

Jernbane

Nr. 7 - 2004

magasinet

Triumftog og tilbaketog

side 4-15



Jernbaneverket

Signaler



150 år med jernbane

Så er den store dagen kommet. 1. september er det 150 år siden jernbanestrekningen fra Christiania til Eidsvoll ble åpnet. Den nye transportformen startet en samferdsels-revolusjon i Norge, og kravet om nye baner kom raskt fra flere deler av landet.

Jernbanens historie er en sammensatt historie. Det er en historie om de store triumfer, om oppbyggingen til å bli landets dominerende transportmiddel og om teknologiske nyvinninger både når gjelder infrastrukturen og det rullende materiellet. Samtidig er det en historie om stadig økende konkurranse, økonomiske nedturer, tragiske ulykker og politisk og intern strid.

På jubileumsdagen utkommer det nye bokverket om jernbanens historie. Det er Jernbaneverket som står bak utgivelsen, og kjente faghistorikere har i flere år arbeidet med en komplett jernbanehistorie helt fram til vår egen tid. Det to binds store verket blir den ene jubileumsgaven til alle ansatte i Jernbaneverket og NSB.

Den andre gaven til de ansatte er den store jubileumsforestillingen i Oslo Spektrum 4. september. Det blir fullt hus og jeg tror vi kan se fram til en minnerik kveld med kjente artister på scenen og H.M. Kong Harald som æresgjest.

Jubileumsturen til Eidsvoll 1. september er et arrangement for det offisielle Norge, vår eiere og samarbeidspartnere. Her er H.M. Dronning Sonja hedersgjest.

Jernbanens kunder har NSB valgt å hedre gjennom jubileumbilletten til 150 kroner.

Ved et jubileum skal vi ikke bare se bakover. Vi skal bruke jubileet til å vise at 150-åringen er særdeles livskraftig, at det er viktig å satse på jernbanen og at den er en transportform for fremtiden.

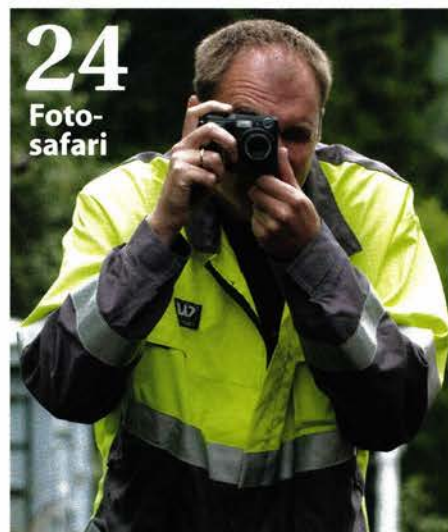
La oss bruke denne anledningen til å øke kunnskapen om jernbanen, gi et positivt løft i omgivelsenes oppfatning av jernbanen og til å øke vårt eget engasjement, vår motivasjon og stolthet.

Gratulerer med jubileet!

Stein Arvola



28
Sporblick



24
Foto-safari



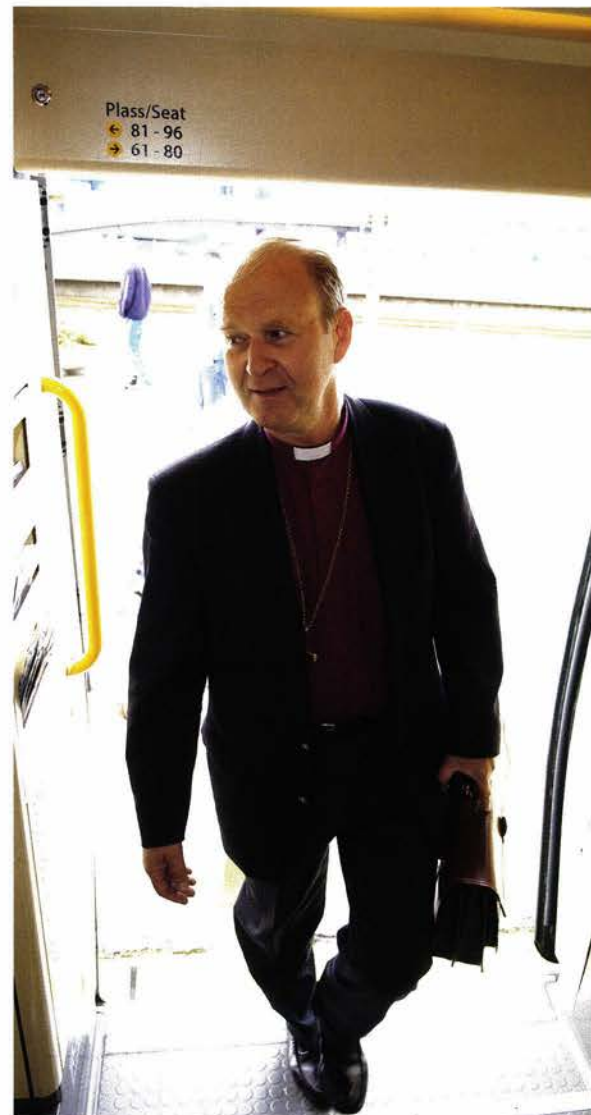
30
- Svikt

«Kjøpte Ferrari til gårdsvei»	4
«Tekniske råd satt til side»	6
- Jeg er stolt over å ha fornyet NSB	8
Fra skepsis til entusiasme	9
Oppgjør med urimelig kritikk	11
Fra «fattigmannstog» til tidenes vedtak	12
Forberedt på kritikk	14
De tror – på jernbanen	16
- På helsa og livet løs	18
- Trenger en sterk produksjonsenhet	20
- Bestilleren må være tydelig og forutsigbar	21
- Uforståelig «byttarbeid»	22
Ser ulikt på framtida	23
Utredet effekten av konkurranse	23
«Stasjonsmesteren»	24

Innhold



38 Rørosgård



16 Tror på tog



Månedens

gjest:

Petter Løvik



34 Gjester skriver

Storstilt støyforsøk med godt resultat	26
Norgeshistorisk sikkerhetstjeneste	28
- Unnfallenhet å ikke informere	30
Regjeringens signaler	32
Jernbaneverket ser til Sverige	33
Her er våre nye gjesteskribenter	34
Månedens gjest:	
Frå monopol til sunn konkurranse	36
Min arbeidsdag:	
Alene på Østre linje	37
Rørosbanens mann	38
Smånytt	40
Nytt fra biblioteket	45
Mitt jernbanebilde	46
Harrysporet	48

Jernbane magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken
JOURNALIST/REDIGERER:
Tore Holtet
JOURNALIST:
Øystein Grue
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Reidar Skaug Høymark
Per Rathe
Harry Korslund

FØRSTESIDE-BILDE:
Norsk Jernbanemuseum

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

Redaksjonen avsluttet 17. august 2004.

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
Opplag: 5.000
www.jernbaneverket.no

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

«Kjøpte Ferrari til gårdsvei»

- Da norsk jernbane endelig skulle modernisere seg mot slutten av 90-tallet, begynte man i feil ende. NSB stolte på politiske løfter og vedtok å kjøpe inn nytt materiell for flere milliarder kroner – uten at pengene til en bedre kjørevei lå på bordet. Dermed endte NSB opp med å kjøre Ferrari på gårdsvei, sier professor Jon Gulowsen.

TORE HOLTET

Gulowsen har skrevet om den aller siste del av jernbanehistorien i det to-bindes historiske verket som gis ut i forbindelse med jernbanens 150-årsjubileum. I kapittelet «Ambisjonen om høyhastighetstog i Norge» tar han for seg de ulike forsøkene på å fornye det norske jernbanesystemet gjennom 90-tallet.

Grell kontrast

Nytilsatt NSB-sjef Kristian Rambjør ville ha raskere, hyppigere og mer presise tog med maksimalhastigheter på 200-250 km

” Effekt 600 var en høyrisikoplan som sprakk

i timen. Under parolen «Ny kurs for jernbanen» ville han bygge ut regionale og internasjonale strekninger med trafikspotensial ut fra Oslo. Forslaget til jernbaneplan for perioden 1994-1997 forutsatte en samlet investering på 13,3 milliarder kroner, og over tre planperioder ville investeringene beløpe seg til 40 milliarder kroner.

Men Rambjør fikk aldri politisk tilslutning, og hans planer sto i grell kontrast til den kroniske økonomiske krisen som jernbanen var rammet av.

- Ikke fri for realisme

- Med Rambjør-planen nådde gapet mellom idealer og realiteter et høydepunkt. Men ved nærmere ettertanke var planen kanskje ikke helt fri for realisme likevel, skriver Gulowsen.

- Den gav klart uttrykk for at jernbanen måtte gjennomføre meget tunge investeringer i et til dels nytt linjesystem for å kunne øke reisehastigheten vesentlig, påpeker Gulowsen, og han legger til:

- Rambjør-planen var også et realistisk uttrykk for hvor tungt jernbanen måtte investere i infrastruktur for å kunne konkurrere med fly på langdistansereiser.

- Manglet bakkekontakt

- Rambjørs etterfølger Odmund Ueland forsøkte seg på en fullstendig omstilling i løpet av tre år, men hans planer tok ikke høyde for viktige politiske og teknologiske realiteter ved jernbanen. Hans økonomiske løfter manglet bakkekontakt, mener Gulowsen.

Planen «Effekt 600», som ble vedtatt av NSBs styre i mars 1996, gikk blant annet ut på å spare inn 600 millioner kroner i året, splitte opp NSB i flere enheter og skifte ut store deler av vognparken med nye og raskere tog.

Selv om også Ueland og NSB-styret ville ha tog som gikk i over 200 km/t, baserte de seg på å utbedre eksisterende traseer. Anslagsvis 80 kurver måtte rettes ut hvis det nye materiellet skulle kunne utnyttes fullt ut.

Prisen for krengetogtiltakene var anslått til 1,6 milliarder kroner, og i juni 1997

vedtok Stortinget å sette av 400 millioner kroner per år i en fire års periode. (Norsk jernbaneplan for 1998-2007).

Problemet var at disse pengene ble aldri bevilget.

Under behandlingen av statsbudsjettet året etter var de 400 millionene skrumpet inn til 57 millioner kroner!

- Stortinget en dårlig bedriftsleder

Til tross for protester fra mange hold ble det i de påfølgende åra bevilget svært beskjedne beløp til krengetogtiltak, og den dag i dag er ikke krengetogene tatt i bruk som forutsatt.

«Jernbanestyret har seg selv å takke når kontrakten ble inngått før pengene lå på bordet,» var kommentaren fra samferdselsminister Odd Einar Dørum.

- Han fastslo dermed hva alle jernbanetjenestemenn hadde fått erfare, gang på gang, nemlig at det kunne være betydelig sprik mellom samferdselsplaner og

” Rambjør-planen var også et realistisk uttrykk ...

statsbudsjett. Samferdselsplanene var politiske planer og som sådan verken mer eller mindre pålitelige enn andre politiske planer og løfter. Budsjettene var realiteter, skriver professor Gulowsen.



Uføre: - Jernbanen ble organisert inn i et uføre ved at det fristilte NSB-styret kunne kjøpe nytt materiell for flere milliarder, mens Jernbaneverket ikke kunne gjennomføre de nødvendige utbedringene i skinnegangen, mener historieforfatter og professor Jon Gulowsen. (Foto: Bjørn Erik Rygg Lunde).

Han spør seg om NSB-ledelsen tok sjansen på at Stortinget «ville bøye av for det åpenbart ufornuftige i å trafikere gamle, svingete, jernbanetraseer med materiell som tåler 200 km/t.»

- *Ble NSB lurt av Stortinget?*

- Lurt er ikke det rette ordet, selv om Stortinget i dette tilfellet framstår som en dårlig bedriftsleder. Stortinget er omnipotent – det har rett til å gjøre hva det vil. Men for NSB ble spriket mellom planer og bevilgninger svært stort. Det står ikke til å nekte at NSBs styre gikk til innkjøp av nye tog før man visste at man hadde noe å kjøre dem på. «Effekt 600» var en høyrisikoplan som sprakk.

Ny kjørevei ga resultater

Gulowsen skriver at «vedtaket om Gardermobanen har hatt sterk strategisk betydning for NSB, kanskje større betydning enn noen annen enkeltavgjørelse i etterkrigstiden.»

Investeringen innebar en samlet kapasitetsøkning på 40 prosent i Oslo-området og langt kortere reisetider på de utbygde strekningene.

Som motsats trekker han inn de kostbare innkjøpene av nye togsett, med omstridte krengetog og akselbrudd som to stikkord.

- Satt på spissen kan det derfor sies at

” ... en historisk feil som hindret et helhetlig grep ...

investeringene i kjørevei i 1990-årene har vært vellykte, mens investeringene i rullende materiell har artet seg som en sammenhengende serie av tilbakeslag, skriver Gulowsen.

- Historisk feil?

Han mener at NSB organiserte seg inn i et uføre ved at trafikk og infrastruktur ble skilt samtidig som jernbanen skulle moderniseres, og i en samtale med Jernbanemagasinet spør han seg om det her ble gjort en historisk feil som hindret et helhetlig grep om en ny jernbane.

- Det er slående at Ueland med støtte i det fristilte NSBs styre kunne kjøpe nytt materiell for flere milliarder, men at han som sjef for det statlige Jernbaneverket, og med støtte i et styre som besto av nøyaktig de samme personene som NBS-styret, ikke kunne gjennomføre de nødvendige utbedringene i skinnegangen, anslått til 1,6 milliarder i jernbaneplanen for 1998-2007. NSBs ledelse hadde spilt høyt, men den vant ikke, konkluderer historieforfatter Jon Gulowsen.

tore.holtet@jbv.no



«Tekniske råd satt til side»

Rådene fra teknisk avdeling ved jernbanen ble satt til side da de nye togsettene ble kjøpt inn mot slutten av 90-tallet. Utfallet ble at 38 togsett måtte bygges om. NSB klarte ikke å utnytte potensialet til det nye materiellet.

TORE HOLTET

Dette går fram av historiebøkene som gis ut i forbindelse med jernbanens 150 års jubileum.

Det nye krengetoget Signatur ble tatt i bruk på Sørlandsbanen fra 1. november 1999. Det brukte fire timer og fire minutter fra Oslo. Reisetiden var kortet ned med 57 minutter.

Slag i slag

– Skulle det vise seg å bli en ny giv for jernbanen i Norge? spør forfatteren Jon Gulowsen seg og svarer selv: – Det gikk verre for NSB enn selv de største pessimistene kunne frykte.

Innledende klager fra passasjer som ble kvalme av krengebevegelsene, druknet etter kort tid i den katastrofale nyheten om den store jernbaneulykken ved Åsta på Rørosbanen.

Så fulgte slag i slag en serie uhell og nestenuhell som tvang oppmerksomheten vekk fra de positive utsiktene til de nye togene.

17. juni 2000 sporet et Signatur-tog av på Nelaug stasjon etter brudd i en aksling. Farten var beskjeden, bare 40 km/t, og det var ingen personskader.

Ruta til flybussen avgjorde

Likevel kom denne ulykken til å få om-

» Flytoget skulle ikke bruke lengre tid enn bussen til Fornebu ...



Brudd: – Dette akselbruddet kom etter et hendelsesforløp der viktige premisser var lagt av NSBs ledelse, hevder historieforfatter Jon Gulowsen.

(Foto: Finn Holom).

fattende følger:

Alle Signatur-togene på Sørlandsbanen og Dovrebanen ble tatt ut av trafikk, og alle flytogene ble stanset for sjekk. I neste omgang ble maksimalhastigheten for disse togene redusert fra 210 km/t til 160 km/t.

Det ble konstatert en lang rekke feil og mangler, som det skulle ta flere år å rette opp.

Akselbruddsaken kan, ifølge historieforfatter Gulowsen, føres tilbake til februar 1995, da NSB undertegnet en foreløpig kontrakt med Adtranz om levering av 16 høyhastighetstog til Gardermobanen. Ifølge denne kontrakten skulle togsettet veie 149 tonn. Men allerede i juni viste konstruksjonen at vekten ville bli 168 tonn. Dermed ville ikke flytoget komme raskt nok opp i en hastighet på 210 km/t, noe som var nødvendig for å kunne tilbakelegge strekningen mellom Oslo og Gardermoen på 19 minutter.

For flytoget skulle ikke bruke lengre tid enn bussen fra Oslo sentrum til Fornebu – og det var 19 minutter, ifølge rutetabellen.

NSB i saksa I

Derfor begynte Adtranz å lete etter tiltak for å gjøre motorvognene lettere. Søkelyst falt på akslingene som kunne utføres i høyfast stål – en tilsynelatende sterkere

» Det gikk verre for NSB enn selv de største pessimistene kunne frykte

ståltype enn det NSB vanligvis hadde brukt. Med slikt stål kunne dimensjonene reduseres og akslingene gjøres lettere.

Problemet var imidlertid at det på den tiden ikke fantes noen UIC-standard for akslinger av denne typen høyfast stål.

Teknisk avdeling ved NSB protesterte og ville ikke gå med på at det ble brukt en ståltype som ikke holdt UIC-standard. Adtranz gjorde det klart at de kunne levere akslingene et halvt år forsinket. Men en slik forsinkelse var på det tidspunktet uaktuelt å godta for Gardermobanen.



Ikke standard: – Signatur-toget knelte på Nerlaug stasjon med brukket aksling som ikke oppfylte gjeldende internasjonale standarder, skriver Jon Gulowsen, og poengterer at avsporingen i juni 2000 fikk omfattende følger.

(Foto: Finn Holom).

- NSB satt rett og slett i saksa. Bedriften måtte godta forslaget til Adtranz om akslinger i høyfast stål, selv om de ikke tilfredstilte kravene i den internasjonale standarden, skriver Gulowsen.

NSB i saksa II

I januar 1997 var det imidlertid kommet ut utkast til en ny europeisk standard basert på en ståltype som var innenfor standarden.

- Dette tok selskapet derfor opp med NSB. Men nok en gang satt Norges Statsbaner i saksa. Hvis Signatur-togene ble utstyrt med en annen type akslinger, kunne ikke delene byttes mellom togene likevel. Man ville bli avhengig av to lagre for alt, stikk i strid med forutsetningene. Dessuten – og det var enda viktigere –

ville NSB få et pedagogisk problem. Hvordan skulle de forklare at flytoget, som skulle kjøre i 210 km/t, kunne være sikkert med akslinger utenfor normen, mens det ikke var sikkert nok for

» NSB satt rett og slett i saksa

Signatur-toget, som skulle kjøres i 160 km/t?

- Nok en gang ble rådene fra teknisk avdeling ved jernbanen skjøvet til side, konstaterer historieforfatteren. Han viser til at Signatur-toget knelte på Nerlaug stasjon med brukket aksling som ikke opp-

fylte gjeldende internasjonale standarder. – Selv om det ble framstilt som en gåte, visste både ingeniører og ledelse ved jernbanen hva årsaken var, skriver Gulowsen. Etter langvarige forhandlinger kom NSB og togprodusenten som nå het Bombardier, til enighet om hvordan akselsaken skulle løses økonomisk rett før årsskiftet 2001-2002. Bombardier forpliktet seg til å bygge om de i alt 38 togsettene. I tillegg skulle NSB og Flytoget få en viss kompensasjon for sine ulemper.

- Avtalen var en stadfestelse av at NSB ikke hadde ansvaret for akselbruddet. Men bruddet kom etter et hendelsesforløp der mange viktige premisser var lagt av NSBs ledelse, står det å lese i jernbanens egne historiebøker.

tore.holtet@jbv.no

– Jeg er stolt over å ha fornyet NSB

- Jeg er stolt over det jeg fikk til sammen med de ansatte i mine fem år i NSB, sier tidligere konsernsjef Osmund Ueland. – Uten at vi hadde gjennomført den tvingende nødvendige fornyelsen av materiellet, kunne vi bare ha avvirket hele jernbanen.

TORE HOLTET

Når det i jernbanens nye historiebøker står å lese at Uelands «økonomiske løfter manglet bakkekontakt», og at «Effekt 600» var en «høyrisikoplan som sprakk», kommer Ueland med denne kommentaren:

- Jeg undres over at en skriver en nyere historie uten å søke fakta og snakke med den som hadde ansvar for fem år av fornyelsen av NSB.

– Måtte velge

- Er det riktig at NSB-ledelsen tok sjansen på at Stortinget ville bøye av for det åpenbart ufornuftige i å trafikkere gamle svingete jernbanetraseer med materiell som tåler 200 km/t?

- Vi måtte velge: Skulle vi vente på dobbeltsporet jernbane, eller skulle vi sette i gang materiellfornyelsen og ha tillit til at politikerne fulgte opp? Vi valgte det siste; kjøpte tog til fem milliarder kroner og la da samtidig et press på Stortinget for å få gjennomført minimumstiltak på skinnegangen.

- Alternativet var at det først ble gjennomført en omfattende utbygging av dobbeltspor og kryssningsspor. Men da hadde vi ikke fått nytt materiell på mange år, kanskje ikke i det hele tatt.

- Trist

Ueland mener det er trist for norsk jernbane at politikerne ikke fulgte opp og bevilget de 1,6 milliardene til krengetiltak som de selv hadde vedtatt i forbindelse med Norsk jernbaneplan 1998-2007.

- I en av jernbanens nye historiebøker siteres tidligere samferdselsminister Odd Einar Dørum, som sa at jernbanestyret



Nødvendig: - Fornyelsen av togmateriellet var tvingende nødvendig, sier Osmund Ueland, som tror framtida vil takke han for beslutningen om å kjøpe tog for fem milliarder kroner. (Foto: Jan Tomas Espedal).

«har seg selv å takke når kontrakten ble inngått for pengene lå på bordet».

- Vi ventet med å bestille nye togsett til Stortinget hadde fattet et konkret vedtak om 1,6 milliarder kroner til krengetiltak.

“ ... hadde ikke fått nytt materiell på mange år

Dette var vi bevisste på. Dessuten var det en viss politisk vilje til å følge opp dette, og i mitt siste år i NSB ga samferdselsminister Terje Moe Gustavsen klart uttrykk for at disse pengene måtte bevilges.

– Togleverandørens ansvar

Ueland mener at han i sin tid som NSB-sjef langt på vei fikk til den effektiviseringen som var nødvendig grunnet kapitalkostnadene med nytt materiell.

- 38 togsett måtte til slutt bygges om. Angrer du på at du overså rådene fra teknisk avdeling i NSB mot å avvike fra UIC-standard på akslingene?

- Min korte kommentar til dette er at vi valgte en kontrakt med en meget erfaren togleverandør basert på totalentreprise,

der de hadde alt nødvendig underlag og tok ansvar for design, leveranse og produksjon. At togsettene måtte bygges om, var selvfølgelig en sterkt beklagelig sak, men leverandøren påtok seg ansvar og all skyld for både akselbruddet i juni 2000 og den påfølgende utskiftingen.

- Feilvurderte

- Angrer du på noen ting i din tid som NSB-sjef?

- Jeg er stolt over den ledergruppen jeg bygde opp, stolt over den omstillingen og fornyelsen vi fikk til og stolt og over at vi fikk til et samarbeid med de tillitsvalgte.

I ettertid må jeg innrømme at vi feilvurderte kompetansen som fantes på Sundland i Drammen da vi overførte alt lokaltogvedlikeholdet fra Lodalen, og jeg angrer på at jeg ikke brukte like mye tid på utvikling av mellomlederne som jeg gjorde på førstelinjelederne og den øverste ledelsen, sier Osmund Ueland, som i juni 2000 fikk avskjed av styret i NSB. Fire måneder senere fikk styret i NSB BA avskjed av daværende samferdselsminister Terje Moe Gustavsen.

tore.holtet@jbn.no

Fra skepsis til entusiasme

Den norske jernbanen fikk en trang fødsel, men barnet vakte likevel raskt begeistring.

– Holdningen til jernbanen svingte fra dyp skepsis til ubegrenset entusiasme, skriver historieprofessor Trond Bergh.

SVEIN ERIK BAKKEN

Bergh har skrevet bind én i det nye verket om jernbanens historie Norge som tar for seg perioden fra 1854 til 1940.

– Det var ingen selvfølge at Norge skulle ha jernbane. Både økonomiske, befolkningsmessige, topografiske og klimatiske grunner talte etter regjeringens og mange andres mening mot at jernbanen ville få noen særlig betydning for landet, fortsetter han.



Historieprofessor Trond Bergh. (Foto: Øystein Grue)

Ikke noe jernbaneland

Da Norge i 1854 fikk sin første jernbane som et av de siste landene i Europa, var den rådende oppfatningen at det ikke var grunnlag for noen nevneverdig videre utbygging. Norge ville med andre ord ikke bli noe jernbaneland.

Denne sannheten fikk et kort liv. Det viste seg raskt at det norske jernbanelandskapet ble noe annet og mye mer enn bare Hovedbanen mellom Kristiania og Eidsvoll. Stikk i strid med dystre spådommer fortsatte alt i 1857 utbyggingen av jernbanen i form av tre nye prosjekter.

Uhemmet begeistring

Innen 1890 var det i alt bygd 1.562 km jernbane i Norge, fordelt på 14 baner. – Kontrasten til den mangelen troen på Norge som et jernbaneland som rådet i 1850-årene, er slående, mener Bergh.

” Ingen selvfølge at Norge skulle ha jernbane



Mot alle odds: Stikk i strid med dystre spådommer fortsatte utbyggingen av jernbanen kort tid etter at Norges første jernbane ble åpnet. Her hentes grus til byggingen av Kongsvingerbanen i 1862. (Foto: NJM)

En sterk, til tider nesten uhemmet, jernbaneentusiasme hadde oppstått. Å få bygd mest mulig jernbane ville være av særlig stor betydning i Norge, ble det sagt. Derfor fortsatte byggingen også etter 1890, nå styrt av de helt store vyer om et moderne land som skulle dekket av jernbanelinjer på kryss og tvers.

Jernbanehunger

Innen 1910, da storverket Bergensbanen hadde vært i drift et års tid, var jernbanelandskapet vokst til 2.976 km. Det betydde nesten en dobling på 20 år og markerte toppen på utbyggingen av jernbanen her til lands.

– Ennå var jernbanehungeren ikke tilfredsstilt. I 1930 var ytterligere nesten 900 km jernbanespor kommet til, deriblant den nye stambanen mellom hovedstaden og Trondheim, Dovrebanen.

Omslag

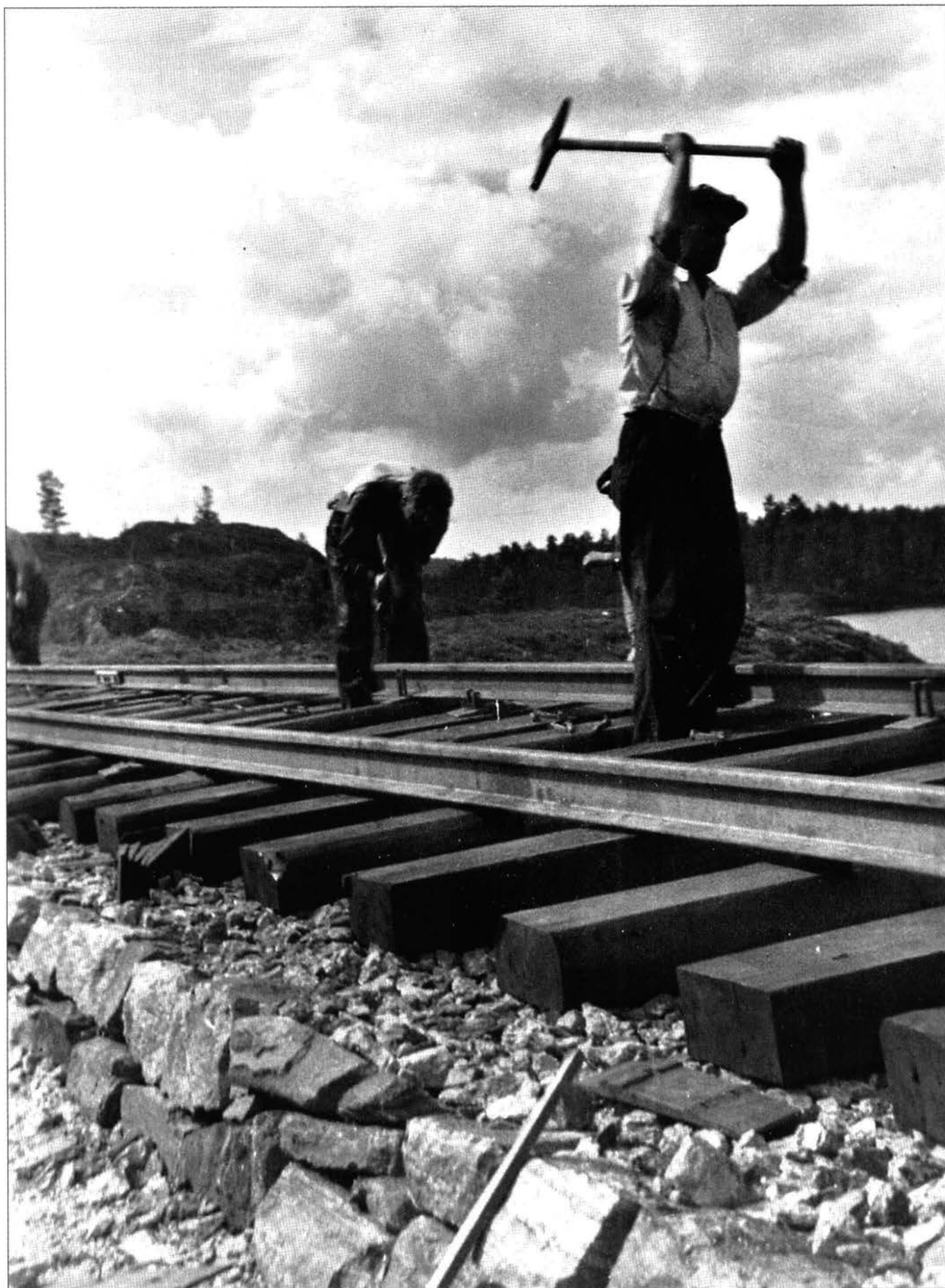
– Fram til 1920 var entusiasmen usvekket.

” Jernbanehungeren ikke tilfredsstilt

Deretter kom det et omslag. Tempoet i utbyggingen avtok markant, og en klar forskyving over mot vei og veibyging ble innledet.

Da krigen kom til Norge i 1940, var nesten 4.000 km jernbane på plass. Tilveksten i 1930-årene var beskjeden, og bestod i hovedsak av byggingen av de siste sambanene, Nordlandsbanen og Sørlandsbanen.

– Så mye mer jernbane ble ikke bygd. Toppen ble nådd i 1949-50 med 4.468 km. Deretter kom det til å dreie seg mer om nedbygging enn utbygging, avslutter Trond Bergh.



Hardtslåenede: - Jeg mener bildet av utbyggingen av jernbanen de første tiårene er mye mer nyansert enn det bildet som hardtslående kritikere har tegnet, sier historieprofessor Trond Bergh. (Foto: Arbeiderbevegelsens Arkiv)

Oppgjør med urimelig kritikk

- Satt på spissen så tar jeg et lite oppgjør med den urimelige harde kritikken av hvordan jernbaneutbyggingen skjedde i de første tiårene, der utbyggingen ble karakterisert som lite gjennomtenkt, planløs, stykkevis og delt.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Jeg mener dette bildet er mye mer nysansert enn hva som er blitt hevdet tidligere. Det samme mener jeg om kritikken av å bygge de første banene med smale spor som et fundamentalt feilgrep, sier Trond Bergh.



Historieprofessor Trond Bergh. (Foto: Øystein Grue)

Riktig grep

- Jeg tror det i første omgang var et riktig grep å bygge ut en smalsporet jernbanen tuftet på regionale initiativ og behov i stedet for å bygge ut et landsdekkende jernbanenett etter en samlet plan, som for eksempel i Sverige.

- Selv om dette tilsynelatende ikke var en gjennomtenkt utbygging, mener jeg likevel den var både rasjonell og riktig, der det ble behovene nedenfra som styrte utbyggingen, og ikke politikerne sentralt. Først etter at det kom lokale initiativ og ble vist vilje til å investere, fulgte Stortinget opp.

Det norske

- Dette var det norske system. Tanken bak var at det var lokalt en visste hvor skoen trykket, og at det var der en skulle teste ut viljen til å investere. Dette var også et re-

sultat av at Norge på 1800-tallet hadde en utpreget regional økonomi og dermed ikke hadde noe presserende behov for de store stambanene.

- Var det lokale engasjementet årsaken til den radikale endringen av holdningen til utbyggingen av jernbanen fra skepsis til uhemmet entusiasme?

- Ja, jeg tror det betydde mye for politikernes forståelse. Ved iherdig arbeid og gjennom utredninger, oppnådde mange gjennomslag for bygging av jernbaner som klart dekket definerte lokale behov.

Nedenfra

- Denne delen av utbyggingen av det moderne Norge ble derfor båret fram neden-



Det norske system

fra og etter hvert fanget opp og grepet med et stort engasjement av politikerne sentralt.

- Dialogen, samspillet og dynamikken mellom det lokale og nasjonale med ulike økonomiske interesser, forklarer veldig mye hvorfor Norge ble et jernbaneland stikk i strid med de mest pessimistiske spådommene.

Skreddersydd

- Når det gjelder kritikken mot den sterke satsingen på smalsporet jernbane, er det mye fornuftig i den. Valget kaster fortsatt skygger over dagens jernbanenett med de håpløst mange og krappe kurvene.

- På den annen side er det klart at en med å velge en så billig teknologi fikk mer jernbane enn en ellers ville ha fått. I stor grad dekket smalsporet i en lang periode det reelle behovet meget bra. Det at Norge fikk en relativt godt skreddersydd jernbane for den tidlige perioden var spesielt viktig.

- Men da en tidlig på 1900-tallet møtte en ny virkelighet som krevde en mer moderne jernbane, stod en overfor ekstra store problemer og store ombygginger.

” Radikal løsrivelse fra politikerne

Mest dramatisk

- En av de mest dramatiske hendelsene i jernbanens historie, var da statsbanenes generaldirektør og tre av fire fagdirektører i Hovedstyret høyst overraskende gikk av i løpet 5. og 6. mars 1919.

- Bakgrunnen var en prinsipiell uenighet mellom statsbanenes ledelse og de politiske myndighetene om organiseringen av statsbanene. Generaldirektør Christian Platou ville ha en radikal løsrivelse fra politikerne og organisere jernbanen i et frittstilt selskap.

Pirrende

- De var nær med å lykkes, men det politikerstyrte jernbanesystemet seiret til siste slutt. Hvorvidt et frittstilt jernbaneselskap ville gitt en helt annen utvikling er en pirrende problemstilling.

- I den perioden som jeg skriver om var ikke politikernes detaljstyring noen stor ulykke for jernbanen. Jeg mener jern-



” Riktig å bygge smalsporet jernbane

banen på tross av politikernes hang til å ville detaljstyre statsbanene klarte å foreta en del viktige omstillinger i mellomkrigstiden.

- Men jeg ser ikke bort fra at en fristilling i perioder med behov for mange og raske omstillinger kunne ha skapt et bedre grunnlag for en raskere modernisering av jernbanen, avslutter Trond Bergh.

” Et jernbaneland stikk i strid

Fra «fattigmannstog» til tidenes vedtak



Vekk med dampen: Kampanjen «Vekk med dampen» og gjennomføringen av den og «Moderniserings- og rasjonaliseringsplanen» representerte en radikal modernisering av jernbanen. (Foto: NJM)

Etter krigen nådde jernbanen i Norge toppen både i antall km bane og i antall ansatte. Deretter er fortellingen om jernbanens siste 50 år med noen få unntak en historie om et langt tilbaketoget.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det er en av konklusjonene i bind nummer to av historieverket om «Jernbanens

» Ser toget flyr forbi

150 år» som tar for seg perioden etter 9. april 1940 og fram til i dag. Forfattere er Jon Gulowsen og Helge Ryggvik.

Enorm betydning

- Under den annen verdenskrig hadde jernbanen en enorm betydning og var det viktigste transportmiddelet. Faktisk fulgte mange av de viktigste begivenhetene jernbanesporene, forteller Ryggvik.

Han viser til at Kong Haakon tok toget



Historiker Helge Ryggvik. (Foto: Øystein Grue)

da han 9. april 1940 kl. 07.15 forlot Norges hovedstad. Videre at jernbanen var sentral både i de norske styrkenes tilbaketoget, i motstandskampen og ved tyskernes kapitulasjon.

Fattigmannstransport

- Så kom tilbaketoget. En trodde ikke på jernbanens framtid. Når alle fikk bil ville nesten ingen kjøre med tog, og toget ville kun være fattigmannstransport, mente mange.

- Likevel var det like etter krigen jernbanen nådde toppen som sosial institusjon. Det var i 1953 at antall ansatt i NSB var på sitt høyeste med rundt 30.000. I tillegg jobbet en god del folk på Nordlandsbanen. Med familiene til de

» På høyde med sin egen tid

som jobbet på jernbanen levde en befolkning større enn Bergen by av og med jernbanen.

Krafttak

- Noe av det mest positive som skjedde i den tidsepoken vi behandler, var Stortingets vedtak av «Moderniserings- og rasjoneringsplanen» (MR-planen) i 1960. Den førte til nedleggelse av baner, stasjoner, reduksjon av lokale togtilbud og etter hvert en forholdsvis stor nedgang i tallet på antall ansatte.

- Samtidig som planen representerte en nedbygging, representerte den også en radikal modernisering av den samme jernbanen, markert blant annet med utskiftingen av det siste damplokomotivet i 1971.

- Gjennomføringen av MR-planen representerte et krafttak. Nærmere det å komme på høyde med sin egen tid har aldri jernbanen vært etter krigen, ikke minst fordi Stortinget siden ikke har fulgt opp vedtatte planer eller lovnader om satsing på jernbanen.

Tapt mulighet

- På tross av at en rett etter oljekrisen i 1973 aldri hadde snakket så varmt for jernbanen på Stortinget, så falt investeringene kraftig på 1970-tallet. Dette var igjen bakgrunnen for de to store krisene på 1980-tallet.

- Det som hadde størst negativ betydning er at jernbaneledelsen midt på 70-tallet, da opinionen svingte tilbake til fordel for jernbanen, ikke hadde en offensiv tro på eller plan for å bygge ut en moder-

» Satt en igjen med en tapt mulighet

ne jernbane. Dermed satt en igjen med en tapt mulighet.

Nådd en skranke

- Jeg er helt sikker på at jernbanen fortsatt har en samfunnsmessig betydning. Kanskje er vi endt opp i en situasjon der det er bilismen som har nådd en skranke teknologisk og miljømessig.

- Jernbanen har i dag en helt annen be-

tydning enn å være et fattigmannstransport. Da snakker vi om en jernbane med tog som kan kjøre opp i mot 200 km/t. Det er i en tid da gjennomsnittsfarten på bilene ikke vil komme opp i 100 km/t selv om veiene bygges ut og alle flaskehalsene fjernes.

- I tillegg har folk sett at blant annet investeringer på Østfoldbanen har gitt mer presise tog. Når en kjører på en av de beste motorveiene i Norge mellom Gardermoen og Oslo, ser en toget flyr forbi. Da ser en samtidig av jernbanen kan være et effektivt og raskt transportmiddel for framtiden.

Kan ikke skylde på jernbanen

- Helt fra slutten på 1980-tallet har politikerne sagt at jernbanens problem er jernbanen selv, og at jernbanen må omorganisere. Jernbanen har nå omorganisert og omorganisert i mange omganger.

- Det er derfor vanskelig nå å si at hovedproblemet er intern omstilling og omorganisering. Dermed er det også vanskelig for politikerne å si at der er veldig mye mer å hente ut ved nye omorganiseringer eller ved å slenge til jernbanen en pott med penger og si at nå må dere se å få noe mer ut av virksomheten. Skal en foreta et løft nå, så må det investeringsmidler på bordet.

- Dersom jernbanen får tilstrekkelig med bevilgninger kan toget konkurrere med bilen på en del strekninger, i noen tilfeller med driftsøkonomisk lønnsomhet og i de fleste tilfellene med samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Tidenes vedtak

- Debatten de siste årene, og ikke mist den siste jernbanedebatten i Stortinget i juni i år i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP), viser en veldig stor endring i holdningene til jernbanen.

- Selv om NTP-vedtaket politisk er veldig skjørt, endte Stortinget opp med et vedtak om å bruke en milliard kroner mer i året både til vei og jernbane. Denne gangen snakket både miljøbevegelsen og opposisjonen på Stortinget om jernbanen på bakgrunn av jernbanens egne premisser og planer. Dette er en helt ny situasjon, men i tråd med drivkreftene bak framveksten av jernbanen på 1800-tallet.

- Sjøl om Åstaulykken i år 2000 og en del andre negative hendelser skapte tilstander som minnet om krisene på 1980-tallet for jernbanen, har de ikke gitt noen langsiktige skadevirkninger. Jernbanen har i tillegg fått det mest positive vedtaket noensinne i Stortinget, avslutter Helge Ryggvik.

svein.erik.bakken@jbv.no



«Botteballetten»: Det er ikke bare «rallarne» som tar tunge tak for å holde hjulene i gang på jernbanen. Her har vi noen av de mange som sørget for reine og hyggelige tog. (Foto: Arbeiderbevegelsens Arkiv)

Forberedt på kritikk

- Med vår bakgrunn som økonomi-historikere har vi skrevet Jernbanens historie med det for øye. Det er masse muligheter for å supplere, korrigere og motsi oss, sier Trond Bergh og Helge Ryggvik.

- Jernbanenes historie er skrevet og kan skrives på mange måter. Mest vanlig har det vært å legge helt dominerende vekt på alle de store planene og utbyggingene, fortsetter Bergh.

- Mer enn det som har vært tradisjonen har jeg valgt å skrive om jernbanens samfunnsmessige betydning og om hvordan den faktisk ble organisert og drevet. Slik håper jeg at jernbanens historie i vår versjon fremstår som bedre intrigert i Norges alminnelige historie. Ryggvik tilføyer at jernbanen som institusjon avspeiler i seg selv mye av norsk historie de siste 150 årene.

Garantert

- Vi har beskrevet en institusjon som er ekstremt opptatt av historie. Det finnes en rekke fagpersoner og historikere som kan alt om en bane, alle sidebanene, loko-



Hele jernbanen: - Vår oppgave har vært å skrive 150 års historien til hele jernbanen, sier forfatterne Trond Bergh (t.h) og Helge Ryggvik. (Foto: Øystein Grue)

motivene osv fortsetter Ryggvik.

- Vår oppgave har vært å skrive 150 års historien til hele jernbanen. Da kan vi ikke dekke alt like bra, men vi har gjort så godt vi kan. De som leiter vil garantert fin-

ne feil og svakheter. I tillegg regner vi med at mange aktører vil komme med reaksjoner og ta til motmæle på vår framstilling av den siste delen av historien som går helt fram til i dag, avslutter Helge Ryggvik.



Ingen jernbaneulykke: Historieprofessor Trond Berg mener at byggingen av en rekke smalsporede baner ikke var noen ulykke for Norge, tvert om. Her fra Elverum stasjon i om lag 1865. (Foto: NJM)

Forfatterne

Trond Bergh (58)

Professor i historie med hovedvekt på økonomisk historie og næringslivshistorie.

Bosted: Asker.

Arbeidssted: Bedriftsøkonomisk Institutt (BI), tidligere leder for Arbeiderbevegelsens Arkiv og Bibliotek.

Tidligere arbeider: «Storhetstid 1945-1965. Bind 5 i Arbeiderbevegelsens historie i Norge (1987)» og «Den hemmelige krigen. Overvåking i Norge 1914-1997 (1998)».

Skriver om: Jernbanens historie 1850-1940.

Helge Ryggvik (44)

Historiker med doktorgrad i økonomisk historie.

Bosted: Oslo.

Arbeidssted: Universitet i Oslo.

Tidligere arbeider: «Oslo Stein-, Jord- og sementarbeideres Forening gjennom 100 år. 1895 - 1995.» (1995).

«Blod, svette og olje. Norsk Oljehistorie Bind 3» (1997), sammen med Marie Smith Solbakken.

«Norsk oljevirkosomhet mellom det nasjonale og det internasjonale. En studie av selskapsstruktur og internasjonalisering» (2000)

Skriver om: Jernbanens historie 1940-2004, med hovedvekt på første delen av denne perioden.

Jon Gulowsen (64)

Professor i sosiologi med hovedvekt på arbeidsosilologi og industrihistorie, også utdannet som maskiningeniør ved NTH.

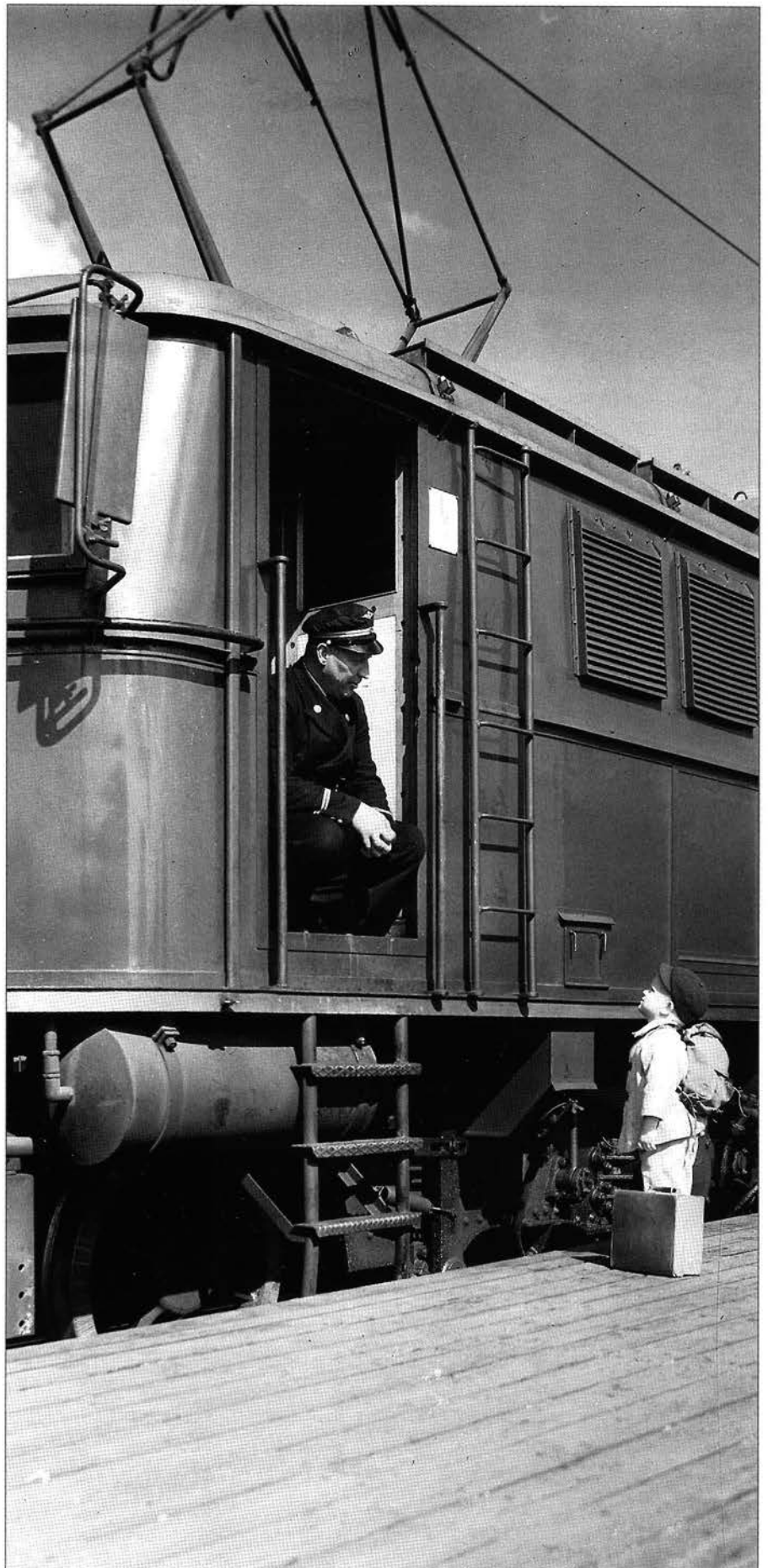
Bosted: Bodø.

Arbeidssted: Høgskolen i Bodø.

Tidligere arbeider: «Nordnorsk - og for egen maskin» (1995), «Bro mellom teknologi og vitenskap» (2000).

Var med på prosjektet «Kontakt og samarbeid i NSB» midt på 70-tallet.

Skriver om: Jernbanens historie 1940-2004, med hovedvekt på siste delen av perioden.



Blinkskudd: Et av de mange historiske «blinkskuddene» som det er mange av i de to nye historieverkene.

De tror – på jernbanen

KRISTIANSAND (Jernbanemagasinet): Agder-biskop Olav Skjevesland og fylkesordfører Oddvar Skaiaa (KrF) er skjønt enige om at Norge bør satse på jernbane i årene fremover. – Sats på jernbane før miljøtoget går fra oss, mener biskopen. Skaiaa er sterkt engasjert for jernbanen som leder av Jernbaneforum Sør.

SINDRE ÅNONSEN

Det var i mai at biskopen gikk ut i Vårt Land og uttalte at miljøtoget er i ferd med å gå fra Norge. Til Jernbanemagasinet forteller biskopen at det på Kirkemøtet i 2001 ble lagt frem en kirkelig plan for et grønnere samfunn kalt «Grønn vekking».

- Litt populært sagt så mener jeg at kirken bør fremstå som den største miljøbevegelsen av dem alle. Kirkens og mitt eget miljø jernbaneengasjement handler i bunn og grunn om å ta vare på skaperverket. Vi mennesker har et ansvar for å drive klok forvaltning av jorda - ikke hensynsløs rovdrift, sier Skjevesland.

Ønsker seg Eidangertunnelen

Med dette som utgangspunkt har biskopen engasjert seg til fordel for jernbane og i særdeleshet Eidangertunnelen-prosjektet. Tunnelen skal knytte Vestfold og Grenland i Telemark tettere sammen, samtidig som det åpner for en fremtidig sammenkobling mellom Vestfold- og Sørlandsbanen.

- Men jeg vil understreke at jeg også i fremtiden er tilhenger av togtrafikk der Sørlandsbanen ligger i dag. Det vet jeg det er mange i det indre Telemark som er opptatt av, legger Skjevesland til.

Effektivt og miljøvennlig

Han mener det finnes nok av argumenter for å hevde at toget i mange sammenhenger er det mest effektive og miljø-

» Kirken bør fremstå som den største miljøbevegelsen av dem alle

vennlige transportmiddelet som finnes.

- I Sverige har de våknet. Det bør vi gjøre i Norge også, sier Skjevesland.

- Kjenner du til at kirken har engasjert seg på vegne av jernbane i andre land?

- Om ikke for jernbane, så i hvert fall for miljøet. Patriarken i Konstantinopel, Bartholomeus, blir kalt det «Den grønne patriarken». Han besøkte i fjor Norge og de norske fjordene. Budskapet var: ren luft, rent vann og ren natur. Dessuten er det flere forskere og miljøforkjempere som har pekt på at verdens religioner har et større potensial enn noen andre når det gjelder å opplyse folk om miljøtruslene, forteller Skjevesland.

Grønn fane

- Hvor går grensene mellom religiøst motiverte utspill og politikk for biskopen?

- Én ting er å holde opp den grønne fane, noe helt annet er det å ta stilling til trasévalg og kost-/nytte-betraktninger. Det må selvfølgelig kirken og jeg overlate til andre miljøer og politikerne. Kirken skal vokte seg for å mene noe om alt, men vi må kunne oppfordre samfunnet til å ta miljøutfordringene på alvor, svarer Skjevesland, som selv tar toget så ofte han kan.

Jernbaneforum på offensiven

Fylkesordfører Oddvar Skaiaa er glad for engasjementet til biskopen.

- Biskopene har jo mange utspill. Det kan sikkert diskuteres hvor klokt dette er i en del sammenhenger, men akkurat dette utspillet har jeg sans for, ler Skaiaa.

Skaiaa leder et jernbaneforum på offensiven. Med fylkestingsvedtak i ryggen for etablering av et AS, tar jernbaneforumet nå mål av seg å knytte til seg en person om skal jobbe med prosjektet Sør-



» I Sverige har de våknet. Det bør vi gjøre i Norge også

vestbanen (en moderne sørlandsbane) på heltid.

Glade for vedtak

Skaiaa tror forumets innsats har bidratt positivt til at Arbeiderpartiet nylig fikk flertall for forslaget om å bevilge 10 milliarder mer til jernbanen i perioden 2006-2015 enn det som lå inne i regjeringens forslag til Nasjonal transportplan.

- Vi er glade for dette vedtaket, selv om det gjenstår å se om dette blir fulgt opp med årlige bevilgninger. Uansett registrer jeg at det er langt mer positive hold-



Sammen for jernbanen: Biskop Olav Skjevesland og fylkesordfører i Aust-Agder, Oddvar Skaiaa (KrF), deler troen på at jernbanen kan bidra til å løse viktige miljø- og transportutfordringer. (Foto: Anders Martinsen).

ninger til jernbane nå enn tidligere, sier Skaiaa.

Støtte hos partifeller

- Skulle du helst sett at det var ditt eget parti som hadde fremmet forslaget?

- Ja, gjerne det, men sånn er det å sitte i regjering. Da er det en del hensyn å ta. Samtidig vet jeg at mange av mine partifeller på Stortinget støtter forslaget, sier

Skaiaa, som gjerne skulle sett Grenlandsbanen på listen over prosjekter som kan gjennomføres innenfor rammen av Aps forslag om 26,4 milliarder til jernbanen over en tiårsperiode.

Samarbeidsprosjekt

- Ville det vært en idé å samle alle jernbaneforumene til ett sterkt forum med et nasjonalt perspektiv?

- Vi har en del felles interesser, men samtidig er det ikke til å komme bort fra at det også er snakk om regionale interesser her. Likevel er det en helt annen dialog mellom forumene i dag enn tidligere. Det snakkes blant annet om de årlige jernbanekonferansene i regi av Jernbane-

forum Sør kan bli et samarbeidsprosjekt. Det synes jeg er en spennende tanke.

Grønn vekkelse

- Så det blir jernbanekonferanser også i årene fremover?

- Absolutt. Erfaringene vi har fra disse konferansene er svært positive, og så er vi selvfølgelig glad for at Jernbaneverket har vært med som en støttespiller og samarbeidspartner, avrunder Skaiaa.

Så vil fremtiden vise om Skaiaas håp om en moderne sørlandsbane og biskopens ønske om en grønn vekkelse, vil løfte jernbanen til himmels.

sindre.aanonsen@jbv.no

“ ... langt mer positive holdninger til jernbane nå enn tidligere

– På helsa og livet løs

KØBENHAVN (Jernbanemagasinet): - Våre medlemmer i Banedanmark blir beordret til å lære opp sine egne banemenn, sier faglig sekretær Carsten Sauer. - Denne umulige situasjonen går på helsa og livet løs for mange av oss, tilfører områdegruppeformann Bjarne Pedersen.

SVEIN ERIK BAKKEN

Bakgrunnen for den unike situasjonen i Banedanmark som de to tillitsvalgte i Dansk Jernbaneforbund kommenterer, er at det private entreprenørselskapet Per Aasleff AS vant anbudet om drift og vedlikehold på en strekning på Jylland.

Uten kvalifiserte folk

- Aasleff ønsket å ta over folkene til Banedanmark på strekningen, men ingen av tjenestemennene takket ja, forteller Sauer.

- Når vi i tillegg ikke ble enige med Banedanmark om en utlånsavtale, førte det til at Aasleff ikke hadde kvalifiserte spor- og sikringsfolk til å utføre vedlikeholdet. Eneste løsningen var da å hyre inn Baneteknikk i Banedanmark som underleverandør.

- I den toårsperioden Baneteknikk skal være underleverandør, skal de samtidig utdanne Aasleffs folk på Banedanmarks regning. Det er nærmest grotesk at Banedanmark skal betale utdannelsen til folk som tilhører en konkurrent.

Med «oppreist» panne

- Lojaliteten til våre folk har virkelig vært satt på prøve. Medlemmene har spurt oss

” Grotesk at Banedanmark skal betale utdannelsen til folk som tilhører en konkurrent



På prøve: - Lojaliteten til våre folk har virkelig vært satt på prøve, sier faglig sekretær Carsten Sauer i Dansk Jernbaneforbund.

(Foto: Svein Erik Bakken).

om de kan nekte å gjøre det. Det kan de ikke. De skal utdanne disse folkene sjøl om situasjonen er meget, meget uheldig. Hvor god utdannelsen vil bli, vil tiden vise.

- På tross av den helt råe situasjonen har det overhodet ikke vært aksjoner av noe slag. Folk har tatt situasjonen med oppreist panne, som vi sier her i Danmark. Det er imponerende, slår Sauer fast.

- Dette vil være et enkelttilfelle. Vi har inngått en avtale med Banedanmark om at all utdanning av folk fra de private entreprenørene og fra Banedanmark i framtiden skal utføres av en egen privat utdanningsinstitusjon, med andre ord på sam-



me måte som lokførerne i selskaper som utkonkurrerer DSB, nå blir utdannet.

Helt umulig situasjon

- Vi opplever dette med å lære opp dem som skal ta jobbene våre, som en helt umulig situasjon, sier Bjarne Pedersen. - Vi kan ikke nekte å lære dem opp, men det setter vår lojalitet på en nesten umenneskelig prøve.

- Hvilke konsekvenser har dette fått for dere? Har det ført til at folk er blitt mer syke og borte fra jobben enn før?

- Ja, noen av våre folk har blitt syke av



Umulig: - Å lære opp dem som i neste omgang skal ta jobbene våre, er en helt umenneskelig situasjon, sier Bjarne Pedersen i Dansk Jernbaneforbund (i midten). Her i samtale med blant annet Banedanmarks toppsjef, Jesper Rasmussen (t.v.)
(Foto: Jernbane Tidende)

dette her. I verste fall kan det også ha ført til at livet til to av våre arbeidskamerater er blitt forkortet. Det er med andre ord ingen tvil om at denne umenneskelige situasjonen går ut over liv og helse.

Usikker framtid

- Hva som skjer når perioden på to år med oss som underentreprenører er over og våre konkurrenter er klar til å ta over

” Livet til to av våre arbeidskamerater kan ha blitt forkortet

jobbene våre, vet vi ikke. Det vi vet, er at det er veldig usikkert om vi deretter har en jobb å gå til i Banedanmark.

- I tillegg er det bittert at de folkene vi nå lærer opp, tjener fire-fem tusen kroner mer enn oss i måneden, noe som også Banedanmarks toppsjef, Jesper Rasmussen, gav uttrykk for var underlig da han nylig besøkte oss, avslutter Bjarne Pedersen.

svein.erik.bakken@jbnv.no

- Trenger en sterk produksjonsenhet

STOCKHOLM (Jernbanemagasinet): - Vi kan ikke slippe løs markedet helt uten at vi har mulighet til å påvirke. Banverket må derfor fortsatt ha en veldig stor og sterk produksjonsenhet som vi både kan påvirke og ha styring med.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier regiondirektør Kjell-Åke Averstad i Banverket Region Öst. Han innrømmer at erfaringene fra Nederland og England er et tankekors: Disse landene har satt all drift og alt vedlikehold ut på anbud – og de har de desidert høyeste kostnadene i Europa.

Skiller seg ut

Region Öst omfatter Stockholm og omlandet rundt. Hele 80 prosent av alle togreisene i Sverige starter eller stopper i

” Mer vedlikehold til lavere kostnad

denne regionen. – Det er med andre ord meget stor trafikk på jernbanenettet i vår region, noe som selvsagt stiller ekstra store krav til vedlikeholdet.

Til nå er drift og vedlikehold satt ut på anbud på rundt en tredjedel av strekningene både på hele det svenske banenettet og i Region Öst, men utfallet av anbuds-konkurransene varierer. Mens Banverket Produksjon (BVP) har vunnet tre av fire på resten av banenettet, er det helt omvendt i Region Öst.

- Her er tre av fire kontrakter vunnet av eksterne selskaper. En mulig forklaring på dette er at det alt eksisterer et marked rundt Stockholm. I tillegg til Banverkets



Gevinst: Regiondirektør Kjell-Åke Averstad anslår den økonomiske gevinsten av konkurransetsetting av drift og vedlikehold til mellom 15 og 20 prosent. (Foto: Svein Erik Bakken)

nett har hovedstadsområdet sju tunnelbaner, et trikkesystem og den private Roslagsbanan. Dermed finnes det her et leverandørmarked - i motsetning til i resten av landet.

Betraktelig billigere

Hva er så erfaringene med å sette drift og vedlikehold ut på anbud?

I juni forelå resultatene av en undersøkelse som regionene hadde gjort for hele det svenske jernbanenettet.

- Undersøkelsen viser at sikkerheten fortsatt er høy, og at kvaliteten faktisk er blitt bedre. Vi har også klart å vri mer av innsatsen fra feilretting mot forebyggende vedlikehold. Vi har ikke bare fått gjort mer forebyggende vedlikehold enn tidligere. Det har også skjedd til en lavere total kostnad.

- Dette er et resultat av kontrakter der to av tre er inngått med BVP og resten

med eksterne. Så effektene kommer som et resultat av formen på kontraktene og konkurransen om oppdragene, ikke som følge av hvem som har utført dem.

Regiondirektøren anslår den økonomiske gevinsten på konkurransetsetting til å ligge mellom 15 og 20 prosent.

Investeringsboom

Averstad viser til erfaringene fra byggeboomen på det svenske jernbanenettet på 90-tallet.

- I starten gikk det tregt både på konsulent- og entreprenørsiden, men med hjelp av tålmodighet klarte vi å bygge opp et marked.

” Eksterne vant tre av fire kontrakter

- Dette markedet forsvant da investeringsboomen døde ut. Så når vi nå står foran investeringer på over hundre milliarder kroner over en 12-årsperiode, må vi igjen få til en økning på leverandørsiden, ikke minst her i Region Öst. Vi vil kunne få store aktører som både vil satse på investerings- og vedlikeholds-markedet.

- Da er det avgjørende viktig at Banverket gir tydelige signaler om hvordan vi vil at markedet skal fungere i tiden framover. Samtidig må vi gi signaler som skaper trygghet for dem som ønsker å være langsiktige i jernbanemarkedet, avslutter regiondirektør Kjell-Åke Averstad.

svein.erik.bakken@jbv.no

– Bestilleren må være tydelig og forutsigbar

STOCKHOLM (Jernbanemagasinet): – Det viktigste som skal til for å få til et fungerende marked for jernbanetjenester, er at vi som bestillere er meget tydelige og forutsigbare i våre budskap og målsettinger.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier bestillerutvikler Lars Redtzer i Banverket Banförvaltning. Redtzer har vært sentral i arbeidet med konkurransetsetting helt siden Banverket i 1999 forsiktig startet å effektivisere virksomheten.

I dag jobber en gruppe under Banverkets fem regiondirektører med å utvikle forutsetningene for konkurransetsetting.

Det er også regiondirektørene som har ansvaret for å sette ut oppdrag på anbud.

Tørr

- Tydelighet, langsiktighet og forutsigbarhet fra Banverkets side er helt avgjørende for at jernbaneentreprenørene tør og får lov av sine eiere til å investere og være en

» Glemme alt som heter avregulering

del av dette nye markedet.

- Et annet viktig forhold er å tilpasse oppdragene som vi setter ut på anbud, slik at både de store og de små og ofte de mer spesialiserte entreprenørenes behov dekkes. Gjør vi ikke denne jobben, vil vi ikke kunne få et fungerende marked.

- I motsatt fall kunne vi dele opp oppdragene og gjøre dem så store eller så spesielle – både når det gjelder teknikk og geografi - at kun Banverkets egne entreprenører var i stand til å takle dem.



Bli bedre: - Uansett konkurransetsetting eller ei så må vi bli flinkere til å finne ut hva vi får for pengene våre, sier bestillerutvikler Lars Redtzer i Banverket. (Foto: Svein Erik Bakken)

80 prosent

Banverkets to store entreprenører, Banverket Industridivisjon og Banverket Produksjon, har i dag om lag 80 prosent av markedet innen drift, vedlikehold og fornyelse på det svenske jernbanenettet.

- I dag kjemper tre-fire store utenlandske jernbaneentreprenører om disse oppdragene. Dette er meget seriøse selskaper. De leverer ikke alltid inn tilbud på anbud over hele Sverige, fordi de må konsentrere sin virksomhet for å være konkurransedyktige.

- I tillegg finnes det tre til fem svenske anleggsentreprenører som mer sporadisk kommer inn med anbud.

- Våre egne entreprenører har derfor en helt dominerende posisjon i dette markedet i dag. Det er krevende for oss å skape de rette og mest mulig nøytrale forutsetningene for et fungerende marked med tilnærmet like konkurransvilkår for alle.

» Våre egne entreprenører har en helt dominerende posisjon

God bestiller

- Før vi tok skrittet med å sette ut oppdrag i det åpne markedet, fantes kunnskapen om anleggene og produksjonen hos de interne produksjonsenhetene i Banverket. Denne kunnskapen finnes fortsatt hos disse og bygges suksessivt opp hos de nye jernbaneentreprenørene.

- For at vi skal kunne bli en dyktig bestiller, er det derfor nå helt avgjørende viktig å ha gode kunnskaper om anleggenes tilstand både for oppdragene settes ut og under gjennomføringen av oppdragene.

Skjerpet sikkerhet

Redtzer mener at kravet til sikkerhet er skjerpet som følge av avregulering på det svenske jernbanenettet. - Skulle det skje en ulykke som følge av konkurransetsetting, så kan vi sannsynligvis bare pakke sammen og glemme alt som heter avregulering.

- Før satt Banverket Produksjon på all kompetansen. Nå må Banverkets bestillere, Banregionene, sette seg mer inn i virksomheten og analysere sikkerhetsrelaterte spørsmål opp mot entreprenørene hele tiden. Vi har derfor i dag et mer konsentrert fokus på sikkerhet enn noen gang.

- For å sikre at både hovedentreprenørene og eventuelle underentreprenører følger opp sikkerheten, har vi laget en særskilt sikkerhetsplan. Det er hovedentreprenøren som både er ansvarlig for kvaliteten på utførelsen og sikkerheten på anlegget de har kontrakt på, avslutter Lars Redtzer.

svein.erik.bakken@jv.no

- Uforståelig «byttearbeid»



Ukjente systemer: - Vi og SL-folkene må læres opp i tekniske og sikkerhetsmessing systemer som vi aldri har jobbet med, sier Tero Lehtonen. (Foto: Svein Erik Bakken).

STOCKHOLM (Jernbanemagasinet): - Jeg er veldig skeptisk til at vi skal ta over vedlikeholdet av t-baner, og at de skal ta over vedlikeholdet på jernbanen, sier tillitsvalgt Tero Lehtonen i Banverksklubben i SEKO.

SVEIN ERIK BAKKEN

Vi treffer den 45 år gamle finskfødte enga-

sjerte jernbanemannen og en del av hans kolleger ved Banverket Produksjons avdeling på Sundbyberg i utkanten av Stockholm. Alle stiller seg uforståelig til fornuften i denne slags «byttearbeid».

Mangler kunnskap

Banverket Produksjon har vunnet fire oppdrag på vedlikehold av en t-bane og en smalsporet jernbane for Stockholms Lokaltrafikk (SL). Oppdragene gjelder vedlikehold av spor, kjøreledning og

” Alle fire t-banene har ulike sikkerhetsforskrifter

strømforsyning. Kontraktene er på tre år med opsjon på to år til. Samtidig har Baneproduksjon i SL vunnet et oppdrag for vedlikehold av en jernbanestrekning for Banverket region Øst.

- Med unntak av noen få av oss har vi aldri tidligere jobbet på t-baner, og det

samme gjelder for SL-folkene i forhold til jernbane. Innen kjørestrom snakker vi om helt forskjellige systemer. Verken vi eller de har nok kunnskap om det rent tekniske, og enda mindre om sikkerhetsforskriftene. T-banen og Roslagsbanan, som vi skal ta over vedlikeholdet av, har hver sine sikkerhetsforskrifter, opplyser Lethonen.

Da vi intervjuet han noen uker før de skulle ta over, var heller ikke opplæringen på noen av feltene kommet i gang.

Sikkerhetsproblem

- Vi og SL-folkene må læres opp i tekniske og sikkerhetsmessige systemer som vi aldri har jobbet med. Naturligvis skal vi

” Det kan koste
Banverket dyrt

klare det, men det vil ta tid og koste penger.

Lethonen er heller ikke i tvil om at dette absolutt representerer et sikkerhetsproblem.

- Jeg ber til Gud om at det ikke skal skje uhell eller alvorlige ulykker. Det må jo bare ikke skje, men risikoen øker markant, sier han med tyngden av vel tyve års erfaring på jernbanen som bakgrunn for egne meninger.

Skremmer

Lethonen opplever ikke bare konkurranseutsetting som negativt.

- Når flere konkurrer om en jobb, krever det at du må skjerpe deg, på økonomi, styring og kontroll. Samtidig vil det i all overskuelig finnes arbeid for fagfolk på jernbanen, enten i Banverket eller hos andre entreprenører.

- Men sporene fra England skremmer. Vi vil med andre ord ikke ha tilstander der en bare har jobb når det passer arbeidsgiveren, for så å sitte hjemme og vente på å bli oppringt når arbeidsgiveren igjen trenger oss.

I tillegg til konkurransen fra private jernbaneentreprenører mener Lethonen at det bare er et tidsspørsmål før dyktige arbeidsledige jernbanefolk fra Estland og Latvia puster dem i nakken.

svein.erik.bakken@jbn.no

” Risiko for uhell og ulykker øker markant

Ser ulikt på framtida

El-folkene Anders Eriksson (29), Hans Henriksson (48) og Gunnar Turesson (41) ser ulikt på framtida – både når det gjelder konkurranseutsetting og muligheten for en trygg jobb.

Vi stilte dem tre spørsmål:

- *Tror du det blir mer jernbane for pengene når drift og vedlikehold blir konkurranseutsatt?*
- *Hva er bra og hva er galt med konkurranseutsetting?*
- *Føler du at du har en trygg jobb?*

Gunnar Turesson:

- Det tror jeg faktisk ikke.
- Det er bra å ha litt press på seg for dermed å gjøre jobben litt bedre enn før. Det gale er at jobben i Banverket Produktion kan bli borte, men det er lite med el-folk, så jobb får jeg nok likevel.
- Ja, den føles ganske bra trygg akkurat nå.



Anders Eriksson:

- Det er mulig, men det kan koste Banverket dyrt.
- Sikkerheten kan bli dårligere. Kanskje blir vi mer effektive, og kanskje

blir det billigere å drive jernbanen.
- Ja, det synes jeg faktisk.



Hans Henriksson:

- Jeg er ikke sikker på det, men de som har bestemt dette, håper jo på det.
- At man skjerper seg litt ekstra, men jeg har ikke noen mening om hva

som er galt.

- Jeg føler at jobben var tryggere før.

Utredningseffekten av konkurranse

STOCKHOLM (Jernbanemagasinet): Hva slags konsekvenser har avreguleringen og konkurranseutsettingen hatt for brukerne og samfunnet? Svenske utredere skal finne svar på dette spørsmålet, og innen 1. november foreligger utredningen.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det er LOs sjefsøkonom, Dan Andersson, som har fått i oppdrag av den svenske regjeringen å lage utredningen. Med seg har Andersson en faggruppe på 12 medlemmer og et sekretariat på fem.

- Utredningen skal ta for seg seks bransjer som er helt eller delvis avregulert: tele, post, elektrisitet, innenriksflytrafikken, taxi og jernbanen, opplyser hovedsekretær Mats Johansson i Statens Offentliga Utredningar til Jernbanemagasinet.

- Dette har ikke vært gjort tidligere i Sverige, så dette er nybrottsarbeid. Hovedmandatet vårt er å komme med forslag til forbedringer som gjør at konkurransen virker enda bedre enn fram til i

dag.

- Det viktigste og mest overordnede vi skal gjøre, er å finne ut om den samfunnsøkonomiske effektiviteten har økt, hva slags samfunnsmessige konsekvenser avreguleringen har ført til. Da tenker vi mest på produktivitet, investeringer, lønninger og priser. Det andre er hva slags konsekvenser det har fått for servicen for brukerne av disse tjenestene, sier Mats Johansson.

Ifølge Johansson er ikke avregulering noe hett politisk tema i Sverige, selv om det er kommet en del kritikk mot å slippe markedskreftene løs blant annet innen elforsyningen. Samtidig viser han til at mye av avreguleringen er satt i gang av borgerlige regjeringer og videreført av den sosialdemokratiske regjeringen.



I mål: Nettredaktør Njål Svingheim er i mål med en komplett informasjon om samtlige stasjoner. (Begge foto: Øystein Grue).

«Stasjonsmesteren»

RUNDELEN (Jernbanemagasinet): Nett-redaktør Njål Svingheim har samlet hele stasjons-Norge til ett kongerike. På Jernbaneverkets internettside og på BaneNettet finner du bilde og nyttig informasjon om samtlige stasjoner.

ØYSTEIN GRUE

Jernbanemagasinet gjør avtale med stasjons-samleren på Gjøvikbanen, Njål Svingheims barndoms banestrekning. I to og et halvt år har Jernbaneverkets webredaktør, forhenværende vaksjef fra NRK Radio og TV, fartet land og strand rundt. I slutten av juli var oppdraget fullført.

- I dag skal jeg finne den siste holdeplassen – Rundelen, mellom Grua og Bjørgeseter. Da er siste brikke på plass i puslespillet, forteller en fornøyd redaktør og mer enn habil o-løper både kort- og

langdistanse i NM. Njål har nyt godt av journalistisk arbeidsmetode så vel som kartleser-ferdigheter i jakten på de minste og mest avsidesliggende stoppestedene på vårt langstrakte jernbanenett, som Vossebanen, Sørlandsbanen, Solørbanen, Østre linje og Nordlandsbanen.

Arvelig belastet

- Stasjons-prosjektet har både vært et kjærkomment avbrekk i en kontorpreget tilværelse som web-redaktør på Stortorvet, og ikke minst interessant ved at jeg har fått oppsøke samtlige steder fra Narvik i nord til Stavanger i sørvest, fra Bergen og Åndalsnes til svenskegrensen.

Njål er ikke ukjent med jernbane. Lokfører-sønnen som vokste opp på Hønefoss, forteller om sommerlige ferieopplevelser med formiddagsturer til steder som Roa – hvor høydepunktet en sommerdag på 60-tallet kunne være nys-tekte wienerbrød på Roa stasjon – mens han fulgte pappa som både kjørte lokomotiv og motorvogn på Gjøvikbanen.

–Farfar var baneformann i Oslo distrikt. Joda, jeg er flasket opp på jernbanen, forteller Njål – med stolthet.

- Mye bra!

- Hvilket inntrykk har du av stasjonenes forfatning og servicenivå?

- Mange stasjoner er arkitektoniske perler, som Jerstad stasjon på Sørlands-

» Mange stasjoner er arkitektoniske perler

banen – godt vedlikeholdt og med fasiliteter som busspassasjerer langs veien bare kan drømme om! Oppvarmede oppholdsrom året rundt, med aviser og drikke og noe å bite i.

De mest nedslående eksemplene i form av nedtaggede stasjonsbygninger og annen hærverk finner vi i Oslo-området, hvor det er et betydelig behov for vedlike-



På fotosafari: Njål Svingheim har reist land og strand rundt og fotografert. Her fanger han inn Runddelen holde plass på Gjøvikbanen - den siste av i alt 297 stasjoner/holdel plasser.

hold og andre tiltak, slår Njål Svingheim fast. Kontrastene er store. Men webredaktøren mener at landets 297 stasjoner og holde plasser slett ikke fremstår som bevis på at jernbanestasjonen er en «museal» transportform – uten service og med lukkede dører.

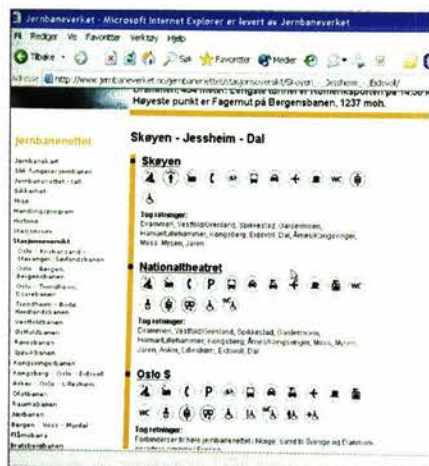
Nyttig verktøy

- Ideen bak stasjonsoversikten er at de reisende, etablerte og nye operatører på sporet, reisebyråer og vi som jobber på jernbanen, skal ha lett tilgang til oppdatert informasjon om samtlige stasjoner.

„ ... siste brikke på plass i puslespillet

Tilsvarende informasjon er tilgjengelig for britisk og svensk jernbane, forteller Njål Svingheim.

For en internett-bruker er det raskt og enkelt å hente frem en fullstendig oversikt over åpningstider på aktuelle stasjoner, sjekke om det er billettsalg, åpningstid og om stasjonen er utstyrt med wc, stellerom, rampe for rullestol og så videre.



Effektiv

Jeg har stort sett brukt en dag det siste året på reise banelangs, med kamera og pc, forteller Njål. Hyggelig avkobling i møte med både yngre og eldre kolleger i Jernbaneverket. Stasjonene på Vossebanen ble tatt i løpet av en visitasjonstur på en dag, mens samtlige stasjoner og holde plasser på henholdsvis Sørlandsbanen og Nordlandsbanen ble besøkt og fotografert i løpet av tre dager. Flåmsbanen ordnet jeg fra sykkelsetet.

Slå den!

oyg@jbv.no

„ ... kjærkomment avbrekk i en kontorpreget tilværelse

Fakta om stasjonsoversikten

- Oversikten omfatter samtlige 297 stasjoner, holde plasser
- Informasjonen oppdateres månedlig
- Fotos av samtlige stasjoner
- Tilgjengelig på <http://www.jernbanaerkeret.no>
- Også tilgjengelig på Jernbaneverkets intranett
- Selvforklarende symboler viser service/tjenester
- Statens Kartverk, «Opplev Norge» og Miljøverndepartementet bruker stasjonsoversikten

Storstilt støyforsøk med godt resultat

SANDVIKA (Jernbanemagasinet): I jakten på de beste metodene for å begrense fremtidig togstøy fra de nye tunnelene mellom Sandvika og Asker har Jernbaneverket gått grundig til verks. Med god bistand fra et bredt spekter av fagmiljøer og ekspertise gjennomførte prosjektledelsen nylig et stortilt støyforsøk i Skaugumtunnelen.

HARRY KORSLUND

Spørsmålet om maksimale grenseverdier for strukturstøy i de nye tunnelene mellom Sandvika og Asker ga lenge grunnlag for strid mellom Jernbaneverket og kommunene Asker og Bærum. Kommunene krevde at grensen skulle være 27 dBA, men Jernbaneverkets syn vant frem til slutt. Det skjedde i fjor vår da Fylkesmannen i Akershus besluttet 32 dBA som øvre grense.

-Hvilke konsekvenser fikk dette for det videre arbeidet med strukturstøy i prosjektet?

» Vi har samarbeidet med de fremste ekspertene

-Fylkesmannens vedtak ble gjort gjeldende i de kommunale reguleringsbestemmelsene og har siden ligget til grunn for det store omfanget av beregninger, målinger og undersøkelser vi har gjennomført på dette området, sier prosjektleder Anne Kathrine Kalager.

Formelle krav

-Gjennom alle faser av prosjektet har vi

hatt et overordnet mål om å finne frem til byggetekniske metoder som gir optimal støydemping. Fullskalaforsøket i Skaugumtunnelen viser at vi har prosjektert en løsning som gjør at vi med stor sannsynlighet skal greie å tilfredsstille de formelle kravene og på den måten sikre at tunnelnaboene ikke påføres uakseptable støyplager etter hvert som togene begynner å trafikkere de nye tunnelene.

-Hva går den prosjekterte løsningen ut på?

-Kort fortalt har vi i de mest kritiske områdene sprengt tunnelbunnen dypere ned i fjellet slik at sporene kan bygges på et lag av sprengstein. Ifølge våre beregninger ville slik dypsprenging, i kombinasjon med et lag av støydempende matter mellom sprengsteinen og ballastpukken, trolig gi det beste resultatet. Vissheten om at det ikke alltid er samsvar mellom teori og praksis gjorde imidlertid sitt til å holde spenningen oppe mens vi ventet på resultatene av forsøkene i Skaugumtunnelen, sier Anne Kathrine og smiler.

Lettelse

-Resultatene bekreftet heldigvis våre beregninger og antakelser. Faktisk viste målingene at den prosjekterte løsningen ga en bedre effekt enn noen hadde våget å tro på forhånd. Jeg overdriver hvis jeg sier at jubelen stod i taket, men legger ikke skjul på at det var stor lettelse å spore hos mange da konklusjonene ble presentert for prosjektet.

-En god dag på jobben med andre ord?

-Det er alltid godt å få den endelige bekreftelsen på at beregningene holder vann. I dette tilfellet var det spesielt gledelig - ikke minst fordi vi har jobbet så lenge og grundig med et vidt spekter av problemstillinger knyttet til strukturstøy. Forberedelsene til selve forsøket gikk ellers rekordraskt unna, men uten at vi gikk på akkord med kravene til grundighet og detaljering av den grunn, fastslår

Anne Kathrine. Hun nøler heller ikke med å karakterisere fullskalaforsøket i Skaugumtunnelen som et solid stykke nybrottsarbeid som helt sikkert vil få stor betydning langt utenfor Jernbaneverkets grenser.

Spisskompetanse

Såvidt omfattende forsøk for å kartlegge spredningen av strukturstøy i tunneler er nemlig ikke dagligdags kost - verken her

» sikre at tunnelnaboene ikke påføres uakseptable støyplager

til lands eller internasjonalt. Ekspertene fra ulike fagmiljøer har derfor fulgt forsøkene med stor interesse. Enkelte har også aktivt bidratt med kunnskap og spisskompetanse.

-Gjennom hele prosjektet har vi samarbeidet med de fremste ekspertene på området, sier Anne Kathrine og understreker at dette har vært helt nødvendig fordi strukturstøy er et svært komplekst og omfattende fagfelt. Gjennom forsøkene erfarte vi for eksempel at selv små variasjoner i sprekke-dannelser og lagdeling i fjellet kan gi store utslag i forhold til hvilke tiltak som gir best effekt. På dette området finnes det rett og slett ingen fasitsvar, men når alt kommer til alt, så er det jo nettopp det som har gjort det så spennende å arbeide med dette.

hko@jbv.no

Nybrottsarbeid: Jernbaneverkets støyforsøk er et godt stykke nybrottsarbeid.

(Foto: Øystein Grue)



Noen forandringer i opplevelse av lyd

- +/- 3 dBA: Minste merkbare endring av lydstyrken
- +/- 6 dBA: Opplevs som markant endring av lydstyrken
- +/- 8-10 dBA: Opplevs som fordobling/halvering av lydstyrken

Visste du at...

- ...Støy måles i desibel (dBA)
- ...Desibelskalaen er oppkalt etter Graham Bell
- ...Smertegrensen for det menneskelige øre går ved 120 dBA
- ...Det er vanlig å definere støy som uønsket lyd
- ...Strukturstøy er vibrasjoner som forplanter seg i bygninger og konstruksjoner

Kort om støyforsøket

- Drøyt 20 personer var involvert i gjennomføringen av forsøket. De totale kostnadene beløp seg til om lag 2,5 millioner kroner.
- I forsøket ble det bygget opp syv sporfelter med samlet lengde på om lag 60 meter.
- Under hvert av feltene bestod underbygningen av ulike materialer i forskjellige kombinasjoner. Målet var å kartlegge hvilken kombinasjon som gir best demping av strukturstøyen.
- En avdanket jernbanevogn inngikk også i forsøket. Vognen ble bygget om spesielt for anledningen, og på den ene akslingen ble det montert en vibrator for å simulere togstøy.
- Underveis i forsøket ble det gjennomført omfattende målinger av strukturstøy både i tunnelen og i flere rom i boligene på overflaten.

Norgeshistorisk s

” Det blir som
å være på båt

SANDVIKA (Jernbanemagasinet): - Hva gjør man ikke for jernbanen når det kreves? sier 60-åringene og klassekameratene fra folkeskolen i Halden, Bjørn Langbråten og Rolf Wigan Sundberg – to nøkkelpersoner under norgeshistoriens lengste brudd fra 16. juli til 1. august.



ØYSTEIN GRUE

Med mer enn 55 års bakgrunn fra sikkerhetstjeneste jobbet haldenserne Bjørn Langbråten (60) og Rolf Wigan Sundberg (60) innenfor grensen av hva Arbeidsmiljøloven tillater, for å dekke Jernbaneløstets behov for sikkerhetsmenn på det nye dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker i sommer. To funksjoner er avgjørende for sikkerheten når det skal arbeides i og nær spor; det er hovedsikkerhetsmann og leder for elsikkerhet.

Det går mot slutten av norgeshistoriens lengste brudd – og alle enkeltoperasjoner er i rute. Bjørn og Rolf er rause med rosende omtale av samtlige 23 medarbeidere i sikkerhetsstaben, sporskiftene inkludert. Byggherren og de som har planlagt norgeshistoriens lengste brudd, får

også skryt. God planlegging er mer enn halve jobben.

Sjømanns-liv

-Det ær'nte første gangen, innskyter Bjørn. Klokka er 14, og han har prøvd å få seg noen timer søvn etter at han gikk av nattevakt klokka 05.

- 10 timers vakt og 9 timer på brakka. Slik har vi jobbet siden lørdag 16. juli. Det blir som å være på båt, forklarer Rolf W. Sundberg. Han er tredje generasjon på jernbanen i familien, med nyttig bakgrunn fra bygg- og anlegg – før han begynte på jernbanen i 1987. Etter dette ble det Jernbaneskolen før han begynte i sikkerhetstjenesten.

Bjørn er noen måneder eldre enn klassekameraten fra Prestebakke. Han startet på jernbanen i 1961. Også han tredje

generasjon jernbanerallar. Bjørn begynte i sikkerhetstjenesten i 1962 og har allsidig bakgrunn fra sporarbeid, blant annet som sveiser. Men verken Bjørn eller Rolf har jobbet kontinuerlig to-skift-ordning over en så lang periode som 16 døgn.

Fungerende togleder

Hovedsikkerhetsmennene har sammen med leder elsikkerhet det overordnede ansvar i et anleggsområde. Når et anleggsområde opprettes og arbeidet starter, er det vakthavende hovedsikkerhetsmann som overtar toglederens eller togekspeditørens ansvar for personell-sikkerheten på og ved sporet i anleggsområdet.

Diskusjonen om ikke en togekspeditør burde være hovedsikkerhetsleder, ble konkludert med at hovedsikkerhetsmann

Sikkerhetstjeneste



” Nå skal det bli godt med en blund

To skift: - 10 timers vakt og 9 timer på brakka. Slik har vi jobbet siden lørdag 16. juli. Det blir som å være på båt, forklarer Rolf W. Sundberg (t.v). Til høyre Bjørn Langbråten.

(Foto: Øystein Grue)

må ha første hånds kjennskap til anleggsområdet. Sikkerhetsansvarlig må kjenne både sikkerhetsfolkene og nøkkelpersonell hos entreprenørene.

Bjørn og Rolf har vært sikkerhetsmenn på nytt dobbeltspor Skøyen-Asker siden starten høsten 2000.

- Klart for godstog!

- 10 minutter til godstogpassering. Er vi klare til å koble inn strømmen? spør leder for elsikkerhet Egil Storsveen.

- Hold an til jeg har fått tilbakemelding fra Siemens-karene som tester drivmaskin og sporveksel på Jong, svarer Rolf kjapt.

To minutter går.

- Jo, det er klart! Godstog fra Asker til Oslo S leder.

- Toget har passert Billingstad og er i

rute. Kjørestrom kobles inn nå! Klart for godstog, repliserer sikkerhetsleder elkraft.

- Da klarte vi også denne passeringen uten forsinkelse, sier en fornøyd Rolf W. Sundberg før han avslutter overleveringen til Bjørn, som er påtroppende.

- Nå skal det bli godt med en blund. Så sees vi om ni timer igjen. Da blir det vel litt roligere, sukker avtroppende etter en hektisk dag.

Kritisk kompetanse

- Jeg forstår ikke hvordan Jernbaneverket på sikt skal klare å ivareta sikkerhetsansvaret når rekrutteringen av sikkerhetspersonell har stoppet opp, og gjennomsnittsalderen bare øker, sier Bjørn Langbråten.

Jernbaneverket leier inn stadig flere

sikkerhetsfolk fra eksterne. Men forskjellen på innleide og Jernbaneverkets eget personell er jo at vi kjenner rutinene, vi kjenner banen og anlegget vi jobber på. Det kan ikke forventes av en ekstern sikkerhetsmann – som kan komme fra Sverige, Danmark eller kanskje Tyskland har lokalkunnskap. Og da oppstår det lett sikkerhetskritiske situasjoner.

16 dagers kontinuerlig jobbing uten personskaade, etter et stort antall krevende arbeidsoperasjoner, er uttrykk for at sikkerhetstjenesten fungerer. – Bank i bordet! Men marginene mellom full kontroll og nestenulykker er det ofte bare vi i sikkerhetstjenesten som kjenner. Og jeg opplever at det går den gale veien, sier en betenkt Bjørn Langbråten til Jernbanemagasinet.

- Unnfallenhet å ikke informere

- Håndteringen av vedtatt nedbemanning har resultert i betydelig frustrasjon. Mange ledere våger ikke informere sine medarbeidere, og dyktige fagfolk har brukt ferien til å søke etter jobb – kanskje helt uten grunn.

ØYSTEIN GRUE

Tillitsvalgt i STAFO, Ove Johan Gjermo kjenner flere dyktige medarbeidere i Jernbaneverket som har brukt sommer-

ferien på å søke jobb, fordi de opplever arbeidssituasjonen som høyst usikker.

- Det er et gammelt problem i Jernbaneverket at informasjon eller beslutninger, som medarbeidere skulle fått, ikke når frem gjennom mellomleder-apparatet. Ofte er det slik at beslutninger sentralt ikke når frem til mellomleder. Men i forbindelse med prosessen rundt vedtatt nedbemanning er det et faktum at mange ledere i Jernbaneverket i dag sitter på informasjon som ikke når frem til den enkelte ansatt. Vi har ledere i Jernbaneverket som ikke skulle hatt personalansvar, mener Ove Johan Gjermo.

- Hvor er etterlevelsen av den fine folderen om personalpolitikken i Jernbaneverket som nylig ble sendt ut? Her ble informasjon og kommunikasjon presentert som en flaggsak. Dagens virkelighet er katastrofal.

- Og, presiserer Ove Johan Gjermo.

- Jeg skyter ikke på Steinar Killi. Det svikter nede i organisasjonen vår.

Fasit

Ove Johan Gjermo er hoderystende til at rapporten fra «Arbeidsgruppe I», som presenterte sin anbefaling til infrastrukturdirektøren den 15. juni, ikke er gjort kjent for de berørte.

- Med mindre Steinar Killi eller Jon Frøisland har endret vårt mandat etter at gruppen konkluderte, skulle fasiten på spørsmålet om hvilke baner og strekninger som etter gruppens vurdering har for mye mannskap i forhold til oppgaven, vært distribuert. Rapporten tar ikke for seg det enkelte stasjonsingssted, men rapporten ville gitt grunnlag for å se fremover, ikke for å rømme Jernbaneverket.

Den manglende praktiseringen av Jernbaneverkets personalpolitikk og fraværet av informasjon gjennom personalledere vil etter STAFO-lederens vurdering få langtidsvirkninger. Ove Johan Gjermo kan ikke med sin beste vilje forstå hvorfor rapporten fra arbeidsgruppen han deltok i er blitt holdt tilbake den er delprosjektets svar på mandatet.

Forsert nedbemanning

- Jeg vil minne om at vedtaket om å redusere bemanningen med 400 årsverk i Jernbaneverket ikke skulle starte for kommende årsskifte. Det viser seg i ettertid at



Langtidsvirkning: Manglende praktiseringen av Jernbaneverkets personalpolitikk og fraværet av informasjon gjennom personalledere vil etter STAFO-tillitsvalgt Ove Johan Gjermo sin vurdering få langtidsvirkninger i Jernbaneverket.

(Foto: Sjur Herre).

» Det svikter nede
i organisasjonen vår



Advarer: - Meget kompetente arbeidstakere rammes av langvarig usikkerhet og flykter, advarer Ove Johan Gjermo, leder i STAFO Fellesrådet ved JBV. (Foto: Sjur Herre).

nedbemanningen i praksis startet umiddelbart. Vedtaket var at nedbemanningen skulle gjennomføres over en tre-årsperiode med. I dag er det særlig yngre kontorsatte, prosjektledere og banefolk - meget kompetente arbeidstakere - som rammes av langvarig usikkerhet og flykter, til stor skade for Jernbaneverket.

- *Hva kan Jernbaneverkets ledelse gjøre for å bøte på skaden?*

- Jernbanedirektøren og hans stab må raskt mulig sammenkalle ledere med personalansvar i hele organisasjonen og gjennomføre en landsdekkende informasjonskampanje, slik at det overhodet ikke er tvil blant noen om hva som er besluttet og hva som skal skje fremover og i hvilket tempo.

- Uansett hva som måtte komme eller ikke komme av avklaringer i forestående statsbudsjett i oktober, mener jeg det er unnfalighet å ikke informere de mange berørte om hva de har i vente.

Ikke nok spesialister

- *Hvorfor har nedbemanningsprosessen havnet i slik uføre?*

” Møt virkeligheten og frustrasjonen der den er

- Ut over det jeg allerede har sagt om informasjon og kommunikasjon, tolker jeg ikke Stortingsproposisjon 62 slik ledelsen i JBV gjør. Det finnes ikke noe marked for noe omfang av de tjenester eller oppgaver som Jernbaneverket utfører for staten, slik tilfellet er for Mesta. For en sikker jernbanedrift er kompetansen viktigere enn det politiske prinsipp om anbud og konkurranse.

Utrolig nok driver Jernbaneverket i dag med nedbemanning innen fagområder hvor vi ikke har nok spesialister. Vi har ikke engang nok folk til å rydde langs linjen.

- Møt virkeligheten og frustrasjonen der den er - ute i organisasjonen, oppfordrer leder i STAFO Fellesrådet ved JBV, Ove Johan Gjermo.

oyg@jbv.no

Forstår frustrasjonen

Infrastrukturdirektør Jon Frøisland forstår frustrasjonen blant de ansatte. - Rapporten fra arbeidsgruppen ble lagt fram i Jernbaneverkets ledermøte før ferien, men vi behandlet den ikke, opplyser Frøisland.

- Bakgrunnen for dette er at Samferdselsdepartementet er midt inne i en vurdering av hvor stor del av våre drifts- og vedlikeholdsoppgaver som skal konkurranseutsettes. Dette skal blant annet ses i sammenheng med A/S-prosessen for BaneService. Departementets svar får vi først i forbindelse med statsbudsjettet som legges fram 6. oktober.

- Når usikkerheten om rammebetingelsene er så stor, fant vi det ikke riktig å behandle rapporten og derfor heller ikke offentliggjøre den, sier Jon Frøisland.



Regjeringens signaler

Produksjonen i Jernbaneverket må konkurranseutsettes skrittvis. Dette er i korthet signalet fra regjeringen. Mer informasjon kommer i forbindelse med statsbudsjettet.

Regjeringen henviser til stortingsinnstilling nummer 90 (2003-2004), der Stortinget ba regjeringen arbeide for at større deler av JBV's produksjonsvirksomhet, herunder BanePartner og BaneProduksjon, blir omdannet til AS og konkurranseutsatt.

I stortingsproposisjon nummer 62, presentert i mai i år, heter det: «Med utgangspunkt i Stortinget sine merknader og det omfattende arbeidet som er gjort av Jernbaneverket og styret i BaneService AS, ønsker Samferdselsdepartementet å

konkurranseutsette produksjonsverksemda i Jernbaneverket stegvis. Samferdselsdepartementet arbeider no med ein samla gjennomgang av korleis alle delar av produksjonsverksemda i Jernbaneverket bør organiserast og med ein tidsplan for stegvis konkurranseutsetjing. Dette krev ein omfattande analyse av den framtidige leverandørmarknaden til Jernbaneverket, marknadsmessige føresetnader for alle delar av produksjonen til Jernbaneverket, utarbeiding av forretnings- og strategiplanar, gjennomføring av organisatoriske og økonomiske analysar av verksemda og vurdering av konsekvensar for tryggleiken. I tillegg må det vurderast organisatoriske tiltak i Jernbaneverket for å tilpasse innkjøpskompetansen i etaten og utvikle styringssystem til å kjøpe og følge opp vedlikeholdstjenester.»

Vil ha konkurranse: Samferdselsminister Toril Skogsholm vil konkurranseutsette Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet. (Foto: Scanpix).

Dette har skjedd

2003:

«Effektivt og moderne Jernbaneverk» besluttes av Jernbaneverkets ledelse

9. mars 2004:

- Jernbaneverkets ledelse beslutter å redusere bemanningen i eget driftsapparat med 400 i løpet av 3 år.
- Nedbemanningen skal både skje gjennom naturlig avgang og bruk av omstillingsmidler.
- JBV vil innen 2007 øke eksterne kjøp med 150 mill. kr.
- Vedtatt nedbemanning forutsetter ekstraordinære omstillingsmidler.

- For å gjennomføre nedbemanningen nedsettes en arbeidsgruppe med representanter fra personalorganisasjonene.

Mai 2004:

- Prosjektgruppen «Organisering og bemanning» leverer den første av to innstillinger, «Vurdering av grensesnitt»
- Regjeringen legger frem Stortingsproposisjon 62, med signal om større tempo i konkurranseutsetting av offentlig kjøp. Den utsetter å ta stilling til BaneService som aksjeselskap, men varsler en avklaring i statsbudsjettet for 2005.

Juni 2004:

- Prosjektgruppen «Organisering og bemanning» leverer den andre av to innstillinger; «Geografiske forutsetninger». Her beskrives dagens bemanningsstatus og behov fordelt på banestreninger, ikke detaljert ned til stasjoneringsted. Rapporten er ikke offentliggjort.

Oktober 2005:

- Regjeringen legger fram sitt forslag i forbindelse med statsbudsjettet for 2005, som behandles i Stortinget i løpet av høsten.

Jernbaneverket ser til Sverige

Informasjon er et sentralt stikkord i forbindelse med prosjektet «Bemanning JBVs driftsapparat». Forleden var informasjonssjef Conny Jonsson i Banverket Produktion invitert til Norge for å gi en orientering om hvordan svenskene har løst denne utfordringen.

SINDRE ÅNONSEN

I en prosess der Produktion reduserte arbeidsstokken fra 4200 til 3100 i løpet av en femårsperiode mellom 1998 og 2003, var ønsket om informasjon sterkt. Og Jonsson mener Norge kan dra nytte av de erfaringene Banverket har gjort seg. Han trekker spesielt frem tre områder hvor Jernbaneverket må lykkes i sitt informasjonsarbeid:

- Det første er at informasjon om denne type prosesser må ut flere ganger. Det tar rett og slett tid før folk tar det til seg. Det andre er at informasjonen må være korrekt, ærlig og oppriktig. Å operere med en skjult agenda blir helt feil. De siste er at man har effektive informasjonskanaler.

Lederansvar

- Hvordan la dere opp løpet med hensyn til intern informasjon?

- Hos oss hadde de lokale lederne en nøkkelrolle. Vår erfaring tilsier at det er fra sin nærmeste leder de ansatte ønsker informasjon. Øvrige kanaler som intranettet og internbladene var først og fremst et supplement, svarer Jonsson, som opplyser at det også i Sverige kan være vanskelig å nå målgruppene med elektronisk informasjon all den tid mange ikke har tilgang til PC.

Det var ledelsen i Banverket som be-

«...alt du gjør, skal bidra til at du finner deg en ny jobb



Snarvisitt i Norge: Informasjonssjef i Banverket Produktion, Conny Jonsson, møtte lederne i prosjektet «Bemanning JBVs driftsapparat».

stemte hva slags informasjon som skulle ut, og som utarbeidet informasjonen som kunne benyttes av den enkelte leder.

- Og den skulle være så tydelig og konkret som mulig, understreker Jonsson.

«Skradderiet»

I omstillingen av driftsapparatet i Sverige har Banverket blant annet opprettet man en egen enhet i Banverket kalt «Skradderiet». Denne enheten, som bestod av én sentral prosjektleder og et visst antall lokale, fikk - og har fremdeles - i oppdrag å utforme et opplegg for den enkelte medarbeider som blir overtallig. Målsettingen er at vedkommende så raskt som mulig skal ut i arbeid.

- Det er lagt opp til en progresjon der alt du gjør skal bidra til at du finner deg en ny jobb - enten i Banverket eller utenfor, sier Jonsson.

«Skradderiet» samarbeider med Trygghetsstiftelsen, et fond bygget opp gjennom et samarbeid mellom personalorganisasjonene og arbeidsgiverorganisasjonene til de statlige foretakene. Dette fondet bidrar til å finansiere etterutdanning og omskolering.

» Hos oss hadde de lokale lederne en nøkkelrolle

- Hvis den tidligere ansatte går inn i en dårligere betalt jobb enn vedkommende hadde tidligere, så kompenserer Trygghetsstiftelsen dette med tilskudd i 5 år etter at du sluttet i Banverket, opplyser Jonsson.

Nyttig orientering

Prosjektleder for «Bemanning JBVs driftsapparat», Morten Mørch, mener prosjektledelsen hadde godt utbytte av å få en gjennomgang av prosessen i Sverige.

- Spesielt det om at lederne står i fremste linje og har en nøkkelrolle i en slik prosess. JBV må derfor sørge for å lære opp på en grundig måte og forberede alle involverte og berørte. I regionene og hos de berørte lederne må det avsettes tid. Dette vil bli krevende prosesser for den enkelte og for organisasjonen, svarer Mørch.

sindre.aanonsen@jbv.no

Her er våre nye

Ledende samferdselspolitikere og sentrale samfunnsdebattanter vil i hvert nummer av Jernbanemagasinet slippe til med sine meninger om norsk jernbane.

Våre nye gjesteskribenter er:

Tore Killingland

- *Født:* 1953 i Oslo.
- *Utdannelse:* Cand.mag Universitetet i Oslo 1977.
- *Verv/stilling:* Generalsekretær i Norges Naturvernforbund. Tidligere konsulent og avdelingsdirektør i Miljøverndepartementet, spesial rådgiver i Direktoratet for naturforvaltning, seksjonssjef i Forbrukerrådet, politisk rådgiver i Samferdselsdepartementet, statssekretær ved Statsministerens kontor og direktør i Burson-Marsteller.
- *Utsagn om jernbane:* «Det er oppsiktsvekkende at togene i jubileumsåret fortsatt kjører på førstegenerasjons banenett (....) Dette er en komplett uholdbar konkurranse-situasjon.»

(Jernbanemagasinet nr 2-2004).

Kennet Svendsen

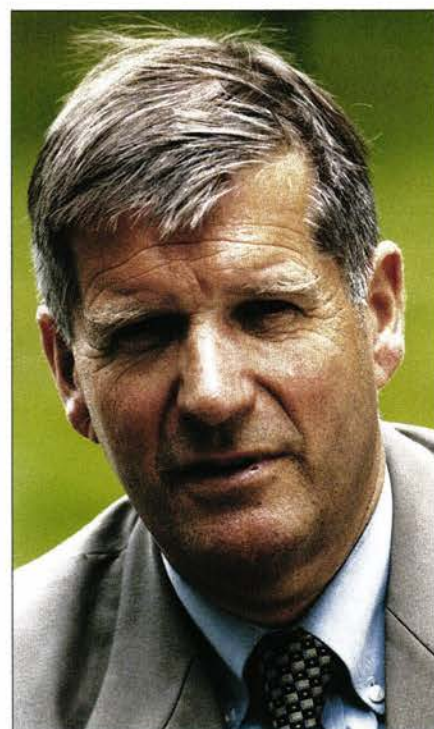
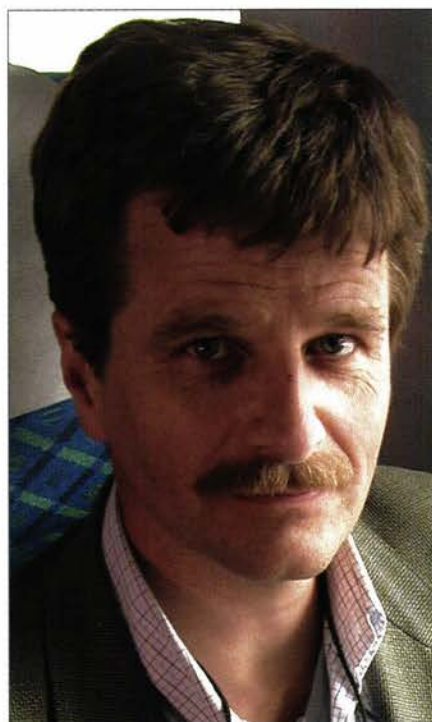
- *Født:* 1954 i Fauske, Nordland.
- *Utdannelse:* Sjøguttskole 1970, yrkes-skole (snekkerlinje) 1971-1972, sveisekurs 1977.
- *Verv/stilling:* Stortingsrepresentant for Fremskrittspartiet og medlem av Stortingets samferdselskomité. Tidligere sjåfør.
- *Utsagn om jernbane:* «Jernbane kan være en effektiv løsning i områder med stor befolkningstetthet og begrenset tilgang på areal. Jeg konstaterer at det er få slike områder i Norge.»

(I stortingsdebatten om Nasjonal transportplan tirsdag 15. juni 2004).

Øystein Noreng

- *Født:* 1. oktober 1942 i Oslo.
- *Utdannelse:* mag.art. Universitetet i Oslo 1967, dr. polit. Universitetet i Paris 1972.
- *Stilling:* Professor Handels-høyskolen BI.
- *Utsagn om jernbane:* «Jernbanens elendige forfatning fører til mer trafikk på veiene, og passasjertog bruker på viktige strekninger lengre tid enn for tretti-førti år siden. En samferdselspolitisk skandale ...»

(Dagsavisen 11.1.04 - «Ny politikk for jernbanen»)

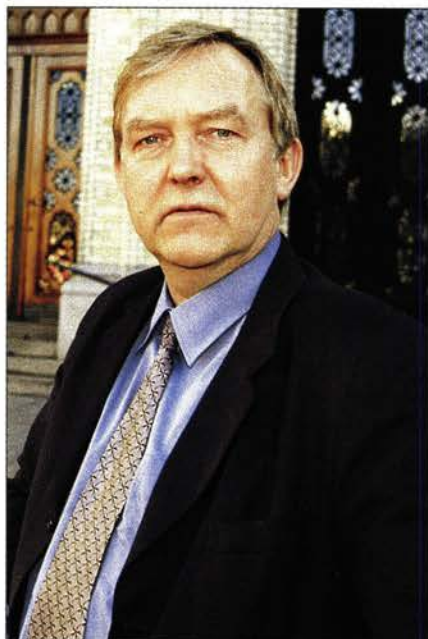


gjesteskribenter

Petter Løvik

- *Født:* 11. juli 1949 i Volda, Møre og Romsdal.
- *Utdannelse:* siviløkonom, Norges Handelshøyskole i Bergen, 1975.
- *Verv/stilling:* stortingsrepresentant for Høyre og leder i Stortingets samferdselskomité. Tidligere kjøpmann, nærings sjef i Volda og amanuensis ved Høgskolen i Volda.
- *Utsagn om jernbane:* «I mange tilfeller synes også jeg at tog er den mest behagelige reisemåten. Men jernbanens forbannelse er at den er mindre fleksibel enn buss og bil.»

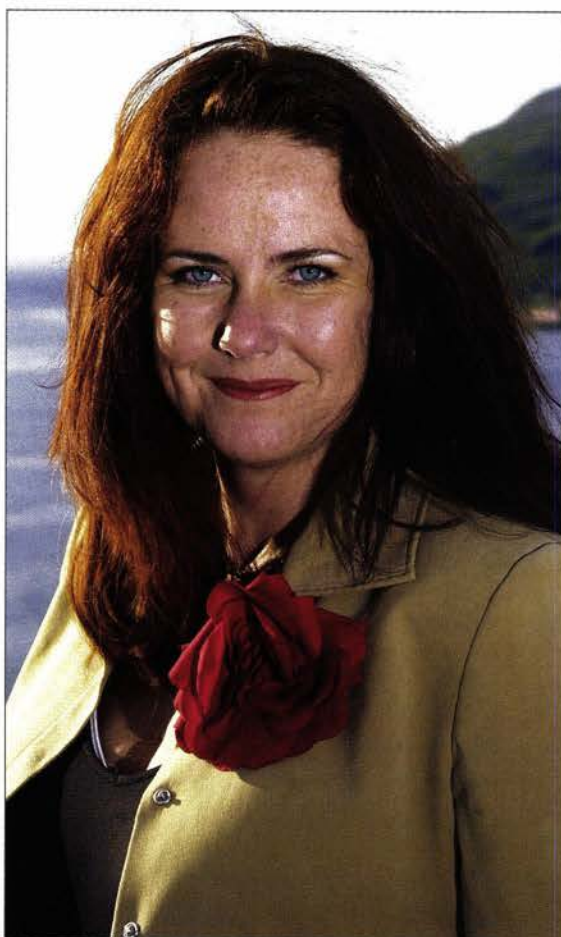
(Jernbanemagasinet nr 2-2004).



Heidi Sørensen

- *Født:* 1970 i Levanger, Nord-Trøndelag.
- *Utdannelse:* Cand.mag. historie og statsvitenskap 1989-1982.
- *Verv/stilling:* Stortingsrepresentant for Sosialistisk Venstreparti. Tidligere leder av Grønt Lys AS, leder i Natur og Ungdom og leder i Norges Naturvernforbund.
- *Utsagn om jernbane:* «Vi får håpe at flere politikere legger merke til at det i perioder ikke er mulig å oppdrive en sitteplass på lokaltog rundt Oslo.»

(Jernbanemagasinet nr 2 2004).



Oddbjørg Ausdal Starrfelt

- *Født:* 1948 i Klepp, Rogaland.
- *Utdannelse:* Stavanger sosialskole 1970-1973, kriminologi grunnfag Oslo 1974, helse- og sosialadministrasjon Agder distriktshøgskole 1984-1986, ledelse NKS høyskole 1991-1992.
- *Verv/stilling:* Stortingsrepresentant for Arbeiderpartiet og medlem av Stortingets samferdselskomité. Tidligere lærervikar, feltarbeider, sosialkurator, konsulent/planlegger, høgskolelærer og helse- og sosialsjef.
- *Utsagn om jernbane:* «Vi kan ikke sitte og se på at det 100-150 år gamle jernbanenettet forvitrer. Her dreier det som vinn eller forsvinn.»

(Jernbanemagasinet nr 6 2004).



Vidunderet: - Der fikk eg, etter tolv timar på reise, sjå vidundret eg hadde høyrte så mykje om, toget med lokomotiv og vogner, minnes Petter Løvik. (Foto: Jernbanemuseet)

Frå monopol til sunn konkurranse

Månedens

gjest:

Petter Løvik



Første reisa mi til Oslo gjekk med tog. Eg budde då, som no, i ei lita bygd på Sunnmøre. I 1958 hadde vi i praksis ikkje noko val. Ville vi til Oslo, så måtte vi ta toget. Ikkje slik å forstå at NSB hadde ruter til Dalsfjorden den tida. Nei, først måtte vi i rutebåten til Volda. Deretter bar det etter venting og reise med to sjøbussar om Ålesund og inn til Åndalsnes. Der fekk eg, etter tolv timar på reise, sjå vidunderet eg hadde høyrte så mykje om, toget med lokomotiv og vogner. Då vi gjekk av i Oslo morgonen etter, hadde vi brukt eit døgn heimanfrå. Turen og toget var store og ugløymande opplevingar for ein nyfiken niåring. Tidsbruken var underordna.

I dag er det få voldingar som nyttar toget når dei skal ha seg ein Oslo-tur. Monopolet som toget i praksis hadde i 1958 er

borte. Same året opna flyplassen på Vigra. Få år etter eksploderte bilsalet og veginvesteringane. Seinare fekk vi vår eigen flyplass. Ørstingane vann kampen om namnet. Ørsta/Volda Lufthamn vart ein stor suksess. Både tid, og etter kvart pengar, kunne sparast ved å bruke andre transportmiddel enn toget. Dette gjorde også vi sunnmøringar oss sjølvstygte nytte av.

Nordmenn reiser ikkje færre kilometer med tog i dag enn for femti år sidan. Men jernbanen har i svært liten grad fått del i den kraftige veksten i personreiser. Også i godstransporten går ein mindre del enn før på bane. Tendensen er den same i andre land. Noreg blir ofte sammenlikna med Sverige som har ein langt større del av godstransporten på bane enn vi har. Det ein ofte gløymer å ta med i dette biletet, er den store norske kysttrafikken. Bortimot halvparten av transportert godsmengde i Norge går på kjøll. Vi har såleis store regionale variasjonar. Det båten er for kysten, er jernbanen i mange andre deler av landet vårt.

Toget får aldri tilbake den sterke nasjonale marknadsposisjonen det eingong had-

de. Til det er konkurrentane, spesielt bilen og flyet, for raske og fleksible. Svært få framtidige sunnmøringar vil få sin jomfrutur til Oslo med tog. Men i ein del andre område har jernbanen utan tvil gode sjansar til å styrke posisjonen. Etter at sentrum/høgre-regjeringa tok over, har vi fått auka løyvingane. Over seks milliardar kroner bruker vi i år til jernbaneformål. Det vil vere delte meiningar om dette er mykje eller lite, men nivået er i alle fall høgare enn noka anna regjering tidlegare har fått til.

I tillegg til auka løyvingar har vi lagt stor vekt på at det som passasjerane og staten betaler, blir brukt til å gi betre kvalitet og meir igjen for ressursinnsatsen. Når vi har kjempa, og framleis vil kjempe, for nyorganisering og konkurranse, er det ikkje for å spare pengar. Det er for å styrke jernbanen og gi passasjerar og næringsliv eit betre tilbod. «Den som vil forandre, får trøbel. Men den som ikkje vil forandre, har tapt», blir det sagt. *Gratulerer med dei første 150 åra! Det sikraste vi veit om dei neste 150, er at dei blir annleis. Og heilt sikkert spennande!*

Alene på Østre linje

MOSS (Jernbanemagasinet): Du får et bestemt inntrykk av at Østfoldbanens østre linje er i de beste hender når du møter visitør og fungerende oppsynsmann Arne Christensen - som har en kontorpult i Moss.

PER RATHE

Det var faglig leder under banesjefen for Østfoldbanen og Kongsvingerbanen, Kjell Erik Karlsen, som formidlet kontakten med Arne Christensen.

- Da har du nok kommet feil, forklarte Karlsen da jeg ba ham hjelpe meg med å finne et offer for denne spalten i Drift.

- Vi hører til forvaltning, vi, oppklarte Karlsen, og medga samtidig at ikke alle banesjefer hadde sine egne visitører. Men på de kantene gjør de det i hvert fall sånn.

Forvaltning er tryggere

Å stille opp for Jernbanemagasinet var nok ikke det mest fristende oppdraget Arne Christensen kunne tenke seg. Ikke desto mindre møter han meg ved den smale porten med den grove hengelåsen, som stenger dem ute fra Moss stasjon. Han tar imot meg med et smil og et fast håndtrykk.

I halvannet års tid har han hatt jobben som visitør på Østre linje, fra Ski til Sarpsborg. Da kom han fra Bane-Produksjon. Han har vært sveiseleder, strekningsleder, gruppeleder og anlegg-sleder, hele tiden på Østfoldbanen.

- Så du karet deg på land - i forvaltningen, erter jeg.

Han ler og benekter ikke at ønsket om trygghet var en medvirkende faktor til at han havnet der. Men han insisterer på at det var andre og mer praktiske årsaker som var tungen på vektskålen.

Haiker med toget

Egentlig er de to, den andre er oppsynsmann, men for tiden er det han selv som fungerer som det.

- Jo, jeg er alene om ansvaret, bekrefter han.

Min arbeidsdag

Navn: Arne Christensen
Alder: 51 år
Arbeidssted: Region Øst.
Østfoldbanen Østre linje
Tittel: Visitør
Begynte som: Aspirant i 1985
Bor: Rakkestad



Lite penger: Arne Christensen og kollegene bruker uforholdsmessig mye tid på å overvåke feil som Jernbaneverket ikke har penger til å utbedre.

Selve visiteringen er visitøren uansett alene om. Den foregår til fots eller med robel. Eller fra tog eller arbeidsmaskiner, som likevel er ute og kjører.

- Haiker med toget altså?

- Det er en vanlig måte å gjøre det på, ja, det fungerer godt. Vi kan kjenne eller høre om det er noe uvanlig med skinnegangen. Vi bruker øynene og prøver å få med oss mest mulig. Og så snakker vi med lokføreren. Oppdager vi noe mistenkelig, drar vi ut og undersøker det nærmere. Men for mye tid går med til å overvåke feil vi allerede vet om, men ikke har penger til å få reparert straks.

» Alt som kan true sikkerheten, blir tatt

Verre for bøndene

- Det ligger til oppsynsmannen å følge opp egne og private entreprenører, kommuner, bønder og privatfolk. Jeg jobber veldig selvstendig og kommer i kontakt med en del folk, sier Arne Christensen. Han finner oppgavene interessante.

- Du alene representerer Jernbaneverket?

- Ja, det kan du si, men det er ikke alle saker vi løser der og da. Det er det ikke så lett å få til når alle jobbene må bestilles. Ta rydding av vegetasjon, for eksempel. Vi hadde helst sett at det ble gjort straks, men det er en type jobb som blir lagt til vinteren når det er lite annet arbeid.

Og bare så det er sagt: Alt som kan true sikkerheten, blir tatt, forsikrer han.

- Men for bøndene kan det være litt vanskelig å venne seg til den nye tiden. Det er slutt på at de bare behøver å ta en telefon til banemesteren, sier han diplomatisk med et smil.

Inspisere, kontrollere

- Jeg synes det er naturlig at Forvaltning har sine egne visitører, på samme måte som det er naturlig at vi kontrollerer det arbeidet som blir gjort av andre. Å kontrollere det eksisterende anlegget og ny-anlegg er etter min mening to sider av samme sak.

Usikkerheten er stor, konstaterer han, men han ønsker verken å tale for noens syke mor eller bringe bastante synspunkter til torgs. Og, det er ikke utslag av opportunisme, forsikrer han med overbevisning.

- Det har da hendt at jeg også har vært frustrert, men jeg har over lang tid sett problemene fra flere sider og skjønt mer av hva som foregår. Jeg ser ingen grunn til å kritisere noen. Jeg foretrekker å gjøre det beste ut av situasjonen, ut fra de ressurserne vi har, sier Arne Christensen.

Møte med:

Banesjef
Tor Rørosgård

Røros (Jernbanemagasinet):
Ingen andre banesjefer kan smykke seg med navnet på banen sin – som Tor Rørosgård. Slektsgården like sør for Bergstaden ligger i et distrikt hvor nøysomhet og kreativitet har kommet til sin rett.



Rørosbanens m

ØYSTEIN GRUE

Nøysomhet og kreative løsninger har også kommet godt med på Rørosbanen. Baneprioritet fire har aldri gitt de store uttellingene når det er snakk om penger. - Vi stiller i køen og forholder oss til det. Det er en utfordring - hver stein må snues flere ganger!

- Men konjunktorene her i fjellregionen har gått opp og ned til alle tider, slår Tor Rørosgård fast. Han forteller med stolthet om tradisjoner knyttet til jernbanen så vel som til slekt og gård. Rørosgård-navnet nevnes første gang i Olav Engelbrektsens jordebok fra 1530, mer

enn 100 år før gruvesamfunnet ble etablert i 1644. På Rørosvidda lærte fjellbonden ikke bare å utnytte naturressursene men også å nyttiggjøre seg og å utvikle de menneskelige ressurser.

«Det er mye utnyttet sporkapasitet på Rørosbanen»

Slik er kulturen i fjellregionen.

Rask bane

- Tor Rørosgård har vært en kløpper til å få tak i midler – til investeringer så vel

Banesjefen snakker lett om medarbeidere og hva de har fått til, men er meget beskjeden på egne vegne.

som til vedlikeholdsprosjekter. Banesjefen på Røros- og Solørbanen jobber meget godt innenfor de rammer han har fått, påpeker vedlikeholdsdirektør i Jernbaneverket John Ole Grinde.

Med en gjennomsnittlig fremføringshastighet på godt over 80 km/t mellom Røros og Hamar er Rørosbanen en av landets raskeste, takket være høy sporkvalitet.

- Tor setter sin ære i å motivere fagfolkene til å yte sitt beste - til tross for beskjedne midler, tilføyer en av banesjefens aller nærmeste medarbeidere, Gunnar Vestby, faglig leder linjen, til Jernbanemagasinet.



Stolt: Banesjef på Røros- og Solørbanen, Tor Rørosgård, forteller stolt om tradisjoner knyttet til jernbanen så vel som til slekt. Rørosgårdnavnet er første gang omtalt i Olav Engelbrektsens jordebok fra 1530, mer enn 100 år før gruvesamfunnet på Røros ble etablert i 1644.

(Foto: Øystein Grue)

GSM-R går på bekostning av andre tiltak, sier Tor Rørosgård og kommer inn på den langsiktige innsatsen på sporet.

- Vi har jobbet jevnt og trutt for å få til en jevn og god standard. I år tar GSM-R nesten alt.

- Hva må til for å kunne utnytte Rørosbanen maksimalt som godsbane?

- Et par kryssningsspor er aktuelle, i Rugeldalen og ved Barkald/Hanestad. Ut fra foreløpige beregninger trenger vi 15-

«Jeg ønsker meg en mer langsiktig satsing»

20 millioner kroner til hvert av disse prosjektene - som vil bety mye for å øke utnyttelsesgraden og bedre reguleringen. I tillegg må strekningen Røros - Støren få fjernstyring, og halemagnetsystemet må skiftes ut med akseltellere.

Teoretisk kan Rørosbanen håndtere 40 tog i døgnet. Jernbaneverket har mye uutnyttet sporkapasitet mellom Trondheim og Hamar. Omregnet i antall trailere kan Rørosbanen avlaste Riksvei 3 med 470 trailere daglig i hver retning mellom Oslo og Trondheim...

Dobbeltspor

Når vi ser Rørosbanen og Dovrebanen i sammenheng, har vi faktisk et sammenhengende dobbeltspor fra Lillestrøm via Kongsvinger til Støren. Denne ledige kapasiteten bør utnyttes bedre i årene fremover hvis det blir for liten kapasitet på Dovrebanen.

- Vi jobber i det stille, både med forbedret kjøretid, planer for nye kryssningsspor og andre kapasitetsforbedrende tiltak, tilføyer Tor Rørosgård. Banesjefen vil blant annet fjerne et stort antall meget utsatte planoverganger.

Når Jernbaneforum Rørosbanen ønsker reisetiden fra Røros til Oslo ytterligere ned fra dagens 4 timer og 30 minutter, står ikke banesjefen i veien!

- Fra mitt ståsted og for brukerne av Rørosbanen ønsker jeg meg en mer lang-

siktig satsing, sier Tor Rørosgård til Jernbanemagasinet. I dag transporteres det tømmer på jernbanen fra Koppang og Atna, og flis fra Koppang og Alvdal. Men Rørosbanen kunne ta en mye større del av transportoppgavene i og gjennom Østerdalen.

- Det nytter

Akkurat som forfatter og politiker Johan Falkberget på 60- og 70-tallet kjempet for midler til Rørosbanen, videreføres denne kampen av aktive lokalpolitikere og fylkespolitikere gjennom Jernbaneforum Rørosbanen. Nå skal trenden snus: - Totimers frekvens mellom Røros og Hamar er beviset på at det nytter!

- Det ny-etablerte «papirotoget» - i regi av svenske Tågakeriet - gir grobunn for optimisme. Banesjefen jobber iherdig for at baneprioriteten Hamar - Røros og Elverum - Kongsvinger skal opp fra tre og fire.

Rallar

Tor Rørosgård har sin tekniske fagbakgrunn fra ingeniørhøyskolen i Trondheim, før han begynte som banereparatør i NSB i 1978. Lenge før noen hadde sett og hørt om portalkran og sporombyggingstog, deltok han i skinne- og sviltebyttearbeidene på Nordlandsbanen. Den gang ble arbeidene utført manuelt med slegge og spett.

- Jeg ble godt kjent på Nordlandsbanen og fikk nyttig erfaring med rallarlivet før jeg begynte på overbygningskontoret i Trondheim. Som prosjektleder på Nordlandsbanen fikk

«Jeg har hørt denne «plata» i flere 10-år»

han ansvar for sporutskifting - først fra Fauske til Bodø - senere sørover. I 1996 ble han banesjef på sin barndomsbane - Rørosbanen.

- Går de gjentagende politiske utspill om å nedlegge Rørosbanen inn på deg?

- Nei, overhodet ikke, jeg har hørt denne «plata» i flere 10-år. Jeg synes tvert imot det er spennende med litt blest om banen. Det betyr at folk er opptatt av og engasjert i saken, noe som styrker og bevisstgjør lokalsamfunnet. Det beste vi kan bidra med for å opprettholde og utvikle banen er å gjøre en god drifts- og vedlikeholdsinnsats, avslutter Tor Rørosgård.

ann

Etter at godstransport på jernbane ble liberalisert i 2003, har Rørosbanen styrket stillingen til tross for skarp konkurranse

«Det er spennende med blest om banen»

med et voksende antall busser, trailere og personbiler gjennom det grigrendte dalføret. Antall passasjerer øker, og nye operatører både på

Rørosbanen og Solørbanen kommer til.

Ny togradio

- Vi er glade for at Rørosbanen i løpet av høsten får det nyeste nytt av togradio. Men det kan ikke stikkes under en stol at

GSM-R-innspur på Nordlandsbanen

Små-nytt

Anleggsarbeidene for GSM-R på Nordlandsbanen avsluttes i begynnelsen av juli. Installasjon av utstyr for GSM-R og radiolinje pågår for fullt på strekningen fra Rognan og sørover.

I innspurten av anleggsarbeidene på Nordlandsbanen, Raumabanen og Rørosbanen har Jernbaneverket overtatt to basestasjoner og to GSM-R-utrustede tunneler daglig fra leverandøren.

- Jeg har god tro på at vi kan fullføre alle anleggsarbeidene som planlagt. Entreprenørene som utfører arbeidene legger ned en stor innsats, sier en fornøyd Jarle Rasmussen, leder for nettutbygging GSM-R i Jernbaneverket.

89 basestasjoner

- Hva skjer på Nordlandsbanen?

- Alle anleggsarbeidene er stort sett ferdige. Totalt 89 basestasjoner er oppført langs banen, i tillegg til 13 radiolinjesiter. Anleggsarbeidene er også avsluttet i de totalt 95 tunnelene på Nordlandsbanen, opplyser Rasmussen.

GSM-R er allerede tatt i bruk på strekningen Bødø-Rognan. Videre sørover pågår installasjon av utstyr for GSM-R og radiolinje, hittil har 5 nye basestasjoner og de første tunnelene fått GSM-R dekning.

200 arbeidere

- Hvordan ligger dere an på Raumabanen?

- Anleggsarbeidene ble fullført i juli i henhold til planen. Totalt 41 basestasjoner skal gi dekning på strekningen. Totalt inngår arbeider i 18 tunneler.

- Hva med arbeidene på Rørosbanen?

- Anleggsarbeidene ble avsluttes midt i juli. Totalt 46 basestasjoner skal gi dekning på Rørosbanen. Rørosbanen har tre tunneler. Installasjon av utstyr for GSM-R og radiolinje pågår også, sier Rasmussen.

Totalt har anslagsvis 150-200 arbeidere har vært involvert i anleggsarbeidene for GSM-R på banestrekningene. I tunnelene har hovedsakelig BaneService og JBV Drift Nord utført arbeidene på oppdrag for underleverandør Netel AS.



Montering: Fra mastemontering på Øykletten, Rørosbanen sør for Alvdal i juni i år. (Foto: Øystein Grue).

Byggestart på Meråkerbanen

Jernbaneverket har fått tillatelse fra kommunene Stjørdal og Meråker til å starte utbyggingen av GSM-R på Meråkerbanen. Totalt 9 basestasjoner skal gi radiodekning på strekningen fra Hell til Storlien.

Jernbaneverket vil bygge 5 nye basestasjoner og installere radioutstyr i 4 ek-

sisterende master på Meråkerbanen.

Montasjen av de første basestasjonene startet 26. juli, og anleggsarbeidene skal etter planen avsluttes innen 1. september. Det har tatt noe tid å få til avtaler med grunneierne på strekningen, som blir den siste i årets GSM-R utbygging.

Farlig gods går på vei

Små-nytt

Omlag 200 000 tonn etsende, giftige og andre farlige stoffer blir transportert gjennom Hedmark og Oppland hvert år. Da er ikke fyringsolje, drivstoff og gass medregnet, melder NRK Hedmark og Oppland.

Dette går fram av en kartlegging av landeveistransport av farlig gods utført av Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap. Brannvesenet har hovedansvaret når det skjer ei ulykke med farlig gods. Overingeniør ved Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap, Erik Bleken, har utarbeidet kartleggingen av landeveistransport av farlig gods.

- Vi ble overrasket over at det går så mye farlig gods fra øst til vest, uttaler Bleken. Men antall transporter på E6 gjennom Gudbrandsdalen og på Riksvei 3 gjennom Østerdalen er også betydelig.

Rapporten skal hjelpe brannvesenet i landet til å bedre beredskapen og vite hvor transport av farlig gods foregår. Planen er å ta disse dataene fra denne rapporten inn i et større geografisk informasjonssystem som heter »Arialis pro-



Mer farlig gods: Overingeniør i Statens vegvesen, Rolf Mellum, sier til NRK Hedmark og Oppland at det går mer farlig gods enn Statens vegvesen var klar over.

sjektet» og se disse dataene i relasjon til folkemengder, drikkevannskilder og jordbruksområder, forklarer Erik Bleken.

Dette kan gi større kunnskap om hvor man bør unngå å transportere farlig gods.

Overingeniør ved trafikkstaben i Statens vegvesen region øst, Rolf Mellum, sier til NRK Hedmark og Oppland at det går mer farlig gods enn Statens vegvesen var klar over. - Men vi føler at vi har et bra

sikkerhetsnivå og vi skal følge godt opp med kontroller, uttaler han. Statens vegvesen vil prioritere kontroll av farlig gods transport høyere ved utekontroller.

NRK opplyser at brannvesenet på Lillehammer er den eneste i Oppland som har en brannbil med utstyr for å håndtere en farlig gods ulykke, med blant annet tetningsutstyr, gassmasker og verne- drakter.

Green Cargo tar grep om lastebilene

Green Cargos lastebilvirksomhet bygges opp rundt åtte lokale lastebilvirksomheter, som samarbeider med 280 eksterne bil-distributører. Målet er å få mer gods fra vei til bane – og gå med overskudd.

Med egne og eksterne distributører blir Green Cargo sterkere på lastebiltrafikk i Sverige.

- Vi har knyttet til oss bra partnere og solgt åtte virksomheter, forteller divisjonssjef i nye Green Cargo Road, Lars Reinholdsson. - Våre samarbeidspartnere kan få nye oppdrag fra Green Cargo-kunder, og vi kan tilby jernbaneløsninger til de eksterne lastebilvirksomhetenes kunder, sier Reinholdsson.

Green Cargo Road var lønnsom allerede i første kvartal i år.

- Vi har effektivisert bruken av biler og personale, og trimmet administrasjonen. Nå har vi lagt grunnlaget for en ekspansiv bilvirksomhet som blir et viktig supple-

ment til jernbanevirksomheten i Green Cargo. Når bil og jernbane samarbeider kan vi tilby kunden de beste alternativene, slår Lars Reinholdsson fast.

Green Cargo Road

- 255 ansatte, 160 lastebiler
- Egen bilvirksomhet på 10 steder i Sverige: Sundsvall, Insjön, Gävle, Västerås, Linköping, Norrköping, Skövde, Göteborg, Värnamo, Malmö
- Spedisjonskontor i Hallsberg og Ludvika samarbeider med 280 eksterne bildistributører på 170 steder i Sverige.

Linjegods i vekst

Linjegods har betydelig vekst i salg av nye fraktavtaler. Stadig flere bedrifter inngår større transportavtaler.

Første halvår i år solgte Linjegods nye fraktavtaler for 156 mill kroner. Den største avtalen har en samlet verdi på 20 mill kroner. I løpet av det siste året har bedriften solgt nye avtaler for 320 mill kroner.

Viseadministrerende direktør Erling Sæther er godt fornøyd med aktiviteten og forklarer et godt salg med at bedriften er blitt dyktigere i standardisering av produksjonen. Dette gir kostnadseffektiv drift.

Ødela 300 sviller

Små-nytt

Strekningen Mo-Skonseng på Nordlandsbanen var stengt i to døgn mellom 6.-8. juli mens 300 sviller ble byttet ut.

Trafikken ble stanset etter at et malmtog sporet av tirsdag 6. juli. Det ble ødelagt 300 sviller på en strekning av flere hundre meter under avsporingen. Reisende på Nordlandsbanen ble i arbeidsperioden befordret med buss mellom Mo og Skonseng. Avsporingen skjedde ved Gruben.

Stengt: Utskiftingen av 300 ødelagte betongsviller ble gjennomført med skinnegående traktor.

(Foto: Øystein Grue).



Over Alper og grenser

Det er lenge siden «Napoleon med sin hær over Alpene dro». Tyskerne har også gjort det – og de gjør det igjen. Men nå med tog.

En ny tysk godsoperatør har kjøpt lok med både tysk, sveitsisk og østerriksk sikkerhetsutstyr - for å trafikere uten lokbytte fra Tyskland, gjennom Sveits til Italia.

Det er i dobbelt forstand grense-sprengende når de konservative sveitserne tillater et tysk jernbaneselskap å bruke det sveitsiske jernbanenettet i transitt til Italia. Grenser er også stikkordet for UICs fornyede interesse for EUs nye grense mot øst.

Den private godsoperatøren »railchem Eisenbahnverkehrsgesellschaft«, med base i Essen, fikk den 8. april tillatelse av de føderale transportmyndigheter i Sveits til å krysse Alpene via Gotthardruten.

Sveitserne liker å være på den sikre siden, men ikke desto mindre er det første gang et privat transportselskap har fått tillatelse til å krysse Alpene gjennom Sveits med tog. Fire containertog vil gå i uken mellom Basel og Chiasso.

Stønad fra sykekassens fond

Renteavkastningen av Sykekassens Stønadsfond kan anvendes til hjelp for medlemmer i Jernbanens Sykekasse som har vært særlig hardt rammet av sykdom, og hvor Jernbanens Sykekasse sine ordinære refusjoner eller Folketrygdens ytelser ikke gir tilstrekkelig dekning av utgiftene. Til orientering opplyses at deldelte stønader utbetales

i januar 2005.

Når det søkes om stønad fra Sykekassens Stønadsfond må det vedlegges kvittering(er) for utgiftene som søkes dekket, og søknaden sendes innen 15. november 2004 til:

Sykekassens Stønadsfond
Jernbanens Sykekasse
0048 OSLO

Flere ulykker på planoverganger

Små-nytt



Økning: Antall sammenstøt mellom tog og kjøretøy økte fra 8 i 2002 til 17 i 2003.

(Foto: Scanpix)

Antall ulykker på planoverganger ble i 2003 mer enn fordoblet i forhold til 2002, etter en nedgang de tre foregående år. Dette fremgår av «Oversikt over driftsulykker og sikrings tiltak i 2003».

ØYSTEIN GRUE

Heftet gir en samlet fremstilling av driftsulykker og sikringstiltak, sammenstøt, avsporinger, brann i skinnegående materiell, driftsulykker på planoverganger, drep- te eller skadde ved fremføring av tog eller skift.

I trykksaken er det også en oversikt over de 38 mest alvorlig ulykkene på det offentlige jernbanenettet i perioden 1873 – 2000. Godstog-kollisjonen på Lillestrøm 5.mai 2000 er den sist omtalte i oversikten. I perioden 1985 – 2003 er det omtalt 10 ulykker hvor til sammen 19 personer mistet livet.

Kraftig økning

Antall sammenstøt mellom tog og kjøretøy ved planoverganger økte med 113 prosent, fra åtte i 2002 til 17 i 2003. I tillegg ble en fotgjenger påkjørt. Fire personer ble drept, herav en fotgjenger. Seks av ulykkene skjedde ved planovergang sikret med helbom (tre drept), en sikret med halv- bom, og 11 sammenstøt skjedde på private planoverganger med ubevoktet grind (en drept).

I alt 96 planoverganger ble lagt ned i 2003. Fortsatt har Jernbaneverket på landsbasis 4319 planoverganger.

Sammenstøt og avsporing

Ett sammenstøt mellom tog fant sted i 2003, mot ingen i 2002. Det var seks avsporinger, hvorav en avsporing med persontog og fem avsporinger med godstog.

I 2002 var det til sammen fire avsporinger. Det ble registrert 16 sammenstøt og 12 avsporinger under skifting i 2003.

Brann

Det ble registrert tre branner og to brann- tilløp i 2003. I tillegg ble det rapportert om røykutvikling i 27 tilfeller, det vil si varmgang og røyk uten at det tok fyr.

Den omtalte trykksaken er tilgjengelig på JBVs bibliotek. I denne sammenheng kan «Sikkerhet og ulykker ved norske jernbaner» være nyttig - på nettstedet <http://www.dmmh.no/~ses/www-rwy/-safety/index.htm>

Rettelse

I intervjuet med banearbeiderne på Sibirien mellom Røros og Ålen på Rørosbanen i nr.6/2004 ble det benyttet et bilde fra Auma nord for Alv- dal. Dette fremgikk ikke av bilde- tekst. Fagarbeider Birger Berg (57) ble fem år eldre i reportasjen enn han faktisk er.

Jernbanemagasinet beklager!

Vellykket landsmøte i NJA

Små-nytt

Tro, håp og optimisme preget deltagerne i Norske Jernbaners Avantgard under forbundets 111. Landsmøte på Sole Hotell.

72 delegater var på plass da forbundsleder Gunnar Vestby ønsket velkommen. Av æresmedlemmer møtte Alf Øiestad og Guttorm Stien. Hele Forbundsstyret, med leder Vestby i spissen sa ja til å fortsette for en ny periode.

Ungdomsnemda ved leder Ove

Carstensen fikk rosende omtale for igangsatte aktiviteter for yngre jernbaneansatte. To nye medarbeidere skal styrke Ungdomsnemda's arbeide fremover.

Fra forbundets nye handlingsplanen nevner vi at det ble vedtatt å opprettholde det nordiske samarbeidet. Videre vil forbundsstyret arbeide for å få oppnevnt nye kontaktpersoner der avdelingen er meldt hvilende. Tillitsvalgte skal bedre settes i stand for sine oppgaver ved å skoleses på tillitsmannskurs.

Pressekontakter i Jernbaneverket

Jernbanedirektørens sentrale staber

Informasjonsdirektør
Jan Erik Kregnes
Tlf: 22 45 54 21/916 55 421
e-post: erik@jbv.no

Informasjonssjef
Sindre Ånonsen
Tlf: 22 45 52 75/916 75 707
e-post: sian@jbv.no

Info Utbygging

Informasjonssjef
Kjell Bakken
Tlf: 22 45 59 40/916 57 573
e-post: kba@jbv.no
Informasjonsrådgiver
Harry Korslund
Tlf: 22 45 58 81/916 55 989
e-post: hko@jbv.no
Informasjonsrådgiver
Olav Nordli
Tlf: 22 45 58 94/916 55 930
e-post: oln@jbv.no

Info Øst

Informasjonssjef
Ellen Svendsvoll
Tlf: 22 45 72 42/916 75 242
e-post: esv@jbv.no
Informasjonsrådgiver
Ronald Holmstrøm
Tlf: 22 45 72 43/916 55 802
e-post: rhol@jbv.no

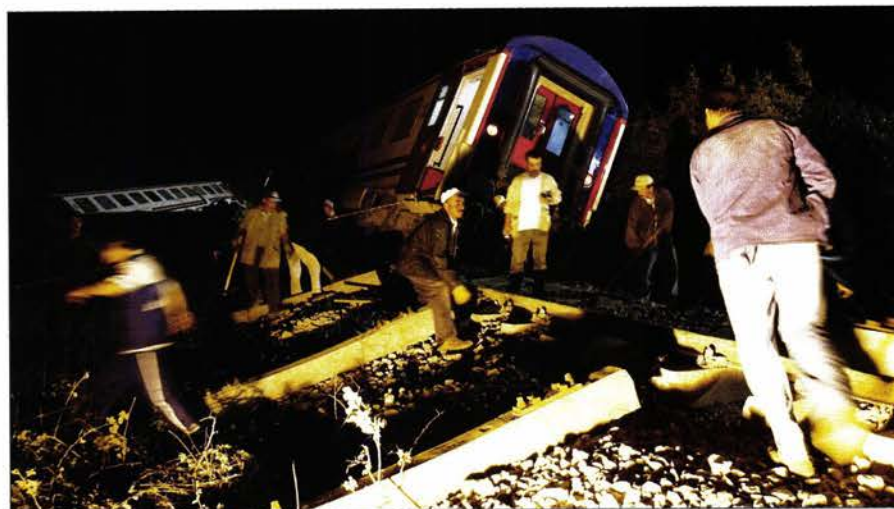
Info Vest

Informasjonssjef Inge Hjertaas
Telf. 5596 60 25/91650176
e-post: ihj@jbv.no

Info Nord

Informasjonssjef
Dag Svinsås
Telefon: 72 57 25 25/916 72 725
e-post: dags@jbv.no
Informasjonsrådgiver
Stig Herjuaune
Tlf: 72 57 25 75/916 72 575
e-post: stig@jbv.no

To store togulykker i Tyrkia



Store togulykker: I løpet av tre uke ble Tyrkia rammet av to store togulykker. (Foto: Scanpix)

På kort tid ble Tyrkia rammet av to store togulykker. Flere titalls mennesker ble drept og flere hundre ble skadd.

Den største ulykken skjedde sist i juli da et nytt hurtiggående tog sporet av i Sakarya-provinsen i den nordvestlige delen av Tyrkia. Det nye toget hadde blitt satt i drift så seint som i juni.

En tyrkisk ingeniørprofessor hadde advart om at den oppgraderte toglinjen mellom Istanbul og hovedstaden Ankara var «ekstrem farlig» kun to uker før den store togulykken skjedde.

- Linjen er ekstremt farlig. Som følge av høy fart kommer togsjennene til å knekke, og det vil være dyrt å holde høy fart. Skjennene er ikke tunge nok og dersom de ikke blir utbedret, kommer det til å skje en ulykke, sa professor Aydin Erel ved Yildiz University i Istanbul til avisen Hurriyet.

20 dager etter skjedde det en ny togulykke da to tog kolliderte på den samme strekningen mellom Ankara og Istanbul. Ulykken skjedde fordi et av togene kjørte mot rødt lys. Det ene toget var et ekspressstog som går mellom de to store byene.

Fra telegraf til trådløse nett



Fra 2004: Det nye GSM-R-telefonen, datert 2004.



Fra 1853: Telegrafapparat fra Hovedbanen, datert 1853.

Jernbanen var for 150 år siden en viktig samfunnsinstitusjon utover selve togtrafikken. Stasjonene var først ute med telegraf. Mye har skjedd siden, men jernbanen har fortsatt ledende, avanserte kommunikasjonslinjer.

Ord til ord over store avstander

Inntil 1850-tallet hadde en kommunisert muntlig eller via brev (det statlige postvesen ble opprettet i 1647). I 1853 ble det mulig ved hjelp av elektriske signaler å sende skriftlige meldinger via et telegrafapparat. Den 19. desember 1853 ble den første meldingen sendt mellom Strømmen og Kristiania, og i 1854 ble det åpnet for at også private kunne bruke telegrafen.

Fra skriftlig ord til tale...

Da telefonen kom til Norge var det kun et lite (rikt) mindretall som kunne og fikk anledning til å skaffe telefon. I starten måtte en ha gode grunner for å få tildelt en telefonlinje og apparat: ordførere og jordmødre var blant de første. Jernbanestasjonene fortsatte derfor å være samlingssted for lokalbefolkningen.

...til dagens taleskrift

Dagens kommunikasjon går i en blanding av tale og skrift; SMS'er, chat og den i 2004 vel innarbeidede e-posten. Vi trenger ikke lenger en kabel for å koble oss på nett. Og de gamle møteplassene som stasjoner og posthus er mange steder blitt borte og erstattet av det mer upersonlige cyberspace.

Nett på 12500 km

For å kjøre jernbane må en også ha gode og sikre linjer for kommunikasjon. Jernbanen har vært langt framme helt fra telegrafens tid. Allerede i 1899 hadde vi et kabelnett som dekket jernbanelandet. Vårt fiberoptiske nett var på plass i 1985, og dette nettet måler hele 12500 km.

Et spesialtilpasset mobilnett, GSM-R det neste store skrittet for nye systemer. Det vil erstatte tog-, vedlikeholds-, skifte-, stasjons- og konduktørradio.

Informasjon Informasjon

Ny litteratur

Banedata 2004

Utgitt av Norsk jernbane-klubb med hovedredaktør Thor Bjerke
Ny utgave av den mye brukte og godt kjente Banedata '94.

Persontrafikk på

Gjøvikbanen: statlig konkurranseutsetting gir nye muligheter, 2004

Trasé for nytt dobbeltspor Eidsvoll - Steinsrud: ut fra en landskapsmessig vurdering

Arne Olavson Flothyl og Jon-Olav Haugstuen, 2004

Nøkkelord: Landskapsarkitektur/Landskapsplanlegging/Dovrebanen/Mastergradsoppgaver

Skriv for nettet - kort og

godt/Christine Calvert.- Oslo, 2004

Nøkkelord:

Websider/Webpublisering/Nettpublisering

Railway Engineering 2004, 6.-7. juli

2004 : London) : abstracts of the seventh International Conference : maintenance & renewal of permanent way : power & signalling; structures & earthworks.

Risik i tekniska system/Göran

Grimvall, Per Jacobsson, Torbjörn Thedéen. - Lund, 2003

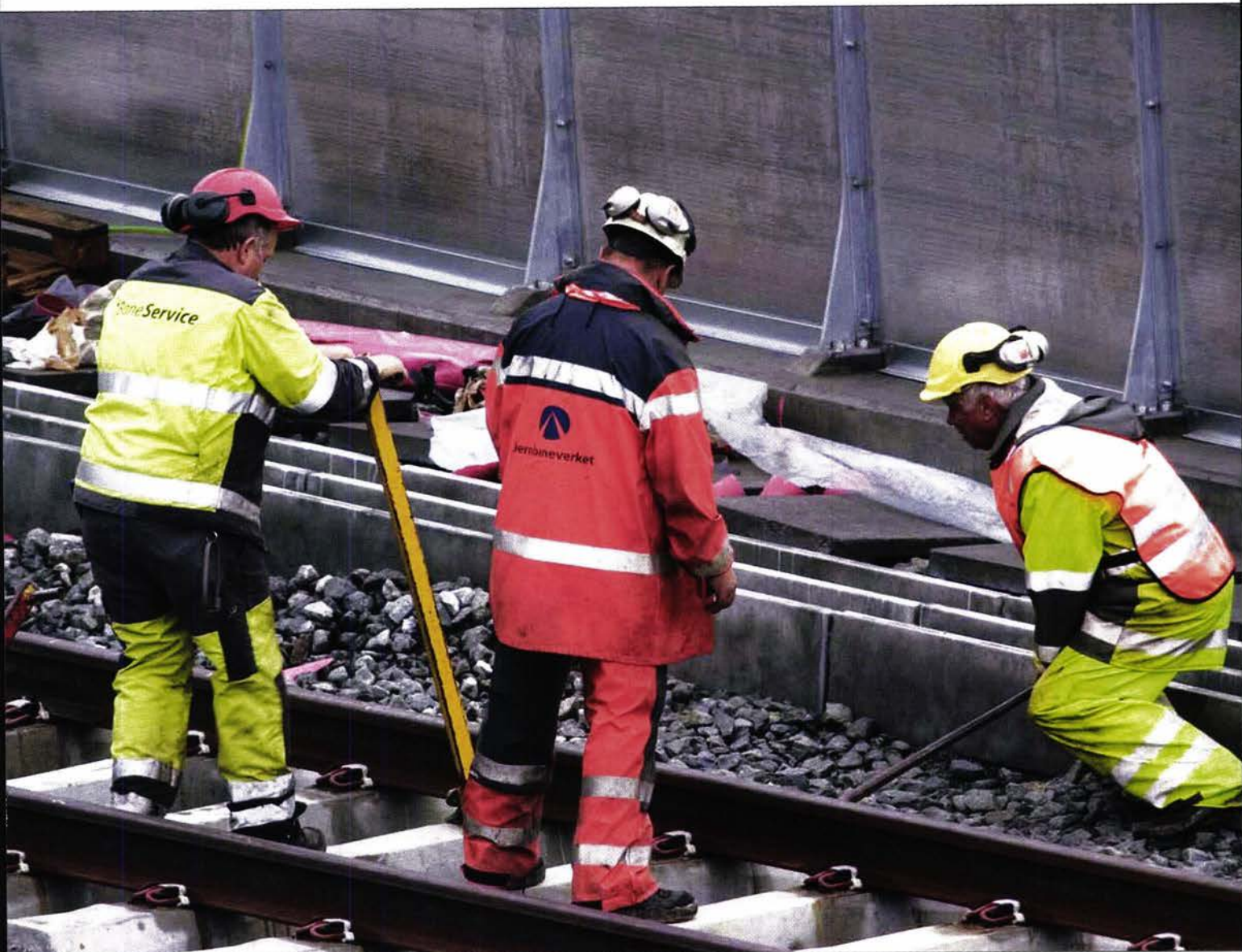
Nøkkelord:

Teknologi/Risikoanalyse/Ulykkesrisiko

GSM-R i Jernbaneverket: effekt av investeringen med fokus på sikkerhet/intern arbeidsgruppe, Oslo, 2001

Nøkkelord: GSM-

R/Mobilkommunikasjon/Sikkerhet/Digital telekommunikasjon



«Muskelkraft»






Foto er tatt under ombyggingen på Sandvika og viser at til tross for all verdens anleggsmaskiner, må manuell muskelkraft også benyttes. Bildet er tatt digitalt med NIKON D100 og en stor telelinse. Viktig at fotograf kommer så nære motivet som mulig uten å ha med ting som kan forstyrre bildet.
Foto: Rune Fossum.

Alle som vil, kan sende inn sitt forslag til «Mitt jernbanebilde».
Bildet sendes til Jernbanens fotoklubb Øst v/Øyvind Bardalen, Amtmanns Bredes gate 14,
3045 Drammen eller på epost: oyvind.bardalen@nsb.no



Punktlighet

(% av tog i rute til endestasjon)

	Mål	Res. 2003	April	Mai	Juni	Juli	1. halvår 2004	
LANGDISTANSE:								
<i>Persontog:</i>								
	Dovrebanen	90	88	97	87	90	93	92
	Nordlandsbanen	90	87	97	97	96	98	93
	Bergensbanen	90	84	95	91	93	94	91
	Sørlandsbanen	90	86	97	91	89	78	88
<i>Godstog</i>								
	Dovrebanen	90	84	91	85	86	95	86
	Nordlandsbanen	90	87	98	98	98	95	93
	Bergensbanen	90	76	89	85	77	89	81
	Sørlandsbanen	90	90	96	88	91	85	90
MELLOMDISTANSE:								
	Østfoldbanen	90	89	97	85	94	93	91
	Vestfoldbanen	90	77	93	84	86	81	84
	Lillehammer	90	82	89	81	80	82	83
FLYTOG:								
	(ank. Gardermoen)	90	95	97	95	93	98	95
LOKALTOG:								
	Oslo-området (hele døgnet)	90	86	95	89	86	91	89
	Jærbanen	90	84	94	89	95	97	90
	Vossebanen	90	90	97	97	96	96	95
	Trønderbanen	90	93	99	97	97	94	95

Driftsulykker *

	2003	Juni	juli	Akkumulert		2003	Juni	juli	Akkumulert
Sammenstøt:					Alvorlig skadde:				
Tog - tog	1	0	0	0	Reisende	0	0	0	0
Tog - person	1	0	0	0	Ansatte	0	0	0	0
Tog - kjøretøy	17	1	0	4	3. person	0	0	0	0
Tog - objekt **	17	2	0	5	Dyrepåkørsler:				
Avsporing:						1796	57	51	924
Persontog	1	0	0	1	*Driftsulykke på linje eller stasjon hvor skinnegående materiell har vært i bevegelse, og hvor person er drept eller alvorlig skadet, eller hvor det har oppstått store skader på skinnegående materiell, spor og andre installasjoner.				
Godstog	5	0	1	0	**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).				
Andre tog	0	0	0	0					
Drepte:									
Reisende	1	0	0	0					
Ansatte	0	0	0	0					
3. person	4	0	0	1					

Jernbane magasinet

Organ for Jernbaneverket
Nr 7 - August 2004

Kåte sprett og sprell

Sommeren er på hell. Ubønnhørlig krymper dagene, minutt for minutt. Snart hviler høstmørket tungt over gater og streder, bygd og by. For ikke å snakke om skinner og sviller og alt annet som skal til for å få togene dit de skal, når de skal. Det er litt vemodig, men på ingen måte helsvart. Det er jo tross alt jubileumsår, for pokker.

Harry-sporet

Og det er nå det braker løs for alvor med jubileumstog, festforestilling og en drøss av større og mindre arrangementer rundt om i kongeriket. Alt i den hensikt å feire – og å minne om jernbanens betydning for fremveksten av det moderne Norge. Store ord? Ja visst, men så lenge Kong Harald og hans hulde viv står på gjestelista, vet jeg at det er hold i dem.

Meteorologi

Sjøl sitter jeg her, ferdig pyntet i finstasen og tenker tilbake på avisenes sommerlige skriverier. Førsteside opp og førsteside ned med henvisninger til side ditt og side datt om smått og stort som har skjedd her hjemme og der ute. Men viktigst av alt har vært været. Her på berget er vi nemlig svært opptatt av meteorologi, spesielt om sommeren. Slikt blir det naturligvis spaltemetre av.

Kåtskap

Presseoppslag om vær og føreforhold på sommerstid er ikke noe nytt fenomen, men i år gikk det over alle støvleskaft. Så stort var omfanget av værsaker at den brede omtalen i seg selv, ble en sak i saken. Men norske redaktører er ikke tapt bak ei vogn, og sporet raskt over til et an-



net tema som opptar oss i særlig grad; nemlig kåtskap.

Sammenheng

I følge eksperter er fenomenet nokså vanlig året rundt, men gjør seg visstnok spesielt gjeldende om sommeren. Litt dumt nå som høsten står for døra, tenker kanskje du. Kanskje stusser du også på hva alt preiket om kåtskap og sommervær egentlig har å gjøre i herværende spalte - eller med jernbanen for den sakens skyld? Vel, kan hende er det påkrevet med en viss fantasi for å øyne et snev av sammenheng, men like fullt er den der.

Spretne hopp

I selveste jubileumsåret tror jeg nemlig det er viktigere enn noen gang at jernbanen fremstår som en livskraftig og viril 150-åring. Ikke minst gjelder det å være på høgget når midler til fremtidig drift, vedlikehold og investeringer skal debatteres og fordeles. Enn om vi varter opp med noen spretne hopp og kåte vrinsk når statsbudsjettet legges frem senere i høst? Dét hadde vært noe det! Om ikke annet for å vise verden at kåtskap og glede ikke

er noe som bare hører ungdommen og sommeren til!

Gratulerer med dagen, og husk; Uten kåtskap stopper Norge!! Harry K

Månedens lille frekke

En kvinne er ute og spiller golf en solfylt søndag. Hun slår et sleivslag og ser forskrekket at en mann segner om med begge hendene godt plantet i skrittet. Hun styrter bort, forklarer at hun er fysioterapeut og derfor vet hva hun skal gjøre for å lette på smerten.

-Nei takk, svarer mannen. Gi meg et par minutter så går det nok over, skal du se! Kvinnen gir seg ikke, men river av ham buksene og masserer ham iherdig mellom benene.

-Føles det ikke bedre nå, sier hun.

-Jo visst er det allright, men jeg har fortsatt sinnssykt vondt i tommelen min...