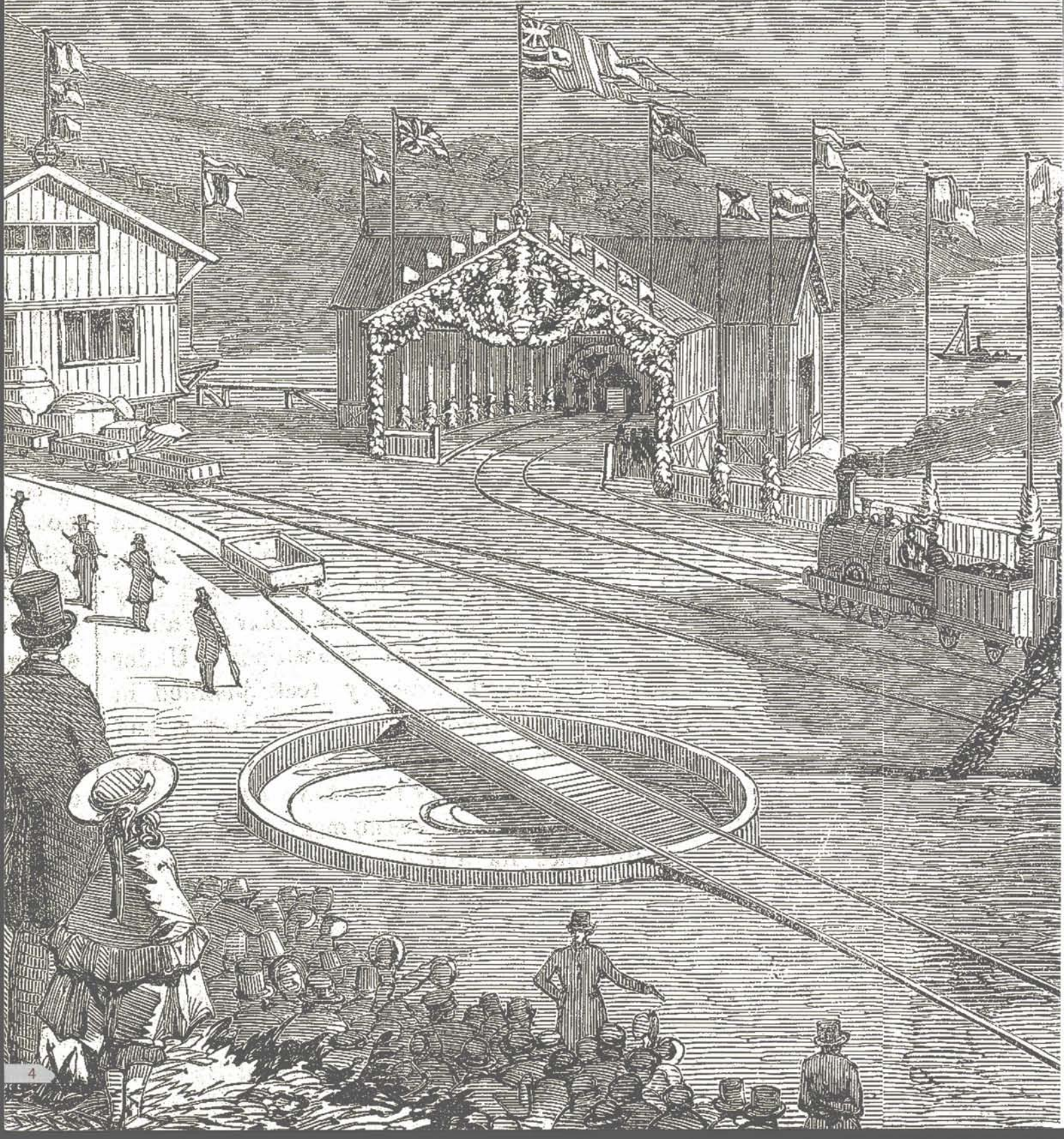
Offensive planer for jernbanen i Norge preger jubileumsåret. Stortingets vedtak den 16. juni om å satse 10 milliarder kroner mer enn Regjeringens forslag på jernbanenettet i perioden 2006-2015 innebærer et positivt løft for utviklingen av norsk jernbane. Samtidig er NSB inne i siste fase av å motta nye tog til en verdi av til sammen fem milliarder kroner. Også i organiseringen av norsk jernbane gjennomføres tiltak for å få mest mulig og best mulig jernbanetjenester for de betydelige investeringene det norske samfunn legger inn i sin jernbane.

En så kraftig satsning som stortingsvedtaket bærer bud om, kombinert med betydelige forbedringer i driften, bærer bud om at jernbanen fortsatt vil ha en sentral plass i norsk samferdsel. Første tertial av 2004 viser betydelig forbedringer for NSBs persontog både når det gjelder tilfredse kunder, punktlige tog og økonomisk resultater. Også Flytoget og godstrafikken med jernbane kan vise til vekst. "Tid for tog" er et begrep som Jernbaneverket benytter i sin informasjonsvirksomhet om jernbanen, og sjelden har det vært klarere at "tiden for tog" er nå.

Det vil bli kamp om å kjøre persontog i Norge i årene framover. Interesserte togoperatører fra inn- og utland inviteres til å legge inn anbud om å få retten til å drive persontog på det norske jernbanenettet. De som vinner anbudskonkurransene vil få enerett til å drive persontransport på de avtalte strekningene i et visst antall år. Konkurransen skal innføres gradvis. Først ute er Gjøvikbanen, som ble lyst ut for konkurranse i april 2004 for at vinneren av anbudskonkurransen skal kunne starte sine første persontog på Gjøvikbanen i juni 2006.

Et viktig mål med konkurransen er å få flere til å reise med tog. Ifølge regjeringens planer vil de reisende sikres et minst like godt kvalitativt togtilbud som før konkurransen, og det vil stilles like strenge krav til sikkerhet som tidligere. Klart for alle er at de forandringene jernbanen i Norge står foran, er store. Jernbaneverket er statens etat for jernbane-drift og legger forholdene til rette for alle som kjører tog, uavhengig av om det er kjente eller blir hittil ukjente operatører fra inn eller utland.

Jernbanen som transportmiddel er på offensiven, også etter 150 år.



Jernbanen kommer

Den 1. september i år er det 150 år siden Norges første jernbane ble høytidelig åpnet.

Fra England spredte det nye transportsystemet seg ut over verden. Men oppmerksomheten her til lands var ikke nettopp på topp da de første jernbanene kom. Åpningen av verdens første kommersielle jernbane mellom Stockton og Darlington i 1825 ble ikke en gang omtalt i Morgenbladet som var den dominerende avis i Christiania på den tiden.

På kontinentet var Belgia først ute med en jernbanelinje fra Brussel i 1835. Danskene åpnet sin første strekning mellom København og Roskilde i 1847. To år tidligere hadde imidlertid interessen for det nye transportmidlet omsider våknet også hos oss. Det ble nedsatt en kongelig kommisjon i 1845 for å utrede "den hensiktsmessigste Måde hvorpå et fuldkomment Kommunikationsanlæg kunne istandbringes til Forbindelse mellom Christiania, Mjøsen og Øieren, samt å fremkomme med detaljert Forslag til et sådant Anlægs Udførelse, ledsaget av Omkostningsoverslag".

Som i England var det godstransport man hadde i tankene da denne kommisjonen ble nedsatt. Hos britene var det en mer rasjonell frakt av kull som var hovedanliggendet – hos oss var det tømmer og trelast. Tømmer kunne også fløtes, og det var i utgangspunktet ikke avgjort at jernbanen skulle utgjøre det fullkomne kommunikasjonsanlegg som kommisjonen skulle utrede. Også kanaler hadde sine talsmenn. Det var under enhver omstendighet nødvendig å få gjort noe med den eksisterende hestetransporten av trelast som var meget kostbar, hadde for liten kapasitet og utgjorde et samfunnsproblem i form av "drikk og svir" som fulgte plankekjøerne. Det kostet like mye å frakte en tønne salt fra hovedstaden til Eidsvoll som fra Portugal til Christiania.

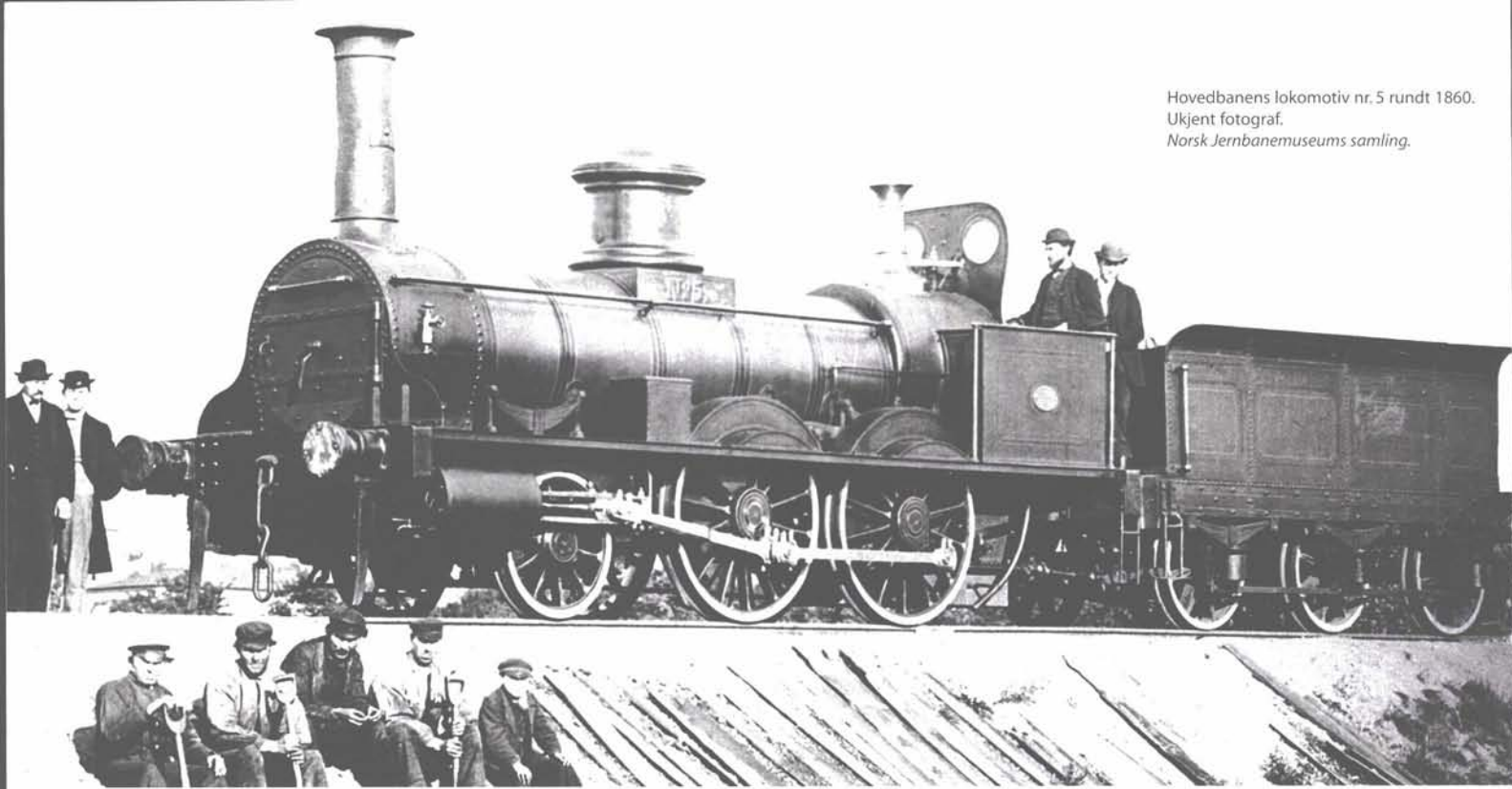
I kommisjonen vant jernbanetanken fram, og i innstillingen av 1848 var det ikke lenger tanke om kanaler. Tre år senere var jernbanesaken vinterens store samtaleemne og debatttema, og den 15. mars 1851 ble Norsk Hoved-Jernbane vedtatt i Stortinget med 81 mot 15 stemmer.

Mindre enn et halvt år senere, den 8. august 1851, ble det første spadesticket tatt. Det skjedde på en løkke bak Oslo Bispegård, mellom bispegården og Botsfengselet. Her tok stattholder Severin Løvenskiold det første spadestikk med en sølvbeslått spade, og den første bit med gresstorv ble kjørt bort i en mahognytrillebår som fortsatt står på Jernbanemuseet i Hamar. Da brøt jubelen løs med hurrarop, kongesalutt og patriotiske sanger.

Kombinasjonen av norsk og britisk kapital, britisk teknologi og gründerånd og stort nasjonalt pågangsmot i den unge norske stat gjorde at man etter kun tre års anleggstid kunne åpne vår første jernbane: Norsk Hoved-Jernbane.

Åpningstoget gikk fra hovedstaden kl 09.30, og to og en halv time seinere gled toget inn på Eidsvoll stasjon. Det ble servert lunsj på Eidsvoll, og ekstrapoget returnerte til Christiania der det ankom kl 16. Og så var det fest etterpå....





Mersmak med særdrag

Den halvoffentlige banen Norsk Hoved-Jernbane ble en suksess. Nordmennene overtok driften av den etter fem år som avtalt med britene. Transporttiden mellom hovedstaden og Mjøsa gikk ned fra tolv til tre timer, og som i England ble passasjertrafikken en viktig bieffekt.

Det var snart flere som ønsket seg jernbane og det mange steder i landet. I Norge var ambisjonene relativt begrensede, det var det lokale transportbehov som skulle dekkes. Det gjorde også at et annet særnorsk trekk kom til å prege jernbanebyggingen: Det pihlske smalsporet. I Sverige, som rett nok lå et par år etter i løypa, kom visjonen om et sammenhengende jernbanenett tidlig.

Hovedbanen ble bygd under engelsk ledelse og etter engelsk standard. Det stephensonske normalspor var fire fot og 8 1/2 tomme (1435 millimeter) bredt. Allerede i 1857 dukket diskusjonen om et smalere spor opp for første gang. Bakgrunnen var selvsagt økonomisk. Et smalere spor krevde mindre grunnarbeid og kunne enklere tilpasses landskapet, bl.a. med krappere kurver enn normalsporet tillot.

Mannen bak det norske smalsporet var ingeniør og het Carl Abraham Pihl. Hans forslag om en sporvidde lå på tre fot og 6 tommer eller 1067 millimeter. Dette forslaget gikk gjennom i Stortinget, og de to banestrekningene Hamar-Grundsetbanen og Størenbanen var de første som ble bygd med et slikt smalere spor. Flere strekninger skulle følge, og norsk jernbanehistorie er full av strid om sporvidde.

Det var mellom det pihlske smalspor og normalsporet at kampen om sporvidden skulle komme til å dreie seg. Tanken modnes om et mulig fremtidig, sammenhengende jernbanenett, og før dette kunne besluttes måtte et grunnleggende valg treffes. Kampen ble ført på møter og i avisene, og ordbruken var sterk. Fra normalsporleiren ble det påstått at "utenlandske ingeniører ville komme, ikke på studiereise, men på lysttur for å se på virvaret. Vi ville få den mest kuriøse, kompliserte og bakvendte jernbanegård i verden!"

I mer enn 25 år raste striden om sporvidden, og baner av begge slag ble anlagt nær sagt om hverandre i denne tiden. Men med Stortingets vedtak i 1898 om Bergensbanen med normalspor slo denne sporvidden for alvor igjennom som norsk jernbanestandard. Blanding av sporvidder fikk mange og langvarige ulemper. Vestfoldbanen fikk, som siste bane, normalspor først i 1949.

Tid for NSB



Norges Statsbaners første generaldirektør, Lorenz Henrik Müller-Segelcke
Norsk Jernbanemuseums samling.



Etter Hovedbanen var det slutt på å eksperimentere med utenlandsk kapital og jernbaneledelse. De tre neste banene som kom, var rent norske og til og med statsbaner. Det betyr ikke at det var staten alene som gikk inn som kapitalinnskyter og jernbanebygger. Jernbanene i Norge kom alle som resultat av lokale krav, og det var alle steder en forutsetning at det ble stilt lokal kapital til rådighet i tillegg til pengene fra staten. De første statsbaner var aksjebaner med blandet statlig og privat kapital, men styringen av banene var overlatt til staten. Derav navnet statsbanene.

Staten utøvde sin styring gjennom såkalte direksjoner for hver bane. Etter hvert som jernbanefebere smittet og nye baner kom til, ble det nokså mange direksjoner som alle hadde det til felles at de hadde stor frihetsgrad. Den statlige overstyringen ble heller dif-

fus. Direksjonene ansatte for hver bane driftsbestyrere som utviklet seg til å bli mektige menn. Etter at embetet som jernbanedirektør ble opprettet i 1865 og tildelt den nevnte C.A. Pihl, var mye innflytelse samlet hos ham og driftsbestyrerne. Direksjonene kom mer i skyggen, og med utnevnelsen av Lorenz Henrik Müller-Segelcke som overordnet trafikkdirtør ved statsbanene i 1877 aner vi konturene av det som ble Norges Statsbaner i 1883, en administrativ overbygning over samtlige statsbaner under ledelse av en generaldirektør. Segelcke ble NSBs første generaldirektør, et embete han satt i helt til 1899.

I tillegg til generaldirektøren besto den sentrale NSB-ledelsen av tre faste jernbanedirektører og to stortingsvalgte medlemmer. De siste kom ikke på plass med en gang, for regjeringen nektet å godta dette forslaget fra Stortinget. Dette standpunktet ble et av hovedtiltalepunktene i riksrettssaken mot regjeringen Selmer som åpnet døren for det parlamentariske system i Norge.

Med overbygningen NSB kom også jernbanedistriktene, til å begynne med seks, inn i jernbanehistorien. NSBs "distriktchefer" skulle etter hvert bli innflytelsesrike menn i jernbanesystemet. Forsøk fra NSBs sentrale ledelse etter siste krig på å få nedlagt distriktene mislyktes gang på gang. Man snakket spøkefullt om at jernbanedistriktene var omfattet av Grunnloven. Men etter grundig forarbeid og rask gjennomføringsstrategi forsvant distriktsjefene ut av jernbanehistorien under "junirevolusjonen" i 1988.

- Vi kom som konger og reiste som evnukker, uttalte en av de detroniserte distriktsjefene for anledningen.

Vår første jernbanestrekning, Hovedbanen, ble en del av NSB først i 1926.



Festforestilling på gamle Eidsvoll stasjon



Jernbanehistorien i Norge startet med en togtur fra Oslo til Eidsvoll i 1854. 150 år senere, den 1. september, jubilerer jernbanen i Norge, med en festforestilling på gamle Eidsvoll stasjon.

Et celebret selskap, bestående av Dronningen, statsråder, stortingsrepresentanter, lokalpolitikere, og representanter fra kultur og samferdsel er invitert til middag og underholdning. En forestilling skrevet og satt i scene av Øystein Wiik, som tar publikum med på en rundreise gjennom jernbanens historie i Norge. Scenepersonligheter som Paul Ottar Haga, Trond Teigen, Liv Unni Larsson, og selvsagt Øystein Wiik selv, presenterer oppturer og nedturer for Jernbanen de siste 150 år. Med glede og treffsikkerhet, musikk og sang, vil gjestene få en spennende time med jernbanehistorie.

Musikalformen preger forestillingen, og publikum vil oppleve store shownummer, artige anekdoter, og live teater på sitt aller beste. I en intim setting på perrongen på gamle Eidsvoll stasjon vil forestillingen foregå nærmest på publikums fang. Og med selve den gamle stasjonen som kulisse, vil det bli en innføring i jernbanens historie som er få forunt å få.

I den unike settingen på gamle Eidsvoll stasjon, vil også noen av jernbanens eldste og nyeste tog bidra til å sette farge på denne dagen for de inviterte.

Prolog – Vi skal bygge baner	(Newly/Wiik)
8. august 1851, bak Oslo Bispegård	(Wiik)
Bus, slusk og rallarer	(Nielsen. Adapsjon v/ Wiik)
Phil eller Broch	((Porter/Wiik)
På Bergensbanen	(Carlsen/Wiik)
En ny konkurrent	(Berlin/Wiik)
2. verdenskrig	(Wiik)
Påske i eventyrland	(The Monn Keys/Wiik)
Bøtteballetten	(Walker/Wiik)
Sparetiltak på Saltfjellet	(Wiik)
Kåre og Karianne og 29.499 mann til	(Lennon/McCartney/Wiik)
To trøtte togkikketyper	(Wiik)
Vekk med dampen	(Händel/Wiik)
Vi er her	(Sondheim/Wiik)
Stjerneekspressen	(Webber/Wiik)
Grand Finale	(Berlin/Wiik)

Gallaforestilling i Oslo Spektrum



Jernbanen i Norge feirer sitt 150 års jubileum i September 2004!

Lørdag 4 september 2004 er det duket for en stjernedryssende gallaforestilling i Oslos storstue – Oslo Spektrum!

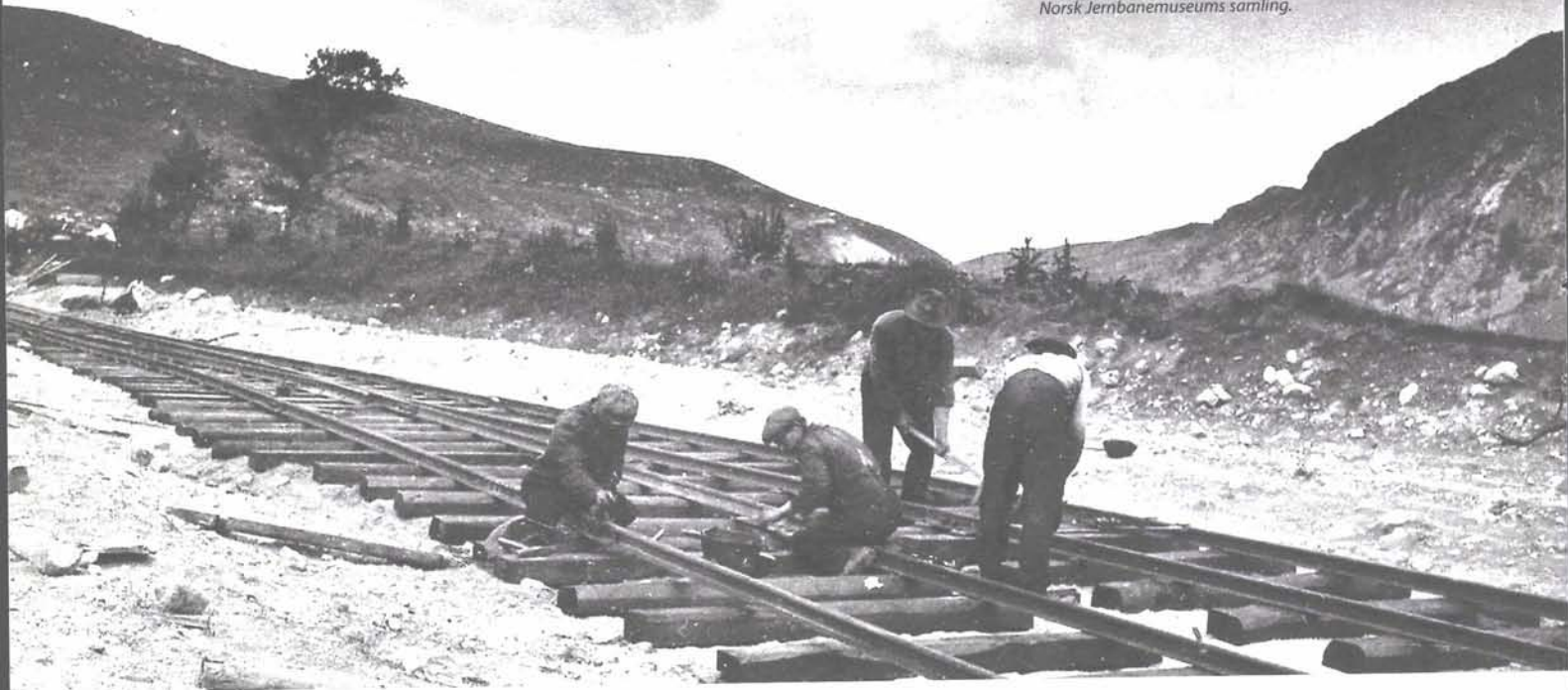
Det er Jernbanefamiliens store kveld som skal feires! Blant gjestene er ansatte, sponsorer og samarbeidspartnere gjennom et langt liv.

De som finner veien hit får med seg en stjernespekket og showartet forestilling ledet av Dan Børge Akerø. Hans Majestet Kongen vil også være tilstede.

Kveldens artister er blant andre:

Jernbaneorkesteret
Ole Edvard Antonsen
Sissel Kyrkjebø
Halvdan Siversten

I tillegg til at alle får være med på århundrets kjempefest i Oslo Spektrum, vil showet bli overført på fjernsyn på NRK.



"Vår slekts storverk"

Jernbanebyggingens historie er full av rallarer og norske ingeniørbragder. Vi vil la én bane stå som representant for samtlige. Karakteristikken i overskriften er Kong Haakons, og som mange vil vite, gjaldt den Bergensbanen. Ordene falt da banen ble høytidelig åpnet i 1909, og på bakgrunn av internasjonale reiselivsjournalisters dom om Bergensbanen 90 år senere kan vi trygt si at Kongens ord fortsatt står til troende.

Historien om Bergensbanen begynte allerede i 1871, og den startet faktisk gjennom et avisinnlegg. Den 24. august dette året sto en anonym artikkel i Bergensposten under overskriften "Jernbane mellem Bergen og Kristiania (Indsendt)". Innsenderen viste seg senere å være formester H. A. Gløersen fra Valdres som etter sitt banebrytende innlegg fikk tilnavnet "Bergensbanens far".

Det gikk 23 år fra innlegget sto i avisen til Stortinget vedtok å bygge en jernbane mellom våre to største byer. Rett nok hadde Stortinget pekt med "en finger mot fjellet", som Østvedt uttrykker det i sin jernbanehistorie, da den smalsporede Vossebanen ble åpnet i 1883.

Det var imidlertid både langt og høyt mellom Voss og Kristiania, og forholdene ved alpebanene som hadde inspirert Gløersen, kunne ikke uten videre overføres til norske høyfjell. Snøforholdene kom til å utgjøre et stridstema i alle år med diskusjon om banen. Under den avsluttende debatten i Stortinget i 1894 - en debatt som varte i 11 dager - kom en av motstanderne viftende med et telegram: "Det er falt 12 meter snø på Finse!" Det hjalp likevel ikke. Den 1. mars 1894 vedtok Stortinget en bane fra Voss til Taugevatn. Ingen var likevel i tvil om at dette bare var en etappe på veien mot Kristiania.

Bare stikningsarbeidet på Bergensbanen tok seks år, og anleggsarbeidet var både hardt, langvarig og farlig. Anleggssluskene, rallarne, var barske karer. Om de kvinnelige kokkene ble det sunget at "vår kokke hun er lik den snusen vi alle har kjær". Den 9. oktober 1907 ble skinnene fra vest og øst koblet sammen ved Ustaoset, og etter problematisk prøvedrift kunne endelig Bergensbanen åpnes offisielt av Kong Haakon 27. november 1909.

Den fulle historien om Norges mest berømte jernbanestrekning er skrevet av tidligere NSB-redaktør Bjørn Holøs i boka Bergensbanen som kom ut til Bergensbanens 75-årsjubileum i 1984.





Vekk med dampen!

Planene om elektrifisering av jernbanedriften går egentlig helt tilbake til 1892 da de første forslag kom om å kjøpe fallrettigheter for å sikre elektrisk energi til dette formål. Det ble deretter utarbeidet planer for flere banestrekninger, men dampdriftens tilhengere var både mange og sterke. Det skulle derfor bli den private Thamshavnbanen mellom Svorkmo og Thamshavn som ble den første elektrisk drevne jernbane i Norge. Den ble åpnet sommeren 1908 og var bygget for elektrisk drift alt fra starten av.

Den første statlige banestrekningen som i 1912 ble vedtatt elektrifisert, var Drammenbanen. Elektrifiseringen var ikke ferdig gjennomført før i 1922. Fram mot krigen gikk det svært langsomt med elektrifiseringen. Hvert eneste prosjekt måtte kjempes gjennom. Og som om ikke konkurransen mot andre prosjekter var vanskelig nok i seg selv, så bidro det besværlige valg av strømsystem til ytterligere å forsinke gjennomføringen. Under krigen begynte elektrifiseringen å skyte fart.

Da krigen var slutt, hadde NSB 660 km bane for elektrisk drift, og det gjensto kun Bergen–Voss og Egersund–Stavanger av den gamle planen. NSBs administrasjon hadde imidlertid reist spørsmålet om å få til en forsering. Og argumentene for elektrisk drift var sterke. Kull var mangelvarer og kullprisen stigende. Til kjøp av kull trengtes valuta som var strengt regulert. Damplokomotivene utnyttet energien i kullene dårlig og var langt mindre energieffektive enn elektriske lokomotiv. Tall fra Sverige indikerte at ett elektrisk lokomotiv kunne erstatte 3-4 damplokomotiv i ytelse. Den elektriske trekraften gav raskere akselerasjon, og de elektriske lokomotivene kunne trekke tog hurtigere i stigninger enn det damplokomotivene maktet. De gav m.a.o. større kapasitet på sporet.

Dampdriften var sterkt forurensende og krevde en omfattende mannskapsinnsats i driften ved både lokomotivfører og fyrbøter på lokomotivet og mannskaper i lokomotivstallene til å fjerne slagg og pusse lokomotivene før neste tur. Dessuten var hele kjeden med import, lossing og distribusjon av kull en omfattende affære som også innbefattet NSBs egen kullbåt: D/S "Bruse". Den ble riktignok ikke administrert av NSB, men av rederiet Fred Olsen. Kulltomtene som beslagla store arealer, kunne frigis til andre formål. Endelig ville også brannfaren ved gnister fra damplokomotivenes fyringsanlegg bli borte. Større sårbarhet for omfattende trafikkstans ved strømutfall eller skade på kontaktledningen var likevel et minus.

En av de mest spektakulære effektiviseringsplanene etter krigen er kanskje "Vekk med dampen" som ble lansert i 1954. Lanseringen falt sammen med jernbanens hundreårsjubileum, og generaldirektøren, Halvdan E. Stokke, hadde utvilsomt sans både for informasjon og påvirkning:

Det var stor aften på Akershus slott, og anledningen var den store 100-års jubileumsbanketten for norske jernbaner i 1954.

"Mine damer og herrer!"

Generaldirektør Stokke reiste seg og slo på sitt glass. Deretter tente han rolig sin sigar og - uten å si et ord - tok han et dypt drag og sendte en sky av sigarrøyk over festbordet. Så fortsatte han:

"Mine damer og herrer! Det jeg gjør nå, er det samme som vi gjør i Statsbanene hver eneste dag. Det meste av pengene går opp i røyk!"

På denne effektfulle og særdeles pedagogiske måten introduserte NSBs generaldirektør Vekk med dampen - et systematisk program for forsert overgang til dieselektrisk togdrift ved de mest trafikksterke banene.



Oslo Sentralstasjon



Så lenge Hovedbanen var alene, og så lenge jernbanebyggingen skjedde nord og øst for hovedstaden, var det kanskje greit med det som senere skulle bli hetende Østbanestasjonen. Men allerede i 1863 vedtok Stortinget en smalsporet bane fra Drammen til Randsfjorden og i kjølvannet av denne sidelinjer fra Hokksund til Kongsberg og fra Vikersund til Krøderen. Det var da bare et tids-spørsmål når kravet om en forbindelse mellom Christiania og Drammen ville komme opp.

Allerede ved planleggingen av Drammenbanens innføring til Christiania ble tanken om en felles stasjon med Hovedbanens endestasjon lansert. Men den kjente jernbanemannen og ingeniøren Carl Abraham Pihl pekte på at gjennomgangstrafikken ville bli beskjedent, kostnadene ville bli større og dessuten var det ulik sporvidde på de to banene. Kort fortalt sto da Vestbanestasjonen tegnet av Georg Andreas Bull ferdig til Drammenbanens åpning i 1872, og først i 1907 ble hovedstadens to jernbanestasjoner forbundet med jernbanespor da Havnebanen sto ferdig.

Pihl hadde nok rett med hensyn til merkostnadene til én felles stasjon, men de to andre argumentene ble borte under historiens gang. Drammenbanen førte til en kraftig befolkningsmessig utvikling som åpenbarte et stort potensial for gjennomgangstrafikk, og i 1921 var Drammenbanen ombygd til normalspor. Da NSB også overtok den halvprivate Hovedbanen i 1926, kom et ytterligere incitament til samordning. Først i 1938 ble det nedsatt en stasjonskomité som tok fatt på hovedstadens jernbanemuligheter for alvor. Året etter foreslo komiteen å knytte de to skilte delene av jernbanenettet sammen med en tunnel under byen. Året deretter kom krigen og fem års pause. Men allerede i juni 1945 ble planleggingen tatt opp igjen.

Komite etterfulgte komité, og årene gikk. Plankontoret for Oslo S ble opprettet i 1962 og innlemmet i NSB i 1967. Første byggetrinn på Oslo S sto ferdig i 1980, samtidig som Oslotunnelen ble åpnet. Gjennom de fleste av 80-årene var stasjonen en byggeplass med ytterligere byggetrinn og med skiftende provisorier. Kong Olav og Kronprins Harald stod for den høytidelige åpningen av "storstua", sentralhallen i februar 1987.

To år senere ble Vestbanestasjonen nedlagt som jernbanestasjon. Drømmen om én, sentral stasjon, etableringen av navet i jernbanehullet, var fullført. Da var det gått mer enn 100 år siden Pihl hadde vendt tommelen ned for forslaget om å knytte jernbanenettene til hovedstaden sammen.



Oslotunnelen og østlandsområdet



Hvis vi setter nålen på en passer i Oslo og trekker opp en sirkel med radius 20 mil, vil vi fange opp en vesentlig del av landets befolkning – og et stort marked for jernbanen. Innenfor sirkelen ligger alle østfoldbyene ned til og med Halden; vestfoldbyene pluss Porsgrunn og Skien i Telemark; Lillestrøm og Gardermoen og alle tre mjøsbyene. Mange reisende har hovedstaden som reisemål og utgangspunkt, men det er også mange som skal gjennom Oslo innenfor denne sirkelen. Før Oslo Sentralstasjon kom, var det ikke mulig å komme gjennom Oslo uten å bytte tog på Østbane- eller Vestbanestasjonen med forflytning på gateplan mellom de to stasjonene. Havnebanen fra 1907 var en ren godsbane som var til stor ergrelse for bilfarende trafikanter der den stoppet all trafikk over Rådhusplassen hver gang et godstog skulle over.

Det ble gjennom årene lansert flere alternativer til å knytte de to stasjonene sammen. Lenge var arealer båndlagt både på Blindern, Voldsløkka og Sagene med sikte på forbindelsesspor. Men allerede i 1939 ble det lagt fram forslag om at det måtte bygges en tunnel under bykjernen for å knytte de to stasjonene sammen. Først ville man bygge tunnelen mellom Oslo Ø og Rådhusplassen og gjøre om Oslo V til en underjordisk tunnel, men i 1961 kom forslaget om å legge tunnelsporet under de mer sentrale deler av bykjernen, der det faktisk også ligger i dag. Da Christiania Bank og Kreditkasse i 1952 planla å bygge nytt administrasjonsbygg på Stortorvet, ble banken pålagt å fundamentere bygget så solid at det ville kunne bygges en tunnel under bygget senere. Og da Jernbaneverket senere tok i bruk bankbygget som hovedkontor, syntes tidligere samferdselsstatsråd Erik Himle, som satt sentralt i planleggingen av Oslotunnelen, at jernbanen på en måte var kommet hjem igjen.

Arbeidet med Oslotunnelen pågikk i nærmere 10 år før den kunne åpnes for trafikk sommeren 1980. Det var som å fjerne en propp i jernbanesystemet; NSB fikk en kraftig trafikkvekst etter at Oslotunnelen åpnet. Toget var den suverent raskeste forbindelse gjennom hovedstaden, og tunnelen åpnet for pendelkjøring på mellomdistansene. Trekanten Lillehammer – Skien – Halden fikk et eget rutemønster for pendlertrafikk. Endelig ga Oslotunnelen helt nye muligheter for å utvikle lokaltrafikken i Oslo-området.

Nationaltheatret stasjon ble utvidet til fire spor i 1999, og 16.12.1999 kunne Jernbaneverket markere åpningen av en helt ny del av stasjonen.

I dag satses det ytterligere på togtrafikken på begge sider av Oslotunnelen. Et nytt moderne dobbelspor bygges i tillegg til det eksisterende mellom Asker og Sandvika med videreføring til Lysaker. Deretter står Oslo – Ski for tur, men også videre satsing på Østfoldbanen fra Moss og sørover. Nytt dobbelspor fra Eidsvoll til Hamar og videreføring av dobbeltsporet på Vestfoldbanen hører også med til planene. Med Stortingets varslede satsing på jernbane er det håp om både raskere og punktligere tog i dette viktige jernbaneområdet for både passasjerer og gods.

BaneTele

Jernbanen i Norge har drevet televirksomhet fra tiden før Teleloven kom i 1899 og hadde allerede da et omfattende telenett. Jernbanen var den første virksomheten som tok i bruk telekommunikasjon til viktige funksjoner. NSB startet i 1985 utbygging av et fiberkabelnett langs jernbanenettet i samarbeid med Televerket. Også denne gangen var jernbanen helt i teten av utviklingen innen telekommunikasjon i Norge. Jernbanens fibernett består i dag av ca 4.000 km fiberkabler langs alle hovedstrekninger og disponeres av **BaneTele AS** på langsiktige leieavtaler med Jernbaneverket.

BaneTele AS ble etablert 28. juni 2001 og hadde da som intern forretningsenhet allerede vært leverandør av telefoni- og datakommunikasjonstjenester i jernbanemarkedet siden tidlig på 1990-tallet. Jernbanemarkedet er fortsatt en meget viktig del av BaneTeles satsningsområde, hvor BaneTele vil satse på å tilby moderne og kostnadseffektive kommunikasjonsløsninger med høy kvalitet. BaneTele har den senere tid levert all stamnettkapasitet til det nye GSM-R nettet, nytt landsdekkende IP-nett til Jernbaneverket, og har fått fornyet tillit som leverandør av telefoni til både NSB og Jernbaneverket de kommende år.

BaneTeles forretningsidé er å være en sterk nasjonal bredbåndsaktør - en landsdekkende transportør av alle typer data (Multiservice) mellom profesjonelle kjøpere og leverandører av tjenester og innhold. Fundamentet for BaneTeles virksomhet er det landsdekkende redundante fiberoptiske nettet som i hovedsak følger jernbanenettet og energiselskapenes infrastruktur gjennom Norge. Med Norges mest moderne nett, som er 12.500 km langt, satser selskapet på å bli en dominerende kommunikasjonsløseleverandør til utvalgte kunder og segmenter.

SIEMENS

Siemens gratulerer den norske jernbanen med 150-årsjubileet. Vi har gjennom mange tiår samarbeidet med jernbanen i Norge og ser frem til å jobbe sammen om en moderne og sikker jernbane også i årene fremover.

Mange av anleggene vi har levert til jernbanen de senere årene dreier seg om sikkerhet og vi var stolte da vi ble tildelt kontrakten for GSM-R i fjor. Det digitale radiosystemet GSM-R er utviklet for å øke sikkerheten i det europeiske jernbanenettet. Utbyggingen som er påbegynt skal dekke hele det norske jernbanenettet med skinnegang, tunneler og tog og stå ferdig innen 1. januar 2006.

Da Norges eneste høyhastighetsjernbane Gardermobanen åpnet i 1998, stod Siemens for leveransene av signalanlegget. I forbindelse med Gardermobanen leverte vi også CTC-sentralen for sentralisert togstyring til togledersentralen i Oslo. Et tilsvarende system til togledersentralen i Drammen er nå under slutføring. I disse dager er vi i gang med å levere signalanlegget til det nye dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker som skal øke fremkommeligheten for de reisende på en av Norges mest trafikkerte strekninger.

Siemens er et ledende elektrokonsern i Norge og våre produkter og teknologiske løsninger gjør hverdagen enklere og tryggere for mange. Vi jobber innenfor områder som informasjons- og kommunikasjonsteknologi, automatisering, sikkerhet, energi, industri, transport, olje og gass, og medisinske løsninger. Områder som har betydning for enkeltmennesker både hjemme, på reise, på jobb og på sykehuset.

Vi er oss bevisst vårt miljøansvar og ansvar som samfunnsborger, og Siemens er stolte av å være en av hovedsponsorene ved 150-årsmarkeringen av jernbanen i Norge.



Med toget inn i framtiden

I 1996 ble den gamle forvaltningsbedriften NSB delt i særlovsselskapet NSB BA og forvaltningsorganet Jernbaneverket. Delingen skjedde som en videreføring av forslag fra Killi-utvalget, som la fram sin innstilling i 1987. Utvalget ble ledet av nåværende jernbanedirektor Steinar Killi. Forslaget inneholdt et regnskapsmessig skille mellom infrastrukturen og trafikkdelen av jernbanevirksomheten. Det ble lagt vekt på å skille mellom det bedriftsøkonomiske ansvar, som skulle være NSBs, og det politiske ansvar for omfang og standard og for å bevilge til investeringer og vedlikehold av kjøreveien. Forslaget ble vedtatt i Stortinget i 1988 og det regnskapsmessige skille ble innført fra 1990.

Etter anmodning fra Samferdselsdepartementet om å ta NSB sin organisasjons- og tilknytningsform opp til behandling foreslo flertallet i styret for NSB at NSB burde omdannes fra forvaltningsbedrift til aksjeselskap. Den 1.12. 1996 ble NSB BA og Jernbaneverket etablert, og Statens jernbanetilsyn ble opprettet 1.1. 1997. Trafikkvirksomheten og eiendommene inkl stasjonene ble overført til NSB BA. Kjøreveien og infrastrukturen ble lagt til Jernbaneverket. Trafikkstyringen ble overført fra NSB BA til Jernbaneverket 1.1. 1998.

Fram til 1. juli 1999 var det felles styre og adm. dir. for de to enhetene. Fra 1. juli 1999 ble det gjennomført et fullstendig skille ved at det ble utnevnt en egen direktør for Jernbaneverket og ved at styret for NSB BA ikke lenger skulle være rådgivende styre for Jernbaneverket. Fra 1. juli 2002 gikk NSB BA over fra å være et særlovsselskap til et statsaksjeselskap.

Utbyggingen av ny høyhastighetsbane fra Oslo S til Gardermoen og videre til Eidsvoll ble organisert i eget selskap, NSB Gardermobanen as. Byggearbeidene startet i 1994 og det første passasjeretoget kjørte gjennom Romeriksporten 22. august 1999. Senere ble infrastrukturen overført til Jernbaneverket og trafikkoperatøren er i dag Flytoget AS. Flytoget AS var først et datterselskap av NSB BA, men fra 1. januar 2002 eies Flytoget AS direkte av staten ved Næringsdepartementet.

Når det gjelder godstransport er selskapet CargoNet AS, et deleid datterselskap av NSB AS, det klart største selskapet, men siden dereguleringen av markedet i 2003 har flere selskaper etablert seg i markedet for gods på jernbanen, og flere står i startgropen.

På persontransportmarkedet har regjeringen åpnet for at togselskaper nå kan konkurrere om å tilby transporttjenester på strekninger hvor staten kjøper tjenester. Først ute er trafikken på Gjøvikbanen f.o.m 2006.

Togservice Norge

- et joint venture mellom Rail Gourmet og Umoe Catering

For ferdefolk har mat og drikke alltid spilt en viktig rolle. Så også på tog. På samme måte som jernbanen har forandret seg gjennom tidene har også serveringstilbudet gjort det. Fra spisevogner med hvite duker, kokk og kelner til dagens effektive bistroer samt automater for mat og drikke.

Allerede i 1917 ble den første spisevognen i Norge satt i drift. Driften var det Norsk Spisevognselskap som stod for. Selskapet var heleid av NSB, selv om den første spisevognen ble kjøpt inn på privat initiativ! Selskapet drev også utstrakt kafévirksomhet på stasjonene til NSB rundt om i landet. Det var dette som i 1975 motiverte til en fusjon mellom Narvesen og Norsk

Spisevognselskap. Det nye selskapet ble kalt Narvesen Togservice. I 1997 solgte NSB sine siste eierandeler i Narvesen hvilket gjorde Narvesen Togservice til en ekstern leverandør til NSB.

Etter at Narvesen solgte sine aksjer til sveitsiske Rail Gourmet og Odd Reitans inntreden i Narvesen ble selskapet Togservice Norge AS stiftet og alle bånd til Narvesen kuttet ved at også Umoe Catering trådte inn på eiersiden. Selskapet er i dag en mellomstor og stolt virksomhet med 65 ansatte. Togservice Norge AS ble i 2003 kåret til det mest innovative cateringsselskap i sin bransje i Europa for sin drift av automater på NSBs korte regiontogstrekninger og vant i desember 2003 anbuds konkurransen om en ny 5-års avtale med NSB.

Vår visjon er at "Vår felles innsats gir økt verdi for kunden".
God appetitt! www.togservice.no

Bedriften Narvesen ble grunnlagt av Bertrand Narvesen 1. januar 1894 ved at Narvesen fikk enerett på salg aviser og reiselitteratur på jernbanens område. Etter observasjon av salget av dagsaviser, vitighetsaviser og bøker i tre dager på Østbanen og tre dager på Vestbanen, ble anbudet innlevert og Jernbanens Hovedadministrasjon fikk saken raskt fra hånden.

I 1974 ble rammene lagt for utvidet samarbeide mellom Norsk Spisevognselskap og Narvesen ved at aksjene i Narvesen ble overtatt av institusjonen Fritt Ord og at Spisevognselskapet deretter fusjonerte med Narvesen. Fusjonen ble gjennomført 1. januar 1975. Etter dette eide Fritt Ord 59 % av aksjene i Narvesen mens NSB eide 41 %. Senere har både NSB og Fritt Ord solgt sine aksjer. Narvesen er i dag et 100 % privateiet selskap i Reitangruppen.

For Narvesen Norge AS er NSB i dag en betydelig samarbeidspartner i det vi har 36 kiosker på jernbanens område. Vi selger togbilletter gjennom 16 av våre kiosker.

Narvesen er et av landets stekeste merkenavn og bedriften er etablert over hele landet fra Mandal i sør til Honningsvåg i Nord, fra Florø i vest til Vadsø i øst. Narvesen har vært en av Norges ledende servicebedrifter i mer enn 110 år. Narvesen fremstår i dag som en landsdekkende kjede med 444 kiosker og med ca 2.800 medarbeidere. Narvesen har over 100 millioner kundebesøk i året.

Det foregår en betydelig produktutvikling ved at Narvesen ligger helt i forkant av utvikling av elektroniske tjenester. Elektroniske reise- og arrangementsbilletter, påfyll av ringetid, abonnement på mobiltelefon, flybilletter med mer.

BOMBARDIER TRANSPORTATION



Bombardier Inc. verdens ledende produsent av nyskapende transportløsninger, fra regionale fly og business jet til jernbane materiell, er et globalt konsern med hovedkontor i Canada. Omsætningen i regnskapsåret 2003, som ble avsluttet 31. januar 2004, var på 15,5 milliarder USD og aksjene blir omsatt på Toronto, Brussel og Frankfurt børsen. Nyheter og informasjon er tilgjengelig på www.bombardier.com.

Bombardier Transportation er den globale leder av produkter og service innen jernbanemateriell og tilbyr tjenester til ulike kunder over hele verden. Det omfattende produktspekteret inkluderer passasjervogner og total entrepriser av jernbanemateriell. I tillegg produseres lokomotiver, godsvogner, boggier, traksjons og styringssystemer samt signalvirksomhet.

Bombardier Transportation kom inn i markedet for kollektiv transport ved sin første kontrakt med Montreal Metro i 1974. Det ble umiddelbart igangsatt en dynamisk strategi for vekst, som ble kombinert med en intern generert ekspansjon med fokus på oppkjøp av andre selskaper som har bevist god design, bransjekunnskap og teknologi.

Bombardier Transportation tilbyr et vidt spekter av jernbanemateriell for både lokal og fjerntrafikk, i tillegg til oppgradering, modernisering av rullende materiell samt drift, service og vedlikehold. Produktspekteret omfatter t-banetrog, trikker, enkel og dobbeltdekkere elektrisk drevne motorvognsett, dieseldrevne motorvognsett, krengetog og høyhastighetstog. Bombardier Transportation tilbyr også total entrepriser av jernbanemateriell, både høy kapasitets bybaner og automatbaner.

Bombardier Transportation er representert i Norge ved Bombardier Transportation Norway AS lokalisert på Strømmen. Virksomheten i Norge har fokus på service, reparasjons og ombyggingmarkedet samt salg av reservedeler og vedlikehold av rullende materiell.



Den dominerende aktøren NSB besluttet i 1990-årene å skifte ut gammelt og vedlikeholds-krevende togmateriell. Fornylse av togmateriell, økning av kapasiteten i lokaltrafikken og innføring av moderne krengetog på hovedstrekningene ble hovedområdene for satsningen framover. Et investeringsprogram på fem milliarder kroner omfatter 38 elektriske motorvognsett til NSB Regiontog (hvorav 16 uten krengeomekanisme til Flytoget), 15 diesel til NSB Regiontog og 36 elektriske NSB Lokaltog. Av dette er alle, bortsett fra de siste i serien NSB Lokaltog, tatt i bruk. I tillegg planlegges det opprusting av en rekke av de eldre togene som fortsatt vil være drift.

Jernbanen fikk en vanskelig start på det nye årtusen med den tragiske ulykken på Åsta i januar, samt brannen i et godstog på Lillestrøm og en aksel som brakk på Nelaug. Ulykkene intensiverte et allerede påbegynt arbeid med å endre sikkerhetsstyringen blant aktørene på jernbanen, både hos togoperatørene og i Jernbaneverket.

Sikkerhet har hatt og vil fortsatt ha fokus hos Jernbaneverket og hos togoperatørene. Et omfattende arbeid er også i gang i et samarbeid mellom togoperatørene og Jernbaneverket for å bedre driftsstabiliteten og punktligheten. Den positive utviklingen for punktligheten det siste året er et gledelig resultat av dette arbeidet.

Trafikkutviklingen på jernbanen henger nøye sammen med utbyggingen av kapasiteten og kvaliteten på infrastrukturen for vei og bane. Jernbanen fikk et betydelig løft ved utbyggingen av ny infrastruktur til den nye hovedflyplassen for Østlandet på Gardermoen. Trafikken til og fra flyplassen ga også positive effekter for trafikken på resten av nettet. I de senere år har veiutbyggingen i sentrale områder, særlig i Vestfold, utfordret jernbanen i sterk grad med påfølgende nedgang i trafikken. Også etableringen av et omfattende ekspressbussnett og inntoget av lavpris flyselskaper har gjort inngripen i jernbanens tradisjonelle marked.

Våren 2004 vedtok Stortinget at det skal satses om lag 26 milliarder kroner på investeringer i infrastrukturen innen 2015. Dette vil gjøre det mulig for Jernbaneverket å bygge ut kapasiteten i de mest befolkningsrike områdene i InterCity-trianglet rundt Oslo og i Stavanger, Bergen og Trondheim.

Det gir et godt utgangspunkt for fremtiden.



Jernbanepersonalets bank og forsikring

Finanskonsernet Jernbanepersonalets Bank og Forsikring (JBF) ble etablert 1. januar 2001, og består av Jernbanepersonalets Forsikring Gjensidig (JFG) og Jernbanepersonalets Sparebank (JS). JS er en videreføring av interessekontorene i Oslo, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim, Narvik og Innskudd- og Låneforeningen Hamar.

Både Jernbanepersonalets Forsikring Gjensidig og Jernbanepersonalets Sparebank ble i sin tid startet av de jernbaneansatte, og har historisk sett hatt en sterk forankring til de faglige organisasjonene innenfor bedriften NSB. Finanskonsernet drives uten profittmotive, og har ingen avkastning til noen eiere.

Forsikring

JFG er et skadeforsikringselskap som i de fleste tilfelle har betydelig lavere premier enn andre forsikringselskaper. Vi kan i dag tilby følgende forsikringsprodukter: Villaeier, Villaeier m/utvidet forsikring, Hjem, Hjem m/utvidet forsikring, Hytte, Huseier, Reise, Forlenget reise (for reise med varighet utover 45 dager), Reiseavbrudd, Verdi, Kjæledyr, Brann, Motorvogn, Campingvogn/tilhenger, Fritidsbåt, Ulykke/barneforsikring, Personforsikring. JFG har sitt hovedkontor i Storgaten 5 i Oslo, og kontorer eller i Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim, Hamar og Narvik.

Bank

JS er en moderne sparebank som kan tilby alle de produkter og tjenester som du forbinder med en sparebank. JS har meget gunstige vilkår, og du kan oppnå mye gjennom å betale lite. JS har hovedkontor i Storgaten 5 i Oslo, og kontorer ellers i Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim, Hamar og Narvik.

Statens jernbanetilsyn

Statens jernbanetilsyn (SJT) skal ivareta offentlighetens interesser i tilknytning til sikkerhets spørsmål m.v. ved anlegg og drift av private og offentlige jernbaner, sporvei, tunnelbaner og forstadsbaner til det beste for de reisende, banens personale og publikum i alminnelighet.

SJT skal føre tilsyn med at utøvere av jernbanevirksomhet oppfyller kravene i jernbaneloven eller forskrifter og bestemmelser gitt med hjemmel i denne loven.

Jernbaneverket

Jernbaneverket er underlagt Samferdselsdepartementet og produserer og leverer infrastruktur- og trafikk tjenester til togselskapene.

Jernbaneverket har ansvaret for:

- Utvikling og drift av et jernbanenett som tilfredstiller samfunnets og markedets krav til sikkerhet og kvalitet (punktlighet, togtetthet, publikumsinformasjon mv.)
- Publikumsarealer med informasjonstjenester, adkomster, parkeringsplasser og øvrige offentlige fasiliteter som er nødvendige for bruk av togtjenester på stasjoner og terminaler.
- Inngåelse av sportilgangsavtaler med togselskaper som kjører på det statlige jernbanenettet.
- Planlegging og tildeling av ruteleier til togselskapene.
- Styring av togtrafikken på jernbanenettet
- Utredninger og planer innen jernbanesektoren.

Jernbaneverket utarbeidet i 2001 strategier og hovedmål innenfor seks hovedområder

- Sikkerhet
- Konkurranseskraft
- Økonomi og effektivitet
- Miljø
- Mennesket i organisasjonen
- Punktlighet

Som skal være retningsgivende for den interne styringen av virksomheten.

NSB AS

NSB er landets viktigste transportbedrift og har tradisjoner tilbake til åpningen av den første jernbanen i Norge i 1854.

Persontrafikk med tog og buss, samt godstrafikk på jernbane utgjør konsernets hovedvirksomheter. Konsernet NSB består av en rekke hel- og deleide datterselskaper.

Nettbuss AS og ROM Eiendomsutvikling AS er blant de heleide selskapene.

NSB eier også 55 prosent av godstrafikkselskapet CargoNet AS der det svenske GreenCargo AB er den andre aksjonæren.

NSB ble et aksjeselskap 1. juli 2002, etter å ha vært et særlovselskap fra 1. desember 1996 da forvaltningsorganet Jernbaneverket ble skilt ut av det tidligere NSB.

Eier av NSB AS er staten ved Samferdselsdepartementet.

