KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr. 3 - 2002

Full guffe på Jærbanen

Stupfulle 13-åringer, bråk og hærverk, svingslag og skjellsord. Det er lørdagskveld og fest på Jærbanen. Heldigvis er forholdene på Jærbanen helt spesielle. **Side 12-15**

Jernbaneverket

Raskere effektivisering

Lederne i Jernbaneverket krever fortgang i arbeidet med å forenkle organisasjonen og regelverket. På Jernbaneverkets årlige ledersamling ble det lagt fram en rekke forslag til forbedringer. **Side 24-25**

Signaler

Ledersamling med gode innspill

Den årlige samlingen for mer enn 100 ledere i Jernbaneverket ble gjennomført 13. og 14. mars. Etter at det i fjor ble lagt ned et viktig arbeid i utformingen av strategidokumentet vårt, «Mer på skinner», satte vi denne gangen fokus på arbeidet med modernisering, effektivisering og fornyelse i offentlig sektor. Hvilke muligheter og utfordringer gir dette for Jernbaneverket?

Innspill utenfra kom fra politisk rådgiver i Arbeids- og administrasjonsdepartementet som redegjorde for regjeringens arbeid. Etatsdirektør Kjell Haaland i Vegdirektoratet orienterte om de utfordringer Statens vegvesen står overfor, og departementsråd Per Sanderud i Samferdselsdepartementet holdt foredrag om framtidige roller, rammer og organisering i jernbanesektoren.

Det viktigste ved disse innleggene var at de ga skikkelig inspirasjon til gruppearbeidene som skulle munne ut i konkrete forslag til forbedringer i Jernbaneverket. Jeg må innrømme at jeg, i år som i fjor, ble imponert av arbeidet som ble gjort i disse gruppene.

En rekke konkrete forslag ble lagt på bordet. Et hovedtrekk i besvarelsene er ønsket om å gjøre Jernbaneverkets kjernevirksomhet mer synlig; redusere byråkratiske ordninger og tilpasse organisasjonen i tråd med nye krav. Innspillene fra gruppene vil nå bli systematisert og lagt til grunn for vårt videre arbeid.

Ikke alle hadde samme løsning på alle utfordringene. Det var heller ikke det viktigste. For meg var det viktigst å kunne konstatere at lederne i Jernbaneverket ikke er bundet opp i gamle spor, men er opptatt av utfordringene og er villige til å gjennomføre nødvendige endringer. Med det store og brede engasjementet blir Lederkonferansen 2002 en viktig inspirasjonskilde for arbeidet med å gjøre Jernbaneverket bedre og bedre.

12
Ølet flyter

Ølet flyter på Jærbanen – og blant ungdom ned i 13 årsalderen. Ansatte har opplevd å bli slått ned.

Effektive 24

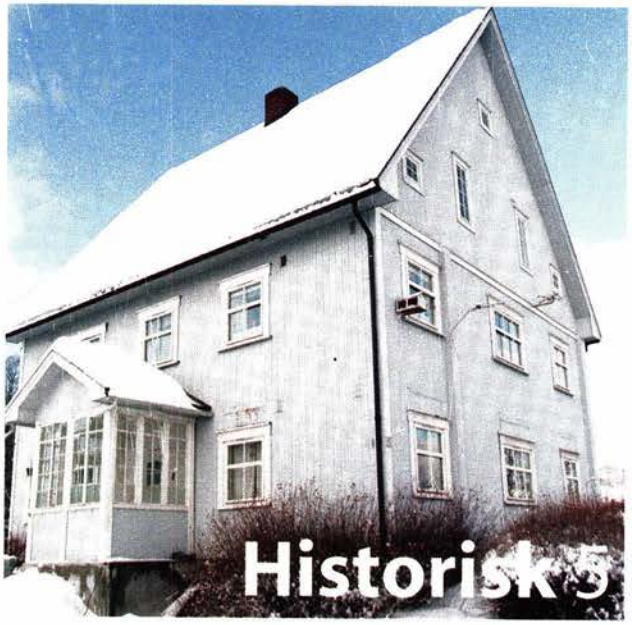
Lederne vil ha et enklere og mer effektivt jernbaneverk og foreslår tiltak i hundre millioners-klassen.

KJØREVEIEN 3-2002

Harde vintertak	4	Kanstad til Ofotbanen AS	19
Banen som stanset	5	Lokaltog i Kristiansand	20
«Stasjon» uten skinner	6	Bytog for en billig penge	21
Fra hovedpulsåre		Risikobaserte trafikkregler	22
til blindspor	8	Dristig og kreativ	
- Kom inn i et uføre	11	effektivisering	24
Full fest på Jæren	12	Trives blant de aktive	26
- Spesielt problem	14	Felleskulturen er truet	28
Lei av hærverket	15	SmåNytt	30
- Lykkelig som liten	16	Info om info	34
Hyggelig grensetreff	18	Feil i februar	35
- Ny Berlinmur	19	Nesten dobbeltjubileum	36

28
- Et helvete

- Fraksjonsvirksomhet og egoisme er et er et helvete, mener Øyvind Gurholt, tillitsvalgt i Norsk Jernbaneforbund.



Denne bygningen ble under krigen kjøpt av jernbanen. På folkemunne blir den ennå omtalt som en av stasjonene på Gjøvik-Lillehammerbanen.

22
Nye regler

Mange av jernbanens trafikkregler har sine røtter tilbake til åpningen av Dovrebanen i 1921. I løpet av sommeren kommer forslag til nye regler.

26
O-freak

Denne mannen deltok en gang i 20 orienteringsløp på 22 dager. Orienteringsbasillen var også årsaken til at han havnet i jernbanen.

KJØREVEIEN

INTERNBLAD FOR JERNBANEVERKET

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken

ADRESSE, REDAKSJONEN:
Svein Erik Bakken
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
22 45 51 56
E-post: svein.erik.bakken@jbv.no

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
Opplag: 4.750

Layout: Medieforum, Oslo
Trykk: Gan Grafisk, Oslo
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

INFORMASJON I JERNBANEVERKET:
HOVEDKONTORET
Etatsdirektør Svein Horrisland
(22 4)5 51 55

Informasjonsdirektør
Jan Erik Kregnes
Tlf 22 45 54 21

Region Øst
Kjell Bakken (22 4)5 75 73

Region Nord
Stig Herjuaune (72 5)7 25 75

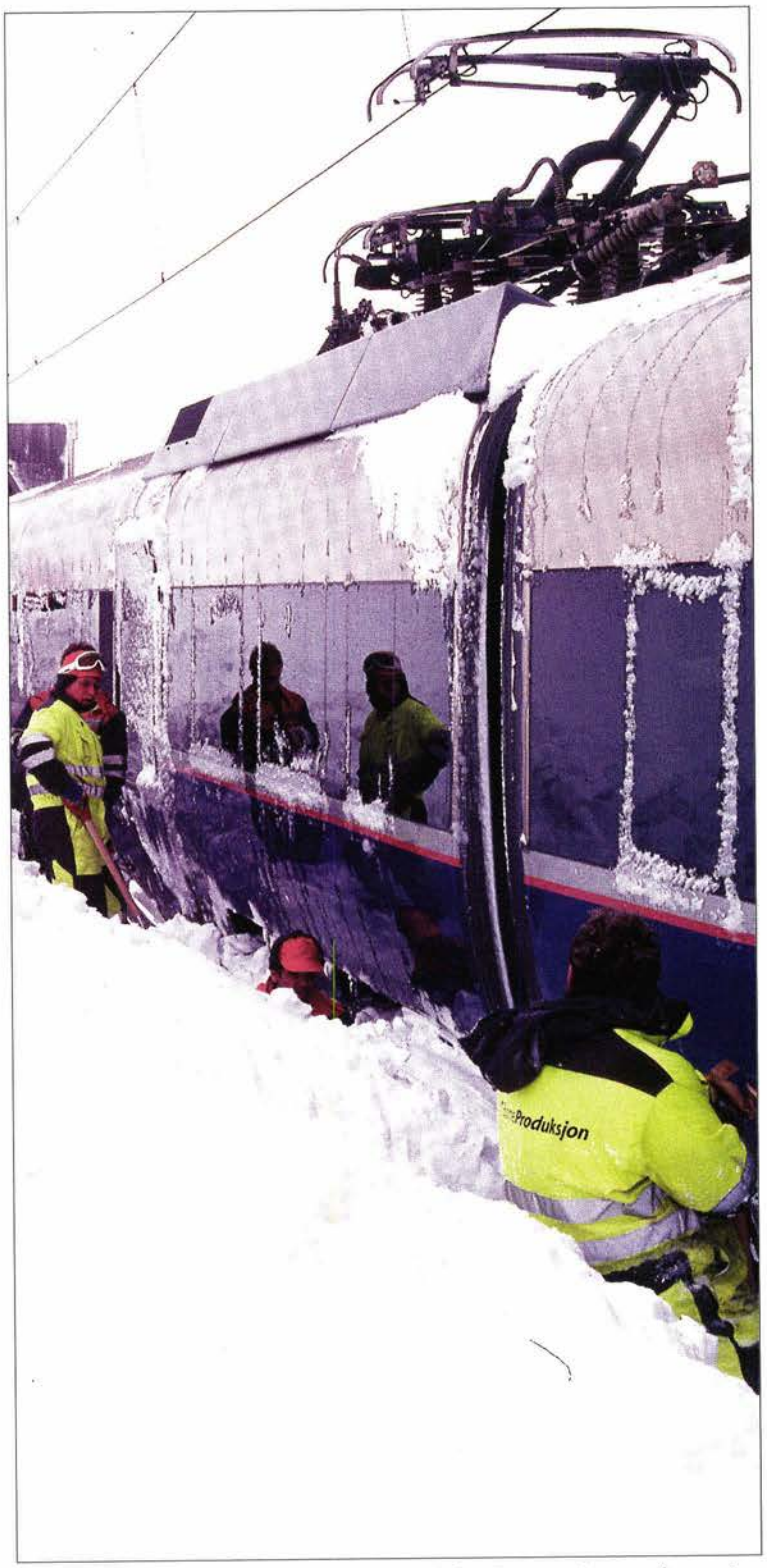
Region Sør
Sindre Ånonsen (32 2)7 57 07

Region Vest
Truls Hegrenæs (55 9)6 61 00

JBV Utbygging, Oslo
Øystein Grue (22 4)5 59 33

Jernbaneverket

Harde vintertak på Bergensbanen



Flaggskip i nød: *Det har skjedd mye siden Bergensbanen åpnet i 1909. Teknikken har endret seg. Togene har endret seg. Men været – det er det samme.* *(Foto: Hans-Petter Lyshaug)*

FINSE (Kjøreveien): **Nok en gang slo Kong Vinter til med store mengder våt og tung snø på Bergensbanen. Resultatet ble problemer for NSB`s flaggskip Signatur og et kjemperas mellom Myrdal og Mjølfjell.**

HANS-PETTER LYSHAUG OG SVEIN ERIK BAKKEN

- En av våre folk som har vært stasjonert på Myrdal i 20 år, har ikke sett så mye snø øverst i Raundalen som det var i mars, opplyser regiondirektør Truls-Erik Hegrenæs i Jernbaneverket Region Vest til Kjøreveien.

Våt og tung

- Denne vinteren var særdeles snøfattig til og med februar. Plutselig kom det voldsomt mye og tung og våt snø på vestsiden, spesielt i Raundalen mellom Myrdal og Mjølfjell. Det førte til noen små og et stort ras ved Upseter - det såkalte Upseterraset, fortsetter Hegrenæs.

- Det store raset var rundt 80 meter bredt og fire og en halv meter høyt. Samlet var det snakk om hele 2.500 kubikkmeter meget tung snø. Raset tok derfor med seg flere kontaktledningsmaster, opplyser han.

Ikke uvanlig

- Mens uværet raste, hadde vi et stort problem noen dager. Folkene våre som skulle reparere skadene hadde en meget krevende og vanskelig jobb.

- Er vinterens problemer historisk sett ganske vanlige?

- Ja, vi får slike problemer fra år til annet. Sist vi hadde et veldig snørikt år, var først på 1990-tallet. Da var det helt ekstremt mye snø på selve høyfjellet, sier Truls-Erik Hegrenæs.

Flaggskip

Lørdag 16. januar fikk NSB`s nye flaggskip Signatur prøve krefter med Kong Vinter. I fonna mellom Finsetunnelen og snøoverbygget, en drøy hundremeter fra stasjonen på Finse, sto hun helt fast. Og med bergenspressen som vitne, varte det ikke lenge før nyheten om havaristen nådde hele landet.

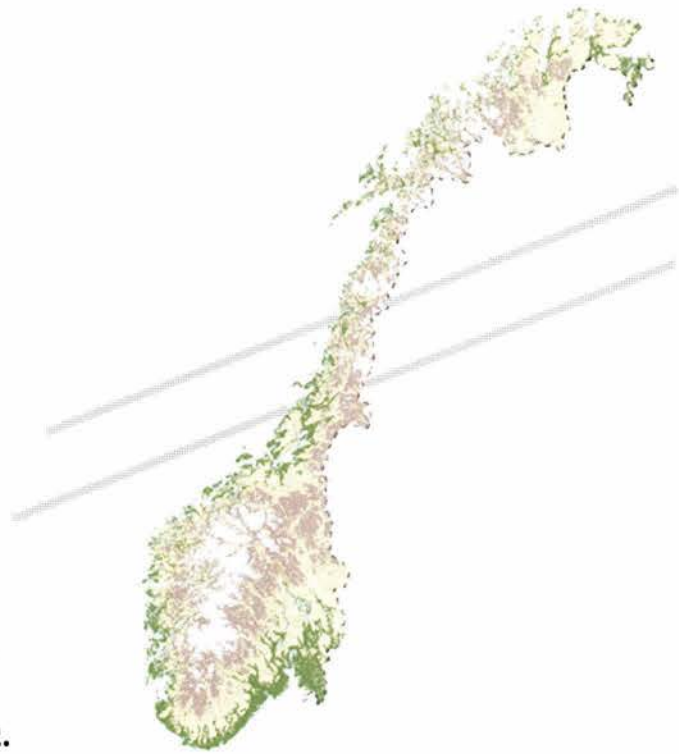
Det ble lokomotivenes natt. Ved midnatt brummet Di.3.632 inn i snøoverbygget for å dra frem havaristen. Men akk. Sekunder etter at Nohab'en hadde lagt alle sine alderstegne krefter til, lød det et smell. Boltene som holdt overgangskobbelet, hadde røket tvers av. Nye bolter måtte sendes ens ærend fra Oslo.

På morgensiden var både bolt, koppel og Nohab samlet til felles innsats, og NSB`s flaggskip var atter flott.

Banen som stanset

Bom: Alt tyder på at bommen på Gjøvik stasjon blir stående, selv om en forlengelse ble lansert så sent som i fjor høst. (Foto: Tore Holtet).

- **Nå må det bygges jernbane mellom Gjøvik og Lillehammer!**
- **Kravet ble første gang reist i første halv del av 1870-åra, da den såkalte Nordbanen ble lansert som jernbanens nye hovedpulsåre.**
- **Siden har kravet vært gjentatt i ulike sammenhenger til ulike tider – senest i fjor høst.**
- **I mye over 100 år har det manglende jernbaneleddet på Mjøsas vestside vært et tilbakevendende diskusjonstema.**
- **Hvordan kunne den til og med bli påbegynt uten å bli fullført?**
- **I denne utgaven av Kjøreveien får du svarene. På de følgende sidene bringer vi den andre reportasjen i vår serie om vedtatte jernbaner som aldri ble bygd. Den første reportasjen sto i Kjøreveien 1-2002.**



«Stasjon» uten skinner

REDALEN (Kjøreveien): **Jernbaneveteranene Per Egil Larsen og Bjørn Finstuen står på historisk grunn, på stedet som ennå kalles «Redalen jernbanestasjon». Det spisse huset ble brukt av jernbanens menn da Gjøvik-Lillehammerbanen ble påbegynt.**

TORE HOLTET

Tidligere stasjonsmester på Gjøvik, Per Egil Larsen, begynte på jernbanen i 1943. Året før hadde ministerpresident Vidkun Quisling bedt Arbeidsdepartementet om å framskynde byggingen av Gjøvik-Lillehammerbanen. Etter 70 års diskusjon var tyskerne i ferd med å legge skinner mellom Opplands to mjøsbyer.

Stortinget fattet vedtaket i 1923 – uten å bevilge en krone. Men under den tyske okkupasjonen ble forarbeidet unnagjort, og for budsjettåret 1943 ble det satt av 2,6 millioner kroner. Og det vil si over 40 millioner 2001-kroner.

Planene for strekningen Gjøvik-Redalen var klare. Materiell, brakker og hvilebuer ble kjøpt inn, skog ryddet og stein sprengt ut.

Russiske krigsfanger

- Jeg husker russiske krigsfanger la opp steinmurer som skulle bli fundamenter

Jernbanestasjon: *Bjørn Finstuen (foran) og Per gil Larsen trodde at Gjøvik-Lillehammerbanen ville komme, men aldri på ryktet om at bygningen bak dem skulle bli jernbanestasjon.* *(Foto: Tore Holtet)*

på den nye jernbanen, forteller mangeårig overkonduktør på Gjøvikbanen, Bjørn Finstuen. Han er født og oppvokst på Gjøvik.

Steinmurene nord for Gjøvik stasjon ble fjernet da OL ga ny vei til Lillehammer, men i Redalen finnes ennå rester etter et av krigens jernbaneprosjekter. En steinmur ligger urørt nede ved strandkanten til Mjøsa, og like i nærheten står den spisse Bröcher-bygningen. På folkemunne er den blitt hetende Redalen jernbanestasjon, og til og med historieskrivere har fått det for seg at den skulle bli stasjonsbygning.

- Det riktige er at det tidligere pensjonatet ble kjøpt opp av NSB og tenkt som banevokterbolig, opplyser Thor Olav Bjerke ved Norsk Jernbanemuseeum på Hamar.

Under krigen bodde jernbanens ingeniører i den samme bygningen.

- Tyskerne hadde bygd

- Vi var glade for at tyskerne dro, men i motsatt fall hadde de sikkert bygd ferdig jernbanen og gitt oss en sammenhengende forbindelse mellom Oslo og Trondheim også på vestsiden av Mjøsa, tror både Per Egil Larsen og Bjørn Finstuen.

Bjerke ved Jernbanemuseet avviser ikke dette resonnementet, men han understreker at tyskerne først og fremst prioriterte Nord-Norge. Sørlandsbanen ble også ansett som meget viktig, og den var ferdig først i 1944.

«Nødvendig i krigstid»

Avisutklipp fra flere lokalaviser viser at Gjøvik-Lillehammerbanen var i ferd med å få økt oppslutning allerede før krigen. På Lillehammer hadde interessen for denne banen vært heller lunken, men 20. januar 1940 omtalte avisa Gudbrandsdølen «den lille banestumpen» som en «nødvendig reserve i krigstid.»

Et drøyt halvår etter krigsutbruddet var plutselig all diskusjon om linjevalg og pengefordeling glemt, og de to kommunene rettet en felles henvendelse til statsmaktene om snarest mulig bygging.

Såvel Reichskommisar som Wehrmacht ga klarsignal, men i mai 1943 gjorde tyskerne kuvending. Forarbeidet ble innstilt med den begrunnelse at nødvendig materiell som sement ikke kunne skaffes.

På førsteplass

I mars 1945 ga departementet igjen tillatelse til å sette i gang anleggsarbeider, men av naturlige grunner hadde ikke tyskerne nevneverdig innflytelse over det som skjedde ut over våren.

Overingeniør Kielland, som hadde ledet planleggingsarbeidet under krigen, var i februar 1946 ferdig med sin plan for hele banen.

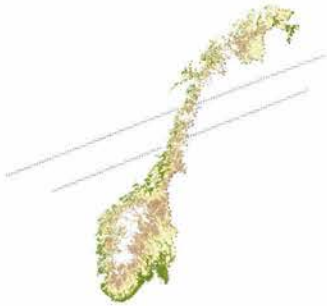
I forbindelse med ny landsplan for jernbanebygging var Forsvaret soleklar i sin prioritering: Gjøvik-Lillehammerbanen fikk førsteplassen. Den kunne bli en meget nyttig avlastningsbane i krisesituasjoner. Hensynet til beredskap veide meget tungt like etter krigen, og Jernbanekommisjonen av 1949 fulgte denne anbefalingen.

- Jernbanen tapte

I de første etterkrigsåra var Larsen og Finstuen sikre på at banen mellom mjøsbyene ville komme.

- Et hensyn som veide tungt den gangen, var å gi Raufoss Ammunisjonsfabrikker en transportmulighet nordover, påpeker Larsen, og kollegaen tilføyer:

- En sammenhengende jernbane på vestsiden av Mjøsa med forbindelse



nordover ville blitt noe helt annet enn den blindtarmen som Gjøvikbanen tross alt er.

Men banen kom aldri.

- Etter hvert som biltrafikken utviklet seg rundt 1960, hadde jernbanen tapt, erklærer Finstuen.

Bussene tar seg i dag av kollektivtilbudet, med oppimot 30 avganger daglig mellom Gjøvik og Lillehammer.

Kjøpte «smia»

Noen få minner er igjen. Per Egil Larsen husker spesielt godt da NSB begynte å kvitte seg med hus og hytter som var kjøpt og satt opp til den nye jernbanen.

- Vi ansatte fikk tilbud om å kjøpe hyttene, og jeg fikk tak i den som var beregnet som smie, forteller han.

Gjøvik-Lillehammerbanen var ikke lenger ansett som noe viktig samfunnsprosjekt.

Og «Jernbanestasjonen i Redalen»? Den er fremdeles bolig – men i privat eie.

tore.holtet@c2i.net

***Traseen:** Gjøvik-Lillehammerbanen skulle gå langs Mjøsa, og under snøen skimtes steinmuren som ble lagt opp som jernbanefundament.*

Fra hovedpuls-åre til blindspor

Slik: På kartet er Gjøvik-Lillehammerbanen ferdig – med alle stasjoner og de mest aktuelle traséalternativene inntegnet.

GJØVIK (Kjøreveien): **Jernbanen vest for Mjøsa skulle bli hovedpulsåren i Norges jernbanenett. I dag karakteriseres forslaget om en jernbane mellom Gjøvik og Lillehammer som et blindspor. Her kan du lese hva som har skjedd i mellomtida.**

TORE HOLTET

1873

Jacob Smith Jarmann, kjent ingeniør med sansen for alle tekniske nyvinninger, tok initiativ til å få undersøkt muligheten for en jernbane mellom Kristiania og Lillehammer. Han kontaktet ordførerne fra totenbygdene og Gjøvik og fikk fart på saken. Etter å ha fått nei fra staten greide Jarmann å skaffe privat og kommunal kapital til en undersøkelse.

1875

Også i hovedstaden var det stor interesse for Nordbanen, som ble konkretisert til å gå gjennom Maridalen, Hakadal, Hadeland og totenbygdene til Mjøsens vestside på Lillehammer. Flertallet i Stortingets jernbanekomite var ikke i tvil om at banen ville bli en hovedpulsåre i det framtidige jernbanenettet ved at den ble knyttet sammen med Drammen-Randsfjordbanen og Gudbrandsdals-Romsdalsbanen.

1876/1877

Den økonomiske utviklingen i landet førte imidlertid til en stillstand i jernbanebyggingen. Nordbanen var oppe som sak i Stortinget både i 1876 og 1877 – uten noe positivt resultat.

1884

Det berømte Gjøvik-møtet 14. oktober i 1884 skulle komme til å dreie diskusjonen i en ny retning. Møtet besluttet riktignok å uttale seg for Nordbanen, men foreslo å vente med strekningen Gjøvik-Lillehammer.

1889

Nordbanen var stortingssak 18. juni 1889, men den ble ikke realitetsbehandlet. Årsaken var den store uenigheten innen distriktene om hvor det skulle gå jernbane. Alle var enige om at Gudbrandsdalen skulle få jernbane. Spørsmålet var om den skulle gå vest eller øst for Mjøsa. Departementet var innstilt på å legge den på vestsiden, men nådde ikke fram med det synet.

1890

Stortinget vedtok å bygge jernbane fra Hamar til Otta.

1891

Departementet la igjen fram en proposisjon om Nordbanen, men da var Gjøvik endepunktet.

1902

Gjøvikbanen ble åpnet.

1912
NSB vurderte fire alternativer for en høystandardbane mellom Gjøvik og Lillehammer, og de ble anslått å koste fra 335 til 370 millioner 2001-kroner.

1914
De to byene var uenige om hvor banen skulle gå. Mens Lillehammer både ville bygge bru og tunnel og ende opp ved sin egen jernbanestasjon, gikk Gjøvik inn for å føre banen så direkte som mulig fram til Gudbrandsdalsbanen.

1922
Arbeidsdepartementet var fremdeles meget positivt til Gjøvik-Lillehammerbanen og uttalte blant annet: «Denne bane har visstnok også stor betydning for det engere distrikt, hvorigjennom banen går. Men man vilde ikke nu ha opptatt forslag om denne bane, hvis ikke hensynet til gjennemgangstrafikken så avgjort tilsier at den nu bør bygges.»

1923
Med 116 mot 20 stemmer vedtok Stortinget at Gjøvik-Lillehammerbanen skulle bygges – men uten å bevilge penger.

1937
Ta Gjøvik-Lillehammer av jernbaneplanen – men under den klare forutsetningen at staten i stedet bruker pengene på å utbedre veinettet mellom byene. Det var kjernen i en innstilling fra en nemnd som var sammensatt av representanter fra de berørte kommunene.

1940
Gjøvik, med ordfører og stortingsrepresentant Niels Ødeegaard i spissen, hadde i flere år forsøkt å få banen bygd, men uten å nå fram. Høsten 1940 tok imidlertid handelsstandene i Gjøvik og Oppland initiativ til en felles henvendelse fra de to byene. Gamle diskusjoner om linjevalg ble lagt til side.

1942
Ministerpresident Vidkun Quisling ba Arbeidsdepartementet om å skaffe planer og kostnadsoverslag for å framskynde Gjøvik-Lillehammerbanen. Det tok ikke lang tid før planleggingen var i full gang.

1943
Dette året ble alt gjort klart for bygging, men i mai kom det kontrabeskjed. Forarbeidet måtte innstilles på grunn av materiellmangel.

1945
Departemenet ga tillatelse til igjen å sette i gang anleggsarbeider, men noen måneder senere dukket det opp et kinkig spørsmålet: Hvem skulle betale? Distriktsbidraget var tidligere fastsatt til 15 prosent, men lokale myndigheter hadde gang på gang protestert mot dette. NSB valgte derfor å utvise forsiktighet før dette forholdet var avklart.

1946
Overingeniør Kielland hadde sin plan for hele banen ferdig i februar 1946. Oppland fylkesting ba om at distriktstilskuddet ble fastslått etter prisnivået i 1939.

1948
Forsvaret satte banen øverst på sin prioriteringsliste.

1949
Jernbanekommisjonen tok avgjørende hensyn til at Forsvaret også ga Gjøvik-Lillehammerbanen førsteplassen.

1954
NSBs hovedstyre var ikke like glad i noen ny bane ved Mjøsa. Forbindelsen over Hamar var blitt bedre enn traséen over Gjøvik. Skulle banen skulle bli vedtatt, mente NSB at et anslått årlig underskudd på 17-20 millioner 2001-kroner måtte belastes forsvarsbudsjettet. Prisen på byggingen var nå kommet opp i 1,2 til 1,4 milliarder 2001-kroner. Og igjen kranglet Lillehammer og Gjøvik om valget av trasé.

1956
Staten satte på alle bremser i forhold til jernbanebygging. Alle disponible midler måtte brukes til effektivisering og modernisering av NSB – ikke til nye, ulønnsomme jernbaner. Samferdselsdepartementet ville heller ha nye veier.

1958
Fylkestinget i Oppland ba staten bestemme seg for om banen skulle bygges eller ikke. I virkeligheten gjorde også fylkespolitikerne retrett ved å kreve at det straks ble bygd en stamvei mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen.

1959
Samferdselsdepartementet foreslo å bygge ut veinettet i stedet for jernbanen. Stortinget valgte ikke å skrinlegge Gjøvik-Lillehammerbanen helt ved å utsette den i minst ti år.

1960- og 1970-åra
Det ble gitt store bevilgninger til veibygging, og etter hvert er det en moderne vei som binder de to mjøsbyene sammen.

1973/1974
I en stortingsmelding om samferdselspolitikken forutsatte man ingen nye jernbaneanlegg fram til 1980.

1980
NSB utredet igjen alternative jernbanelinjer, fordi arbeidet med ny riksvei 4 nord for Gjøvik skulle begynne året etter. Men utredningen ble lagt i NSBs arkiv - og ble der.

1985
Mjøsbrua ble åpnet. Jernbaneentusiaster mener at NSB burde meldt seg på bruprosjektet, men så skjedde ikke.

1990
Oppland Kristelige Folkeparti gikk inn for å bygge bane fra Gjøvik til Lillehammer eller Moelv, slik at den kunne være ferdig til OL i 1994. Samferdselsminister Lars Gunnar Lie lovte å ta opp spørsmålet, men prosjektdirektør Yngve Pedersen slo fast at det var fullstendig urealistisk å fullføre en slik bane fram til 1994.

2001
Fungerende Gjøvik-ordfører Kåre Haugen og Vestre Totens ordfører Stein Knutsen gikk ut og forlangte jernbane Gjøvik-Lillehammer som et ledd i å sikre Gjøvikbanens framtid. - Et blindspor. Ren utopi, var kommentaren fra mangeårige samferdselspolitiker på Stortinget, Johan Nyland.

Derfor stanset banen

GJØVIK (Kjøreveien): **En jernbane mellom Gjøvik og Lillehammer ser ut til å forbli «the missing link» i det norske jernbanenettet. Men hvorfor? Det finnes mange svar.**

TORE HOLTET

● **Rutebåter:** Da Norges første jernbane mellom Kristiania og Eidsvoll ble åpnet i 1854, gikk det rutebåter på Mjøsa. Det ga opplendingene forholdsvis lett forbindelse til Hovedbanen. Det samme kom seinere til å gjelde Randsfjorden og Randsfjordbanen.

● **Konkurrent:** Selv om flertallet i Jernbanekommisjonen av 1874 hadde stor tro på å bygge en sammenhengende jernbane vest for Mjøsa – den såkalte Nordbanen - mente mindretallet at den ville bli en farlig konkurrent både til Hovedbanen og Randsfjordbanen.

● **Økonomisk tilbakeslag:** Mot slutten av tiåret kom et økonomisk tilbakeslag som fikk skjebnesvangre følger for Nordbaneprosjektet. Både i 1876 og i 1877 ble saken fremmet, men hver gang bestemte Stortinget å la saken hvile.

● **«Eiendommelig» samarbeid:** 14. oktober 1884 ble det holdt et større jernbanemøte på Gjøvik. Tilsynelatende var representanter fra alle interesserte distrikter enige om å bygge jernbane fra Kristiania over Gjøvik til Lillehammer og Åndalsnes. Anlegget ble foreløpig foreslått delt i to; fra Kristiania til Gjøvik og fra Lillehammer til Sel. Komiteen som ble nedsatt på møtet, gikk enda lenger i å prioritere lokale baner – uten å nevne den sammenhengende Nordbanen. «Dette eiendommelige forslaget var frukten av et bevisst samarbeid mellom representantene for Valdres og Gudbrandsdalen om å skyve Nordbanen til side,» skriver Einar Østvedt i «De norske jernbaners historie».

● **Minnesund-Gjøvik:** Det begynte å virvle av jernbaneforslag i 1880-åra, men Gjøvik-Lillehammerbanen kom mer i bakgrunnen. Kommunene Gjøvik, Vardal, Vestre Toten og Østre Toten uttalte på dette tidspunktet at de var mest interessert i jernbane fra Gjøvik til Minnesund.

● **Uenighet:** Den økende uenigheten innen de berørte distriktene var medvirkende til at Stortinget heller ikke behandlet Nordbanen da den ble lagt fram for Stortinget 18. juni 1889.

Stopp: Bjørn Finstuen og Per Egil Pedersen konstaterer at alle tog må stoppe på Gjøvik, og slik har det vært i 100 år. (Foto: Tore Holtet)

● **Trasé-strid:** Selv om banen faktisk ble vedtatt av Stortinget i 1923, var det ikke avklart hvor den skulle gå. Året etter lanserte departementet muligheten for føre banen over Mjøsa, ikke så langt unna den nåværende Mjøsbrua. Dette utspillet ble i Oppland fylkesting oppfattet «som et forsøk på å bringe forvirring og få bygningen av banen skutt ut i det blå.»

● **Distriktsbidrag:** Hvor stor andel av anleggskostnadene skulle belastes de berørte kommuner? Dette spørsmålet ble aldri avklart, og går igjen som et diskusjonstema hver gang prosjektet ble brakt på bane.

● **«Lillehammer-kluss»:** På Gjøvik får Lillehammer mye av skylda for at det aldri ble noen jernbane mellom to to mjøsbyene. «Så lenge man har kunnet huske tilbake har lillehamringene klusset og kranglet om Gjøvik-Lillehammerbanens innføring i Lillehammer. Banen ville kanskje vært bygget forlengst om Lillehammer ikke hadde holdt på med dette klusset.» Dette skrev Oppland Arbeiderblad på reportasjeplass 29. januar 1956.

● **Underskudd:** Alle offisielle beregninger gjort i forrige århundre, viste at banen ville gå med underskudd. Selv om banen ble vedtatt i 1923, hadde den forsterkede jernbanekomiteen anslått at den årlig ville gå med over en million kroner – nær 40 millioner 2001-kroner – i minus hvert år.

● **Busser og bru:** Mens Stortinget ikke fulgte opp vedtaket om jernbane, gjorde bussene sitt inntog. Særlig etter at landets lengste bru, Vingnesbrua på 850 meter, ble åpnet i 1934.

● **Sementmangel:** Under krigen begynte byggearbeidene, men i mai 1943 ble det brått slutt. Begrunnelsen var at nødvendig materiell som sement ikke kunne skaffes.

● **Biler og vei:** Selv om Jernbanekommisjonen av 1949 satte Lillehammer øverst på prioriteringslista, fikk etterkrigstidens fylkes- og rikspolitikere mer og mer sansen for biler og veier. I forbindelse med veibevilgninger i statsbudsjettet for 1959 ble det gjort forsøk på å stanse Gjøvik-Lillehammerbanen en gang for alle. Stortinget endte med å utsette den i minst 10 år. Men da Norsk Samferdselsplan ble lagt fram i 1977, sto det ikke ett ord om banen som ennå omtales som «the missing link».

- Kom inn i et uføre

GJØVIK (Kjøreveien): **Vei eller jernbane? Det er et dilemma som distriktet vest for Mjøsa har stått overfor mer enn en gang.**

TORE HOLTET

- Politikerne fra vårt distrikt kom inn i et uføre. Fokuserte de for mye på jernbaneutbygging, kunne det hindre nødvendige veiutbedringer, sier politisk redaktør Terje Paulsberg i Oppland Arbeiderblad.

- Før Gjøvikbanen kom, var Gjøvik og omegn isolert i de periodene det ikke kunne gå dampbåter på Mjøsa. Etter at riksvei 4 kom, har veistandarden gjennom alle år vært et ømt punkt, forklarer han.

Mjøsby mot mjøsby

Når den erfarne lokaljournalisten sitter og blar i gamle avisartikler om Gjøvik-Lillehammerbanen, minner vi ham om de mange diskusjonene mellom Lillehammer og Gjøvik.

- Mjøsbyene har alltid kjempet for sitt, forklarer Paulsberg og trekker fram striden om amtsetet – hvor den daværende amtmann eller fylkesmann skulle ha sitt kontor – som eksempel. Riktignok gikk Gjøvik seirende ut av denne striden i 1900, men kun for åtte år. Og under de viktige jernbanediskusjonene i 1870- og 1880-åra var Lillehammer maktsenteret. Komiteen som i 1884 sørget for å trekke Gjøvik-Lillehammerbanen av sporet, ble ledet av amtsmann Jan Greve Skjoldborg – som både bodde og virket på Lillehammer.

...men ikke jernbane

- Hadde distriktet tunge nok politikere da de store jernbaneslagene ble utkjempet?

- Gjøvik hadde i alle fall en meget tung politiker i legendariske Niels Ødegaard. Han satte norgesrekord i å være ordfører; fra 1923 til 1967 med unntak av to-tre år under krigen, og han var stortingsrepresentant fra 1933 til 1940. Ødegaard fikk til nesten alt. Det eneste han ikke fikk til, var forlengelse av Gjøvikbanen, sier Paulsberg, som skal utgi biografi om den høyst spesielle politikeren.

- Ingen bakevje

- Hva hadde det betydd for Gjøvik å få en gjennomgående jernbane?

- Hvis jernbanen hadde kommet tidlig, slik det først lå an til, ville Gjøvik neppe ha kommet inn i en kommunikasjonsmessig bakevje. Vi så hvilken enorm betydning Gjøvikbanen fikk for mange samfunn. Gjøvik-Lillehammerbanen kunne betydd enda mer. Den ville ikke bare blitt en trafikkåre melllom Oslo og Trondheim, men også en del av en jernbaneforbindelse Bergen-Trondheim.

Tragisk: *- Det er tragisk at jernbanen ikke har fått en bedre behandling av politikerne, mener politisk redaktør Terje Paulsberg i Oppland Arbeiderblad. (Foto: Tore Holtet).*

- Dør av seg selv

- I stedet er Gjøvikbanen i ferd med å dø av seg selv, etter en stemoderlig behandling gjennom for mange år. Folk er glade i å kjøre tog, men ikke kjøre tog baklengs. I dag er bedre komfort nøkkelen. Når passasjerer opplever at de har et dårligere tilbud nå enn på 60-tallet, blir det noe fundamentalt feil.

- For min del synes jeg det er tragisk at jernbanen som helhet ikke har fått en bedre behandling av politikerne. Se hvor farlig det er på veiene, og hva slags miljøpris vi må betale. Jernbanen er en fantastisk oppfinnelse. Den kan bli framtidas måte å bli transportert på, mener Terje Paulsberg.

tore.holtet@c2i.net

Skriftlige kilder:

- «Nye jernbaneanlegg 1923». Banedirektøren.
- Thor Olav Bjerke: «Gjøvik-Lillehammer-banen». På Sporet nr. 70 og 71.
- Oppland fylkestings forhandlinger. 1924.
- «Innstilling fra nevnden til utredning av spørsmålet om å søke projektet til en fullstendig utbedring av riksveien Gjøvik-Lillehammer realisert gjennom en erstatningsveiplan for det på jernbaneplanen av 1923 optatte jernbaneanlegg Gjøvik-Lillehammer og overingeniøren for veivesenets uttalelse om innstillingen». 15. april 1937.
- Einar Østvedt: «De norske jernbaners historie». Bind II og bind III. 1954.
- «Innstilling fra Jernbanekommisjonen av 1949 om ny jernbaneplan (innstilling 6. februar 1953)»
- «Stortinget 1956». Jernbanevesenet.
- «Det manglende ledd». Lillehammer Handelsstands og Lillehammer Håndverksforenings Trafikkomite – Nordre Land, Torpa og Snertingdals Jernbane komite. Høsten 1945.
- «Jernbaneanlegget Gjøvik-Lillehammer». Ekstraordinært møte 10-11. april 1946 i Oppland fylkesting.
- Oppland Arbeiderblad, 6/11 – 1940, 21/1 - 104028/1 – 1956, 29/9 2001, 30/9-2001, 1/10-2001
- Samhold, 4/4-1959.

Full fest på Jæren

Tåkeblikk: *Med promille i blikket avgir disse to gutta et siste primalskrik før de vandrer ut i nattemørket på Bryne.*
(Alle foto: Sindre Ånonsen).

JÆRBANEN (Kjøreveien): **Stupfulle 13-åringer, svingslag mot vaktene og skjellsord for grove til å gjengi. Det er lørdagskveld og fest på Jærbanen.**

SINDRE ÅNONSEN

Vi er med på en av de sene lørdagsavgangene fra Egersund til Stavanger. På Varhaug og Nærbø kommer det på horder av ungdommer som skilles i separate vogner.

Fire Securitas-vakter av det velvoksne slaget patruljerer midtgangen og foretar utrenskninger ved døråpningene.

Det er natteravner på stasjonene og om bord i toget. Ombordansvarlig og billettassistentene kjemper for å få inn penger i kaoset.

En ung gutt i 15-16-årsalderen som ikke lenger klarer å uttale navnet sitt, blir bedt om å forlate toget på veg til fest på Bryne. Han protesterer og sender av gårde slag mot vaktpersonalet. To mann holder ham fast til han har roet seg ned. Politiet varsles.

Så kjører toget. På Nærbø avvises en feststemt gruppe ungdommer. Skjellsordene hagler mot ombordpersonalet. Men de NSB-ansatte opptrer profesjonelt og med en beundringsverdig tålmodighet.

Er oppgitt

Kortdistansesjef Henning Lode smiler, men rister oppgitt på hodet. Begeret er i ferd med å bli fullt.

- Det er ikke uvanlig at vi ser en 13 år gammel beruset jente eller gutt i den ene vognen og en full mor eller far i neste, sier Lode.

Han er selv oppvokst på Nærbø og kjenner kulturen. Han mener foreldrene svikter totalt.

- De leser om dette i avisene, men tror ikke dette angår dem. Foreldrene burde tatt seg en tur med disse togene. Da kunne de sett hvordan barna deres oppfører seg.

De siste årene har NSB intensivert arbeidet med å komme problemet til livs. Det har også vært voldsepisoder mot personalet.

- Vi kan dele bråkmakerne opp i tre kategorier. Fra 13 til 18 år er det mye spying, så har du dem i 20-årene som kommer med trusler og til slutt kranglete 40-

Travelt: *Det blir fort litt hektisk for Jane Havsø og hennes kolleger en lørdagskveld.*

Glad laks på vei hjem: *Oddvar B. Høyland tar også toget hjem.*

åringer som egentlig burde gått foran som gode eksempler for de yngre. Men så gjør de det motsatte, sier Lode.

Storaksjoner

I fjor høst iverksatte NSB en storaksjon. Hele ungdomsgjenger ble avvist på natta. Det er en effektiv metode, men som samtidig kan få andre uheldige konsekvenser. I Hillevåg i Stavanger ble holdeplassen rasert. Det koster å vise muskler.

- Så hvorfor forsette å kjøre tog? Hærverket koster jo penger også for Jernbaneverket.

- Vi vurderer å snu enkelte tog på Bryne. I tillegg kan det tenkes at vi kjører avganger mellom Egersund og Bryne uten stopp ved holdeplassen mellom disse to stedene, svarer Lode.

- Hvor lang frist har så jærbuen på seg før dere iverksetter disse tiltakene?

- De har vel allerede brukt opp kvoten flere ganger, innrømmer Lode. Slik det er nå, koster denne trafikken mer enn den smaker. I tillegg må vi ta hensyn til personalet.

Snart skal det settes nytt PULS-materiell inn i trafikk på banen, med togsett til millioner av kroner. Det kan bli dyre fester.

Blitt bedre

Selv om temperaturen er høy, er personalet som Kjøreveien snakker med, overraskende rolige.

- Det er blitt mye bedre etter at vi fikk ekstra vakthold, sier ombordansvarlig Jane Havsø (34).

- Det verste er egentlig all støyen, legger hun til.

Hun har jobbet fire år på Jærbanen, og vet at ting kan skje.

- En kollega av meg ble slått ned. Det er selvfølgelig ikke noe hyggelig, men jeg føler meg trygg nå, sier hun.

En stor andel av de ansatte om bord er kvinner, og Havsø tror det kan være en fordel når man skal løse konflikter.

- Vi virker kanskje mindre provoserende, sier hun.

Men når forargede ungdommer kaster flasker mot vindusrutene, hvilket skjedde for en tid tilbake, ja da kan noen og en hver bli bekymret.

- Da tømte vi toget momentant, sier Lode, som også benytter anledningen til å skryte av personalet.

- Et godt tilbud

Jærbanen er for øvrig en suksess og et godt tilbud for dem som ønsker seg en helgetur ut på Bryne, i Sandnes eller Stavanger. Med sene nattavganger fra Stavanger er det mulig å få med seg både en teaterforestilling og et restaurantbesøk. En av dem som benytter seg av dette tilbudet, er Oddvar B. Høyland (41) fra Nærbø. Han rister på hodet av ungdommenes oppførsel, men legger til:

- Etter min oppfatning er de voksne verst - de som skal hjem fra Sandnes eller Stavanger. De unge har det mest i kjeften. Det blir mest med støyen, mener han.

Selv har han aldri opplevd truende situasjoner på toget.

- Derimot føler jeg med mindre trygg når jeg rusler rundt i byen, sier han.

Kjenner til hærverk

På Øksnevad møter vi Kristin (15), Hogne (16) og Stig Rune (15). De står og venter på toget ved leskuret, hvor bare «skjelettet» står igjen. Glassrutene er

borte, og en av takplatene mangler.

- Me vett kem som har gjort det, sier Kristin.

Ingen av dem ønsker å oppgi etternavnet sitt. De forteller oss at gjerningsmennene la ut bilder av hærverket på internett - med sladdede bilder av seg selv.

- Men de er borte nå, forteller de.

- Er dere redde når dere tar toget?

- Nei, men det e jo någen som e heilt idiotar og galne, sier Kristin på klingende jærdialekt.

Det gikk bra

Det brøles og synges drikkeviser. På Bryne går utålmodige og feststemte ungdommer i hopetall av. Kjøreveiens utskremte drister seg til å ta et par bilder av de håpefulle (vel, fulle i hvert fall...) før dørene åpner seg.

Da kjennes et dunk mot skulderen.

- Koffer tæge du bilde?

To velvoksne 20-åringer stirrer meg inn i øynene med tåkeblikk.

- For et internblad i Jernbaneverket, stotrer jeg frem og forsøker å smile.

Det går ett sekund og reporteren undrer en stund på om fotoapparatet nå vil få en helt nytt bruksområde - i arbeidsnevene til to gretne bondesønner, men nei, da:

- Ta et bilde av oss!

- Klart det, sier jeg. Buksene er fortsatt overraskende tørre.

- Yeaaaaaaaa, festaaa!!!

sindre.aanonsen@jbv.no

Spesielt problem

Kortdistansesjef Henning Lode i NSB og banesjef Olaf Nordbø mener forholdene på Jærbanen må kunne karakteriseres som helt spesielle. En kjapp telefonrunde til de andre regionene bekrefter dette inntrykket.

I Region Øst forteller informasjonssjef Kjell Bakken at tidslåser langt på veg har løst problemene med hærverk på publikumsarealene.

Vi har hatt noen problemer på Kløfta og på Furumo holdeplass. Det meste av hærverket har dreid seg om tagging, sier Bakken.

Han kjenner ikke til at helgefylla utgjør et spesielt problem i regionen.

Siviliserte trøndere?

Informasjonskonsulent Stig Herjuaune i Region Nord, kan heller ikke rapportere om vill fest med påfølgende hærverk på stasjonene, selv ikke på Trønderbanen - som går i et område der hjemmebrenten flyter.

- Nå går det heller ikke lokaltog fra Trondheim etter klokken elleve om kvelden, opplyser Herjuaune.

Kristelige bergensere?

Hva så med lokaltrafikken i bergensområdet?

- Problemer med fyll og hærverk? Nei, her bor det bare edruelige og gudsfryktige mennesker, bedyrer regiondirektør Truls Erik Hegrenæs.

Etterlyser foreldrene: *Henning Lode mener foreldrene er for lite oppmerksomme på hva ungene deres foretar seg i helgene.*

Lei av hærverket

Banesjef Olaf Nordbø og avdelingsingeniør Erik Børjesson i Bane Agder/-Rogaland er trette av vill vest-tilstandene på Jæren. Noen steder har de gitt opp å utbedre hærverket på publikumsarealene.

Ribbet: Slik ser leskuret på Øksnevad ut: ingen glassvegger og snart uten tak.

- På Øksnevad gidder vi ikke lenger å sette opp nye glassvegger og reparere taket. Det er ødelagt neste helg, sier Nordbø.

Han og medarbeiderne er oppgitt og frustrerte.

- Vi ønsker selvfølgelig at folk skal ha et togtilbud i helgene, men NSB burde nok kanskje se på muligheten av å sløyfe enkelte stoppesteder, legger Nordbø til.

- Men hva med vakthold. Kan ikke vi bidra med mer der?

- Det blir alt for kostnadskrevende om vi skal ha vakthold på alle stasjonene langs Jærbanen. Det har vi ikke ressurser til, sier banesjefen.

Det har heller ikke politiet.

Spyler stasjonen

Erik Børjesson har lenge fulgt utviklingen på Jæren, og han trekker frem Varhaug, Nærbø, Bryne og Øksnevad som versting-stedene. All utbedring av hærverk må Jernbaneverket betale for selv.

- Vi er selvassurandør og har ingen forsikring som dekker dette, sier Nordbø.

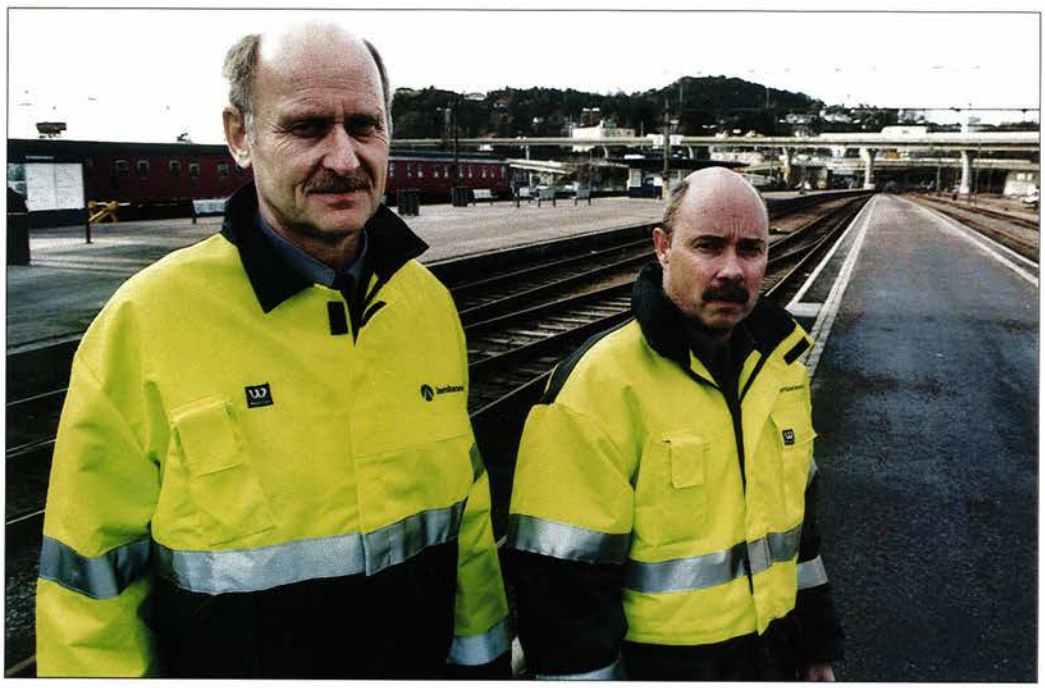
Det går med nærmere ett årsverk bare til å utbedre hærverket. Arbeidet gjøres av BaneProduksjon i henhold til basisavtale.

Det er ikke bare hærverk som gjør holdeplasser og stasjoner til et lite trivelig sted å være. Også oppkast og avfall etterlater et lite trivelig inntrykk.

- På Sandnes stasjon har vi heldigvis fått lagt inn vann, slik at vi kan høytrykksspyle den ren, forteller Børjesson.

Sakene anmeldes til politiet, og det kommer Jernbaneverket til å fortsette med.

sindre.aanonsen@jbv.no



Grensen er nådd: *Olaf Nordbø og Erik Børjesson er begge lei av å motta rapporter om hærverk på Jærbanen.*

Trives: *De er fornøyde med verkstedet i Mosjøen. Fra venstre Jørn Elvemo (bak), Idar Bårdvik, Magne Bekkevold og Ole Anders Løseth.* *(Alle foto: Svein Graadal).*

- Lykkelig som liten

MOSJØEN (Kjøreveien): **Man må ikke være stor for å drive rasjonelt. Det er verkstedet til Baneservice i Mosjøen et eksempel på.**

SVEIN GRAADAL

- Her er vi fire mann på fulltid, sier leder Snorre Reinfjell. - I tillegg har vi i perioder et par mann fra mannskapet på den maskinen som er inne til reparasjon eller vedlikehold.

Verkstedet i Mosjøen betjener i hovedsak de maskinene Baneservice har på Nordlands-, Meråker- og Ofotbanen. Det innebærer både skinnegående materiell som lastetraktorer med diverse utstyr, pakkmaskiner, ballastfordelere, sporrensere, sektorfreser, beilhack og pukkvogner og hjullastere og gravemaskiner på gummihjul.

- I stor utstrekning gjør vi jobbene her i verkstedet, sier Reinfjell. - Vi har også bygget opp en servicebil for å dra ut på jobber. I en god del tilfelle er det mer rasjonelt at vi reiser ut, å trekke defekt materiell hit til Mosjøen kan være både tidkrevende og kostbart. Til Ofotbanen har vi flere ganger reist hele besetningen for å få jobbene fort unna. Der har vi fått leie et spor innendørs hos BaneProduksjon, verktøy har vi med.

Godt utstyrt

- Er lokalitetene her i Mosjøen godt tilpasset behovet?

- Jeg vil si det. Baneservice tok over verkstedet som inntil for fire år siden var en «filial» av NSBs verksted Marienborg. Da de ville legge ned fant BaneService ut at de trengte dette. Vi var selvsagt glade for å beholde jobbene.

- Har dere nok å gjøre?

- Det har variert. En periode måtte vi leie inn ekstra mannskap for å få jobbene unna, i høst har vi hatt litt for lite å gjøre. Noe av grunnen til det var den snøfattige vinteren i fjor, snøryddingsutstyret ble svært lite brukt med tilsvarende mindre vedlikehold på oss. Vi kunne også tatt en større andel av pukkvognene enn i dag. Her blir fraktutgiftene fra Sør-Norge og opp hit for store. Til verkstedet på Voss har Mosjøen for øvrig lånt ut en mann for noen uker.

- Det er en liten redsel for reduksjon i staben, men ennå er det ikke kommer noen signaler i den retning. Nå har vi

eksempelvis tatt vedlikehold på svingskiva i Mo i Rana. Derfor har vi godt håp om å få tilsvarende jobb på samtlige svingskiver på Nordlandsbanen, det hadde vi da vi var under Marienborg.

- *Hva med jobber utenfor jernbanen?*

- Det er helt klart at vi kan ta på oss slike oppdrag, ikke minst på anleggsutstyr som for eksempel hjullastere, gravemaskiner og dumpere. Det gir friske penger inn i kassa og sysselsetter folka i rolige perioder. Her har jeg en jobb å gjøre når det gjelder markedsføring.

Nyttige møter

Mosjøen er langt unna Oslo, der beslutningene tas.

- Jeg vi si vi har god kontakt med dem i Oslo, sier Reinfjell.

- Åtte ganger i året møtes samtlige driftsansvarlige, vi tre ledere for verkstedene og lederne våre fra Oslo City. Da får vi høre andres problemer og deres løsninger, jeg legger frem det jeg måtte ha på hjertet.

- Selv om det blir lange reiser og det hoper seg opp med papirer på kontoret når jeg er borte, vil jeg ikke være disse møtene foruten. Det er viktig å komme ut av egen arbeidsplass for å diskutere fag med kolleger fra andre plasser i landet.

Baneservice har opprettet en egen felles database.

- Her legger vi inn feil og hvordan det ble løst, så andre slipper å gå samme runden. Vi har hatt den to-tre år, nå begynner den å gjøre nytte for seg. Men det krever at en setter av tid for å lære seg å nytte den fullt ut.

- Vi trives

- For oss er det bare positivt å få være med på vedlikehold av pakkmaskina vinters tid, sier Magne Bekkevold og Jørn Elvemo. De har begge fast jobb på Nordlandsbanens pakkmaskin.

- Vi blir enda bedre kjent med maskinen og står bedre rustet til å takle skader som måtte oppstå når vi er ute og pakker. Dessuten trives vi godt her i verkstedet, samtidig som vi ikke har så lang vei hjem. Bekkevold bor på Namsskogan og Elvemo i Grong.

Når de ligger i Mosjøen har de hver sin losjivogn rett utenfor verkstedet.

- Losjivogn er den beste form for overnatting for oss. På hotell må vi blant annet skifte til måltidene, losjivogna blir som ens egen hybel. Det er bra at Baneservice ikke kvittet seg med alle losjivognene. Etter vårt skjønn må losjivogner være billigere enn hotell. Dessuten sparer vi transport til og fra jobben, sier de og håper på flere vintere i Mosjøen.

Konkurranse

Vedlikehold og reparasjoner av de gule maskinene på skinner og gummihjul er noe verkstedet i Mosjøen får i konkurranse med andre.

Driftsansvarlig Ole Anders Løseth er den som fordeler slike jobber i verkstedets nedslagsfelt, i tillegg til at han står for utleie av maskinene.

- Selv om vi i Banerservice har eget verksted her i Mosjøen, går jobbene til andre hvis de gir et tilbud som er bedre på kvalitet og pris, sier Løseth.

- Reinfjell og hans menn er helt klar over det. Skal vi utnytte knappe ressurser best mulig må det konkurranse til.

Reinfjell og Løseth deler for øvrig kontor på verkstedgulvet i Mosjøen.

- Samarbeidet oss i mellom kunne ikke fungert bedre, sier de begge.

Og både Reinfjell og hans menn gir helt klart uttrykk for at de er positive til konkurranse. De virker trygge på at de kan det de driver med, samtidig som er de fornøyde med verkstedet og mulighetene for å gjøre en god jobb.

- Vi må ha litt press på oss for at det skal være interessant, som Reinfjell sier.

Baser

- Vi har maskiner over hele jernbanenettet, derfor må vi ha baser flere plasser der vi kan foreta nødvendig vedlikehold og reparasjoner, sier direktør Lars Skålnes i Baneservice om bakgrunnen for at enheten har verksted i Mosjøen, på Voss og i Krossen ved Kristiansand.

- Vi kan ikke stå ute. Her kommer geografiske og praktiske hensyn inn. Verkstedene fungerer etter hensikten, sier han.

sgraadal@online.no

Vedlikhold: *Jørn Elvemo jobber på pakkmaskin om sommeren og tar del i vedlikeholdet på den i verkstedet i Mosjøen om vinteren.*

Hyggelig grensetreff i Karlstad

KARLSTAD (Kjøreveien): **Tonen var meget gemyttlig da landshøvdingen i Värmland nylig samlet over 160 deltakere med ministerne Torild Skogsholm og Bjørn Rosengren i spissen. Temaet for konferansen var «Kommunikationer mellan grannar».**

SVEIN ERIK BAKKEN

Fant tonen: *Samferdselsminister Torild Skogsholm og næringsminister Bjørn Rosengren fant tonen på en samferdselskonferanse i Karlstad i begynnelsen av februar.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

Karlstad er ikke et hvilket som helst sted i svensk-norsk historie. Avtalen om oppløsningen av unionen mellom Norge og Sverige ble inngått nettopp i Karlstad for snart hundre år siden.

Mye å lære

Det var samferdselsminister Torild Skogsholm som trakk fram denne delen av landenes felles historie. Forhandlerne klarte å utarbeide en avtale på under en måned. Hele dokumentet var på kun sju sider, inklusive en fransk oversettelse.

- Dersom vi klarer å være like effektive og presise i arbeidet med felles samferdselssaker, har vi gjort en godt stykke arbeid, et arbeid som både Norge og Sverige vil få stor glede av, mente Skogsholm.

Barndoms vei

Næringsminister Bjørn Rosengren ble også litt nostalgisk da han begynte å snakke om de tre sentrale transportårene mellom Värmland og Norge.

- Min første tur til utlandet gikk for rundt 50 år siden på dagens E4 til Løken og Magnor. Der kjøpte vi svensker margarin, mens nordmennene reiste til Arvika og kjøpte nøtter, mintes han.

Viktig for velferden

Rosengren viste til at Norge er Sveriges fjerde største eksportmarked og det nordiske nabolandet som Sverige har størst handel med. Norge er i tillegg den tredje største investoren i Sverige.

- Samhandelen mellom våre land påvirker veksten og velferden hos oss begge, og den krever gode kommunikasjoner for transport av gods og mennesker mellom våre to land, mente han.

Etter avtalt tid

Rosengren viste til avtalen om utbygging av høyhastighetstilbud mellom hovedstedene som transportministerne i Danmark, Sverige og Norge inngikk 4. februar år 2000.

- Her ble vi enige om å gjøre de nødvendige investeringer slik at reisetiden med tog mellom Oslo og Stockholm innen utgangen av 2001 skulle komme ned i fire og en halv time. Når høyhastighetstrafikken kommer i gang til sommeren, vil det raskeste tilbudet være på fire timer og 53 minutter.

- Det er over én time bedre enn dagens raskeste, men 23 minutter dårligere enn avtalt. Jeg håper at vi skal lykkes med å komme ned i avtalt tid, understreket Rosengren, som i pakt med den gemyttlige tonen på konferansen ikke sa noe om hvem som ikke har oppfylt sin del av avtalen.

Få opp farten

I stedet var det fylkesordfører Siri Austeng fra Hedmark som «hengte bjella på katten» da hun i sitt innlegg ba Skogsholm lære av det som skjer på jernbanesiden i Sverige.

- Vi må legge mer ressurser i å bygge ut jernbanen. Sett derfor fart i planene som er for utbyggingen av vår del av strekningen Oslo - Stockholm, sa hun.

Enda bedre

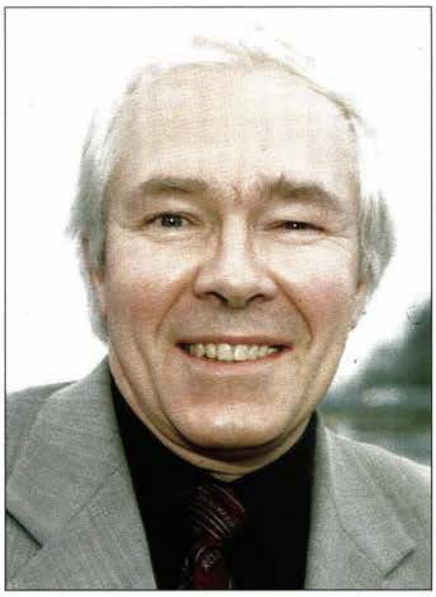
Skogsholm framhevet det gode forholdet mellom Norge og Sverige.

- Men selv et godt forhold kan bli enda bedre. Det er vårt mål å få det til, sa hun, og trakk fram et sentralt område.

- Den norsk - dansk - svenske arbeidsgruppen som så på tiltak for å styrke persontrafikken på jernbanen, mente at et mest mulig likt planleggingsverktøy var meget viktig. En tilpasning av infrastrukturen ville gi et vesentlig bedre togtilbud, noe som krever en nøye koordinering av tiltakene på strekningene, både av baneverkene og operatørene.

- At vi nå ligger noe etter den utbyggingen som arbeidsgruppen anbefalte, gjør ikke planarbeidet mindre viktig, tvert om, mente Torild Skogsholm.

svein.erik.bakken@jbv.no



Like vilkår: *- Er det gitt tillatelse for et kjøretøy på jernbane i ett nordisk land, bør tillatelsen også gjelde i de andre landene på samme måte som for trailere på veisiden, sier Lars Yngstrøm. (Foto: Svein Erik Bakken*

- Ny Berlin-mur

KARLSTAD (Kjøreveien): **- Jernbanene i Sverige og Norge har samme sporvidde, strømsystem og samme sikkerhetssystem - ATC. Derfor burde det være lett å kjøre tog mellom landene. Det er det ikke. Tilsynsmyndighetene er i ferd med å bygge opp en ny administrativ Berlin-mur på grensen.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier Lars Yngstrøm i Tågåkeriet AB i Bergslagen. Han tok opp problemet med næringsminister Bjørn Rosengren og samferdselsminister Torild Skogsholm på konferansen «Kommunikasjoner mellan grannar».

Tågåkeriet har blant annet i flere år vært hovedleverandør av lokomotivtjenester til Jernbaneverket.

Stoler ikke

- Et kjøretøy som er tillatt på den ene siden av grensen, er ikke tillatt på den andre siden uten en omfattende og tidkrevende prosess.

- Når tillatelsen blir gitt er det likevel ikke sikkert at vilkårene er de samme på begge sider av grensen. Det virker som svenske og norske tilsynsmyndigheter ikke stoler på hverandre. Er det gitt tillatelse for et kjøretøy i et nordisk land, bør tillatelsen også gjelde i de andre landene på samme måte som for trailere på veisiden, fortsetter Yngstrøm og forteller følgende eksempler på hva som kan skje:

Utrolig

- Vi fikk i oppdrag å montere automatisk togstopp (ATC) på Jernbaneverkets sporarbeidsmaskiner, Robeltraktorene. Dagens system krever at svenske tilsynsmyndigheter gjør hele godkjenningen på nytt. En kan ikke nøye seg med at maskinene er godkjent i Norge.

- Etter masse papireksersis fikk vi såkalt midlertidig sportilgang, men på svensk side fikk vi utrolig nok ikke lov til å ha bremsene på. Det hjalp ikke at vi viste til at maskinene hadde gått med bremsene på i Norge i titalls år uten noe hadde gått galt. Dette førte til en hel del krangel.

- For tiden er det mye skader på hjulene på svensk togmateriell. Dreiebenken på verkstedet Fagarlund utenfor Stockholm klarer ikke å ta unna alle skadene. Vi har et stort antall skiftetraktorer som må ha hjulene dreid opp. Det kan vi få gjort minst like bra på verkstedet i Lodalen i Oslo. Dessuten er det kortere dit enn til Stockholm.

- Men vi kan ikke få utført oppdraget i Norge. Det er for vanskelig å få tillatelse å transportere skiftetraktorene til Lodalen.

- Riv muren

- I likhet med kolleger på veisiden ønsker vi fritt å kunne passere grensen forutsatt at vi oppfyller elementære krav når det gjelder vekt, ytre mål og sikkerhet. Fordi vi konkurrerer med lastebilene, må det være samme regler på jernbanen som på veisiden.

- Jeg ba derfor samferdselsminister Torild Skogholm og næringsminister Bjørn Rosengren om hjelp til å rive den nye Berlin-muren mellom våre to land, sier Lars Yngstrøm.

svein.erik.bakken@jbv.no

Kanstad til Ofotbanen AS

Ofotbanen AS har for alvor fått opp dampen. Aksjekapitalen er økt til 2,5 millioner kroner, diesellokomotiv er kjøpt inn og ledelsen i det private togselskapet er på plass.

- Bjørn Kanstad er ansatt som daglig leder, og Kjell Mårtensson er ansatt som driftsleder. Vi er meget godt fornøyd og er sikre på at vi har funnet de rette folkene til å drive selskapet, sier Terje Østensen, styreleder i Ofotbanen AS til avisen Fremover.

Bjørn Kanstad har tidligere vært banesjef på Ofotbanen og prosjektleder for godstogproduktet ARE. Han kommer nå fra stillingen som seksjonsleder ved Jernbaneverkets hovedkontor.

Kjell Mårtensson er lokfører og har de siste årene vært driftsleder for NSB-lokførerne i Narvik. Mårtensson tiltrådte sin nye stilling 1. mars, mens Kanstad vil være på plass i full stilling fra 1. juni.

Selv om Ofotbanen AS ennå ikke har fått trafikkeringsrett, vil selskapet komme i gang med trafikk, blant annet chartertog til sommeren. - Vi har en avtale med NSB og får kjøre på deres trafikkeringsrett inntil videre, forteller Terje Østensen.

Utenom charter er planen også å kjøre enkelte lokaltog tilpasset hyttefolks behov. Dessuten er godstrafikk satsingsområde. - Det er gods og utleie av lokomotiv som skal gi oss det meste av inntektene, sier Terje Østensen.

Hjem: *Seksjonsleder Bjørn Kanstad er på full fart hjem til Narvik. (Foto: Njål Svingheim)*

Lokaltog i Kristiansand?

Enige: *Lars Øyna (t.v.) og ordfører Øystein Olsen i Songdalen kommune håper jernbanen vil inngå i den lokale kollektivsatsingen i tiden fremover.* *(Foto: Sindre Ånonsen).*

KRISTIANSAND (Kjøreveien): **Jærbanen er blitt en suksess, og nå vurderer Jernbaneverket Region Sør muligheter for å sette i gang med lokal togtrafikk i Kristiansand og omegn.**

SINDRE ÅNONSEN

En stor kollektivsatsing er på gang i kristiansandsområdet. I hovedsak dreier det seg om buss, men nå vil både fylket og Jernbaneverket utrede muligheten for at også jernbane blir en del av denne kollektivsatsingen. I et eget prosjekt blir det vurdert å opprette lokaltrafikk mellom Grovane og Nodeland i Vest-Agder. Togtilbudet vil i så fall bli knyttet opp mot lokale og regionale bussruter.

Møte

Plankontoret har ansvaret for prosjektet, og prosjektleder Truls Oppen opplyser at det allerede har vært et møte mellom Jernbaneverket og samferdselssjefen i Vest-Agder fylkeskommune.

- Han var meget interessert i dette prosjektet, forteller Oppen, som stilte på møtet sammen med plansjef Helge Tunheim og togdriftsleder Lars Øyna.

Nå jobber Jernbaneverket med et prosjektprogram som skal være ferdig til høsten.

- Det er stor entusiasme knyttet til prosjektet, men foreløpig er det viktig at vi er litt nøkterne, understreker Oppen.

Han er opptatt av at all nødvendig dokumentasjon omkring behovet for et slikt tilbud kommer på bordet. Frekvens og reisetid diskuteres, og det ligger i kortene at disse faktorene må falle positivt ut sammenlignet med buss for at konseptet skal være liv laga.

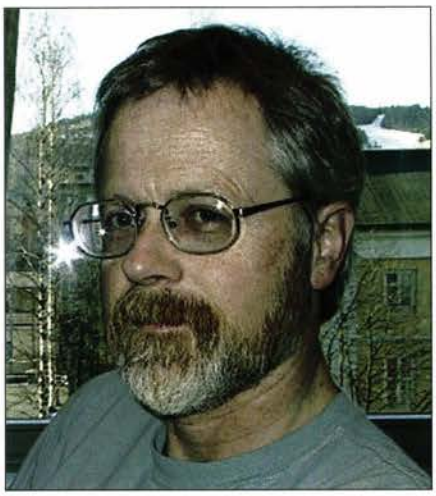
Det er også vanskelig å tenke seg et togtilbud uten noen form for offentlige tilskudd.

Har troen

Primus motor har vært Lars Øyna, og han nekter ikke for at suksessen med Jærbanen er nærliggende å skjelne til.

- Nå har ikke vi det samme befolkningsgrunnlaget, men vi tenker likevel på en lokal variant av Jærbanen, sier han.

Vennesla og Nodeland er tenkt å være knutepunkter på lokalbanen, som kan deles opp i to strekninger: Grovane-Kristiansand og Kristiansand-Nodeland.



Samarbeider: *Truls Oppen synes det er spennende å jobbe med muligheten av å etablere et lokaltilbud i Kristiansand-området.*

«Banen» vil bli 30 kilometer lang og gå gjennom kommunene Kristiansand, Vennesla og Songdalen.

Vennesla er det klart største tettstedet med 12500 innbyggere og 2500 pendlere. Men også på Nodeland er man optimister. Ordfører Øystein Olsen (Ap) sier at Songdalen kommune har store planer om å utvikle sentrum i Nodeland.

- Vi har akkurat vedtatt en ny reguleringsplan som vil bety en fortetting av sentrumsområdet. Det skal bygges både boliger og forretningslokaler i nærheten av jernbanen, opplyser han.

Ordføreren legger til at det største boligfeltet på Nodeland har 1200-1300 innbyggere, men har et potensial på over 5000.

- Da er det viktig å tilrettelegge for pendling, sier Olsen.

Kjører fortere

Forutsetningen for å drive lokaltrafikk med tog er at det må gå raskere enn med bil og buss i rushtiden.

- Fra Vennesla tar det 45 minutter med buss og 20 minutter med bil. Vi kjører strekningen på 15 minutter. I tillegg er det dyrt å parkere i Kristiansand, og vi har en bomring der årsabonnementet er på 1500 kroner, forteller Øyna.

Han er enig i at man bruker god tid på å vurdere samfunnsnytten av en lokaltogsatsing. Men foreløpig er tilbakemeldingene på forslaget positive - også fra NSB, ifølge Øyna.

Ellers mangler «banen» foreløpig et navn. Noen som har et forslag?

sindre.aanonsen@jbv.no

Bytog for en billig penge

TRONDHEIM (Kjøreveien):
For rundt 30 millioner kroner kan Stor-Trondheim få et nytt effektivt kollektivtilbud. Med noen enkle grep kan en ny ringbane og et bytog være på plass om to tre år.

SVEIN ERIK BAKKEN

- NSB BA arbeider med en markedsanalyse. Dersom den viser at det er grunnlag for et eget bytog i Trondheim, vil vi starte planarbeidet for fullt og gi det høy prioritet, sier plansjef Anne Skolmli i Jernbaneverket Region Nord.

90.000 biler

Hver dag dundrer 90.000 biler fordelt på tre veier gjennom Trondheim. Hele 95 prosent av rundt 17 millioner kollektivreiser i året i Trondheim går med buss. Målet med Bytoget, som det nye kollektivtilbudet kalles, er å gi et så godt tilbud at en del billister velger å la bilen stå.

Ved å kombinere dagens jernbanenett kan Trondheim få et bytog som starter i Stor-Trondheims ytterkant på Melhus og kjører over Heimdal via Romolslia til Lerkendal. Videre gjennom tunnelen på Stavne-Leangenbanen. Ved forbindelsen videre må det bygges en ny sving som fører toget til Nedre Elvehavn og derfra til Trondheim sentralstasjon. Turen videre går via Skansen til Marienborg og Regionalsykehuset (RIT) tilbake til Melhus. Hele runden vil kunne ta rundt 45 minutter.

Småpenger

Sett i forhold til planene for investeringer i bybaner og lokaltog i Oslo, Bergen og Stavanger i milliardklassen, blir investeringene i en ringbane i Trondheim for småpenger å regne.

Den største kostnaden vil den nye jernbanesvingen ved Lade/Lademoen på rundt 25 millioner kroner utgjøre. I tillegg kommer kostnadene for nye holdeplasser på Nedre Elvehavn og Romolslia, anlegg av to nye sporveksler og en viss utvidelse av sikringsanlegget som skal bygges i forbindelse med etableringen av ny godsterminal på Leangen.

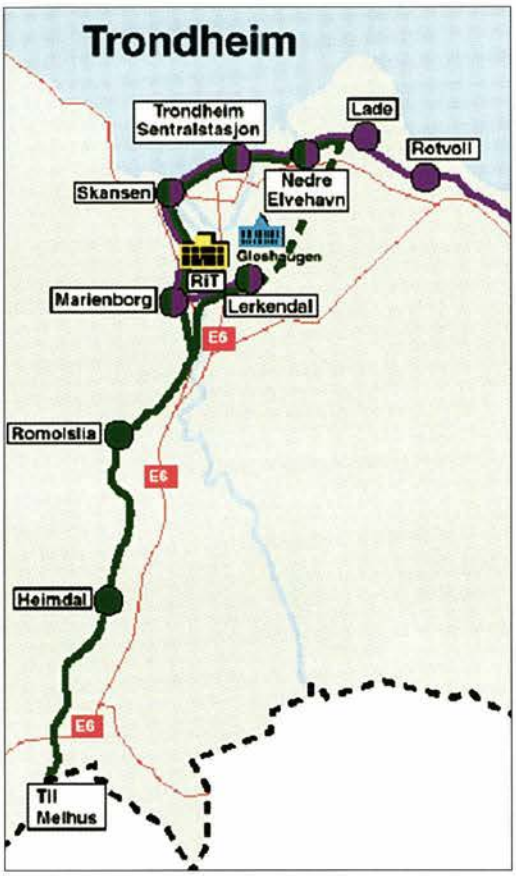
Til sammen er kostnadene for å realisere Bytoget beregnet på å ligge på rundt 30 millioner kroner.

Første skritt

Målet for Bytoget er å oppnå en millioner reisende i året i løpet av de første driftsårene. På litt lenger sikt kan dette økes til to til tre millioner reisende i året, viser foreløpige anslag som NSB har gjort.

- Svingen på Leangen og bygging av to nye holdeplasser vil gi grunnlag for å etablere en ringbane i Trondheim, og et Bytog. Samtidig er dette første skritt. Vårt langsiktige mål er å få til et bedre lokalt togtilbud til Værnes via en ny tunnel gjennom Gevingåsen. Et tiltak som vil doble kapasiteten på denne strekningen på Trønderbanen, avslutter plansjef Anne Skolmli.

svein.erik.bakken@jbv.no



Bytoget: *Den grønne trasèn viser opplegget for Bytoget med start på Melhus syd for Trondheim og Trondheimsringen.*

Godt samarbeid: *- Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn har samarbeidet godt om å utforme nye trafikkregler, konstaterer prosjektleder Rolf Gillebo (helt til høyre) og resten av gruppen (fra venstre) Arild Fjeldstad, Tone Rekdal, Geir Danielsen og Stine Randmæl.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

Risikobaserte trafikkregler

- De nye trafikkreglene vil bli basert på risikoanalyser. Vi kan ikke forvente at det blir risikofritt å reise med tog i Norge, men vi skal bli mer bevisst på hvilke sjanser vi tar, og hvorfor vi tar dem.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier Rolf Gillebo. Han er innleid leder for prosjektgruppen som lager nye trafikkregler for det offentlige jernbanenettet i Norge.

Kongevognvelt

- Daværende Kong Haakon foretok den høytidelige åpningen av Dovrebanen i 1921. Da åpningstoget skulle returnere tilbake til Oslo, kolliderte det med nordgående tog på Nidareid. Ulykken førte til en skikkelig dyppløying av reglene. Mye av dagens trafikkregler har derfor sine røtter tilbake til 1921, forteller Gillebo.

- *Nå skal dere gjøre en ny dyppløying?*

- Vi vet ikke ennå hvor mye endringer vi kommer til å foreslå. Den store endringen er at reglene vil bli basert på risikoanalyser ved hjelp av moderne metodikk.

- På grunnlag av analysen og dokumentert erfaring og kunnskap legger vi opp til en bred diskusjon om de framtidige reglene. Vi kommer til å kombinere den gamle og den nye måten å lage regler på, opplyser han.

Nybrottsarbeid

- Vi valgte å sette sammen vår gruppe av erfarne jernbanefolk og lære dem risikoanalyse. I vårt arbeid støtter vi oss derfor på mange fagmiljøer som Sintef, Veritas, BanePartner og Institutt for Energiteknikk (IFE). Blant annet bruker vi industripsykologisk kunnskap for å utforme reglene, slik at folk skal reagere og handle riktig.

- Bortsett fra Storbritannia har ingen land i verden som vi vet om som har risikovurdert denne delen av jernbanevirksomheten før. Så vi driver et nybrottsarbeid. Andre fagmiljøer i Norge kan mye om risikoanalyser, men det er i hovedsak olje- eller industribasert kunnskap som til nå har kommet den tekniske delen av jernbanedriften til gode.

Trinnvis

- Hvor mye endringer vi kommer til å foreslå, vet vi ikke ennå. Når vi ser på andre lands regelverk, er det grunn til å slå fast at vårt ikke er direkte dårlig.

- *Betyr det at vi ikke snakker om radikale endringer?*

- Hvis vi foreslår radikale endringer, så må vi også vurdere hvor store endringer det sikkerhetsmessig er riktig å ta. Vi har rundt 5.000 folk som kan dagens regler. Hvis vi både endrer innhold og form, kan det bli vanskelig å forholde seg til alt det nye. Det er lettere å huske gamle og innarbeide regler.

- Her ligger det en sikkerhetsrisiko. Dersom vi finner ut at vi på enkelte felter vil endre reglene radikalt, kan det være riktig å sette de nye reglene ut i livet trinnvis. På den måten kan vi unngå sjokkvirkninger i systemet.

Lære av britene

- *Er britenes erfaringer interessante etter at de virkelig har prøvd ut oppdeling og privatisering?*

- Ja, vi må utforme reglene med tanke på flere trafikkutøvere og konkurranse på sporet. Da kommer vi også inn på et annet kjernepunkt. Til nå har jernbanedrift i Norge vært basert på at folk har vært i systemet i årtier. Det å være på jernbanen har delvis gått i arv. Nå skal folk fra andre bransjer komme inn og forstå dette uten at de har den grunnutdanningen og den erfaring som vi har vært vant til at ansatte har. Det stiller store krav til utforming av reglene. De må bli lettest mulig tilgjengelige. Her har engelskmennene kommet mye lenger enn oss. De har en del erfaringer som vi kan dra nytte av.

Ikke risikofritt

- *Hva er den viktigste målsettingen?*

- Bedre sikkerhet, samt økt bevissthet på hvilke risikoer som tas rundt omkring. Samtidig må sikkerhet veises opp mot økonomi og kapasitet. Om automatisk togstopp (ATC) går ned, stopper vi ikke all trafikk til den virker igjen. Hadde vi gjort det, ville vi ikke fått en jernbane som folk er tjent med. Det vil derfor alltid være en avveining her. Målet må være å få et mest mulig bevisste forhold til disse avveiningene, for dermed å få en bedre sikkerhet.

- Selv etter innføring av nye trafikkregler basert på risikoanalyser, kan vi ikke forvente at det blir risikofritt å reise med jernbane i Norge. Skal absolutt all risiko unngås, vil det koste for mye både økonomisk og i form av redusert kapasitet. Vi skal gjøre risikoene lavest mulig, men vi klarer ikke å få til null risiko, avslutter Rolf Gillebo.

svein.erik.bakken@jbv.no

Fakta om nye trafikkregler

- Dagens trafikkregler på jernbanen i Norge har sine røtter tilbake til åpningen av Dovrebanen i 1921.
- Den siste store revisjonen av reglene ble gjort i 1997 som en følge av delingen av det daværende NSB i et trafikkselskap og en baneforvaltning.
- En prosjektgruppe under ledelse av tidligere NSB Gods direktør Rolf Gillebo har fått i oppdrag å lage de nye reglene. Både oppdragsgiveren, Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn sitter i styringsgruppen for prosjektet.
- Prosjektgruppen vil i løpet av sommeren legge fram forslag til nye trafikkregler.
- Forslagene skal så ut på høring før det endelige forslaget til nye trafikkregler vil være klart.
- Til opplæring i de nye reglene og produksjon av skilter osv. er det satt av åtte måneder.
- De nye trafikkreglene skal tas i bruk ved årsskiftet 2003-2004 om arbeidet og høringene går glatt.

Økende krav: *Lederne i Jernbaneverket fikk klar beskjed fra sjefen om at samfunnet vil stille økte krav til effektivitet.*
(Foto: Svein Erik Bakken)

Dristig og kreativ effektivisering

HAFJELL (Kjøreveien): **Rundt hundre ledere la fram en rekke kreative og dristige forslag til forenkling og effektivisering på Jernbaneverkets årlige ledersamling. Forslag som jernbanedirektør Steinar Killi lovte å ta tak i og omgjøre til handling.**

SVEIN ERIK BAKKEN

«Modernisering, effektivisering og fornyelse av offentlig sektor – utfordringer og muligheter for Jernbaneverket», var temaet da vel 100 ledere i Jernbaneverket var samlet på Hafjell 13. og 14. mars.

Store gevinster

Resultatene av gruppearbeidene var en meget kritisk gjennomgang av Jernbaneverkets oppgaver og virksomhet. Forenkling av organisasjonen og regelverket sto meget sentralt i mange av forslagene.

Spesialisering, profesjonalisering og oppgavefordeling var andre viktige stikkord. Mange mente var mulig å oppnå gevinster i hundre millioners-klassen om forslagene ble satt ut i live.

«Fra ord til handling»

Victor D. Normans politiske rådgiver, Nils Ola Widme, orienterte om regjeringens program for modernisering, effektivisering og omstilling av offentlig sektor.

Departementsråd Per Sanderud i Samferdselsdepartementet viste til at samferdselssektoren fra midten på 1980-tallet har gjort mye for å sette ut i livet de tanker som kommer til uttrykk i Normans program fra «Fra ord til handling».

Ikke ideologisk

- Omdannelsen av de gamle forvaltnings-

Meget kritisk: *Ti grupper la fram en rekke forslag til en meget kritisk gjennomgang av Jernbaneverkets oppgaver og virksomhet. Her er en av gruppene i full virksomhet under ledelse av trafikkdirektør Arne Habberstad.*
(Foto: Svein Erik Bakken)

bedriftene med enerett som Televerket, Posten og for den saks skyld NSB, er nødvendig for å overleve i en konkurransesituasjon. Endringen av disse virksomhetene fra forvalterorganer og forvalterbedrifter til særlovsselskaper og etter hvert rene aksjeselskaper, har skjedd uavhengig av vekslende regjeringer.

- Det er derfor lite ideologi som ligger bak denne utviklingen. Det er mer ønsket om å gjøre ting mer effektivt og få mer ut av ressursene som er drivkraften, mente departementsråden.

Ingen automatikk

- Konkurranseutsetting er den beste måten å effektivisere på. Ved å få inn flere aktører må alle skjerpe seg. Dermed får en høyere effektivitet.

- Behovet for å effektivisere er imidlertid like stort om virksomheten er organisert som en forvaltningsbedrift eller aksjeselskap. Har du ikke en forpliktelse til å få mest mulig ut av ressursene som settes inn, spiller det ingen rolle hva slags selskap du har. Mange virksomheter innen samferdsel har gjennomgått store forandringer både som forvaltningsbedrifter og som aksjeselskaper, sa departementsråd Per Sanderud.

Økte krav

Jernbanedirektør Steinar Killi var hundre prosent sikker på at Jernbaneverket vil bli stilt overfor økende krav om både å bli mer effektiv og dokumentere resultatene.

- Vi må dokumentere at vi bruker skattepengene på en best mulig måte, at vi får mest mulig jernbane ut av hver krone. Derfor er det viktig at vi er konkurransedyktige og har en organisasjon som er tilpasset målet om økt effektivitet.

Ikke sløse

Killi viste videre til at økt effektivitet ofte blir oppfattet som noe negativt. Det var han ikke udelt enig i.

- En bedre effektivitet betyr ikke annet enn at vi ikke skal sløse. Hvis vi sløser, er vi ikke effektive, og er vi effektive, sløser vi ikke, mente han.

Killi viste videre til at Jernbaneverket har tatt en rekke grep de siste årene for å gjøre virksomheten mer effektiv og konkurransedyktig.

- Vi har som kjent skilt ut produksjon og tjenesteyting i egne enheter. BaneTele er blitt aksjeselskap, og vi arbeider med å omdanne Baneservice til det samme.

Problemer

- Samferdselsdepartementet skal fremme en proposisjon for omdannelse av Baneservice til aksjeselskap. Vi har forstått departementet slik at de rett og slett ikke har kapasitet til å gjøre sin del av jobben for å kunne omdanne Baneservice til aksjeselskap innen 1. juli i år. De prioriterer å følge opp Stortingets vedtak om å omdanne NSB BA, Posten BA, Luftfartsverket og produksjonsdelen av Statens vegvesen til aksjeselskaper. Det betyr at Baneservice tidligst kan bli aksjeselskap fra 1. januar neste år.

- Målet er videre at BaneProduksjon skal være fullt ut konkurranseutsatt innen 31. desember 2003. I en overgangsfase må vi imidlertid regne med at vi taper en del anbud. Det betyr igjen at vi får doble kostnader fordi vi ikke uten videre kan si opp folk. Vi har derfor gjort det helt klart for Samferdselsdepartementet at vi i starten vil få høyere kostnader enn vi forventer når vi er over i permanent drift i de to selskapene.

Killi tok samtidig sjølkritikk på arbeidet som ble gjort ved etableringen av BaneProduksjon. – Vi er i dag enige om at vi ikke traff blink når det gjaldt å fordele ansvaret mellom BaneProduksjon og forvaltning. En gruppe under ledelse av etatsdirektør Jon Frøisland skal innen 1. april legge fram et forslag til en bedre løsning på fordelingen, opplyste Steinar Killi.

Ingen automatikk

Stafo-leder Bjørn Skauge mente at det ikke er noen automatikk i at økt konkurranseutsetting gir mer effektivitet.

- Skal vi få økt effektivitet ut av konkurranseutsetting, må det foreligge et fungerende marked, der flere aktører konkurrerer om oppdragene. På markedet for jernbanerelatert arbeid er det ofte ikke mer enn en eller to leverandører. Da er det ikke noe fungerende marked, og vi får noen få hoffleverandører. Det vil føre til at vi kaster bort utrolig mye penger og arbeid på å utarbeide, kontrollere og beregne anbud.

- Vi vil etter min mening få mye mer jernbane igjen for pengene om vi utfører mange av disse oppdragene med hjelp av våre egne folk, sier Bjørn Skauge til Kjøreveien.

svein.erik.bakken@jbv.no

Møte med:
Johnny Flatmo

Viktig: *- Jernbaneidretten er viktigere enn noen gang, mener Johnny Flatmo. (Foto: Tore Holtet).*

Trives blant de aktive

Han deltok i 20 orienteringsløp på 22 dager. Innimellom løpene satt han 700 mil i bil i tillegg til å få med seg et uforglemmelig natteliv. Nå karakteriserer han seg som litt lat, men han er leder for de mest aktive blant oss ...

TORE HOLTET

Johnny Flatmo (49) har i fem år tronet på toppen av Norsk Jernbane Idrettsforbund. Vi treffer han i bunnen av NSBs hovedkontor. Like ved resepsjonen går jeg nesten på en voksen mann med frodig skjegg og en noe mindre synlig hårflette i nakken. Han står og snakker med en pensjonist på vei til sin månedlige mandagskaffe blant gamle kolleger.

Jo, det var han jeg snakket med på telefon. Johnny Flatmo bekrefter sin tilstedeværelse, tar farvel med pensjonisten og viser vei til et åpent og trivelig møterom like ved forbundets krypinn av et kontor rett bak NSBs resepsjon.

Ikke fem øre

Den smakfulle serveringen - en etterlengtet kopp med formiddagskaffe - er godt tilpasset forbundslederens lønnsnivå. Han får ikke fem øre i lønn for å lede 4.500 medlemmer og 48 lag. Men tro ikke at denne mannen griner på nesa av den grunn.

Omgangen med idrettsinteresserte mennesker er belønning god nok, mener den nøkterne og godt voksne bygdegutten fra Fenstad i Nes på Romerike. Lønn tar han ut som avdelingsingeniør i Baneservice, hvor han har vært ansatt siden 1995. Fra 1. april i år heter arbeidsgiveren BaneProduksjon. Men den type overganger tar han som en idrettsmann.

- I stedet for å fokusere på alle problemene har vi alle best av å rette blikket mot nye muligheter som måtte dukke opp, sier han med overbevisning i stemmen. Denne sportslige innstillingen til forandringer har han hatt siden han begynte som aspirant på Baneavdelingen i 1971. I fem år trålet han landet rundt sammen med hovedkontorets brumonteringslag. I like mange år var han stasjonert på Kongsvingerbanen før han fra

1992 og i tre år framover var strekningsleder på Eidsvoll.

Løp i 13 land

Det er nærliggende å antyde at Johnny Flatmo nærmest ble født inn i jernbanen. Faren hadde hele sin yrkeskarriere i NSB, og bestefaren avsluttet den der. Likevel var det interessen for idrett som skulle bli den bakenforliggende årsaken til at unge Flatmo ble jernbanemann.

- Jeg jobbet i en sportsforretning i Eidsvoll sentrum, men det var en stor ulempe med ekspeditørjobben: jeg fikk aldri lørdagsfri. Jeg hadde blitt bitt av orienteringsbasillen allerede i ti års-alderen, og da to dagers orienteringsløp ble mer og mer vanlig, måtte jeg se meg om etter en annen arbeidsplass.

- Hvordan artet orienteringsbasillen seg?

- Den var heftig da det sto på. Jeg var med på o-løp så fort jeg fikk en anledning og brukte nesten all fritid på orientering. Sesongen startet med påskeløp i England og ble avsluttet senhøstes med løp i Sverige. Reiste mellom 13 forskjellige land og løp orientering.

- Hvorfor et slikt lidenskapelig forhold til konkurranser inne i skogen?

- Det fascinerende med orientering som idrettsgren er at en konkurranse aldri er lik en annen. Hver eneste gang er det nytt terreng og nye utfordringer.

Redningen

Det er likevel ikke på toppen av resultatlistene vi finner Johnny Flatmo. Navnet har langt oftere stått øverst på listene fra flere ulike valgkomiteer. Han var en del av ryggraden i Nes orienteringslag og ble redningen da Jernbanens Idrettslag Kongsvinger hadde tillitsmannskrise på slutten av 80-tallet. Etter bytte av arbeidsplass kom det raskt en forespørsel om å hjelpe til i det tilsvarende jernbanelaget i Eidsvoll. Det var ikke nei i Flatmos munn, men først på årsmøtet fikk han vite hva det dreide seg om: Han skulle selvsagt bli leder.

På forbundsplanet satt han ett år som nestleder før Johnny Flatmo i 1997 ble leder.

Det vervet har han ingen planer om å si fra seg med det første.

Utadvendt. Idérik. Ærlig. Rettferdig.

Dette er egenskaper ved vårt intervjuobjekt som orienteringssporten og jernbaneidretten har dratt stor nytte av. Disse smykkene av noen merkelapper ble han tildelt under et utviklingsprogram for ledere for noen år siden.

- Der fikk jeg meg noen positive overraskelser. For øvrig vil jeg nok legge til at jeg er rotete og litt lat, innskyter han.

Kamerater

- Hva er det da som driver deg? Hvorfor tar du på deg frivillig gratisarbeid år etter år etter år?

- Jeg klarer ikke å la være! Jeg var med fire år i lokalpolitikken, men det var ikke noe for meg. Der var det mest maktkamp og få resultater. Innenfor idretten ser du målbare resultater hele tida. Du skulle bare visst hvor mange gode kamerater jeg har fått gjennom jernbaneidretten. Gjennom forbundet får jeg også kjennskap til en rekke idrettsgrener. Vi arrangerer ikke mindre enn 23 jernbanemesterskap i løpet av året. Ski, fotball, håndball, friidrett, terrengløp, orientering, bowling, golf, sykkel, sjakk, rinkbandy eller ishockey light... Hobbyer som bridge og foto hører også inn under vårt ansvarsområde. I tillegg kommer flere internasjonale utvekslinger.

- Hva er mest inne akkurat nå?

- Bowling. Her har vi 150 deltakere på jernbanemesterskapene. Mange finner denne sporten sosial, og den blir mer og mer tilgjengelig. Det dukker stadig opp nye bowlinghaller.

- Golfen kommer også for fullt, mens de tradisjonelle idrettene har en tendens til å dale. Håndball og fotball sliter med å stille lag. De mange nedbemanningene dreper rekrutteringen til lagidrettene.

Bindeledd

- Vil jernbaneidretten overleve den oppsplittingen som nå foregår?

- Jeg håper og tror det. Vi har prøvd å justere lovverket vårt slik at vi skal kunne takle de fleste omorganiseringer og utskillinger av selskaper. Vår store fordel er at alt går på frivillig basis.

- Men den svenske jernbaneidretten raknet etter oppslittingen?

- Ja, men svenskene hadde ingen kultur for dugnadsånd. Vårt tvillingforbund der borte hadde sju-åtte ansatte, og de ble handlingslammet da forbundet mistet millionbeløp til sitt kontor. Systemet brøt sammen. Hos oss er ingen ansatt. Vi driver mye mer nøkternt, og pengene går dit de skal.

- Vår utfordring blir å vise hvor viktig jernbaneidretten er som bindeledd mellom de ulike enhetene. Jeg er overbevist om at den vil bli et viktig redskap for å skape forståelse mellom mennesker som jobber innenfor jernbanen, mener Johnny Flatmo, som ikke lenger rekker 20 løp på omtrent like mange dager. Men han er stadig på farten, både innenlands og utenlands. Oppgavene varierer. Forleden var han sekundant for de norske langrennsgutta under det internasjonale jernbanemesterskapet i Finland, men han er også eneste nordiske medlem av presidiet i USIC – organisasjonen for internasjonal jernbaneidrett.

- Jeg trives veldig godt blant de aktive, forsikrer lederen i Norsk Jernbane Idrettsforbund, Johnny Flatmo.

tore.holtet@c2i.net

Felles-kulturen er truet

GOL (Kjøreveien): **- Vår felles jernbanekultur er truet, og lojaliteten begynner å slippe. Det bekymrer meg, sier Øyvind Gurholt. Som tillitsvalgt i Norsk Jernbaneforbund gleder han seg mest over samholdet, mens fraksjonsvirksomhet og egoisme er etter hans mening et helvete.**

Nyttig inspirasjon: *- Å delta på LO Stats tradisjonsrike kartellkonferanse på Gol og kunne snakke med LO-leder Liv-Gerd Valla og se og høre på Ap-topper som Jens Stoltenberg, gir inspirasjon og er nyttig for jobben du skal gjøre som tillitsvalgt, sier Øyvind Gurholt.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

SVEIN ERIK BAKKEN

42-åringen fra Siljan utenfor Skien kan neste år feire 25 års jubileum som jernbanemann. Det begynte i 1978. Først som aspirant i Larvik, deretter gikk turen til Jernbaneskolen. Neste stoppested ble Kongsberg. Der bor Gurholt fortsatt, men har siden 1992 jobbet som togleder i Drammen.

Tillitsvalgt i Norsk Jernbaneforbund har Gurholt vært siden tidlig på 80-tallet. Først var han tillitsvalgt på Kongsberg stasjon, senere medlem og sekretær i Drammen distriktsorganisa-

sjon. Deretter ble han leder av Kontorpersonalets forening og de to siste årene leder av Landsrådet for trafikk, teknikk og administrasjon.

Ihuga jernbanefolk

- Hvordan har delingen av NSB i en trafikk- og en banedel virket inn på arbeidet i Jernbaneforbundet?

- Vi ser at NSB og Jernbaneverket er blitt egne bedrifter med klare skiller mellom hverandre. Samtidig er vi avhengig av hverandre og bør ha et tett samarbeid. Da vi delte NSB i 1996, var noen veldig raske med å bygge opp høye murer mellom bedriftene. Det tror jeg ikke var så bra, og det har vi lidd under. Vi har blant annet ikke klart å få en naturlig flyt av arbeidskraft mellom selskapene.

- I forbindelse med mange oppsigelser i NSB har vi gitt fra oss utrolig dyktig arbeidskraft til andre. Dette var ihuga jernbanefolk som hadde høy troverdighet i vår bedrift. Dem har vi klart å kvitte oss med. I Jernbaneverket har det ikke vært så mange oppsigelser, så her har vi fortsatt mye av grunnstammen igjen. Men på banesiden begynner det å røyne på. Samtidig begynner vi å få en stor og topptung administrasjon.

- Hvor viktig er det å ha en felles jernbanekultur?

- Det er viktig at begge selskapene har forståelse for hvordan vi skal drive jernbane, og hvordan vi sammen kan løse det på en best mulig måte. Klarer vi ikke å samarbeide slik at kundene våre blir fornøyd, blir det galt.

Vokte seg

- Hvilken rolle spiller fagforbundene generelt og for deg personlig?

- For meg er det utrolig viktig at vi har en god og sterk fagbevegelse. Mange er ikke noe glad i fagbevegelsen. Jeg spør meg hvorfor, for vi er jo ikke noen trussel mot en bedrift i dag. For mange år tilbake var det mer kniving og slåssing. I dag synes jeg vi har et godt samarbeid, og vi skal vokte oss vel for ikke å utvikle det videre, advarer han.

- For har vi en god og sterk fagbevegelse og dyktige ledere, kan de dra veksler på hverandre. Bedriften vil da kunne utvikle seg og bli sterkere og mer konkurransedyktig.

Så som så

- Er bedriften avhengig av en sterk fagbevegelse for å lykkes?

- Ja, helt klart. Splittes fagbevegelsen opp, så taper vi. Samtidig ser vi at fagbevegelsen noen ganger er i ferd med å rakne. Menneskene blir egoister og tenker kun på seg sjøl. De er ikke lenger opptatt av samhold og rettigheter som vi har opparbeidet over mange år.

- Hvordan er oppslutningen i det «moderne» NSB og Jernbaneverket om fagbevegelsen?

- Engasjementet er det så som så med. I de siste årene har det vært vanskelig å få med nye ansatte i fagbevegelsen. Samtidig har de som velger å delta, et utrolig høyt engasjement. Vi har mange dyktige tillitsvalgte i vårt forbund.

Uhyre viktig

- Hvilken rolle spiller fritids- og kulturorganisasjonene innen jernbanen i dag?

- Etter at NSB ble delt og vi i tillegg har fått mange selskaper, er fritidsorganisasjonene utrolig viktige for å holde oss sammen. Her treffes folk fra ulike grupper på ulike arenaer hvor vi har det gøy, utvikler erfaringer og får en positiv holdning til hverandre.

- For eksempel kan en togleder og lokfører ha jobbet sammen i mange år uten å kjenne hverandre. De kan nesten slåss på jobben. Hadde de for eksempel spilt fotball på samme lag, ville de ha lært å kjenne hverandre på tvers av bedrift- og profesjonsskiller. Et slikt samhold er derfor uhyre viktig.

Gurholt har vært aktiv i bedriftsidretten både som leder og deltaker. Han har spilt fotball. Nå bowler han litt og spiller rinkbandy eller ishockey light.

- Hva har det gitt deg personlig?

- Det har gitt meg et mye rikere liv. Du blir kjent med mange mennesker og utikler deg på en annen måte enn om du bare er på jobb eller hjemme i familielivet. Du ser med andre øyne på mange ting.

Sviktende lojalitet

- Det å være jernbanemann har vært en livsstil og i mange tilfeller gått i arv. Nå preges deler av virksomhetene på jernbanen av raske jobbskifter og økt jag etter karriere med mindre tilhørighet og lojalitet som resultat. Er den felles jernbanekulturen truet i framtiden?

- Det tror jeg. Om det er noe tull i bedriften, arbeidsmiljøet litt dårlig og det ene med det andre, så er jernbanefolk likevel utrolig lojale. Det har vi lang tradisjon for å være. Folk hiver seg rundt og vil gjerne det beste for bedriften. Den lojaliteten ser vi nå begynner å slippe taket.

- Vi har ikke klart å beholde den gode personalpolitikken. Lojaliteten er i ferd med å rakne. Eller vi kan si det sånn: De reiser på jobben, og så reiser de hjem igjen.

Jernbanekulturen

- Samtidig får vi inn mennesker som ikke har noe forhold til eller kan lite eller ingen ting om jernbanen og den gamle jernbanekulturen. Ofte er dette folk som er inne en kort tid for å være ledere på forskjellige steder i bedriften. Noen bidrar med å sy miljøet sammen, mens andre bidrar til å splitte det opp. Det bekymrer meg.

- Hva har fagbevegelsen gjort, og hva kan dere gjøre for å bevare denne felles jernbanekulturen?

- Vi bidrar med å holde våre medlemmer mest mulig samlet. Klarer vi å få flest mulig til å dra lasset i samme retning, har vi lykkes. Premien vil være trygge og gode arbeidsplasser. Oppe i alt dette skal vi selvsagt ha gode arbeidsvilkår, ok lønninger og et godt vern om fritid osv. Da skaper vi positive mennesker. På mange områder synes jeg vi har klart det.

Bygd opp

- Vi har sjukekasser, fribilletter, egen bank og eget forsikringsselskap, særavtaler og gode lønns- og arbeidsvilkår. Dette er noe Jernbaneforbundet har bygd opp, men i dag tar mange det som en selvfølge at det skal være sånn.

- Hva er det største som tillitsvalgt?

- Å være med i en oppegående organisasjon med gode tillitsvalgte å samarbeide med, det synes jeg er det største.

- Hva gleder deg mest som tillitsvalgt?

- Samholdet, kommer det kjapt.

- Hva er et helvete?

- Hva som er et helvete? Øyvind Gurholt tenker seg om for så å slå bastant fast: - Fraksjonsvirksomhet og egoisme.

svein.erik.bakken@jbv.no

Små-nytt

Fjellet lokker: Det er klart for nye herlige dager på Rondeslottet for funksjonshemmede barn.

Sommeropphold for funksjonshemmede

Det arrangeres igjen sommeropphold for funksjonshemmede barn av tilsatte i Jernbaneverket, NSB BA og Cargonet AS på Rondeslottet.

Oppholdet i år avvikles i tidsrommet fra mandag 1. til lørdag 6. juli. På Rondeslottet vil det bli arrangert natursti, turer med kaffekoking og grilling, lek og aktiviteter i badebassenget og i arbeidsstua. Det er med hjelpere alle dagene.

Dobbeltrom stilles til disposisjon for den funksjonshemmede og ledsager. Hver funksjonshemmet betaler en egenandel på 1.000 kroner. Den som ivaretar funksjonen som ledsager, har fritt opphold.

Ved henvendelse til Jernbaneverket Hovedkontoret v/Laila Grønbakken (e-post lag@jbv.no), vil dere få tilsendt et opplysningsskjema som må sendes inn ved påmelding. Skjemaet benyttes av hjelperne for å tilrettelegge oppholdet. Skriftlig påmelding sendes innen 30. mai 2002 pr. e-post (lag@jbv.no) eller post til Jernbaneverket Hovedkontoret v/Laila Grønbakken, Postboks 1162 Sentrum, 0107 Oslo.

Lørdag/søndag 8.-9. juni 2002
Trives du ute i skogen ? Ikke gå glipp av denne sosiale begivenheten! Åpen for alle ansatte i jernbanen!

JM/Orientering:

- Jernbanemesterskapet i orientering vil foregå i Nordmarka, i de flotte skogsområdene nord for Oslo.
- Individuelt løp og stafett går av stabelen lørdag. På kvelden blir det middag og premieutdeling. Overnatting på Lynhytta 2 km nord for Sognsvann.
- O-løpere på alle nivå kan delta; også gjesteklasse.
- *Sett av datoen allerede nå!*
  Få med dere arbeidskollegaer og meld dere på!
- Fine deltakerpremier og mange gavepremier.
- Forespørsel : BRØBIL v/ Tore Fagervold (tlf. 22 45 53 55 ,
  E-mail: tore.fagervold@jbv.no)
  Internett adresse: www.njif.org (se Arrangementer 2002, JM orientering)

Kartlegging av utdanning

Små-nytt

Karlegging: *Nå skal utdannelsen til ledelsen og alle andre ansatte i Jernbaneverket kartlegges og settes i system.*
(Foto: Svein Erik Bakken)

I løpet av april 2002 vil alle tilsatte i Jernbaneverket motta en utskrift fra lønns- og personalsystemet fra sin leder som viser hvilken utdanning Jernbaneverket har registrert på hver enkelt.

For de fleste av oss vil utskriften inneholde svært lite informasjon. Bakgrunnen for dette er at det kun er sikkerhetsutdanning og påkrevde kurs og godkjenninger som er registrert i lønns- og personalsystemet per i dag.

Vi vil også motta et tomt skjema hvor vi kan melde inn all utdanning vi har tatt - alt fra ungdomsskole til enkeltkurs. All utdanningen må dokumenteres med eksamens- eller kursbevis.

Hvorfor kartlegge all utdanning?

For hver av oss er dette en flott sjanse til å få dokumentert og registrert all utdanning vi har tatt en gang for alle i Jernbaneverkets lønns- og personalsystem!

For Jernbaneverket er dette en enestående mulighet til å få oversikt over all utdanning de tilsatte har, og få satt dette i system. Den registrerte kompetansen vil bli benyttet til bemanningsplanlegging og kan også danne grunnlag for kompetanseanalyser og tiltak for utvikling av kompetanse.

Årlig ajourhold

Kompetansen som er registrert på hver tilsatt, skal kontrolleres hvert år slik at oversikten blir oppdatert. Dette vil primært bli gjort ved at vi får utdelt en utskrift av all utdanning som er registrert på oss selv i forkant av en medarbeidersamtale.

Før samtalen kan vi kontrollere det som er registrert. Bevis for eventuell utdanning/kurs som ikke er registrert, kan medbringes til medarbeidersamtalen. Leder oversender dette til personalkontoret for registrering i lønnssystemet.

Alternativt vil leder dele ut utskrift av all utdanning som er registrert til hver enkelt tilsatt, innen mars måned hvert år. Vi kan da kontrollere det som er registrert på oss selv. Bevis for eventuell utdanning/kurs som mangler leveres til leder som igjen oversender dette til personalkontoret for registrering.

Kontaktperson i hver enhet

Det er oppnevnt en kontaktperson i hver hovedenhet for kartleggingen av kompetansen som starter i april 2002. Ta gjerne kontakt med din lokale kontaktperson hvis du har spørsmål til kartleggingsarbeidet. Du kan også kontakte Yvonne Nabben på mail eller tlf. (224)55372 eller Marie Svensli på mail eller tlf. (224)55363 hvis du har spørsmål.

JM i innefotball

Små-nytt

Fotballmesterne: *Jernbanemesterne i innefotball ble JIL Kristiansand. På vinnerlaget spilte Steinar Saga, Tore Løvland, Gjermund Bøhn, Helge Dalshaug, Øyvind Kile, Dagfinn Lund, Vidar Johansen, Finn Finnestad, Kai Arne Hansen, Rune Jensen og Bjørn Høsteland.*

Vertskapet JIL Kristiansand vant jernbanemesterskapet i innefotball 2002

Kampene ble spilt i Sørlandshallen. Det deltok bare sju lag, en nedgang på seks fra i fjor. Selv om deltakelsen var liten, ble det spilt mange underholdende kamper.

I puljespillet var det mange jevne og spennende kamper. Alle lagene tok poeng, men det var bare de beste lagene som gikk videre. I pulje én vant BRØ BIL foran JIL Skien med JIL Kongsvinger på 3. plass . I den andre puljen vant JIL Kristiansand foran Stasjonskameratene fra Drammen, fulgt av JIL Grorud og Flytoget.

I den ene semifinalen møttes JIL Kr.sand og JIL Skien. JIL Kr.sand var hele tiden det lille foran og vant til slutt 3- 1. I den andre semifinalen møttes BRØ BIL og Stasjonskameratene . Her ble det veldig jevnt. Stasjonskameratene vant til slutt 2-1.

I kampen om 3. plassen åpnet JIL Skien best og fikk sitt første mål ganske tidlig. BRØ BIL hadde flere gode tilbud, men et kjempende skienslag holdt buret rent og klarte å putte på ett mål til før full tid, og 3. plassen gikk til JIL Skien.

Finalekampen ble så tett som en finale skal være. Selv om begge lag hadde vært gjennom fire kamper, gjennomførte de en fin finale. Kristandsanderne orket mest, og det var fullt fortjent at de gikk av med seieren med resultatet 1-0.

JM i golf

Jernbanemesterskapet i golf 2002 vil bli arrangert på Grenland Golfklubbs bane i Skien lørdag 14.9. og søndag 15.9.

Mesterskapet blir arrangert på en av landets flotteste baner, en bane som passer bra for golfere på absolutt alle nivåer.

Klasser: Damer og herrer for jernbaneansatte og ektefeller for jernbaneansatte samt gjesteklasse.

Arrangør: JIL Drammen
Kontaktperson: Knut Leander, telefon: 75 887 - 916 75 887.

Green Cargo tapte

SJ Green Cargo, fra årsskiftet bare Green Cargo AB, tapte 29 millioner svenske kroner i 2001. Omsetningen sviktet i sterkt i 4. kvartal og dro årsvolumet ned med fire prosent.

Innsatsen for å bekjempe forsinkelsene og bedre punktligheten som ble forbedret fem prosent i forhold til året før, bidro også til et svekket årsresultat. Green Cargo har faset ut ulønnsomme transporter og bedret effektiviteten i den trafikken som er beholdt.

Ti prosent færre medarbeidere utførte i fjor samme transportarbeid som i år 2000. Ved årsskiftet var det 3 900 medarbeidere ved Green Cargo.

SJ AB øker og taper

Passasjertrafikken ved SJ AB økte med fem prosent i år 2001 sammenliknet med 2000. Inntektene økte enda sterkere – med ti prosent. Likevel fikk SJ AB et underskudd på 49 millioner svenske kroner av en omsetning på vel 5,5 milliarder svenske kroner.

År 2002 er det andre driftsåret for selskapet som har gått inn i året med en kraftsamling for å oppnå bedre lønnsomhet. Det storstilte investeringsprogrammet i nabolandet er i gang, og det meste av de to milliardene svenske kroner som vil bli investert i nye tog i år, vil gå til togene i Mälarregionen som vil bli satt i trafikk i år 2003.

- Åpne grenser

Små-nytt

- Jernbanen må sette kundene i sentrum og åpne grensene også for tog.

Dette var noe av budskapet fra banverksjefen Bo Bylund da han som leder av de europeiske infrastrukturforvaltningene talte på konferansen «The Future of European Rail» i Paris i slutten av februar.

- Fri konkurranse forutsetter klare grunnregler, sa Bylund, som fortsatte: - Det er rasjonelt at staten finansierer jernbane på samme måte som veger. Det er like mye rasjonelt at vi ikke hindrer selskap i å gjøre bruk av skinnegangen gjennom grenser og monopoler.

Bylund opplyste at det nå er rundt 20 operatørselskap i Sverige, og at transportkostnadene blir holdt nede gjennom anbudsrunder. Lokaltrafikken i og rundt Stockholm drives av et fransk selskap, mens det er fri konkurranse innen godstrafikk med jernbane.

- I Europa er gjennomsnittshastigheten for grenseoverskridende godstrafikk med jernbane 18 kilometer i timen. Det er omtrent samme fart som en isbryter holder, kunne Bylund opplyse.

Som motstykke til det europeiske gjennomsnittet fortalte banverksjefen om ARE-togene som gjennom Norge/-Sverige har en gjennomsnittsfart på 74 kilometer i timen. Bylund ønsket flere aktører på sporet som kunne vise at det var mulig å lykkes.

- Jernbanens konkurransekraft vil styrkes gjennom dette, og flere kunder vil velge tog – til glede både for miljøet og sikkerheten, avsluttet Bo Bylund.

Klare regler: *- Fri konkurranse forutsetter klare grunnregler, sier generaldirektør Bo Bylund i Banverket.*
(Foto: Göran Fält)

Norsk bronse i USIC-mesterkapet på ski

Norge ble nest beste nasjon, og en bronse i stafett ble beste norske plassering i vinterens USIC-mesterskap på ski.

11 nasjoner stilte til det 16. USIC-mesterskapet i langrenn som ble arrangert av Finland i skimetropolen Vuokati.

I en stilfull åpning av mesterskapet marsjerte alle nasjoner inn på seremoniplassen som var opplyst av fakler og med egen flaggbærer bak nasjonsskiltene. Den norske troppen besto av en blanding av klassisk- og fristilløpere. Det viste seg raskt at våre antagelser om at russerne også denne gangen stilte til start med et uslåelig lag holdt stikk. Deres seks løpere la beslag på de seks første plassene. Våre antatt beste løpere: Arne Moholdt, Jan Olav Presthus og Roy Kjærnet gjorde sine saker meget bra og besatte 8., 9., og 11 plass.

I 15 km fristil var russerne like suverene og besatte igjen de seks første plassene. Per Erling Myhre gikk et meget sterkt løp og ble beste ikke russer.

Stafetten ble svært spennende, og de velkjente ordene om at stafett er stafett viste seg å slå til. Russerne viste seg igjen å være i særklasse, mens det ble kamp mellom Finland, Østerrike og Norge om de øvrige medaljene.

Resultater:

30 km klassisk, 58 deltagere
1. Konstantin Bakoulev, Russland. 7. Arne Moholdt, Rørosbanen BIL. 9. Jan Olav Presthus, JIL Trondheim. 11. Roy Kjærnet, JIL Oslo S. 22. Stein Grimstad, BRØBIL. 21. Arnstein Aarset, HIL-NSB.

15km fristil, 62 deltagere
1. Iouri Froline, Russland. 7. Per Erling Myhre, JIL Trondheim. 13. Jan Olav Presthus, JIL Trondheim. 22. Leif Erik Rekstad, JIL Trondheim. 34. Stein Grimstad, BRØBIL.

Stafett 4x10km, 2 klassisk + 2 friteknikk, totalt 21 startende lag
1.(Gull) Russland I, 1.42.43,3. 2. Russland II, 1.45.21,0. 3.(Sølv), Østerrike I, 1.50.14,8. 4.(Bronse) Norge I v/S. Grimstad, A. Moholdt, J.O. Presthus og P.E. Myhr, 1.50.56,2. 11. Norge II v/L.E. Rekstad, A. Aarset, H.P. Bredelid og L.E. Rekstad 1.59.15,3

Nasjonskonkurransen

	30km.	15km	4x10km	Sum
1. Russland	96	96	40	232
2. Norge	31	20	32	83
3. Østerrike	26	20	36	82
4. Finland	19	25	30	74
5. Frankrike	10	14	28	52
6. Tsjekkiske Rep.	7	9	24	40
7. Italia	6	12	20	38
8. Sveits	5	6	26	37
9. Tyskland	6	6	22	34
10. Polen	6	5	18	29
11. Bulgaria	0	4	16	20

Fra SAS til SJ

Jan Forsberg (51) blir ny sjef i SJ AB. Forsberg har siden 1989 jobbet i SAS-systemet.

Sune Karlsson overtok midlertidig som toppsjef etter Kjell Nilsson som gikk i september i fjor, og han vil fungere til Forsberg er på plass. SJs siste generaldirektør og styreformann for SJ AB, Daniel Johannesson, gikk av i november, og i funksjonen som styreformann for SJ AB er han erstattet av tidligere samferdselsminister Ulf Adelsohn.

Det var Adelsohn som presenterte den nye sjefen for SJ AB 21. februar. - Forsberg er en god leder som gjennom praktiske resultater har vist at han kan få til forandringsprosesser, sa Adelsohn om den nye SJ-sjefen som tiltrer om kort tid.

CargoNet er notert

Nettstedet X-Rail.net har registrert dannelsen av CargoNet som et joint venture selskap mellom NSB Gods med 55 prosent og Green Cargo AB med 45 prosent.

Datterselskapet til Green Cargo, Rail Combi AB, vil fortsette sin aktivitet i Sverige som en del av det nye CargoNet. CargoNet disponerer 12 terminaler i Norge og 16 i Sverige og har tilgang til et stort antall terminaler i Europa.

Selskapets forretningsidé er å utvikle kombinerte transporter på sporet i Norge og Sverige med forbindelse til jernbanenettet på kontinentet.

Hovedkontoret for CargoNet er nå lokalisert i Platous gate 14-16 i Oslo. Det første styremøtet ble holdt 13. februar.

Spesiell containerlast

Mot slutten av 1. verdenskrig ble Lenin smuglet fra sitt oppholdssted i Sveits gjennom Europa til Russland i en lukket og forseglet jernbanevogn.

Forfatteren Stefan Zweig har skildret denne tildragelsen i novellen: «Der verriegelte Zug» (Det forseglede tog).

Om Lenins togreise var inspirasjonen, er ikke kjent, men 5. mars i år ble fem asylsøkere oppdaget i en forseglet container som var sendt gjennom Kanaltunnelen fra Frankrike til England. Det mest pinlige ved affæren er at containeren var erklært undersøkt av det franske jernbaneselskapet SNCF og var utstyrt med en sikkerhetsgaranti!

Det er SNCF som har ansvaret for togene fra Frankrike og vestover helt til de ankommer Folkestone i England. Der overtar English, Welsh and Scottish Railways (EWS). For tog i motsatt retning er det EWS som har ansvaret til ankomst i Fréthun i Frankrike.

EWS ble ikke spesielt glad for den overraskende lasten i containeren. Sjefen, Philip Mengel, påpekte at franske restriksjoner de siste fem måneder har ført til innstillinger av mer enn 1.700 godstog, og selskapet er bekymret for langtidseffekten av togproblemene.

Om kvelden 7. mars hindret igjen 200 asylsøkere alle godstog som skulle fra Frankrike gjennom tunnelen. EWS krever nå at regjeringene i Frankrike og England, sammen med EU-kommisjonen griper inn og får en løsning på plass.

Papir eller nett – hva velges når?

Informasjon om informasjon
Fra Biblioteket

Mye informasjon kan raskt hentes ut ved et søk på Internett. Men det er fortsatt slik at informasjon koster – enten tar det lang tid å finne den, eller opplysningene finnes i en betalingsdatabase. I tillegg er det fullt mulig å bruke masse tid på nettsøk der det kan vise seg at et enkelt oppslag i et trykt verk raskt hadde gitt svaret.

I denne jungelen er det ikke alltid lett å orientere seg om hvor en bør lete først. Vi gir tips om noen trykte oppslagsverk og elektroniske alternativer.

Oppslagsverk og leksikon - både nett og papir

Enkelte oppslagsverk som ordbøker og leksika finnes både trykt og elektronisk. Trykt versjon er nesten alltid det rimeligste alternativet. Hvor ofte og hvordan du bruker oppslagsverket, vil avgjøre hva som lønner seg for deg.

Mange nettbaserte utgivelser oppdateres kontinuerlig i motsetning til trykte verk som oppdateres én gang i året eller sjeldnere.

Noen tjenester er gratis. Biblioteket har lenker på BaneNettet til oppslagsverk som er gratis tilgjengelig på nettet. Encyclopædia Britannica var nettets beste tilbud. Verket lå gratis tilgjengelig på Internett i godt og vel ett år, men reklamefinansieringen sviktet totalt. Fra i fjor sommer er Britannica å få på Internett kun mot betaling og en ny trykt utgivelse er planlagt.

Vi vil anbefale to nyttige oppslagsverk: Railway Directory og Jane's World Railways som utgis i trykt og elektronisk versjon. Biblioteket har alltid nyeste utgave av de trykte verkene. Vi kan derfor raskt finne statistikk, personopplysninger og tekniske fakta om jernbaner i hele verden, samt produsent- og leverandør-informasjon.

Den elektroniske versjonen av Jane's oppdateres hver måned, mens den trykte kommer en gang i året.

Biblioteket kan ikke forsvare å kjøpe inn den langt dyrere elektroniske versjonen. Hvis Jernbaneverket hadde valgt å kjøpe inn en felles elektronisk versjon i stedet for at flere avdelinger har hvert sitt abonnement, ville man spart flere tusen kroner i året og i tillegg vært oppdatert til enhver tid.

Railway directory har noe mer info om produkter og leverandører enn Jane's. Du kan søke i Railway Directory gratis på nettet, men du får begrenset tilgang på opplysninger i forhold til betalingsversjonen.

De opplyser dessverre ikke hvor ofte de oppdaterer nettstedet.

Oppslag i papirutgavene går raskt hvis en har dem tilgjengelig, alle er velkomne til å ta en telefon til Biblioteket.

Offentlige dokumenter og lover

Siden 1996 er alle Stortingsforhandlinger elektronisk tilgjengelig, og de kan gjenfinnes på odin.dep.no.

Alle stortingsforhandlinger legges ut på Odin samme dag de offentliggjøres. Den trykte versjonen distribueres minst én uke i etterkant.

I tillegg har en muligheten til å hente ut en side eller to fra en elektronisk publikasjon i stedet for å måtte bestille hele.

Henter du en lov eller en forskrift fra Lovdata, kan du være sikker på at det er en gyldig versjon.

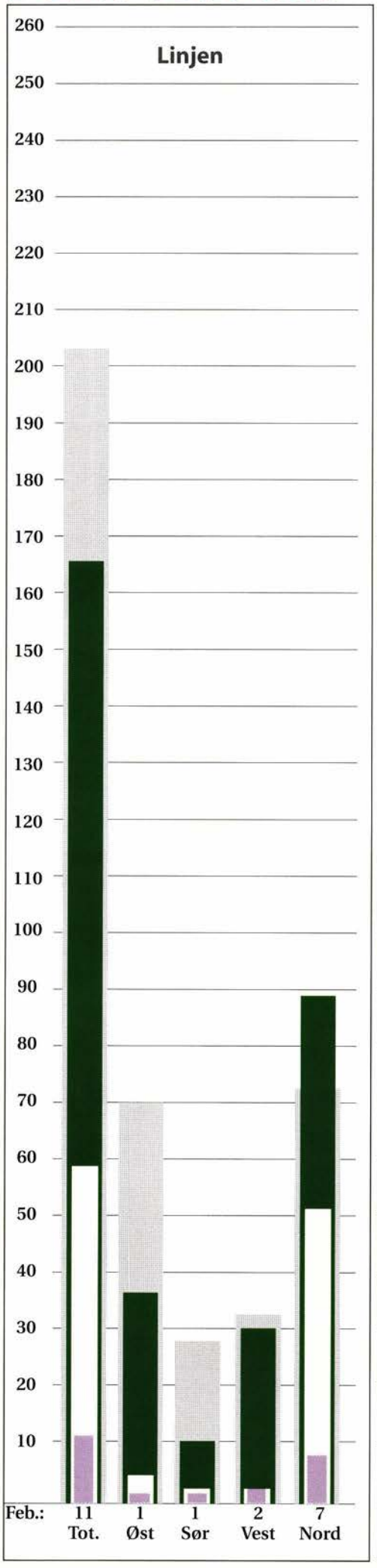
Rapporter og bøker

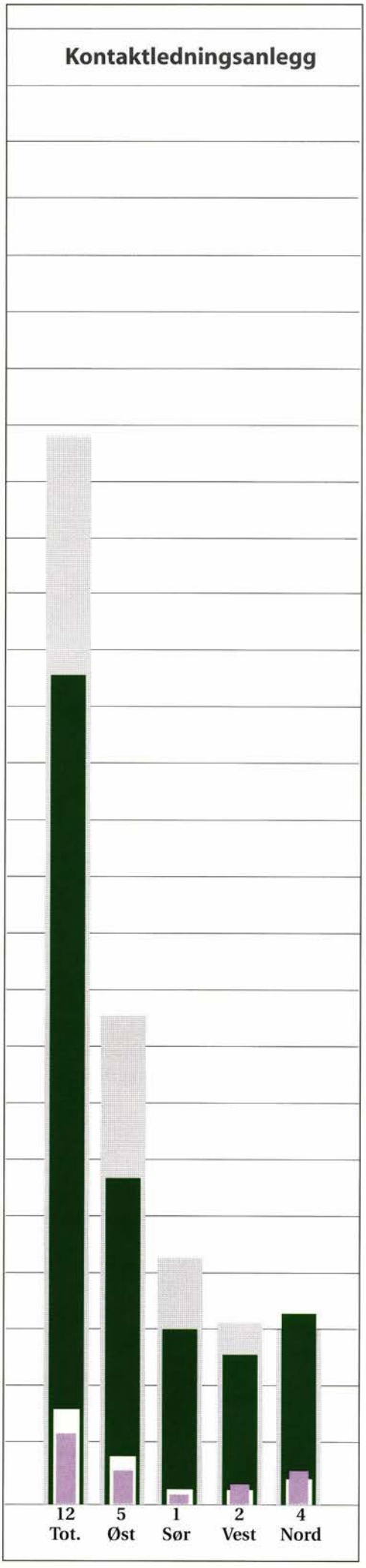
Mange forskningsinstitusjoner legger ut rapportene de produserer i fulltekst på nettet. Väg -och transportforskningsinstitutet (VTI) i Sverige legger stort sett ut alle nye dokumenter på nettet.

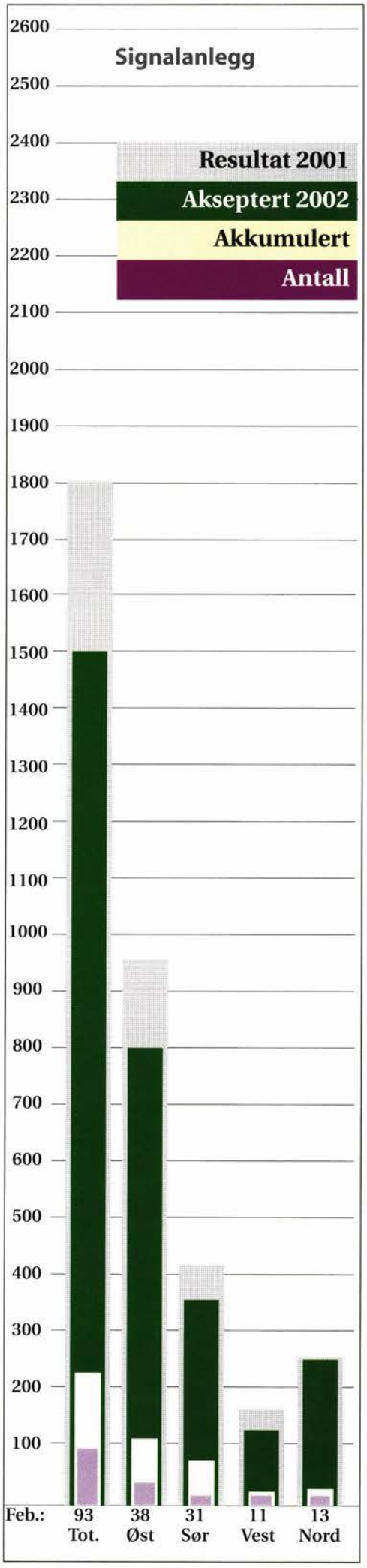
En del bøker, rapporter, artikler og lignende vil du finne referanse til eller hele publikasjonen i fulltekst ved å søke etter dem i en søkemotor. Allikevel er det meste kun tilgjengelig i trykt form. Det meste av den nye litteraturen, både fag- og skjønnlitteratur, finnes kun på papir. For å verifisere og lokalisere denne litteraturen må du bruke en bibliotekdatabase som BIBSYS.

En bok av nyere dato kan du også finne hos en nettbokhandel som gnist.no eller amazon.com.

Feil i februar







KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
Nr 3 - Mars 2002

Nesten dobbeltjubileum

STAVANGER (Kjøreveien):
Fjernstyringsanlegget på Sørlandsbanen og tekniker John Bøvik kunne nesten feiret 40-årsjubileum sammen. Etter nær 38 års tjeneste går turen for R-CTC-anlegget til museet på Hamar, mens nyanlegget Vicos tar over jobben.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Nei, vemodig blir det ikke når det gamle anlegget blir koblet ut for siste gang. Jeg er heller lettet og glad over at vi har klart å holde det i drift, og at det endelig skal få avløsning. For anlegget som var ment å vare i 15 år. Da er det en stor prestasjon å holde det i drift i nesten 40 år, mener Bøvik.

Fornøyd: *- Dette anlegget skulle vare i 15 år. Da må vi være fornøyd når det havner på museum etter 40, sier tekniker John Bøvik i Region Sør.*
(Foto: Svein Erik Bakken).

Revolusjon

17 år gammel begynte Bøvik som lærling i stillverksavdelingen i NSB høsten 1962.

- Noe av det første jeg var med på, var å legge kabelen til det nye anlegget. For første gang ble kabelen pløyd ned i stedet for å bli gravd ned. Det var da en revolusjonerende ny metode. Vedkommende stillverksjef som fant opp metoden, fikk hele 10.000 kroner i premie av NSB. Det var skrekkelig mye penger den gangen, sier Bøvik.

Jernbanehistorie

På kort tid rakk lærlingen å være med på to historiske milepæler for jernbanen. I tillegg til å ta i bruk den nye plogen til kabellegging innførte vi den første fjernstyringen på en hel strekning her til lands.

- Da strekningen mellom Stavanger og Sandnes ble fjernstyrt våren 1964, var fjernstyring tatt i bruk på tre stasjoner på Ofotbanen noen måneder tidligere, forteller Bøvik.

Seinere samme året ble strekningen fra Sandnes til Egersund åpnet. Strekningen fra Egersund til Sira ble tatt i bruk i 1966, mens strekningene fra Sira til Marnardal og videre til Kristiansand ble åpnet tre år seinere.

Stor begivenhet

- Selv om strekningen mellom Sandnes og Stavanger ikke var så lang, var det en stor begivenhet som ble feiret med festmiddag og mange taler, minnes han.

- Da ble det sagt at levetiden på anlegget var uendelig lang – helt opp til 15 år. De 15 årene har nesten blitt til 40. Til tross for veldig mange bevegelige deler, så har det vært et fantastisk anlegg. Selvfølgelig har det vært driftsproblemer, men ikke de store. Fjernstyringsbiten har fungert fantastisk godt.

Ut på dato

- Tror du det nye vil holde i 40 år?

- Ja, si det. Dataanlegg i dag går jo nesten ut på dato før de kommer i butikken. Hva som er moderne om fem-ti år, er ikke mulig å si. Det er heller ikke mulig å si om det vil være reservedeler å få tak i noe særlig lenger.

- Hva er den store forskjellen på det gamle og det nye?

- Det er hastigheten. Den største fordelen med det nye anlegget er at hele strekninger ikke faller ut om det skjer brudd. I tillegg gir det muligheter for desentralisering av arbeidsplasser.

Kjekt

Den offisielle datoen for å ta i bruk det nye anlegget er 1. mai i år. Fram til sommerferien vil det gamle fungere som en reserve. Etter at det er demontert er planen å sende det til Norsk Jernbanemuseum.

- Det vil være kjekt om det kom til Hamar. For vi kan jo ikke bare hive det på fyllinga. Det er tross alt en del av jernbanehistorien, og den må vi ta vare på, avslutter John Bøvik.

svein.erik.bakken@jbv.no