

# Jernbane

Nr. 8 - 2004

## *magasinet*



**Kongelig  
jubileumsfeiring** side 4-13



Jernbaneverket



# Signal



## En god plattform

Hovedarrangementene i forbindelse med 150-års jubileet ligger bak oss. Det har vært en fest. Vi har fått mange positive tilbakemeldinger og flott oppmerksomhet rundt jernbanen.

Det er mye arbeid som ligger bak de forskjellige arrangementene. For å lykkes har vi vært avhengig av at svært mange i Jernbaneverket har stilt opp og gjort en flott jobb. Jeg vil gjerne benytte denne anledningen til å takke for god innsats og stort engasjement.

Jeg vil også gjerne sende en blomst til alle som har medvirket til at historisk jernbanemateriell har vært med å sette sitt preg på jubileumsfeiringen. Det er mange frivillige arbeidstimer som er lagt ned i Norsk Museumstog, i GM-gruppen og hos vårt eget jernbanemuseum for å sikre at tog av forskjellige generasjoner var med på festen. Arrangementene ved de forskjellige museumsbanene har også bidratt til oppmerksomhet rundt jernbanens rike historie.

Vi må ha med oss historien når vi skal planlegge framtida. Og det er i framtida vi skal leve. Derfor er det viktig at jubileet også har gitt oss en enestående anledning til å fokusere på og markedsføre de mulighetene en moderne jernbane har i årene som kommer. «Tid for tog» ser ut til å være et slagord mange har sluttet opp om, og ikke minst tar vi med oss de klare viljeserklæringene fra samferdselsministeren om videre satsing på jernbanen.

Jubileet har gitt oss en god plattform å arbeide videre fra.

*Steinar Arhildsen*



## 16 Fulltreffer!



## 36

Finsk sprang

### Jernbanen 150 år

- Tog er helt fantastisk	4
Stasjon i særklasse	8
Den glade tenor	10
De har spilt i snart 300 år	11
Rallarfest på høyfjellet	12
<i>Lite – men stort</i>	
Tråden som gjør toget attraktivt	14
Lovpriser «Viking stasjon»	16
- Vi er blitt flinkere	17
Nytt liv i nedlagt stasjon	18
Spor åpnet til sentrum	19
Populært krengetog	
i farta igjen	20

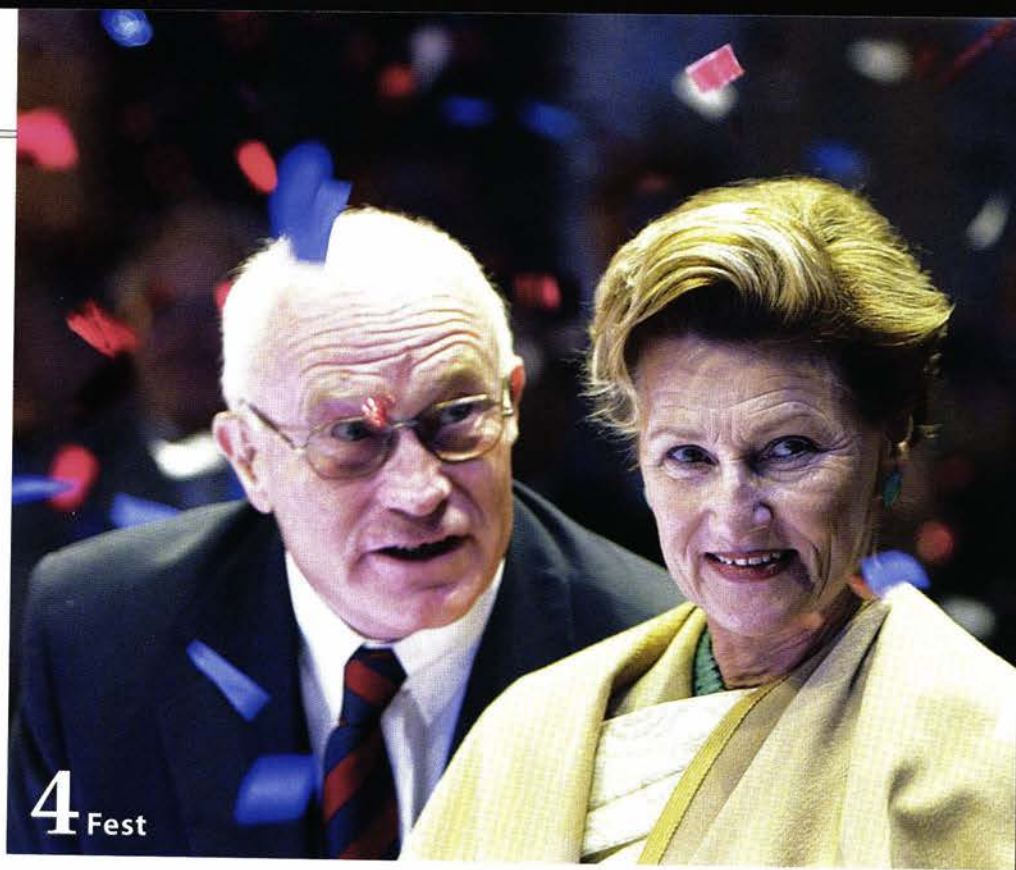




## 28 I andres bed



## 20 Mest «in»



## 4 Fest



## 38 Høres

### Ledersamlingen

- Skill ut produksjonen
- Bygg ut for konkurranse

### Gutta i det grønne

### Luker i andres bed

### En annerledes biltur

### Månedens gjest: Øystein Noreng

### Møte med: Vibeke Stav

### Min arbeidsdag

### Smånytt

### Mitt jernbanebilde

### Nytt fra biblioteket

### Punktlighet og ulykker

### Harrysporet

24  
26  
28  
30  
32  
36  
38  
40  
41  
45  
46  
47  
48

# Jernbane

## magasinet

**ANSVARLIG REDAKTØR:**  
Svein Horrisland

**REDAKTØR:**  
Svein Erik Bakken  
**JOURNALIST/REDIGERER:**  
Tore Holtet

**JOURNALIST:**  
Øystein Grue  
**MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:**  
Reidar Skaug Høymork  
Per Rathe  
Svein Skavang Graadal  
Sindre Anonsen  
Njål Svingheim  
Marte Skodje Pedersen  
Harry Korslund

**FØRSTESIDE-BILDE:** Øystein Grue

**ADRESSE, REDAKSJONEN:**  
Svein Erik Bakken  
Jernbaneverket HK  
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo  
22 45 51 56  
E-post: svein.erik.bakken@jbnv.no  
Redaksjonen avsluttet 14. sept. 2004.

**UTGITT AV:**  
Jernbaneverket, Stortorvet 7  
Opplag: 5.000  
[www.jernbaneverket.no](http://www.jernbaneverket.no)  
Layout: Aktuell, Oslo  
Trykk: Gan Grafisk, Oslo  
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062



# - Tog er helt fantastisk

**- Jeg er veldig glad i å reise med tog, fortalte Dronning Sonja til Jernbanemagasinet før hun som hedersgjest på Jernbanens store 150-årsdag steg om bord i den verdige gamle damen, karet-toget «Caroline».**

TORE HOLTET OG SVEIN ERIK BAKKEN

Mens Hennes Majestet Dronning Sonja kastet glans over selve jubileumsdagen på ærverdige gamle Eidsvoll stasjon, var det Hans Majestet Kong Harald som representerte vår jernbaneglade kongefamilie på jubileumsfesten i Oslo Spektrum.

## Gledelig

Det er ikke første gangen Hennes Majestet Dronningen er med et slikt veterantog.

- Jeg har tidligere kjørt med karet-tog i England og synes det er morsomt å kjøre med gamle tog. Det er dessuten viktig og

» Kongehuset bruker toget mest

gledelig det som er gjort for å få Kongevognen på sporet igjen, sa en tydelig fornøyd dronning. Og togopplevelsene stod nærmest i kø for Dronningen da hun var hedersgjest under den offisielle markeringen av jernbanens 150-års jubileum.

## Fantastisk

*- Hva slags forhold har Deres Majestet Dronningen til jernbanen?*

- Tog er helt fantastisk og en ypperlig måte å reise på. Da kan du finne ro, nyte flott natur og vakre landskap - få mange fine opplevelser med på reisen. Jeg har hatt gleden av å reise mye med tog og håper på mange flere fine togturer.

Dronningen koste seg åpenlyst både på de ulike togturene som inngikk i jubileumsfeiringen og under jubileumsforestillingen «Sjerneekspresen». Hun ga da også vertskapet ros for et flott opplegg.

- Det har vært veldig morsomt å være med på, og takk for meg!

» Morsomt å kjøre med gamle tog

## En reise i tid

Dronningen og vertskapet, jernbanedirektør Steinar Killi i Jernbaneverket og konsernsjef Einar Enger i NSB AS, samt de rundt 160 innbudte gjestene opplevde en reise i tid.

Dronning Sonja fikk reise med tog som er blitt benyttet over et spenn på 145 år og på banestrekninger som ble anlagt for 150 år siden.

Fra Oslo S til Eidsvoll reiste Dronningen og alle gjestene med et staselig tog trukket av både damp og diesel. →

Forts. side 6



Foto: Øystein Grue



Foto: Øystein Grue

- Opplevelse for livet



Fagarbeider  
Kurt Bekkavik, JBV





*Hyggelig: En engasjert jernbanedirektør i hyggelig samtale med Dronningen i den nyrestaurerte kongevognen til Kong Haakon VII.*  
(Foto: Scanpix).



Foto: Øystein Grue



Foto: Scanpix

## - Storartet



*Avdelingsleder  
Stein Eriksen, JBV*



# ” Jernbane for fulle mugger

Damplokomotivet ble bygget i 1914 og var da noe av det ypperste som norsk industri kunne frambringe. Diesel-lokomotivet ble bygd i 1954 og var det første i serien i NSBs effektiviseringsprogram «Vekk med dampen».

## Kronen på verket

Dronningen med vertskap og utvalgte gjester inntok Haakon den VIIIs kongevogn. Bak Kongevognen fulgte en vogn

” Ikke vanlig å love gaver uten å følge opp

som inneholder H.M. Dronning Mauds favorittsalong fra 1910.

Men selve kronen på verket var kjøreturen fra Eidsvoll gamle ærverdige stasjon til endestasjonen på Gardermobanen med karet-toget Caroline fra 1861.

Jubileumsturen tilbake til hovedstaden ble avsluttet med NSBs nyeste krengetog på en av de aller nyeste og mest moderne togstrekninger i Norge.

## Bruker toget mest

- *Hvordan var det å være vertskap for Dronning Sonja og Kong Harald, jernbanedirektør Steinar Killi?*

- Det var veldig hyggelig. Spesielt turen opp til Eidsvoll med Dronningen,

hvor vi fikk tid til å snakke litt sammen. Det siste ble det ikke så god anledning til med Kongen da han var til stede under showet i Oslo Spektrum.

- *Hvordan vil du beskrive Kongehusets forhold til jernbanen etter å ha tilbrakt flere timer sammen med Dronningen og Kongen under feiringen?*

- Kongehuset er kanskje den familien i Norge som bruker toget mest og som er veldig interessert i jernbanen. Mitt klare inntrykk er at det ikke bare gjelder historien, men også at jernbanen i framtida skal ha en viktig rolle i norsk samferdsel.

## Storartet og nøkternt

- *Hvordan vil du beskrive din egen opplevelse av jubileumsfeiringen?*

- Dersom jeg med få ord skal beskrive feiringen, vil jeg si storartet og nøkternt, sier en særdeles fornøyd jernbanedirektør.

- *Hva opplevde du som det største høydepunktet under jubileumsfeiringen?*

- Det var de to hovedarrangementene på Eidsvoll på selve jubileumsdagen og den TV-sendte festforestillingen i Oslo Spektrum lørdag 4. september. Det er vanskelig å si hvilken som var størst av dem. De var for meg veldig store høydepunkter begge to.

## Avler stolthet

- *Hvilken betydning kan jernbanens stor-*

*slåtte markering av 150-års jubileet få for framtiden?*

- For det første er dette en viktig begivenhet for oss alle som jobber på jernbanen. En slik feiring gir oss stolthet og er et viktig lim for samholdet. Vi har ikke bare feiret historien, men også sett

” Å ta toget er en ypperlig måte å reise på

framover og dokumentert at jernbanen har framtida for seg.

## Åndsfrisk 150-åring

- *Hva med betydningen utad ved at dere nådde inn i de hundretusener av hjem med feiringen?*

- Jeg tror vi framsto som åndsfrisk 150-åring som bruker det beste av sin historie til å se framover. Når vi har fest, skal vi ha det moro. Flere enn våre egne ansatte og gjester opplevde at det også er goy å ha med jernbanen å gjøre. Her er det intet tungsinn. Her er «fullt kjø» og tro på framtida, sier Killi.

Han roser de mange i Jernbaneverket som stod på og gjorde en ekstra innsats slik at arrangementene ble så vellykkede som de ble.

- Jeg er stolt at vi har så mange flinke folk som tar i et tak når det gjelder.

- *Helt suverent*



Foto: Øystein Grue



Foto: Øystein Grue



Trafikkleder  
Jan Vidar Osaland, Cargo Net





**Gavmild:** Samferdselsminister Toril Skogsholm lovet å satse for fulle mugger på jernbanen, og jernbanedirektør Steinar Killi gleder seg til det skjer.  
(Foto: Øystein Grue).

### Fulle mugger

- Vi så at Einar Enger og du klappet da samferdselsminister Toril Skogsholm - for åpen mikrofon i beste sendetid på lørdagskvelden - lovet å satse for fulle mugger på jernbanen i tiden framover?

- Det er riktig. Vi går ut fra at når stats-

råden går på lufta med et slikt budskap, så ligger det realiteter bak.

- Med andre ord var det en hyggelig ekstra jubileumsgave?

- Jeg vil si at det var en annonsering om at det kommer en gave. Vi har ennå ikke mottatt gaven, men det er ikke

vanlig å love bursdagsbarnet gaver uten å følge opp, avslutter jernbanedirektør Steinar Killi.

tore.holtet@jbv.no  
svein.erik.bakken@jbv.no



Foto: Øystein Grue



Foto: Scanpix

- *Fantastisk bra*



Konsulent  
Gunn Mathisen, JBV



# Stasjon i særklasse

**EIDSVOLL (Jernbanemagasinet): Når jernbanen feirer sine 150 år på gamle Eidsvoll stasjon, strømmer minnene på for Ivar Thorsen (84) og Leif Andersen (82). De glemmer aldri det gode miljøet som preget den ærverdige jernbanestasjonen med over 40 ansatte.**

TORE HOLTET

Nå gleder de seg over at Bjørn Dæhlie har pusset opp den gamle stasjonsbygningen, slik at den fremdeles framstår som en «stasjon» i særklasse.

For endestasjonen på Norges første jernbanestrekning hadde lenge en spesiell posisjon i jernbane-Norge.

– Eidsvoll stasjon var litt av et knutepunkt, med opptil 42 mann på tjeneste-

” Vi glemmer aldri alle originalene

lista. Den var rangert i klasse 1 den gangen stasjonene var delt opp i fire klassekategorier. Vi som jobbet der, opplevde at vi ble hørt, forteller de to jernbaneveteranene. – Og de som kom hit, de ble her.

– Selv om tjenesten kunne være anstrengende, holdt vi den oppe med godt humør. Vi glemmer heller aldri alle

originalene som vanket rundt stasjonen. Dem hadde vi mye moro med ...

## Fra bud til avdelingsledere

De to aldrende jernbanekara var arbeidskamerater det meste av sitt yrkesaktive liv, og i årevis har de vært nærmeste naboer på Hoelstangen, bare noen minutters spassertur til og fra jobb.

De har også fulgt den samme karriereveien. De begynte som bud i Oslo og avsluttet sine 44 år på jernbanen som avdelingsledere på Eidsvoll.

– Det er 'n Leif som har jernbanerøtter av oss to, understreker sidemannen.

– Ja, far kom opprinnelig fra Asker, men var stasjonsmester i Lierbyen. Onkelen min var lokfører og fetteren min konduktør. «Dere kan drive jernbanen alene,» pleide bestefaren min å si.

## - Var «framfødd»

Unge Ivar fikk merke de harde 30-åra på kroppen og var lykkelig den dagen i 1939 da han fikk budjobb på den gamle Østbanen i Oslo:

– Det var ikke lett å få jobb den gangen. En var «framfødd» når en begynte på jern-

” Da klappet de tyske soldatene hæla

sammen ...

banen. Men lønna var ikke all verden. Fire kroner og 20 øre dagen var begynnerlønna. Men vi var stolte av å jobbe på jernbanen. Vi hadde jo uniform, smiler han.

– Dermed slapp vi også å kjøpe arbeidsklær, innskyter Leif. – «Det er rart med det faste,» sa vi bestandig.

## Smittende humør

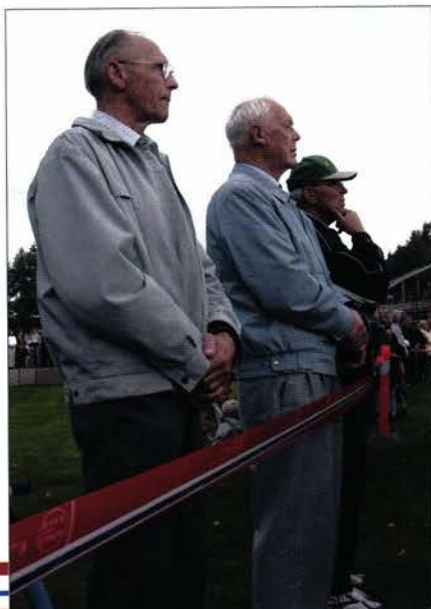
De to arbeidskollegene ble til de grader blitt venner for livet, og de er på hils med en rekke mennesker som har møtt opp på den store jubileumsdagen. Selv om uniformen ble lagt bort for drøye 20 år siden, hadde den passet utmerket på de to rakryggede kara utenfor banneret i rødt, hvitt og blått. Den dag i dag er de korrekte og vennlige på én og samme tid.

– Vi ble kjent med mange hyggelige mennesker da vi jobbet på stasjonen. Kundene var stort sett fornøyd, og det smittet over på oss som jobbet der, for-

- Kjempeflott



Sivilingeniør  
Marianne Nyebak, JBV



Rakryggede karer: Bare uniformen manglet da H. M. ankom gamle Eidsvoll stasjon. (Foto: Tore Holtet)



Foto: Scanpix





**Populær arbeidsplass:** - De som kom til Eidsvoll stasjon, de ble her, forteller de to jernbaneveteranene Ivar Thorsen (84) og Leif Andersen (82).

(Foto: Tore Holtet).

teller de, og Ivar minner oss om hvor omfattende arbeidet på en jernbanestasjon var både før, under og etter krigen.

#### Komplisert tjeneste

- Vi hadde en vakt ved hver sporveksel: en i sør, en i midten og en i nord, og vi slo på klokka når det skulle settes opp signal. Om vinteren skulle han i sørenden lukke opp porten i tunnelen og si «innkjør».

- En gang gjorde han omvendt, og da kom porten på bufferten, husker Leif.

Begge presiserer at sikkerheten hadde høyeste prioritet: - Alt som skulle skje, foregikk skriftlig. Samtlige endringer i forhold til oppsatt togdøgn måtte inn-

rapporteres. Omlegging av kryssing var en spesielt komplisert historie. Da måtte telegrammet erkjennes.

#### Kongen hilste

Under den høytidelige jubileumsfeiringen på Eidsvoll ankommer H. M. Dronning

” ... burde ligget langt foran svenskene

Sonja i en nyrestaurert kongevogn.

- Da Kong Olav kjørte med kongevogna, var det fast etikette at han sto og hilste idet

toget stoppet på stasjonen, bemerket de.

- Men det var aldri så mye folk på stasjonen som da påsketogene kom ned fra fjellet. Andre påskedag var plattformen propp full av folk som møtte opp for å se på brune påsketurister.

- Og stasjonen hadde både hotell og restaurant?

- Ja, det var attraktivt å feire påske på jernbanehotellet. Og restauranten - den var utrolig populær. Mens toget ventet 10 minutter på stasjonen, var det om å gjøre å komme først ut av toget. For å forsikre oss om at alle ble med gikk vi i døra og ropte: «Tog til Oslo klar til avgang!». Da stormet passasjerene ut, enkelte med →



Foto: Scanpix



Foto: Scanpix

- Fint



Fagarbeider  
Jan Ottar Andersen, JBV



kaffekoppen i handa. Vi glemmer aldri han som mistet støvelen sin ...

### Under tysk kommando

– *Hvordan var det å arbeide på jernbanen under krigen?*

– Tyskerne skulle besette stasjonen. Tre-fire tyske soldater satt inne blant oss og holdt vakt. De var selv jernbanefolk og stort sett greie å ha med å gjøre. Men de kontrollerte alt vi foretok oss. Hvis vi ikke var enige i det de sa, tok vi imidlertid kontakt med deres overordnede i Oslo – og de var alltid enige med oss, humrer Leif.

– Da klappet de tyske soldatene hæla sammen og adlød ordre.

– Blant annet kunne ikke tyskerne forstå hvorfor vi skulle sette opp hjelpe-lokomotiv mellom Dal og Hauer seter. Men hensikten var å dytte toget opp bakken, og vi hadde fullmakt til å sette opp det loket, forklarer Ivar.

### Skibladner og jernbanen ett

Eidsvoll stasjon var bookingsentral for Skibladner, og om sommeren gjaldt 80 prosent av telefonhenvendelsene nett-opp Skibladner. Folk kunne gå av på stasjonen og ta Skibladner for samme prisen som toget.

I dag går ikke lenger verdens eldste hjuldamp i fast daglig rute mellom Eidsvoll og Lillehammer, som en forlengelse av jernbanen.

– *Vil jernbanen oppleve 150 nye år?*

– Jernbanen vil nok fortsatt ha sin misjon, men da må politikerne satse på å bygge den ut. Her burde vi ligget langt foran svenskene, vi som har så mye penger! mener jernbaneveteranene fra Eidsvoll.

tore.holtet@jbv.no



*Trives: - Jeg trives veldig bra i et musikalsk miljø, sier GSM-R-sjefen Harald Nikolaisen, her i sitt rette element rett etter opptreden i Oslo Spektrum.*

# Den glade tenor

**- Jeg får masse energi av musikk! sprudler Harald Nikolaisen. Jernbaneverkets eminente tenor opptrådte både under den store jubileumsfeiringen på Eidsvoll stasjon og under det TV-sendte showet i Oslo Spektrum.**

ØYSTEIN GRUE (tekst og foto)

Utbyggings sjefen i Jernbaneverkets travle utbyggingsprosjekt i jubileumsåret, GSM-R-prosjektet, har kost seg i musikalsk opptreden siden han var med i en russerevy for nærmere 20 år siden.

### Øvde hver kveld

I Trondheim opptrådte den glade tenor stadig sammen med Trondheim Studentsangerforening og koret «Pirum», som i følge Harald hadde det liddeilig gøy innimellom studiene på NTH.

Etter at han slo seg ned i Bærum, ble «Bærmuda» – Bærum musikk- og danse-teater – Haralds kulturelle base, med øving tre timer hver onsdag kveld.

– Etter forespørselen fra Øystein Wiik – om å stille med tretti sangere og danse-

re til musikkspillet under jernbanens 150-årsjubileum – har det vært jobbet intenst med musikk og tekst og etter hvert koreografi. De siste ukene før festforestillingene har vi øvd inntil fire timer hver kveld på Eidsvoll, i tillegg til en weekend, forteller Harald Nikolaisen til Jernbanemagasinet.

### Overskudd

– *Hvordan får du tid?*

– Noe sosialt skal man gjerne holde på med i fritida. Og jeg trives veldig bra i et musikalsk miljø. Sang og musikk gir meg overskudd og muligheter til å prøve andre sider av meg selv, sier en sliten, men tilfreds tenor etter at programleder Dan Børge Akerø og produsenten Trond & Trond har fullrost innsatsen i Oslo Spektrum.

– *Helt supert*



Fagarbeider  
Bjørn Temte, MiTrans



Foto: Øystein Grue



Foto: Scānpix





# De har spilt i snart 300 år

*Dobbelt så lenge: Superveteranene (fra venstre) Fillip Grønli, Egil Kjellbrott, Knut Knutzen, Sverre Asper og Per Lundberg har nesten spilt dobbelt så lenge i jernbanemusikken som det har vært jernbane i Norge. (Foto: Tore Holtet).*

**Til sammen har musikkameratene Fillip Grønli, Sverre Asper, Egil Kjellbrott, Per Lundberg og Knut Knutzen spilt i rundt 280 år i Jernbanens Musikkorps i Oslo.**

SVEIN ERIK BAKKEN

- Ja, vi er noen skikkelige veteraner, sier veteranenes «talsmann», Fillip Grønli til Jernbanemagasinet.

## Fenomenal

Grønli er den av veteranene som har vært med lengst. 1. januar 1939 ble han medlem i korpset. Egil kom med i 1942, Knut i 1948 og Sverre og Per i 1950.

Med andre ord var alle fem med på den store 100-års feiringen i 1954.

- Det å spille på Eidsvoll og i Oslo Spektrum for flere tusen jernbanefolk i et direktesendt fjernsynsshow, sett av hundretusenvis av folk over hele landet, var en fenomenal opplevelse. Det er vi alle enige om.

- Men feiringen av jernbanens 150 år er likevel småtteri mot 100-års feiringen, mener veteranen. - Da spilte vi overalt på Østlandet. Siden spilte vi hver uke på den store jubileumsutstillingen i Oslo.

Dagens veteraner startet i Jernbanens Musikkorps, måtte medlemmene være

både jernbanemenn og organiserte for å få bli med i korpset. Sjøl under krigen holdt de sammen og øvde jevnt og trutt, for å være spilleklare når freden kom.

## Liv laga

- Det har jo gått litt opp og ned med korpset vårt. Nå seiler vi i skikkelig medvind med en utmerket dirigent og mange nye unge medlemmer. Pussig nok jobber i tillegg mange av dem på jernbanen. Så Jernbanens Musikkorps i Oslo er liv laga, slår Fillip Grønli fast.



Foto: Øystein Grue



Foto: Scanpix

- Meget vellykket



Fagarbeider  
Åge Østnor, JVB



# Rallarfest på høyfjellet

**FINSE (Jernbanemagasinet): I over 150 år har rallarene satt spor etter seg. Og de gjør det fortsatt. Helgen midt i august sto de i fokus under Rallarfesten på Finse.**

SVEIN SKAVANG GRAADAL

- Rallar er et svensk ord for trille, forteller Magne Johan Rørvik, styrer på Rallarmuseet på Finse. - Arbeiderne på anlegg ble kalt rallarar fordi de trillet trillebår.

Totalt var 15 000 mann innom anlegget på Bergensbanen frem til åpningen i 1909.

- De fleste kom fra bygdene rundt, fra Sogn, Hardanger og Hallingdal, sier Rørvik.

Byggingen av tunnelen gjennom Gravhalsen gjorde Upsete til et stort anleggssted. En folketelling fra 1900 viser at det i Brakke 2 på Upsete bodde 34 mann. Den yngste var 15 år, den eldste 54. Gjennomsnittsalderen var 28.

## Attestbok

- Det viktigste for en rallar som skulle søke arbeid, var attestboken, forteller Rørvik. Med den i hånden kunne han dokumentere sine ferdigheter og sin praksis.

En østlending hadde tatt båt kysten rundt helt til Sogn og satt igjen noe av bagasjen på Flåm, før han gikk de fem milene til Finse for å søke arbeid. Attestboken lå igjen på Flåm, og uten den fikk han ikke arbeid. Så gikk han videre østover til Nygard, drøye to mil. Der fikk han arbeid mot å hente attestboken på Flåm første fridag.

- 12 timers arbeidsdag hadde rallarene, og de tjene 5-6 kroner dagen. Egentlig var det god betaling på den tiden, sier

styreren på Rallarmuseet.

Kun et fåtall av rallarene fikk arbeid på jernbanen etter anleggstiden. De fleste fortsatte på nye anlegg. For vannkraft-

utbyggingen satte inn for fullt, likedan industrireisningen. Arbeid med blant annet finsegranitten

hadde lært dem stein- og tunnelarbeid, verdifull praksis for en rallar.

## Trekk i lønn

Martin Gjerde fra Samnanger var født i 1879 og begynte på Bergensbanens anlegg i 1901. I et lydbåndopptak forteller han at de ikke hadde arbeidstøy i egentlig forstand, de arbeidet i degradert fintøy. Boreutstyr holdt NSB dem med, men de ble trukket i lønn for slitasje av boreutstyret. Gjerde forteller om to finner som på grunn av dette og lønnstrekk for kosten ble skyldig NSB penger etter endt arbeid. Det fant de seg ikke i, og truet til seg penger. Melding ble sendt til bygds, og på Voss ble finnene arrestert.

## Kjærlighetsbrev

Alle rallarene var ikke like stødige i lese- og skrivekunsten. Gjerde beretter om en ung sogning som fikk brev fra kjæresten og måtte få det opplest. Ansikt til ansikt syntes han dette var for flaut, så en arbeidskamerat satt på motsatt side av en stor stein og leste kjærlighetsbrevne høyt for ham. På samme måte satt de da sogningen dikterte brev til kjæresten. Og vellykket må det ha vært, for paret ble senere gift.

## Dårlig luft

Under arbeidet med den vel fem kilometer lange Gravhalstunnelen var det delvis mekanisk ventilasjon, men likevel dårlig luft.

- En gang svimte 20 mann av, vi bar dem ut og la dem på snøen, fortalte Gjerde. - Med ett unntak kviknet de til etter hvert, den tjuende kom aldri mer til bevissthet.

Alkohol, pengespill og kvinnfolk var forbudt, men forbudene ble ikke like konsekvent praktisert overalt på anleggene.

## - Skikkelig bus

Georg Brekke begynte på Flåmsbana under krigen, på anlegget for elektrifiseringen.

- Jeg var med på bygging av vanntunnel, rørgate og kraftstasjon, sammen med skikkelig bus. Noen hadde vært med på anlegget av Gravhalstunnelen, sier han.

- Busen var noen kjempekarer, strenge i arbeid og gode kamerater, de passet på oss unge. De var opptatt av at vi unge skulle føre den gode arbeidsmoralen videre. Tida med busen på Flåmsbana var en god skole for meg, sier Brekke.

- Busen fortalte fra Gravhalsen at de der jobbet skift og to mann delte en seng. Derfor var senga alltid varm når en skulle legge seg, og dessuten ofte full av lus.

Brekke var med og klinket rørgata, satt inni og holdt mot med en hammer.

- Det var en fæl lyd, vet ikke hvor mange desibel det var, hadde bare en bomullsdott i ørene.

- Busen forlange kraftig mat, vi fikk flesk, kjøtt og poteter. Dessuten sterk kaffe, altfor sterk for meg.

På fritiden var det jakt, fiske og kortspill. - Det hendte busen satt og spilte poker fra arbeidets slutt klokka fem lørdag ettermiddag til søndag morgen. Vi unge fikk ikke være med. Det hendte jeg lagde mat til dem da, sier Brekke. Siden ble det jernbaneskole og 25 år på Finse, de siste som banemester, for ham.





*Fengende rallarmusikk: Folk danset på plattformen til fengende rallarmusikk. (Alle foto: Svein Skavang Graadal).*

### Rallarviser

Kvartetten «Rallar og Slusk» sto for de musikalske innslagene under Rallarfesten. De har et bredt utvalg av rallarviser på programmet, og de kan sine saker.

- Rallarvisene er et fantastisk artig tema, nærmest uuttømmelig, sier de.
- Rallarene var flinke med tekster, tekstene ble skrevet i ettertid, etter en ulykke, kjærlighets sorg eller noe annet som opptok rallarne.

«... 20 mann  
svimte av, vi  
bar dem ut  
og la dem på  
snøen»

I Rombaksvisa, med 38 vers, kan man i de ulike vers se hvor langt i anlegget de er kommet. Noen viser ble også brukt som oppsanger for å jobbe i takt.

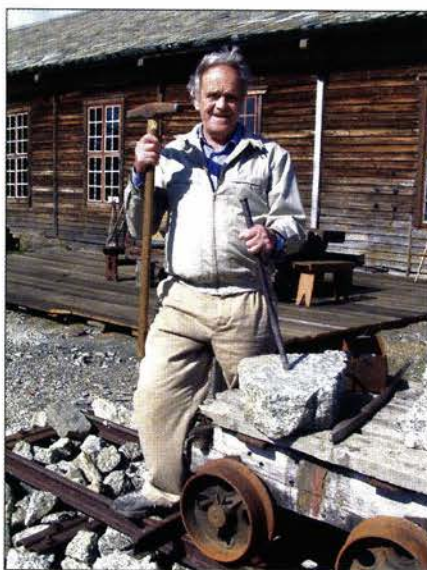
- Vi har vært på gamlehjem og spilt. Da har folk begynt å gråte, de husker sin far som var rallar. Svært mange har en eller annen tilknytning til rallarlivet.

### Myrdals-dag

Den 28. august ble Myrhallen på Myrdal gjenåpnet. Forsamlingshuset fra 1898 er en gave til Rallarmuseet fra NSB.

Steinhuset er fredet av Riksantikvaren.

- Huset har vært svært viktig for Myrdalsamfunnet, både under Bergens-



*Feisel og bor: For vel 60 år siden begynte Georg Brekke på anlegget av Flåmsbanas elektrifisering, der feisel og bor var viktige redskaper.*

banens anlegg og drift og Flåmsbanas anlegg, forteller Magne Johan Rørvik.

- Her har det vært alt fra fagforeningsmøter, bridge, skytterlag, kino og fester til skole og gudstjenester.

Under gjenåpningen underholdt Erling Monrad Nesbø og sønnen Gert med torader og sang. Videre ble det vist

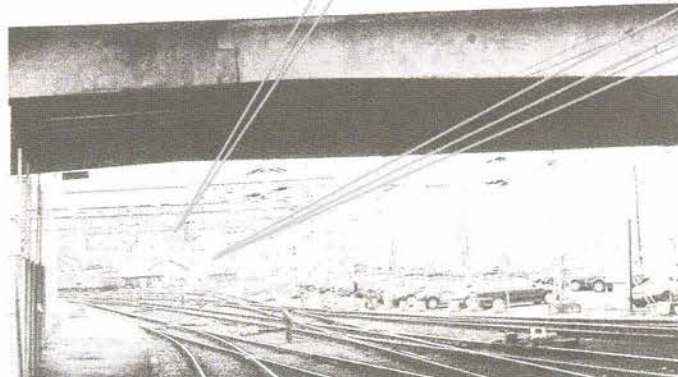


*Attestbok: - Det viktigste en rallar hadde med seg, var attestboken, sier museumsstyrer Magne Johan Rørvik.*

interessante filmer: fra Myrdal i 1910 og Flåmsbana i 1947.

- Mange har spesielle minner fra Myrhallen. Mangt et par har hatt sin første dans her, sier Magne Johan Rørvik.





# Tråden som gjør toget attraktivt ...

**En million kroner, stor entusiasme og kreativitet - og vips: Jernbanelverket har økt sin konkurransekraft vesentlig. På kort tid er kontaktråden hevet på et fåtall kritiske punkter på jernbanenettet; i første omgang til stor glede for biltransportører.**

TORE HOLTET

Prosjektet «Lett på trå'n» er ett konkret tegn på at Jernbanelverket tilpasser seg markedet. På noen få måneder er det blitt mulig å transportere biler i lukkede vogner, med alle de fordeler det innebærer.

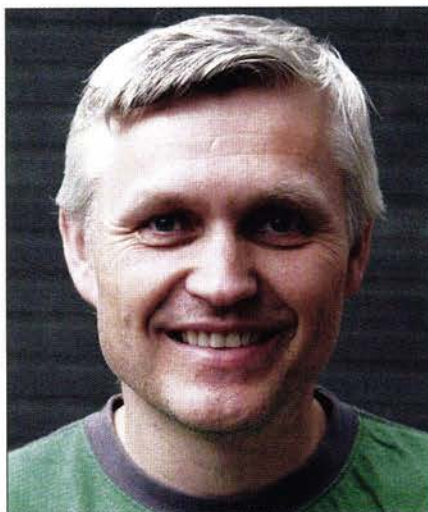
## – Helt utrolig

– Vi har nesten over natta oppnådd større kapasitet og høyere kvalitet på våre transporter. Helt utrolig. Jernbanelverket har

» Drep ikke markedet med planer

møtt oss med en kundevennlig holdning som vi ikke hadde drømt om, sier administrerende direktør Lars Olsen i Autolink AS i Drammen til Jernbanemagasinet.

– Da vi fikk en 40 millioner kroners kontrakt på transport av Toyota-biler, vurderte vi å sende bilene med trailere fra



**Voldsom økning:** - Ved å fjerne det til enhver tid laveste kontaktledningspunktet får vi en voldsom kapasitetsøkning, sier seksjonssjef i teknikk, Christoffer Schive.

(Foto: Øystein Grue)

Malmø til Trondheim. Men da Jernbanelverket klargjorde den norske del av strekningen for lukkede vogner – de såkalte Multipurpose(Mp)-vognene – var valget enkelt. Kapasiteten er bedret ved at vi får med ni biler per vogn stedet for åtte per trailer, og den spesielle høyden på vognene gjør oss mer fleksible i forhold til hva slags biler vi kan transportere.

## Reagerte raskt

Da «Lett på trå'n» startet med en henvendelse fra Autolink om å få kjøre Mp-vog-

ner mellom riksgrensen og Drammen via Kongsvinger, var det kun behov for å heve kontaktledningen under den lave bybrua i Drammen.

Jernbanelverkets seksjon for kunde- og markedsrelasjoner reagerte med en gang, og forespørselen endte raskt med et spleiselag.

Arbeider for rundt en halv million kroner var unnagjort på rekordtid.

Siden nyttår er det gjort tilsvarende arbeider på fem forskjellige steder rundt omkring i landet, alt til en samlet kostnad på rundt en million kroner.

## Ny måte

– Vi har funnet en ny måte å gjennomføre kapasitetsforbedrende tiltak på, sier seksjonssjef i teknikk, Christoffer Schive. I stedet for å gjøre store og kostbare inngrep i mange hundre millioner klassen er det mulig å foreta justeringer som markedet etterspør.

– Dette bryter med den måten vi har lært å jobbe på. Tradisjonelt er kapasitetsøkninger blitt vurdert som investeringer, som igjen krever hovedplangodkjenning. Men skal vi følge de gamle rigide systemene, får vi ikke snudd oss rundt og tilfredsstillt et marked, poengterer han.

» Vi sitter med nøkkelen til å bedre jernbanens konkurransekraft





**Ikke drømt om:** - Jernbaneverket har møtt oss med en kundesvennlig holdning som vi ikke hadde drømt om, sier administrerende direktør Lars Olsen i Autolink AS i Drammen.

(Foto: Øystein Grue)

- Drep ikke markedet med planer, spissformulerer seksjonssjef for kunde- og markedsrelasjoner, Kjartan Kvernsveen.

#### Lave kostnader – stor nytte

Strekninger som er blitt klargjort for transport med høyere bilvogner, er:

Charlottenberg-Drammen  
Drammen-Mo i Rana (over Dovre)  
Dombås-Åndalsnes  
Hell-Storlien  
og nå sist Mo-Bodø.

- Ved å fjerne det til enhver tid laveste kontaktledningspunktet får vi en voldsom kapasitetsøkning. Vi griper fatt i det svakest punktet og oppnår stor nytte gjennom lave kostnader, påpeker Schive.

- Vårt fagpersonale har vist stor krea-

tivitet og interesse. Hvis alle har samme fokus, har vi erfart at vi kan utrette utrolig mye på kort tid. Og noen ganger trenger det ikke en gang å koste penger!

#### Sitter med nøkkelen

- Vi sitter med nøkkelen til å bedre jernbanens konkurransekraft, men vi har ikke



Vi griper fatt  
i det svakest punktet

brukt den fordi vi ikke har hatt den nødvendige markedskontakten, sier Schive. Både han og Kvernsveen har erfart at det ikke er tilstrekkelig å spørre de tradisjo-

nelle operatørene om råd.

- Jernbaneverket har mye å hente på å komme i dialog med de ulike bransjene og bedriftene som kan ha nytte av jernbanetransport, enten det gjelder biler, tømmer, papir eller andre ting. Dessverre mangler vi penger til å utføre enkelte av arbeidene som etterspørres, men jernbanen fungerer tross alt mye bedre enn for noen år siden. Ett konkret eksempel er at vi daglig har 33 nye bilvogner i daglig transport rundt omkring i landet, sier Schive, som er opptatt av å skape en «Dette skal vi få til»-holdning i hele Jernbaneverket.

- DA kan vi få til mye!

tore.holtet@jbn.no



# Lovpriser «Viking st



I tusentall: Slik ser det ut når tusenvis av Viking-supportere tar toget til Jåttå

(Foto: Henning Lode).

**STAVANGER (Jernbanemagasinet): Noen måneder etter åpningen av Jåttå holdeplass nøler ingen med å beskrive prosjektet som en suksesshistorie. - Vi er imponert over hvor raskt Jernbaneverket og NSB kastet seg rundt i denne saken, sier drifts- og «kamp»-ansvarlig i Viking, Gisle Oseberg.**

SINDRE ÅNONSEN

På det meste har nesten 8000 mennesker vært transportert med toget til og fra holdeplassen i tilknytning til arrangementer på Viking stadion. Hva det betyr for trafikkavviklingen i for- og etterkant av kamper og konserter, er Oseberg den første til å fastslå:

-Jåttå holdeplass, eller Viking stasjon som den burde hete, (latter), har reddet oss fra trafikkaos. Det er det ingen tvil om.

Oseberg forteller videre at tilbakemeldingene fra publikum med få unntak er svært positive.

-Du vil alltid ha dem som ikke er fornøyde, men da burde de ta en tur til utlandet. Vi er ikke noe dårligere. Dette tilbudet har tvert imot markedsført jernbanen overfor helt nye grupper av reisende, mener Oseberg.

Banesjefassistent Kårleiv Kristoffersen

bekrefter den enorme interessen rundt prosjektet som ble realisert i løpet av noen få måneder til en prislapp på 2,2 millioner kroner.

-Jeg kan ikke huske at noe lignende har vært gjennomført tidligere her i området, sier Kristoffersen.

### Fra 40 til 15 minutter

Når enkelte har uttrykt en viss misnøye, så henger dette sammen med at kapasiteten er sprenget på strekningen Sandnes-Stavanger. I dag tar det til inntil 40 minutter å avvikle køen av reisende, men i fremtiden kan dette komme til å bli helt annerledes.

-Med et dobbeltspor og tilgjengelig materiell er køen borte på 15 minutter, bedyrer regionsjef Henning Lode i NSB.

Til tross for køene kan Lode, som selv har vært til stede i forbindelse med kamper og konserter, melde om null bråk og

hærverk i forbindelse med arrangementene.

” Jeg kan ikke huske at noe lignende har vært gjennomført tidligere

- Folk er tålmodige og oppfører seg skikkelig. Vi har ikke hatt ett eneste problem.

-Og så tjener du penger som gress, skyter Oseberg inn og ler.

Lode smiler bare og sier at når sesongen er over, vil trolig regnskapet vise over 50.000 registrerte reiser til og fra Jåttå.

Kanskje ikke så rart at også Lode gir ros til Jernbaneverket.

-De tok utfordringen, sier han.

-Nå mangler det bare at dere får et



# asjon»

» Viking stasjon - som den burde hete - har reddet oss fra trafikkaos

skikkelig navn på dette plattformen: Viking stasjon! gjenstar Oseberg.

Kårleiv Kristoffersen vil ikke love noe, men har selv ikke noe imot en slik gest.

-Reis til England eller Nederland. Der har det i årevis vært tradisjon for å kalle opp jernbanestasjoner etter fotballklubber, fortsetter Oseberg.

-Men det kan jo tenkes at Viking rykker ned og Bryne opp, gliser Henning Lode som er fra Nærbø på Jæren.

Det føler ikke Oseberg behov for å kommentere...

## Positivt overrasket

Stavanger kommune har også vært en pådriver i prosessen rundt etableringen av Jåttå holdeplass. Overarkitekt Grete



*Humorfylt navnestrid: -Det e'jo klart at me må kalla denne plattformen for Viking stasjon, sier Gisle Oseberg i Viking til Henning Lode i NSB og Kårleiv Kristoffersen i Jernbaneverket (Foto: Jan Inge Haga).*

Kvinnenland i byplanavdelingen er gledelig overrasket over resultatene.

-Vi hadde kanskje håpet på 3000 reisende per arrangement. Nå hører vi at det har vært godt over 7000 på det meste. Det er rett og slett imponerende og en fjær i hatten til Jernbaneverket som på kort tid klarte å realisere prosjektet. Jeg tror også tiltaket har sørget for å etablere noen

gode reisevaner i forkant av det planlagte dobbeltsporet og ny permanent holdeplass på Jåttå, sier Kvinnenland.

Per i dag er det ikke tillatt å bruke plattformen på Jåttå ut over de dagene det er arrangementer på Viking stadion. Hensynet til sikkerheten setter en stopper for dette.

sindre.aanonsen@jbv.no

## - Vi er blitt flinkere

**-Selv om vi ennå har et forbedringspotensial, opplever jeg at vi er blitt langt flinkere til å imøtekomme ønsker og innspill fra kommuner og næringsliv, sier etatsdirektør Svein Horrisland.**

Horrisland mener prosjektene på Jåttå og Notodden illustrerer hvordan Jernbaneverket kan oppnå gode resultater og styrke jernbanens posisjon lokalt med begrensede midler.

-Det blir fort slik at man tenker stort og langsiktig. Det må vi også gjøre, men samtidig må vi være åpne for at det finnes gode prosjekter som ikke koster hundrevis av millioner, sier han.

### Til stede

Horrisland mener regionene spiller en nøkkelrolle i arbeidet med å etablere nettverk og å gjøre Jernbaneverket mer mar-

kedsrettet. Samtidig skal hans egen markedsavdeling fungere som rådgivere og pådrivere i arbeidet.

-Vi ser jo at Vegvesenet jobber systematisk opp mot fylkene både gjennom deltakelse i planleggingsarbeid og som observatører i fylkestingene. Og selv om det er flere veg- enn jernbanesaker på sakskartet, så er det viktig at vi er til stede i disse foraene. Og mitt inntrykk er at vi er blitt flinkere, samtidig som de politiske miljøene er blitt mer opptatt av å trekke oss med i planleggingsarbeid, sier han.

### Mer synlige

*-Vi er opptatt av synlighet og tilstedeværelse. Er vi - bokstavelig talt - der vi skal være?*

-Vi kan sikkert bli bedre, men samtidig er det nok slik at det ennå er mange som har problemer med å skille Jernbaneverket fra NSB. Men etter hvert som flere nye togselskap etablerer seg både innenfor person- og godstrafikk, blir vi nok mer

synlige. Vi vil da i enda større grad fremstå som det stabile elementet i jernbanesammenheng, svarer Horrisland.

*-Vi snakker ofte om at vi ikke er flinke nok til å markedsføre jernbanens potensial. Men hva med næringslivet? Kan det nok om person- og godstransport på jernbane?*

-Nei, det tror jeg ikke. Men jeg tror vi i fremtiden vil få flere nisjeprodukter og mer spesialisering innenfor person- og godstrafikk innenfor områder som markedet ennå ikke har fanget interesse for, sier Svein Horrisland.



**Regionene viktig:** -Regionene spiller en nøkkelrolle i arbeidet med å skape nettverk, sier Svein Horrisland.





**Gjenoppstår:** -Dette vil være et viktig lokalt kollektivtiltak, sier Vigdis Landheim om planene for Lademoen stasjon (Nedre Elvhavn holdeplass). (Foto: Sindre Ånonsen).

# Nytt liv i nedlagt stasjon

**Trondheim (Jernbanemagasinet): I 2005 kan den nedlagte Lademoen stasjon i Trondheim få nytt liv. -Får vi pengene, kan vi ha Nedre Elvhavn holdeplass ferdig tre måneder etter at spaden er i jorda, sier leder av regional utvikling i Region Nord, Vigdis Landheim.**

SINDRE ÅNONSEN

Detaljplanene er allerede klare for prosjektet, som har en kostnadsramme på 3,5 millioner kroner. Regningen skal deles mellom Jernbaneverket og Trondheim kommune.

-Vi skal inn med to millioner, mens kommunen tar resten, opplyser Landheim.

Stasjonen ligger i et område av Trondheim sentrum som har vært gjennom en rivende utvikling de senere årene.

## Stor interesse

Det er etablert nye boliger, butikker og restauranter i få minutters gangavstand fra stasjonen. I øyeblikket bygges det mindre leilighetskomplekser for unge, nyetablerte et steinkast unna Lademoen.

-Mange i etableringsfasen har ikke bil,

” 35.000-40.000 reiser i året ... snakker fort om 70.000

og slik sett kan toget utgjøre et godt tilbud for disse. I det øyeblikket folk begynner å kjøre bil, er også mulighetene til å få disse over på kollektivtransport mindre, sier Landheim.

Nøkterne beregninger viser at trafikkgrunnlaget kan være 35.000-40.000 reiser i året med utgangspunkt i dagens situasjon.

-Men når området er ferdig utviklet, snakker vi fort om 70.000, opplyser Landheim.

Både NSB og kommunen har vist stor interesse og vært pådrivere i prosessen.

-Hva med næringslivet?

-Nå som vi er i gang med prosessen, er også det positivt til tiltaket, men det var ikke der initiativet lå i utgangspunktet.

## Enkelt og funksjonelt

Anlegget som kan stå ferdig i løpet av neste år, består av en 100 meter lang plattform, leskur og sykkelparkering.

-Enkelt og greit, sier Landheim.

Med utgangspunkt i dagens ruter vil det gå ett tog hver veg i timen fra stasjonen, men Landheim sier at det kan bli snakk om halvtimesfrekvenser etter hvert.

Landheim og Jernbaneverket er også opptatt av hvordan den gamle stasjonsbygningen som ligger i området, blir brukt i fremtiden. I dag eies bygningen av NSB og leies ut som hybelhus. I en situasjon hvor det igjen blir jernbaneaktivitet i

” Vi skal inn med to millioner, mens kommunen tar resten

området, ønsker JBV at huset skal få et annet bruksområde.

-Utleien av hybler skjer allerede på dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan, og kommunen kan når som helst sette en stopper for dagens bruk av eiendommen, avrunder Landheim.

For øvrig foregår det ennå en diskusjon omkring navnet på holdeplassen. Lademoen holdeplass ligger egentlig på Lilleby. Hva resultatet blir, gjenstår å se.

sindre.aanonsen@jbv.no



# Spor åpnet til sentrum

**NOTODDEN** (Jernbanemagasinet): 800 meter nytt spor og en ny plattform rett ved kollektivterminalen på Notodden skal sørge for en effektiv overgang mellom buss og tog.

SINDRE ÅNONSEN

Mandag 30. august erklærte jernbanedirektør Steinar Killi den nye holdeplassen på Notodden for åpnet til tonene av heftig blues. Sammen med fylkesordfører Gunn Marit Helgesen og ordfører Bjarne Bakken kunne Killi klippe snora til anlegget som er blitt til på rekordtid.

## Fremtidsrettet

-I lys av jubileumsåret er det en glede for meg å kunne åpne et nytt jernbaneanlegg her på Notodden. Anlegg som dette tjener som en illustrasjon på at det er en vital og



**Tid for tog:** Ordfører Bjarne Bakken, jernbanedirektør Steinar Killi og fylkesordfører Gunn Marit Helgesen klipper snora på Notodden. (Foto: Lasse Storheil).

» ... bedre forbindelse mellom stasjonen og kollektivterminalen

fremtidsrettet jubilant vi feirer, sa Killi til de fremmøtte.

Videre understreket Killi hvor avgjørende det lokale engasjementet er og ga ros til fylket og kommunen. Han la til at Jernbaneverket er glad for å ha levert sitt bidrag i arbeidet med å utvikle en konkurransedyktig jernbaneforbindelse mellom Notodden og Grenland.

Fylkesordføreren håpet det ikke gikk lang tid før det igjen ble åpnet et nytt jernbaneanlegg i Telemark, og ordfører Bjarne Bakken minnet jernbanedirektøren om løftet han hadde gitt for litt over et år siden da intensjonsavtalen mellom Jernbaneverket, fylkeskommunen og kommunen ble inngått: - Dette skal vi klare!

- Og det gjorde vi, sa en glad Bakken.

Konsernsjef Einar Enger i NSB var blant de inviterte gjestene, og han er overbevist om at bedre overgangsmuligheter mellom buss og tog er en av nøklene til suksess for jernbanen.

- Jeg tror dette blir en suksess, og nå håper og tror jeg at folk vil bruke toget, sa Enger.

## Fornøyd prosjektleder

Arbeidene med sporet og en ny plattform på 30 meter startet i mai og har kostet 6,5 millioner kroner, opplyser prosjektleder Ingrid Eklund i Jernbaneverket. Kostnadene er fordelt mellom Jernbaneverket, som betaler halvparten, og Telemark fylkeskommune og Notodden kommune, som går inn med 25 prosent hver.

Initiativet bak tiltaket kom fra Vannfronten, et kommunalt eiendomsselskap som ble stiftet tilbake i 2001. Selskapet har gjennomført utbygging av en ny kollektivterminal på cirka syv mål på den gamle jernverksparken. Her anløper alle lokalbusser samt TIMEkspressen som trafikkerer Notodden – Oslo hver time hele døgnet. I tillegg anløper Rjukan ekspressen, Haukeliekspressen, Telemark Bilruter, Tinn Billag og andre fjernruter. Årlig håndterer terminalen cirka 600.000 reisende.

-Vi ønsket oss en bedre forbindelse mellom jernbanestasjonen og kollektivterminalen, og etter hvert engasjerte Jernbaneverket, ved jernbanedirektør Steinar Killi, og fylkeskommunen seg, forteller

daglig leder i Vannfronten, Olav Forberg.

## Positive reaksjoner

Forberg forteller at majoriteten av innbyggerne på Notodden er positive til tiltaket, men at enkelte har stilt seg kritisk til at man skal bruke kommunens midler til dette.

- Notodden kommer til å jobbe mye med å markedsføre kollektivtilbudet fremover, lover Forberg, som ønsker å vise skeptikerne at toget har en fremtid på Notodden.

## Fylket har overtatt togdriften

Samferdselsminister Torild Skogsholm undertegnet høsten 2002 en avtale mellom Samferdselsdepartementet og Telemark fylkeskommune som innebærer at fylkeskommunen overtar ansvaret for den fremtidige lokale kollektivtransporten mellom Notodden og Porsgrunn. Avtalen betyr at Telemark fylkeskommune nå har overtatt alt ansvar for kollektivtrafikktilbudet på denne strekningen og står fritt til å forhandle med aktuelle tog- og rutebilselskaper om alternative transportløsninger for den aktuelle strekningen og omkringliggende områder. I dag er det NSB som trafikkerer Bratsbergbanen.

sindre.aanonsen@jbn.no





# Populært krengetog

De til tider utskjelte krengetogene er i farta igjen. Ikke like raske som målet i «de glade 90-årene» var, men raskere enn tradisjonelle tog. Ikke nok med det; passasjerene foretrekker nå å reise med krengetogene framfor vanlige tog.

NJÅL SVINGHEIM OG SVEIN ERIK BAKKEN

Alle 16 krengetogene av type 73A (tidligere Signatur), seks av type 73B (tidligere Agenda) og de 16 flytogene (type 71) har nå fått nye og kraftigere såkalte løpeverk, det vil si nye boggier med sterkere rammer, hjulsatser og bremses for å kunne tåle påkjenningene på svingete norske spor.

## Grønt lys

Etter sterk påtrykk fra daværende direktør i NSB og Jernbaneverket, Osmund Ueland og styret i NSB, gav Stortinget i 1997 grønt lys for en videre satsing på moderne høyhastighetstog. Fra før hadde daværende NSB Gardermobanen AS sat-

” Ikke tatt hensyn til sporets toleransegrenser



Asgeir Lie

set på samme type tog uten krengeing.

Nå skulle også disse togtypene settes inn på Sørlandsbanen, Dovrebanen og Bergensbanen. Gjennom Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 1998-2007 gav Stortinget tilslutning til at det på disse tre banene skulle legges til rette for krengetog innenfor en ramme på 1,6 milliarder kroner i løpet av den første fireårsperioden.

## Uenighet om sprik

I kapittelet «Ambisjonen om høyhastighetstog i Norge» i det nye historieverket «Jernbanen 150 år» som er skrevet av professor Jon Gulowsen, heter det:

«Seks dager etter debatten (i Stortinget om NTP) vedtok styret at NSB skulle inngå en bindende kontrakt om å kjøpe 16 krengetog. Det skulle vise seg at NSB-ledelsen hadde gjort opp regning uten vert.

I Arbeiderpartiregjeringsens budsjett for 1998-1999, som ble overtatt av regjeringen Bondevik høsten 1997, ble Jernbaneverket avspist med 57 millioner kroner. Det skjedde bare et drøyt år etter at det (Stortinget) hadde vedtatt å bevilge 400 millioner kroner per år i en fireårsperiode.»





*Full rulle: Krengetogene er i farta igjen. Fra i sommer er de nesten like raske som opprinnelig planlagt.*  
(Foto: Njål Svingheim)

ståelse for hvilke konsekvenser toleranse-grenser har på totalsystemet. Jernbane-verket har ikke tatt hensyn til sporets tole-ransegrenser ved fastsetting av hastig-hetsgrensene, og NSB har oversett de konsekvenser som overhastigheter ved kjøring kan få med unntak for ekstreme situasjoner som avsporing og velt, mener de.

- Til sist har togleverandøren også feilet i forhold til ansvaret for å sikre at konstruksjonen på flytoget og krenge-togene kunne tåle det sporet som faktisk eksisterte da toget ble konstruert, pluss

» Gjennomsnitts-  
fart er viktigere  
enn toppfarten



Jon Normann Ly

tilleggsbelastninger på grunn av den sta-dige økningen av vekten på toget gjen-nom prosjektet, sier Ly og Lie.

Jernbaneverket innførte fra i sommer nye krengetoghastigheter som er basert på sporets faktiske tilstand målt med JBV's målevogn.

#### Fartsreduksjoner

Om lag 300 skilte på Dovrebanen (Eidsvoll - Trondheim 114), Bergens-banen (Hokksund - Bergen 115) og Sørlandsbanen (Hokksund - Kristiansand 71) er endret. De nye fartsrensene er i hovedsak satt ned med fra fem til 20 kilo-meter i timen.

Kontaktledningenes beskaffenhet på-virker også grensene for toppfart. Av hen-syn til de eldste kontaktledningsysteme-ne er maksimalfarten for krengetog på enkelte strekninger begrenset til 110 eller 120 km/t fordi NSB nå ønsker å trafikere med doble togsett i stedet for enkle tog-sett, som var forutsetningen da krenge-togprosjektet startet. For kjøring med ett togsett ville toppfarten kunne vært 130 km/t.

#### Lite utslag i reisetid

Det opprinnelige målet var en reisetid



# i farta igjen

Det Gulowsen ikke skriver, er at Stortinget i løpet av denne fireårsperi-oden nesten fulgte opp sitt NTP-vedtak. I løpende kroner skilte det per 31.12.2001 kun 36,9 millioner kroner mellom lov-naden på 1,6 milliarder kroner til krenge-togtiltak og hva som faktisk ble bevilget.

#### Knuste drømmer

Målsettingen - eller drømmen - var at innføringen av krengetog skulle gi redu-sert reisetid, økt frekvens og økt komfort. Kvalme passasjerer på den svingete Sørlandsbanen og havariet på Nelaug sta-sjon 17. juni 2000 knuste drømmen om umiddelbar suksess med det nye moder-ne krengetog. (Se forrige nummer av Jernbanemagasinet).

Maksimalhastigheten ble straks etter ulykken satt ned fra 210 km/t til 160 km/t for flytoget på Gardermobanen. Krenge-togene som gikk mellom Oslo, Kristian-sand og Stavanger og mellom Oslo og

Trondheim, måtte ta til takke med farten til vanlige ekspressvog.

#### For dårlig jobb

Senioringenør Asgeir Lie og sjefingeniør Jon Normann Ly har begge fulgt den tek-niske prosessen rundt anskaffelsen av

» Videre kutt  
i reisetiden  
koster mye



Erik Halland

krengetogene. De slår fast at den delen av krengetogprosjektet som omfatter sam-kjøringen mellom toganskaffelsen og planleggingen av kjøreveien, har vært ute av kontroll.

- På begge sider har en manglet for-



mellom Oslo og Kristiansand på tre timer og 50 minutter, Kristiansand-Stavanger på to timer og 20 minutter, og Oslo-Bergen på fem timer og 35 minutter og Oslo-Trondheim på fem timer og 30 minutter.

Det er henholdsvis 55 minutter kortere reisetid Oslo - Kristiansand, 35 minutter kortere Kristiansand - Stavanger, en time kortere Oslo Bergen og en time og ti minutter kortere Oslo - Trondheim.

Med de nye hastighetene for krengetog er reisetiden mellom Oslo og Kristiansand fire timer og ti minutter for tosettstog. Det er igjen seks minutter mer enn hva krengetoget brukte etter de gamle hastighetsreglene.

Tilsvarende forskjell i reisetid Oslo - Trondheim er 19 minutter mer i dag med tosett enn de opprinnelige fartsgrensene for krengetog. Mellom Drammen og Bergen vil reisetiden bli mellom fire og fem minutter lengre for tosett.

De nye hastighetene for krengetog vil først fra neste sommer bli lagt inn i ruteplanene. Først da vil også de nye skiltene komme på plass på Bergensbanen. Fram til da vil hastigheten først og fremst bidra til at forsinkelser lettere kan kjøres inn. På Sørlandsbanen har de nye hastighetene bidratt til at togene kan stoppe på to-tre stasjoner mer uten at reisetiden øker.

### Gjennomsnittsfarten viktigst

- Togenes gjennomsnittsfart er viktigere enn toppfarten for reisetiden, forklarer Ly. - Det er derfor ikke så viktig å streve etter å få opp toppfarten, men å tenke mer strekninger enn vi gjorde tidligere og få opp gjennomsnittsfarten på lengst mulige strekninger, mener han.

- Av tiltak er det størst gevinst ved å skifte ut de eldste kontaklednings-systemene med nye kjøreledninger eller eventuelt ved at de gamle oppgraderes til 130 km/t. I tillegg vil det gi gevinster å fjerne de feil i sporet som medfører at hastigheten blir redusert over lengre strekninger. Men skal vi få de store gevinstene som for eksempel en halvtime kortere reisetid, da må vi begynne å rette ut banene, følger Lie opp, mens teknisk sjef for kjøretøyteknologi i Jernbaneverket, Erik Halland, siste ordet: - Da er vi kommet til et punkt der videre kutt i reisetiden koster mye per minutt.

svein.erik.bakken@jbv.no  
njal.svingheim@jbv.no

# På rett kjø

**- Vi høster stadig mer positive erfaringer med type 73, forteller markedsjef Ståle Nistov i NSB. Vi opplever heldigvis igjen økende trafikk på fjerntogstrekningene og krengetogene fungerer nå meget bra, sier han.**

NJÅL SVINGHEIM

- Alle fjerntog (unntatt nattogene) på Dovre- og Sørlandsbanen kjøres nå med



type 73. På Bergensbanen har vi valgt å redusere bruken av krengetog, blant annet fordi trafikkmønsteret på denne banen tilsier behov for større tog, forteller Nistov.

### Turisttrafikk

- For tiden kjøres det bare krengetog i ettermiddagsavgangen fra Oslo og morgentog fra Bergen, i tillegg til i regiontogene Oslo - Geilo. Bergensbanen er betydelig mer preget av turisttrafikk enn de to andre banestrekningene. Vi kan tilby opptil 700 plasser i et tog med lok og B7-vogner, mot vel 400 i et dobbelt krengetogsett. Vi må forsøke å kjøre store nok tog til at alle kommer med, sier markedsjef Nistov.

### Suksess

Også i regiontrafikken opplever NSB for tiden suksess med krengetogene. Etter at type 73B ble satt inn på strekningen Oslo - Halden (Østfoldbanen) har passasjer-tallene vist en kraftig vekst.

## Krengetogene best likt

**NSB gjennomfører jevnlig såkalte kundetilfredshetsmålinger der passasjerene blir spurt om hvordan de opplever reisen. - Disse målingene viser at våre passasjerer klart foretrekker å reise med type 73 framfor andre togtyper, sier Ståle Nistov.**

NJÅL SVINGHEIM

Han forklarer dette med at type 73 framstår som et moderne tog med høy grad av

Foretrekker  
å reise med  
krengetog



Ståle Nistov

komfort. Lokomotiv og B7-vogner kommer også bra ut av målingene, men ikke på langt nær så bra som Type 73.

- Våre målinger forteller oss tydelig at B7 er bra, men type 73 er best likt, slår Ståle Nistov fast.

njal.svingheim@jbv.no





## - Ønsker større fart

**- Vi ønsker å kombinere flere stopp og ha plass til flere reisende med å utnytte farten på krengetogene ytterligere, sier plansjef Torry Kristiansen i NSB til Jernbanemagasinet.**

SVEIN ERIK BAKKEN

- Det siste krever at vi får lov til å kjøre like fort med våre dobbeltsett som med enkeltsett. I dag er det begrensinger på hastigheten ved kjøring av dobbeltsett, blant annet på grunn av gammelt kontaktledningsanlegg på en del av strekningene.

### Vurderer

- Vi er midt i et arbeid hvor vi ser på den mer langsiktige ruteplanen og hvilket togmateriale vi bør bruke hvor. Før vi har avsluttet dette arbeidet, er det vanskelig

for oss å fortelle hvordan vi i framtiden vil bruke krengetogene, fortsetter plansjefen.

Men litt er han villig til å lette på sløret.  
- Vi arbeider for tiden med planer om å kjøre krengetog mellom Oslo og Gøteborg når Linx-trafikken legges ned fra nyttår. Da er det snakk om å forlenge en del av avgangene fra Oslo til Halden videre til Gøteborg, opplyser han.

Derimot er det ingen konkrete planer om å erstatte Linx-tilbudet mellom Oslo og Stockholm.

### Endret marked

NSBs bruk av dobbeltsett i større grad er en følge av endringer i markedet siden krengetogene ble tatt i bruk i 1999.

- Da var det sikkert riktig å satse på hyppige avganger med tog bestående av ett sett. I dagens marked mener vi det er riktigere å bruke doble togsett med flere

» Riktigere  
å bruke doble  
togsett



Torry Kristiansen

plasser og med flere stopp underveis.

- Etter suksessen med krengetog på Østfoldbanen er det aktuelt å vurdere å ta i bruk krengetogene på de andre intercity-strekningene mellom Oslo og Lillehammer og/eller Oslo og Skien?

- Som sagt er vi midt oppe i en vurdering av bruken i forbindelse med arbeidet med en langsiktig ruteplan, men vi vil bruke krengetogene der vi får mest mulig igjen for dem, både ut fra lønnsomhet og kundetilfredshet, avslutter Torry Kristiansen.

svein.erik.bakken@jbn.no



# - Skill ut produksjonen

**SUNDEVOLLEN (Jernbanemagasinet): - Jeg tror at Jernbaneverket mer og mer får en bestillerfunksjon, sa departementsråd Per Sanderud i Samferdselsdepartementet da han møtte lederne i JBV. Han signaliserte klart at produksjonen må skilles ut av forvaltningen.**

TORE HOLTET

- Jernbaneverket er satt til å tjene to herrer: eierne og kundene, fastslo møteleder Svein Horrisland under innledningen til ledersamlingen på Sundvolden Hotell i august.

Eiernes representant i gjestepanelet var departementsråd Sanderud. Kundenes talerør var ledere i NSB, Flytoget, CargoNet og Tågakeriet i Bergslagen.

## - For dyrt vedlikehold

Departementsråd Sanderud slo an tonen da han redegjorde for det han betegnet som regjeringens store grep:

- Denne regjeringen vil ha større konkurransekraft for jernbanen. Det vil den oppnå gjennom konkurranseutsetting av rettighetene til å drive persontogtrafikk, «fri» konkurranse for godstog og økt produktivitet i Jernbaneverket.

Han minnet om at den norske jernbanen har større utgifter til drift og vedlikehold enn mange andre land.

- Dette er en tilstand som ikke vil bli akseptert over tid, varslet han og la til at

« ... ikke dømt til å ha samme suksess for jernbane som for vei

konkurranseutsettingen er ment som en pådriver for økt produktivitet.

## - Avhengig av kompetanse

Direktør for persontrafikk i NSB, Rolf Roverud, benyttet anledningen til å understreke behovet for å beholde tilstrekkelig med intern kompetanse:

- Vi er dønn avhengige av at folk kan jobben sin. Outsourcing løser ikke alle problemer, advarte han.

- Ligger det her en konflikt - mellom NSBs frykt for å miste viktig kompetanse og departementets signaler i retning av mer konkurranseutsetting? spurte Horrisland og henvendte seg til Sanderud.

« ...dønn avhengige av at folk kan jobben sin

Departementsråden svarte at han ikke så noen slik konflikt og karakteriserte utskillelsen av Mesta fra Statens vegvesen som en stor suksess. Men han la til: - Jeg er enig i at vi ikke er dømt til å ha samme suksess for jernbane som for vei, og jeg er enig i at vi skal beholde nøkkelpersonell. Det forhindrer ikke at vi gjør et riktig hovedgrep ved å skille produksjon og forvaltning. Dette skillet kan foregå på mange måter. Hvordan det skal gjøres,

» ... frihet til å drive lobbyvirksomhet

blir avklart i høst, med sikte på gjennomføring fra neste år av, opplyste Sanderud.

## Styre i stort

- Tror du Jernbaneverket vil få herredømme over utviklingen ved fortsatt å være en etat? spurte Horrisland.

- Jeg tror at Jernbaneverket skal forbli en etat om vi skiller ut den produksjonsrettede virksomheten, svarte Sanderud og poengterte at Samferdselsdepartementet må bli bedre på å styre i stort – uten å blande seg inn i detaljer.

Administrerende direktør Lars Yngström i Tågakeriet AB anbefalte at Jernbaneverket i større grad gis frihet til å drive lobbyvirksomhet for jernbanen.

- Norge trenger en sektoretat som har kompetanse til å føre dialog med politikere, media og opinion om jernbanens muligheter.

Når det gjelder produksjonsvirksomheten, tok Yngström til orde for å leie inn underentreprenører til arbeider som ikke krever jernbanekompetanse.

- Da vil en få mer jernbane for pengene, sa Lars Yngström.





**Sprikende:** Departementsråd Per Sanderud (t.v.) snakket om konkurranseutsetting som det store grepet, mens transportørene ville ha andre saker på dagsordenen, enten det gjaldt NSBs konserndirektør Rolf Roverud, Flytoget-sjef Thomas Havnegjerde, CargoNet-sjef Kjell Frøyslid eller sjef for Tågakeriet i Bergslagen, Lars Yngström. (Foto: Tore Holtet)

## Sikkerhet nummer én

- Vi er på sporet av en rekke forbedringer, men vi har langt igjen, sa NSBs konserndirektør Rolf Roverud.

Han ga Jernbaneverket ros for å ha tatt punktlighet på alvor og understreket at togtrafikken i gjennomsnitt har økt mellom 8 og 10 prosent fra i fjor.

Når det gjelder forventninger og krav, satte han sikkerhet på førsteplass.

- Vi tåler ikke en stor ulykke til, var hans klare beskjed.

- I forhold til punktlighet må vi jage forbedringer. Vi aksepterer ikke middelmådighet, påpekte han, og trakk fram informasjon som tredje punkt.

- Her må vi heve oss flere divisjoner, sa NSB-direktøren.

## «Glamorøst»

- Det er «glamorøst» å reise med flytoget. Passasjerene føler seg moderne, tidsriktige, kule og trendy, sa administrerende direktør Thomas Havnegjerde i Flytoget AS.

Han kunne fortelle at selskapet håper på overskudd i 2004, men innrømmet at sitronen er hardt presset. Blant annet råder det en usikkerhet om videre markedsvekst, da flyselskapene har begynt å øke sine priser.

Havnegjerde karakteriserte samarbeidet med JBV som «stort sett meget bra», men han uttrykte bekymring både over økning i kjøreveisavgiftene og mangel på oppfølging av regelen om å gi flytoget prioritet.

- Vi sier at flytoget er lik effektivitet. Derfor er fallhøyden stor. Vi har en punktlighet på 95 prosent, men i perioder er kvaliteten elendig. Vi hadde for eksempel en dårlig start både på nyåret og etter sommerferien. Tren på å komme i gang, oppfordret flytog-sjefen Thomas Havnegjerde.



# - Bygg ut for konkurranse

**SUNDVOLDEN (Jernbanemagasinet): - Konkurranse løser ikke alle problemer. Først må det skapes forutsetninger for konkurranse i form av bedre infrastruktur. Hvis ikke, gjøres tingene i feil rekkefølge, sier Tågakeriets sjef Lars Yngström til Jernbanemagasinet.**

TORE HOLTET

Selskapet Tågakeriet i Bergslagen AB (Tågab) er det første utenlandske ikke-statlige togselskapet som opererer på norske spor.

Siden i vår har det transportert papir og dagligvarer mellom Charlottenberg og Ranheim ved Trondheim samt tommer i heltog mellom Kornsjø og Saugbruksforeningen i Halden.

## - Ingen lønnsom bransje

Med en fjorårsomsetning på 75 millioner kroner og et beskjedent overskudd på 188.000 kroner framstår Tågakeriet som et positivt unntak fra den store underskuddsjungelen av svenske godstransportører.

- Dette er ingen lønnsom bransje, erkjenner den fargerike svensken, som

## Fakta om Tågakeriet

- Tågakeriet i Bergslagen AB (Tågab) startet 1. februar i 1994.
- Selskapet har siden starten drevet matbanetraffikk for de store.
- Selskapet eies av fem ledere og to store kunder (Wasabröd og SKF).
- Det har i alle gått med små overskudd, i fjor med 188.000 kroner i pluss.
- Fjorårsomsetningen var på 75 millioner kroner.
- Fra 19. april var Tågab det første utenlandske ikke-statlige selskapet på norske skinner.

har bakgrunn både som konduktør og sjef for SJ Gods i Värmland. Og selv om han nå leder en stab på 65 ansatte, trer han gjerne inn i helt andre roller – enten det er som togekspeditør (txp) eller sporskifter.

## - Startet tidligere

Under ledersamlingen på Sundvolden ble han utfordret til å si sin mening om det norske jernbanenettet. Da svarte han diplomatisk:

- Dere har et stort forbedringspotensial.

- Hvordan opplever du egentlig det norske jernbanenettet i forhold til det svenske, Yngström?

- Det er mer som likner enn som skiller. Når det er sagt, er det helt tydelig at vi startet moderniseringen tidligere. Vi har satset mer penger på jernbanen. Og det trengtes. Flere tiårs etterslep gjorde at hele Statens Järnvägar (SJ) var i ferd med å bli et eneste jernbanemuseum. Hadde ikke Sverige startet med å fornye sitt jernbanett for 15 år siden, hadde jernbanen forvitret.

- Norge har riktignok bygd ut noen nye dobbeltspor, men har fremdeles altfor få. Derfor må Nasjonal transportplan gjennomføres. Utbyggingsprosjektene må ikke bare forbli på papiret.

## Spiser smuler

Tågakeriet var første gang på skinner 1. februar 1994, som underentreprenør for daværende SJ Gods, nå Green Cargo. Nisjen var godstransport på matebaner: å dra gods i vognlaster til og fra større tog på de store banene.

Det private selskapet har i tillegg leid ut store Di3-lok til Jernbaneverket helt siden 1996.

- Vi har lenge hatt lok og lokførere som



har vært godkjent for å operere i Norge. Derfor var det nok enklere for oss enn andre å komme i gang med godstrafikk her til lands. I fred og ro har vi kunnet



Dere har et stort forbedringspotensial

lære oss Norge, konstaterer Yngström og legger til:

- Vi nøyer oss med å spise smuler fra rikets bord. Det interessante for oss er grenseoverskridende trafikk som ikke passer inn i de andres konsept.

## Null i markedsføring

De fem lederne i Tågab eier 80 prosent av aksjene, mens de to store kundene Wasabröd og SKF sitter på den resterende eierandelen.

- Vårt markedsføringsbudsjettet er





**Smart:** - Tog er også for dem som er så smarte at de lar bilen stå hjemme, sier Lars Yngström. Han er sjef for Tågab - den nye godsoperatøren i Norge.

(Foto: Tore Holtet).

null. Vi har aldri hatt en annonse i en næringslivsavis. Alt sammen går på personlig kontakt. Det er kundene som kommer til oss. Vårt rykte er vår beste markedsføring, sier Yngström.

#### Flere kommer

Tågakeriets sjef regner med at flere svenske godsoperatører er på vei over grensen, men han er på ingen måte sikker på at hans selskap kommer til å utvide virksomheten her til lands.

- Vi går alltid forsiktig fram, og vi kommer til Norge med store ører for å lytte og lære, sier Lars Yngström.

Han reserverer seg litt når han blir spurt om han er jernbaneentusiast.

- Jeg er ikke entusiast i forhold til damplokomotiv, men jeg er entusiast i forhold til jernbanens muligheter.

- Hvilke muligheter ser du for jern-

banen i Norge?

- Jeg tror mulighetene er store, men signalene fra Samferdselsdepartementet er utydelige. Man snakker vakkert om

” Dette er ingen lønnsom bransje

jernbanen, men gir den ikke penger. Utfordringen for Jernbaneverket er å opplyse politikere, media og opinion om jernbanens muligheter. For toget er ikke bare for dem som ikke har bil. Det er også for dem som er så smarte at de lar bilen stå hjemme, sier administrerende direktør i Tågakeriet i Bergslagen – og Norge, Lars Yngström.

tore.holtet@jbn.no

## - Best i EU-klassen

- Med sine enkle og tydelige regler er Norge et foregangsland. Uten å være medlem er Norge best i EU-klassen, sa administrerende direktør Lars Yngström i Tågakeriet AB.

Sjefen for den lille godstransportøren på norske spor roste både Jernbaneverket og Statens Jernbanetilsyn opp i skyene og framhevet Network Statement som et uvurderlig verktøy.

Yngström viste til de mange likhetene mellom norsk og svensk jernbane og spurte hvorfor det kreves så omfattende godkjenningsprosedyrer for å kjøre tog i hverandres land.

- Vår fremste utfordring er ikke å konkurrere med CargoNet, vi skal drive med internasjonal, nordisk trafikk, presiserte han.

## CargoNet i pluss

- Vi vil for første gang i historien tjene penger på å drive godstransport, opplyste administrerende direktør Kjell Frøyslid.

Han framhevet viktigheten av å fjerne «murene» mellom nasjonale jernbaneselskaper og -nett.

- Vi har jobbet i to år med å få satt opp et direktetog til Hamburg, sa Frøyslid, som oppfordret JBV både om å rydde opp i konserverende strukturer og legge forholdene til rette med egnede terminaler i et liberalisert marked.



# Gutta i det grønne

**LINDEBERG (Jernbane-magasinet): De har byttet ut slegge og vinkelsliper med kantklipper og hekksaks. På femte året har trioen Jan Odvar Andersen, Åge Østnor og Øyvind Østby ansvaret for å holde grøntarealene på strekningen Bryn-Eidsvoll i orden.**

PER RATHE

Jernbanemagasinet møter dem på Lindeberg, ikke akkurat det mest benyttede stoppestedet på Hovedbanen. Bak støygerdet finner vi et nedgrodd areal, resten av området ser

«Vi tar på oss mer enn det som står i kontrakten»

heller ikke særlig pent ut med en haug sviller, andre etterlatenskaper etter byggingen og noen nedtagete skur. Dette stoppestedet for lokaltogene til og fra Eidsvoll ligger kloss inntil Gardermobanen. I sykkelstativet står det én sykkel, på parkeringsplassen to biler. Arealet er ikke tatt med i den omfattende kontrakten arbeidslaget jobber etter.

- I dette tilfellet ringte de fra Gardermobanen og ba oss ta det straks. Området måtte tas, og da reiser vi ut enten det står i kontrakten eller ikke, forklarer Jan Odvar Andersen.

## Styrer seg selv

- Vi går som bonden, sier de tre. Det er årstidene som bestemmer. Men før våronna begynner, fjerner de søppel fra sporene. Og innimellom plenklipping, lusing og sprøyting, rydding av utmark, beskjæring av hekker og fjerning av løv og kvister, tar de småreparasjoner av rekkverk, avløp og lignende.

- Vi liker hagestell alle tre, så hvorfor ikke ha det som jobb. Og så er vi våre egne herrer, vi legger opp arbeidet selv. Vi stortrives, sier de.

Det betyr at de denne usedvanlig varme sommerdagen i august gir seg i tolvtiden, for så å gå på igjen mot kvelden når det blir kjøligere.

- Men vi jobber ikke noe mindre av den grunn, snarere tvert imot, forsikrer Jan Odvar Andersen.

## Førsteintrykket er viktig

- Det er ikke mulig å luke dette for hånd, her har det ikke vært gjort noe siden Gardermobanen åpnet, sier Andersen, og går løs på bedet som omkranser parkeringsplassen med Roundup. Åge Østnor

«Vi liker hagestell alle tre, så hvorfor ikke ha det som jobb»

bruker kantklippen på det som en gang må ha vært en plen, mens Øyvind Østby skjærer ned et kjerr, som har vokst seg stort inn-

til porten til plattformen.

- Førsteintrykket til de reisende er viktig, jeg kan ikke skjønne annet, sier Andersen.

- Her har de laget et stort nytt anlegg som de bare reiste ifra, slår Østby fast.

Men forbedringen vises raskt.

- Det skal ikke så mye til. Men det blir jo så mye bedre om vi får holde det ved

like fra starten av. Dette er jo nesten som et nyanlegg å regne nå, sier de.

## Vil ha mer

De tre har holdt sammen helt siden Jernbaneverkets produksjonsenhet på Lillestrøm vant anbudet for fem år siden. Gruppeleder Knut Engebretsen forteller

«Vi har fått høre at det går bra økonomisk også»

at de ble grundig drillet i begynnelsen, og at de deretter har vært borti mot selvgående. Ifølge fagarbeiderne selv har de fått mange hyggelige tilbakemeldinger fra oppdragsgivere så vel som reisende.

- Vi har fått høre at det går bra økonomisk også, smiler Andersen. Og legger til at han har vondt for å forstå at dette arbeidet kan utføres på noen rimeligere og bedre måte av andre.

Gutta med de grønne fingrene håper de får fortsette. Det samme gjør Ove Fuglehaug, produksjonsleder på Hovedbanen.

## Ingen signaler

Fuglehaug har ikke fått noen signaler om at noen ønsker at dette vedlikeholdet skal organiseres på en annen måte enn i dag.

- I dag er Drift underentreprenør - hovedkontrakten går mellom banesjefen og Aberdeen. Den er fra den tiden da vi la





*Synlige forbedringer: Når arbeidslaget går på, kommer forbedringene raskt.*

*(Foto: Per Rathe)*

inn anbud, og dessuten har vi et unødvendig mellomledd her. Noen tilpasninger må nok til, men jeg håper og tror at Drift i en eller annen form vil få beholde dette vedlikeholdet, sier Ove Fuglehaug, som opplyser at det jobbes

etter en likelydende kontrakt på strekningen Asker-Spikkestad.

Selv frykter Jan Odvar Andersen og arbeidskameratene at det kan være slutt neste vår når kontrakten med Aberdeen Property Investor (tidligere Celexa og

NSB Eiendom) går ut. Men enn så lenge driver de der ute, litt på siden av sporet, og det skal falle mye løv før kontrakten går ut.

## Arealet arbeidslaget har ansvar for:

- 20 mål plener (klippes ca. 20 ganger i sommerhalvåret)
- 90 mål utmark
- 31 mål asfalt og 9 mål grus
- 7 mål plattformer med rekkverk av tre
- 4 mål plattformer av betong

## Uklare grenser

- Jeg kom forbi der og la merke til at det ikke så særlig pent ut. Så kontaktet jeg forvaltningen, men det var uklart hvem som skal gjøre hva her. Kontrakten er gammel og grensesnittene litt uklare, sier anleggsleder Erland Berg, som ba arbeidslaget rydde opp på Lindeberg. Der banene berører hverandre, deler Berg, som i utgangspunktet har ansvaret for vedlikeholdet på Gardermobanen, ansvaret med en kollega fra Hovedbanen.

- Man må jo ta tak i det en ser, sier Berg om initiativet på Lindeberg og opplyser videre at det nå settes i gang en offensiv på Hovedbanen i forbindelse med 150-årsjubileet. Men om den også vil omfatte Lindeberg kan han ikke love.

- Vi må prioritere og ta det som er verst, sier han, og lover i hvert fall å fjerne graffiti og annen uhumskehet på Bryn, Frogner, Jessheim og Bøn.



# Luker

**ULLENSAKER: Jernbanemagasinet - Det ville se rart ut om vi fulgte grensen og klippet halve plenen, ler Jan Odvar Andersen. Jernbaneverkets gartnertrio undrer seg over grenseskillene på stasjonsområdene, og farer over litt mer enn de strengt tatt har plikt til.**

PER RATHE

- Her er bedet vi tok for Veivesenet, sier Åge Østnor fra forsetet i bilen og peker idet vi passerer Klofta stasjon på vei til Jessheim. Jan Odvar Andersen ved rattet

og Øyvind Østby i baksetet, sammen med

«Noen

Jernbanemagasinet reporter, humrer.

sparer

- På Eidsvoll går

sikkert

grenseskillet diagonalt over plenen. Vi

penger på

kan jo ikke klippe plenen sånn, skyter

ikke å gjøre

Andersen inn. - Det tar ikke

noe

mye tid, men det er strengt tatt ikke vårt ansvar.

På Grorud slo de en plen de ikke hadde ansvaret for i to-tre år. På Lørenskog går grensen midt i en hekk som skiller parkeringsplassen fra fortauet. Her har Jernbaneverkets folk ansvaret for innsiden av hekken, mens utsiden tilhører Veivesenet.

- Men vi må jo nesten ta med oss hele hekken.

## Alene på godt og vondt

- Veivesenet har stor aktivitet i området, men vi ser dem aldri på stasjonsområdene, sier Andersen.

- Det er ikke så mange andre å se heller, legger Østnor og Østby til.

De er og blir så godt som alene på banen og får dermed mange hyggelige til-

**Fleksibel:** Jan Odvar Andersen gjør heller litt for mye enn å få kjeft for noe han ikke har ansvar for.

(Foto: Per Rathe).





# andres bed

bakemeldinger fra de reisende når de rydder opp. Men de opplever også å få kritikk for dårlig vedlikeholdte områder, som de ikke har noe ansvar for.

- Vi gjør ikke dette til

«Vi må jo nesten ta med oss hele hekken»

noen stor sak. Noen steder der vi er sikre på hvem som har ansvaret, ber vi dem fra tid til annen om å rydde opp. Det gjør

ikke så mye om vi tar med oss litt ekstra, men alt kan vi jo ikke ta, sier de.

Sant å si er de ikke engang sikre på hvem som har ansvaret for alle de områdene de selv ikke har med i kontrakten.

- Det er jo dumt med disse grensene. Det er nok for mange aktører inne i bildet, og noen sparer sikkert penger på ikke å gjøre noe. Det virker som det er mange som ikke har skikkelig greie på hvor skillene går.

## Hengt ut i avisen

For tre år siden ble de, eller rettere sagt NSB, uthengt i avisen for å ha forsømt vedlikeholdet rundt stasjonen på Jessheim. Det startet med noen etterlattenskaper fra OL og endte opp med en lang liste. Jernbanen ble stilt til ansvar for smitt og smule. Det skal, ifølge arbeidslaget selv, ha gått frem av reportasjen at kommunens representant også kritiserte NSB/Jernbaneverket for ikke å holde i orden det kommunen selv hadde ansvaret for. Jernbaneverket på sin side, beklaget og lovet å rydde opp også i det de selv ikke hadde ansvaret for.

Så vi drar til Jessheim for å se på herligheten. Her har de nylig vært og klippet

plenene og hogd ned noen gamle trær som sto under et tak over sykkelparkeringen på plattformen. De har også klippet en liten plen de mener ikke er deres ansvar. Men i skråningen fra bussholdeplassen og opp mot veien lever vegetasjonen sitt eget liv - som i rabatten mot drosjeholdeplassen.

- Er dere nå sikre på at dette ikke er deres da?

- Ja, svarer de. - Det er ingen tvil. Det er lett å lese av kartet som ligger ved kontrakten. Men hva som tilhører kommunen, og hva som er Veivesenet sitt, det skal vi ikke si for sikkert.

## - Berettiget kritikk

Olav Nermoen, leder for grønt-, idretts- og veianlegg i Ullensaker kommune husker avisoppslaget i Romerikes blad. Han ble selv intervjuet, og mener oppslaget var berettiget.

- Kommunen fikk mange henvendelser om forholdene på stasjonen, og de gjalt uten unntak NSBs område. Med forbehold om at det kan ha vært flere artikler, mener jeg bestemt at skråningen ned mot bussterminalen ikke ble nevnt.

Samtidig bekrefter han at det er Statens vegvesen som har ansvaret for skråningen. Det ble senest bekreftet ved en befaring i mai i år.

- Men det er vel ingen tvil om at det er NSB som har ansvaret for stasjonsparken, sier han.

- For ikke å si Aberdeen, prøver jeg?

- Ja, jo, svarer han lettere forvirret.

- I kontrakten med entreprenøren som opparbeidet stasjonsparken, ble det ikke lagt inn noen vedlikeholdsavtale. De gamle, tørre trærne, som omsider har blitt fjernet, er nok et resultat av det. Men mye har blitt rettet opp, sier Olav Nermoen.



*Mitt og ditt: Plenen til høyre er med i kontrakten, den til venstre tilhører vegvesenet, tror gutta, som har klippet begge. (Foto: Per Rathe).*

## Godt omdømme eller Svarteper

Jan Odvar Andersen og arbeidskameratene hans er klar over at de som de eneste på banen også kan bli Svarteper. De vet at dersom de holder seg firkantet til kontrakten, kan de få avisoppslaget: «Lot halve plenen stå igjen!» midt i fleisen.

De er klar over at dette handler om deres eget, Jernbaneverkets, og i siste

instans jernbanens omdømme. Godt omdømme er høyt verdsatt, men ikke alltid like fremtredende i den enkeltes bevissthet når det gjelder som mest.

Allmennheten har kanskje etter hvert lært å skille mellom Jernbaneverket og NSB, men de færreste bryr seg om hvem som har det formelle ansvaret for

detaljene. Arbeidslaget forteller om blide reisende som takker for et fint stasjonsområde, men også dem som påpeker at nå må de se til å få gjort noe med dette og hint. De står overfor et universielt dilemma, og velger å se stort på det og holde områdene best mulig i orden.



# En annenl

**RAUMABANEN (Jernbanemagasinet): Bli med på en visitasjonstur på en av våre mest spennende og krevende banestrekninger – den 114 kilometer lange Rumabanen fra Åndalsnes til Dombås. Visitasjonen kjøres med bil, men bilen kjører på sporet!**

NJÅL SVINGHEIM

Det er tidlig morgen på Dombås da oppsynsmann Stig A Brenden plukker oss opp i «sin» firehjulsdrevne Toyota. Sammen med Vidar Våltoep hos banesjefen på Hamar skal Raumabanen visiteres denne onsdagen, og da får det ikke hjelpe at regnet pøser ned. Det gjør det ofte på Raumabanen og i Romsdalen.

Stig A. Brenden er oppsynsmann på strekningen Sjøa - Dombås på Dovrebanen og altså på Raumbanen. Våltoep er nylig overført til den nye banesjefen på Hamar fra Kongsvingerbanen og benytter

anledningen til å gjøre seg bedre kjent på Raumabanen. Banen ligger for en stor del i et svært krevende terreng der bratte dalsider, ville fjell og store nedbørmengder gjør sitt til at banens vedlikehold og drift er krevende.

## Liten

Etter å ha kjørt riksveien ned til Åndalsnes er vi klare for å sette doningen på sporet. Overgangen fra veg- til skinnegående kjøretøy skjer raskt og effektivt på en planovergang ved lokstallen på Åndalsnes.

Brenden får bilen på sporet etter alle kunstens regler – og vips er vi klare for

Raumbanen. Det vil si nesten. Først får han spørsmål om å kikke på et sidespor på Åndalsnes som er noen meter for kort for effektiv opplasting av vogner med

«... kommer raskt og enkelt fram»

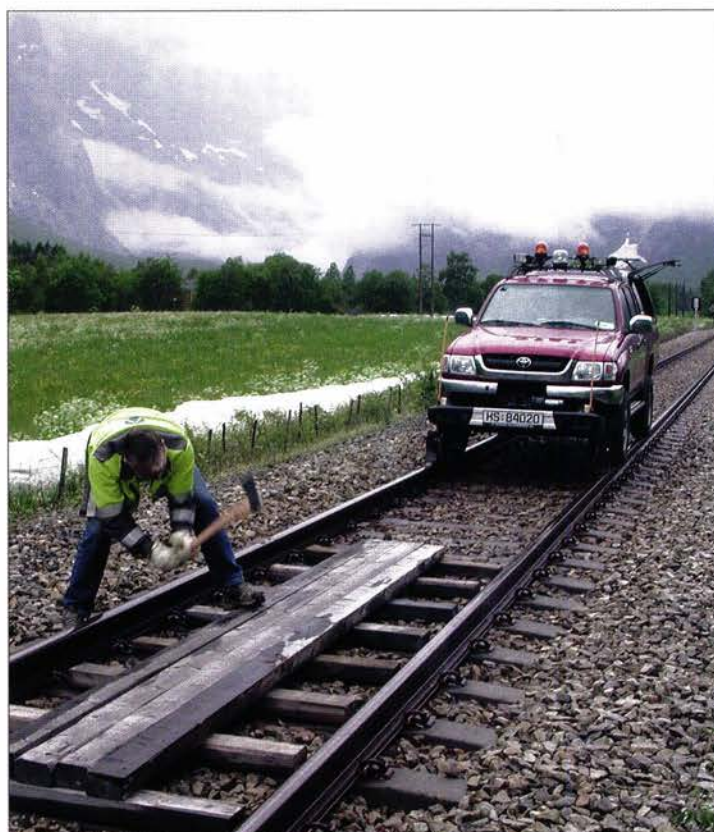
tankcontainere. En ny og lengre vogn-type er satt inn i trafikken fra Hustadmarmors lasteanlegg, og ved å forlenge sporet noen

få meter kan lastingen gjøres enklere. Brenden nikker og noterer.

Neste post på programmet er så Åndalsnes stasjon og klarsignal fra trafikkstyreren der. Toyotaen blir en



**På sporet:** Vidar Våltoep (t.v) og Stig A. Brenden sjekker bilen står før stålhjulene senkes. (Alle foto: Njål Svingheim).



**Innlegging:** Lemmer legges inn for planovergang ved Marstein.



# eddes biltur

smule liten der den står i spor 1 og venter på kjøretillatelsen.

## Støtt og fint

- Kan dere legge inn en planovergang?

Spørsmålet kommer fra en kar på Åndalsnes før vi kommer oss av gårde. Enkelte planoverganger tas ut av sporet når det ikke behov for dem – og legges inn igjen etter forespørsel fra grunneierne.

- Joda, klart vi kan legge inn lemmene til planovergangen, nikker både Brenden og Våltoorp.

- Vi har god tid og skal allikevel stoppe flere ganger underveis. Vi får kjøretillatelsen og disponerer dermed strekningen fram til Bjorli stasjon. Bilen går støtt og fint på sporet, framdriften skjer som vanlig ved hjelp bildens ordinære hjul, mens stålhjulene tar seg

av styringen. Rattet er låst fast i midtstilling.

## Vekker oppsikt

Det er nok en og annen vegfarende oppover Romsdalen som kikker

«Bilen går støtt og fint på sporet»

øser av sin lokalkunnskap om strekningen.

- Her nede i Romsdalen er det først og fremst sideterrenget og nedbørmengdene som byr oss på utfordringer, forteller han. Også vegetasjonen er spesiell. All nedbøren gir en ekstrem vekst i busker og kratt langs sporet.

litt ekstra på oss der riksveien og banen går parallelt...

Planovergangen ved Marstein kommer også på plass, mens Brenden

- Her ble det hogd i fjor, men allerede nå henger lauvtrærne på nytt inn på traseen, sier han og peker.

## Styggfossbekken

Ved ei lita bru stopper Brenden Toyotaen.

- Her er et av de vanskeligste stedene, sier han. Styggfossbekken renner under sporet og bare et par meter bortenfor også riksveien. Det krystallklare og iskalde brevannet strømmer under sporet. Langs bekken oppover er det store steinrøyser på begge sider og langt oppe i den stupbratte fjellsiden ser vi Styggfossen. Vannet styrter utfor stupet.

- Ved mye nedbør stiger denne bekken til en elv, og da soper den med seg store mengder med stein som demmer opp elveløpet under brua. Dermed tar vannet veien over sporet, og vi har et problem, forteller Brenden.



**Bekk:** Styggfossbekken er til vanlig bare en liten bekk, ved mye nedbør vokser den raskt og kan skape trøbbel.



**Vakkert:** Vilt og vakkert i Romsdalen.





Styggefossbekken blir alltid fulgt nøye når lavtrykkene henger over Romsdalen. - Steinrøysa innunder fossen blir nok aldri tom, smiler Brenden. - Geologer som har vært her, har anbefalt at vi graver ut en dam i elveleiet et stykke ovenfor sporet for å dempe farten på vannet slik at steinmassene legger seg til ro der før de når ned mot jernbanelinjen. Denne oppsamlingsdammen kan så renskes opp jevnlig uten at det hindrer togtrafikken. Vi er i en dialog med Vegvesenets folk for å forsøke å få til et spleiselag for å bygge en slik dam.

### Et dikt i stein

Så bærer det videre oppover, flere steder hogges det for å bedre utsikten fra toget. Raumabanen har de senere årene blitt «gjenoppdaget» som turistbane, og det kjøres ekstratog mellom Åndalsnes og Bjorli i sommersesongen. Utsikten til kjente landmerker som Trollveggen og Romsdalshorn er praktfull.

Et annet av dalens kjente landmerker er forresten en del av Raumabanen, nemlig Kylling bru. Dette er landets mest

kjente, og fotograferte, steinhvelvsbru. Fra riksveien er det merket en gangveg ned til et punkt med god utsikt til brua, som for øvrig også er flombelyst.

### «Dermed tar vannet veien over sporet»

Kylling bru er ikke landets største steinhvelvsbru, men plasseringen i terrenget og landskapet rundt den bidrar til framheve dette flotte byggverket. Steinhvelvsbruene har på en treffende måte blitt kalt for «dikt i stein».

### Bautaer

Etter å ha krysset brua og kjørt gjennom tunnelen har vi også skiftet retning. På Verma kikkles det på noen kabelkanaler som skal brukes i forbindelse med den pågående GSM-R- utbyggingen på strekningen. Her står minnebautaene fra åpningen av banen og en bauta over dem som mistet livet under baneanlegget.

Banen går nordover forbi Verma stasjon før den et par kilometer lenger oppe svinger inn i Stavem vendetunnel og kommer ut igjen i dagen høyt oppe i

dalsiden. Det er montert rasvarslingsanlegg her høyt oppe i den hengebratte dalsiden.

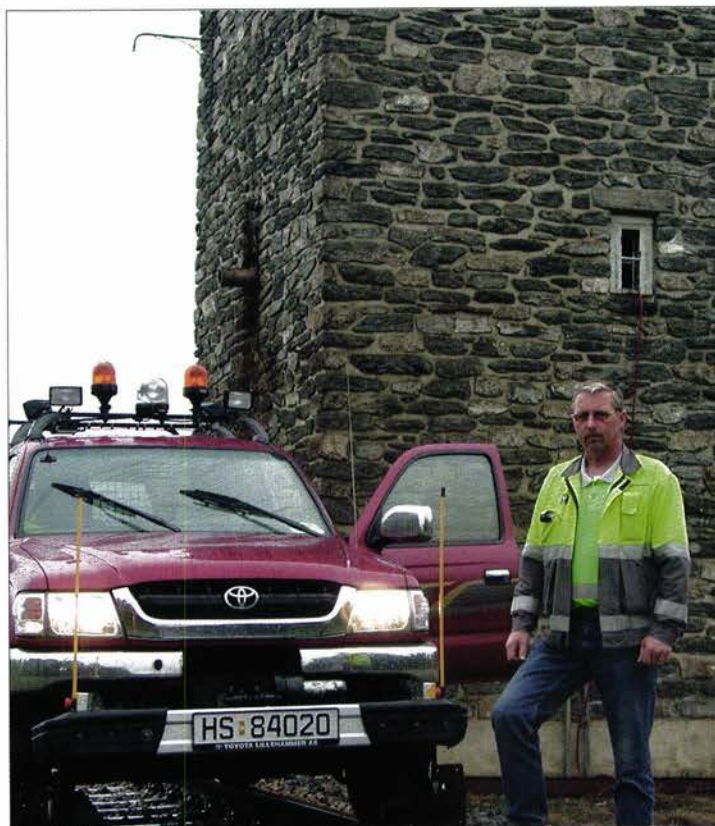
### God trasé

Etter hvert når vi Stuguflåten som også har sin steinhvelvsbru og linjen flater ut bortover mot Bjorli stasjon. Etter å ha blitt gjestfritt traktert med kaffe hos tpx på Bjorli og «kryssing» med et nordgående persontog, fortsetter vi mot Dombås. Banen preges nå av lenge rettstrekninger og god trasé.

Brenden ser spesielt på planovergangene som nylig er skiftet ut. Lite kjent er det nok at Jora bru like ved Dombås faktisk er betydelig større enn den så velkjente Kylling bru. Men beliggenheten til denne brua gjør at den ikke ruver i terrenget på samme måte.

På Dombås er det tid for å svinge pent og pyntelig av sporet på en planovergang. Ankomstmelding for toget vårt blir ekspedert, og vi er igjen vegfarende.

njal.svingheim@jbn.no



Oppsynsmann: Stig A. Brenden på Raumabanen



Ras: Høyt oppe i dalsiden ovenfor Verma er det rasvarslingsanlegg.





*Ferdig: På Dombås er turen gjort og skinnebilene svinger av sporet på en egnet planovergang. Enkelt og greit.*

## Effektiv visitasjon med skinnebil

**JBVs nye skinnebiler bidrar til enkel og effektiv linjevisitasjon på strekninger uten fjernstyring og linjeblokk.**

På Raumabanen brukes det nå skinnebil jevnlig i linjevisitasjonen.

- Fordelene er flere, forteller oppsynsmann Stig A Brenden på Otta. - Med denne bilen kommer vi raskt og enkelt fram både på veg og bane. Vi sitter nær sporet når vi kjører, og vi kan kjøre på landeveien i en retning. Dermed legger vi ikke beslag på mer sporkapasitet enn nødvendig.

Skinnebilene ble anskaffet i fjor, og bilene er underlagt strenge rutiner for bruken. De tillates ikke brukt på baner med fjernstyring og linjeblokk. På Raumabanen, som har manuell trafikkstyring, framføres skinnebilene på ordinær togmelding.

I bruk er skinnebilene langt rimeligere enn for eksempel en Robeltralle. Man kan også ha med seg lettere verktøy på turene. Alle som kjører skinnebilene, har fått spesiell opplæring i bruken av dem i tillegg til at de må være godkjent som fører av tung motortralle. Det må også alltid være to personer på inspeksjonsturene.

### Fakta om skinnebilene:

- Bruk: Kun på strekning uten linjeblokk og fjernstyring
- Bemanning: To
- Hastighet: Max 70 km/t, lav fart ved sporveksler og planoverganger
- Type: Toyota HiLux 4wd, ombygd i Sverige for bruk også på jernbanespor.

### Fakta Rauma-banen:

- Lengde: 114,2 km
- Åpnet: 1924
- Dieseldrift
- Største stigning/fall: 20 o/oo
- Gods- og persontrafikk
- Betjente stasjoner: Åndalsnes, Bjorli og Dombås
- Driftsform: Strekning uten linjeblokk.



## Månedens

gjest:

**Øystein  
Noreng**

Professor  
Handelshøyskolen BI



# Kapital og infrastruktur

I 2003 hadde Norge ifølge Det internasjonale pengefond, IMF verdens høyeste bruttonasjonalprodukt, BNP, pr. innbygger nest etter Luxemburg. Absolutt var Norge verdens 23. økonomi; i 2004 tilsier store oljeinntekter en enda høyere rangering, hvilket ikke er ille for et land på 4,5 millioner innbyggere. Staten har snart en formue tilsvarende BNP.

## Avkastning

Pengene brukes med stor varsomhet og

» Situasjonen er grotesk

overskuddet blir i det vesentlige investert i utenlandske verdipapirer, med en avkastning på vanligvis 3-4 prosent årlig. Derimot er kravet til avkastning på investeringer i norsk infrastruktur 7-8 prosent årlig. Dette er en viktig grunn til at veier og jernbaner er dårlig utbygget og forfaller.

Transportnettet står ikke i forhold til landets behov eller dets økonomiske yte evne.

## Handlingslammelse

Grunnen er også politisk handlingslammelse. Gjennom lang tid er Norge blitt styrt av regjeringer i koalisjon eller i mindretall, som ikke har evnet å utvikle noe helhetssyn på samferdsel. I praksis har Norge kapitulert overfor privatbilen, lastebilen og bussen, til ulempe for skinnegående transport, men uten å

bygge ut veinettet i takt med behovet. Noe forenklet har Fremskrittspartiet, til dels støttet av Høyre, holdt unna bevilgninger til jernbanen, mens SV etter beste evne har søkt å hindre veiutbygging og overser at firefelts motorveier reduserer personskader. Miljøpartiet Venstre lar bussen ta trafikk fra toget.

## Grotesk

Situasjonen er grotesk. Rundt Oslofjorden, på Jæren, og rundt Bergen og Trondheim er folketettheten på kontinentalt nivå, men her mangler både firefelts motorveier og dobbeltsporet jernbane.

På grunn av sjeldne og langsomme tog går passasjerene over til privatbiler, busser og fly. Størstedelen av norsk fiskeeksport og annen tungtransport fraktes i store lastebiler på trange og dårlige veier, med høy tidkostnad og til ulempe for annen trafikk.

Distriktene lider ved dårlig, dyr og langsom transport som svekker konkurransevnen.

De sentrale strøkene lider ved forstoppelse av veinettet og et utilstrekkelig skinnenett.

Samtidig preker politikerne miljøvern, men de synes tafatte der en innsats ville merkes, i samferdselspolitikken.

## Påfallende

Vårt naboland Finland viser at en helhetlig og langsiktig innsats er mulig i samferdselspolitikken i et karrig, tynt befolket land med vanskelig topografi på grunn av sjøer og åser. Finland har i flere tiår hatt et veinett som Norge bare kan misunne, med et godt nett av motorveier og en

» Norge kan lære av Finland ved et helhetssyn på samferdsel

gjennomgående høy standard på andre veier. På denne bakgrunn er det påfallende at Finland nå satser sterkt på jernbanen for både tungtransport og passasjertrafikk. I mange år har Finland investert store beløp i dobbeltspor, elektrifisering og bygging av nye baner. Kravet er 5 prosent avkastning. Nylig har *Banförvaltningscentralen* lagt fram en plan for bane-nettet i 2020 og en visjon for jernbanen i 2050. Utgangspunktet er en analyse av utviklingsstrekene i det finske samfunnet.

## Nøkkelen

Jernbanens betydning styrkes av at befolkningen i økende grad samles i byene, særlig i Helsingforsområdet og langs banestrekningene. Befolkningen blir

» Nøkkelen er investeringer

i bedre infrastruktur

eldre, mer kjøpekraftig, bedre utdannet, mer bevegelig og mer miljøbevisst. Den økonomiske veksten fortsetter, næringslivet blir i økende utstrekning preget av tjenester knyttet til nettverk. Trafikkveksten holder fram, og det internasjonale varebyttet øker. Disse utviklings-





trekkene styrker grunnlaget for jernbanetransport av gods og passasjerer, samtidig som moderne teknologi innebærer et stort potensial for effektivisering av driften. Nøkkelen er investeringer i bedre infrastruktur.

### Visjonen

Planen for 2020 går i korthet ut på et bedre banenett som effektivt kan ta en større an-

del av trafikken innenfor og mellom de viktigste byområdene. Målet er å ta en større andel av godstransporten og å senke reisetidene for passasjertog fra Helsingfors til de fleste større byer og St. Petersburg til innenfor 3 timer. Investeringer i tidsgevinst er god distriktspolitikk og bidrar til å styrke konkurransevnen for utkantstrøkene. Det er også god miljøpolitikk å overføre trafikk fra vei og fly til bane.

*Skriftet: Ifølge artikkelforfatteren har Finland tatt det skrittet han etterlyser her til lands: «en langsiktig satsing på jernbanen med grunnlag i en forståelse av utviklingen i samfunnet.»*

*(Foto: Scanpix).*

### Lær

Visjonen for 2050 er at jernbanen ved et enda bedre nett skal ta en enda større del av godstrafikken, at fjerntogene skal bli enda mer konkurransedyktige, og at tettbygde strøk skal betjenes av raske og hyppige lokaltog. Områder foreslås båndlagt for nye jernbaner, blant annet en direkte linje Åbo-Helsingfors-St.Petersburg.

Norge kan lære av Finland ved et helhetssyn på samferdsel og en langsiktig satsing på jernbanen med grunnlag i en forståelse av utviklingen i samfunnet. Norge trenger et skippertak i investeringer i banenettet og bedring av driften, hvilket forutsetter politisk vilje, store bevilgninger og effektivitet. Investeringer i et

” ... styrker grunnlaget  
for jernbanetransport

bedre banenett med sikte på tidsgevinster for gods og passasjerer ville også i Norge være god distriktspolitikk og styrke utkantstrøkernes konkurransevne, og god miljøpolitikk for å overføre trafikk fra vei og fly til bane.

Et videre virkemiddel, progressive avgifter på godstransport på vei for å styrke jernbanen og det økonomiske grunnlaget for bedre skinnegang til fordel for passasjertrafikken, eventuelt også for nye baner, kan bli gjenstand for et senere innlegg.



# Humørsprederen på Nordlandsbanen

**TRONDHEIM (Jernbanemagasinet): - Ja, latteren min høres, og den er meg, sier Vibeke Stav, og ler hjertelig. Det gjør virvelvinden på Marienborg og Nordlandsbanens alt-mulig-dame både titt og ofte.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Sjøl om latteren aldri er langt unna, er avdelingsingeniøren med godt og vel 16 trauste kommuneår bak seg både en reflektert, omsorgsfull og alvorlig 45-åring som fikk jernbanen inn med «farsmelka». Sjøl kan hun kun skilte med to og et halvt års «fartstid» i Jernbaneverket.

## Grønn

- Jeg er derfor fortsatt grønn. Første året var jeg helgrønn, nå er jeg vil sånn halvgrønn, tenker jeg, sier Vibeke, som også er gift med en jernbanemann. - Jada, gubben sitter der, sier hun og peker ut ektemannen, Terje Nordstrand, som har sin arbeidsplass noen kontorbord lenger bort i kontorlandskapet.

- Er du jernbanemann, jernbanelov kvinne eller sier du at du jobber i Jernbaneverket?

- Så langt i mitt liv har jeg hele tiden vært i et mannsdominert yrke. Jeg skulle kanskje sagt jernbanelov kvinne, men jeg jobber på jernbanen. Det jeg er oppvokst med er at folk ikke sa de jobbet i NSB - de jobbet på jernbanen.

## Spennende og utfordrende

- Hvordan er det å være Nordlandsbanens alt-mulig-dame?

- Hvem har gitt meg denne karakteristikken?

- Vi beskytter våre kilder, veit du?

- Jeg tror jeg veit hvem det er, og jeg skal nok ta dem. Fra spøk til alvor. Tiden strekker ikke til. Banen er veldig lang og krevende. Samtidig er det spennende og utfordrende å jobbe med en bane med så mye vill og flott natur rundt seg. Jeg

angrer derfor ikke et sekund på at jeg begynte her i stedet for i en ny kommune.

- Noen sier du er som en virvelvind?

- Jeg håper det er en positiv karakteristikk, og at jeg ikke blir oppfattet som bråkete. Humøret hjelper på deg sjøl. Føler at det påvirker omgivelsene, og det ser jeg ikke på som noe negativt.

## Ta vare på hverandre

- Vi har vært gjennom store omorganiseringer. Da er det så mye negative tanker. Du greier ikke å skyve dem unna, når dem dreier seg om deg sjøl. De maler i bakhodet hele tiden. Da er det desto viktigere at samholdet og hverdagen på jobben kan være litt bedre.

- Med andre ord er det viktig å ta vare på hverandre. Da kommer du lenger. Den tiden du bruker på jobben, utgjør mer enn den du har hjemme i våken tilstand. Derfor er det veldig viktig med et best mulig og trivelig arbeidsmiljø.

- Hva har gjort størst inntrykk på deg?

- Ute på Nordlandsbanen er det nesten bare mannfolk. De har meg, en kvinnelig banesjef og en kvinnelig regiondirektør. Alle er veldig imøtekommende. Jeg føler at jeg blir tatt for

den jeg er. Kun et par-tre ganger har jeg opplevd å få en telefon, der vedkommende ba om å få snakke med en kar. Det var ikke her, men i en kommune.

## Phuuu...

- Hvor mange kilometer og hvor mange stasjoner er det på denne vakre banen som du skryter uhemmet av?

- Fra Trondheim til Bodø er den 72

**Møte med:**  
Avdelingsingeniør  
Vibeke Stav

mil, nei 73 mil, og jeg kan hovedstasjonene, sier hun småstolt og ramser i vei.

- Du glemte i hvert fall én - Trofors. Så du får fire poeng av fem.

- Hva er det høyeste og laveste punktet på Nordlandsbanen?

- Det høyeste må være på Saltfjellet. Hvor høyt det er, er jeg usikker på. Phuuu...

## Med bamsespor

- Vi går videre. Nå er jeg helt sikker på at du har svaret. Hvilken er den fineste stasjonen på Nordlandsbanen?

- Jeg holdt på å si Levanger stasjon, men den er på Trønderbanen. Der vi tar av til familieparken har vi en koselig stasjon med eget bamsespor. Jeg tror den heter Lassemoen, men det må du sjekke opp altså, for det navnet må ikke være feil.

- Mo i Rana med de åttekantede bygningene er en artig stasjon. Den liker jeg. Og så har vi Mosjøen, den er veldig spesiell og har sin egen sjarm. Bodø er





**Staselig punktum:** Vibeke Stav ville svært gjerne pusset opp Nordlandsbanens flotte endestasjon i Bodø, slik at den ble et staselig punktum på togreisen.  
(Foto: Bjørn Erik Rygg Lunde)

staselig, men den er litt slitt. Å få den helt renoverert ville satt et fint punktum på Nordlandsbanen.

### Drømmestasjon

- Hvordan ser din drømmestasjon ut?

- Drømmestasjon, sier hun og er for en gang skyld helt stille mens hun tenker.

- Jeg kan tenke meg en kombinasjon av Bjerka, som er forholdsvis ny, og Mo i Rana

«Viktig å ta vare på hverandre»

- Hva slags elementer skulle din drømmestasjon ha?

- At den er et knutepunkt for drosje, buss og tog, med andre ord et samlingspunkt for dem som er ute å reiser. Gjerner en plass der du får deg en liten matbit. At det er ordentlig og reint med gode toalettforhold. Med andre ord at du synes

det er ålreit å være der og føler deg velkommen.

- Om du var Steinar Killi for en dag - hva var det første grepet du ville tatt for å få stasjonene bedre?

- Det er NSB som eier stasjonene. De som reiser rundt, ser hvordan mange av stasjonene ser ut. De er ofte malingslitt, og vi får ikke gjort noe med det. Hadde vi hatt hånd om dem, hadde det vært en mye bedre situasjon. Da kunne vi tatt og pusset opp stasjon for stasjon.

### Flere tog

- Når jeg spør om din drømmejernbane, så snakker du bare om stasjoner. Hva med resten av banen?

- Nei, jeg tenker på hele banen jeg. Når jeg ønsker meg det ryddig, så er det langs hele banen og på stasjon etter stasjon. Du kan se ut av togvinduet, nyte

«- Jeg angret ikke et sekund på at jeg begynte på jernbanen»

utsikten. Det er ikke noe skrammel som ligger der. Bygningene på stasjonene er fine, åpne og det er folk der.

- Går det tog på banen?

- Ja, selvsagt, og flere enn i dag. Jeg har bestandig likt å reise med tog, noe jeg har gjort fra barnsben av. Jeg må innrømme det at overgangen fra vanlig dagtog med bistro til å sitte og riste på en Agenda fra Mosjøen til Trondheim, det er litt av en nedtur. Men det er jo ikke noe vi styrer.

- Det er andre gubber?

- Ja, sier hun og ler høyt og hjertelig - nok en gang.



# Ble lokket av luftslott

**Janette Brask har sett storstilte prosjekter bli til luftslott. Likevel har hun tro på at de livskraftige prosjektene vil bli realisert. Ikke minst utbyggingen av Østfoldbanen, selv om det hittil har gått trått med hjertebarnet hennes.**

PER RATHE

Hun ble uteksaminert fra bygglinjen ved NTH i Trondheim i 1992. Instituttet for jernbane var lagt ned, men nittitallet var forbrøderlig utropt av NSBs administrerende direktør og Jernbaneforbundets leder til jernbanens tiår. Det gikk en jernbanevekkelse over landet, i hvert fall innad i NSB.

- Jeg hadde fått lov til å velge en prosjektoppgave innen jernbane, og toget var på fremmarsj. Da jeg valgte jernbanen, tenkte jeg både på fremtiden og at det var et interessant arbeid. Dessuten føltes det som et samfunnsmessig riktig valg for meg.

- *Det var i luftslottenes epoke?*

- Ja da, ler Janette Brask. - Men den gangen trodde vi på dem. Vi utarbeidet planer overalt og jobbet hardt for at de skulle bli noe av. Det var morsomt å være med på.

## Bygger barnehage

Etter flere år som langtidsplanlegger fikk hun nylig en stilling som seksjonsleder med personalansvar for 25 prosjekt- og prosjekteringsledere. Disse leies ut til ulike prosjekter i Jernbaneverket.

- Jeg starta med overordnet planlegging, og nå driver jeg på helt ute i byggefasen. Det er veldig morsomt. Dessuten hadde jeg lyst til å skaffe meg nye erfaringer, som det å ha personalansvar. Man utvikler seg gjennom å prøve noe nytt.

## Min arbeidsdag

*Navn:* Janette Brask

*Alder:* 37 år

*Arbeidssted:* Infrastruktur Utbygging Oslo City.

*Tittel:* Seksjonsleder for prosjekt og prosjekteringsledelse

*Begynte som:* Sivilingeniør i NSB Bane i 1993

*Bor:* Ski



Men samtidig er hun utleid til Skøyen-Asker-prosjektet. Jernbaneverket må innløse en barnehage, og har påtatt seg å bygge ny.

## Tror på Østfoldbanen

Ikke alle prosjektene fra det tidlige nittitallet var nødvendigvis luftslott.

- Jeg har veldig stor tro på Østfoldbanen og håper virkelig at den blir bygget ut helt til Halden slik planen en gang var, sier hun.

De første planene forelå allerede i 1989, forteller hun. Så skrumpet det inn år for år, men nå ser det ut som det nye

» Det kan faktisk gå så lang tid at planene blir foreldet

dobbeltsporet mellom Oslo og Ski skal bli realisert.

- *Hvorfor må det ta så lang tid å bygge jernbane?*

- Det kan ta mange år ja, huffameg. Det kan faktisk gå så lang tid at planene blir foreldet. Men det kan jo også gå fort. På den andre siden høster vi hele tiden erfaringer som vi tar med oss til nye prosjekter. Store byggeprosjekter i tettbygde strøk berører mange og er svært komplekse. Vi har et lovverk å forholde oss til, og det tar tid å få prosjektene igjennom andre offentlige instanser. Men det bør ikke gå for lang tid mellom prosjektering og bygging.

## Planprosessen

Så hva består en planprosess av? Janette Brask skisserer følgende gang: Først utredes aktuelle prosjekter. De som viser seg å være interessante, går over i en hovedplanfase, som kan være grunnlag for kommunedelplaner. Nå kan det utarbeides en detaljplan av ett alternativ, som er grunnlag for å lage en reguleringsplan. Så kan det nærme seg bygging.

- Men nå snakker vi om en ideell planprosess, understreker hun.

Neste fase er utarbeiding av byggeplan og anbudsdokumenter, og her gjelder det å få med seg alt. Og så kan det bygges.

Hun synes det gir mening å jobbe i statsforvaltningen, styre prosjekter på vegne av samfunnet og være premissleverandør. Det gir innflytelse. Og hun har absolutt sine meninger om jernbaneutbygging og samfunnsprioriteringer.

- Men ikke på trykk, smiler hun.



# - Bekymringsfull utvikling

Små-nytt

- Tre av de fire dødsulykkene vi har hatt på norske planoverganger i år har skjedd på overganger som er sikret med bom, lys og lyd, opplyser informasjonssjef Jan-Erik Kregnes i Jernbaneverket.

Fredag 10. september ble Sverige rammet av en alvorlig togulykke. To personer omkom og 40 ble skadd etter at en lastebil hadde kjørt ut i den sikrede planovergangen på linjen Kristianstad-Bromölle i Skåne.

## - Bekymringsfullt

I Norge er en person i år omkommet som følge av ulykke på sikret planovergang, fire er blitt skadd mens 19 personer som har vært innblandet i ulykker har sluppet unna uten skader.

- Det er bekymringsfullt at så mange ikke har respekt for sikringsordningene og enten kjører på rødt lys eller fortsetter å kjøre selv om bjellene ringer, sier Kregnes.

Undersøkelser på ulykkesstedene har i alt vesentlig konkludert med at det ikke har vært feil ved sikringsanlegget.

## Kraftig reduksjon

Jernbaneverket hadde i utgangspunktet



*Granskes: Det vil ta flere måneder før den alvorlige togulykken i Nosaby i Skåne er fullstendig oppklart, selv om det har kommet fram at en lastebil sjåfør overså rødt lys i morgensolen. (Foto: Scanpix).*

et ambisiøst program for sikring av planoverganger. For to år siden var budsjettet på vel 90 millioner, i fjor krøp det ned til 70 millioner og for inneværende år er det satt av vel 22 millioner kroner til sikringsarbeid.

- Det har altså de siste årene vært en kraftig reduksjon i sikringsbudsjettet, og det går ut over de vel 4.000 planovergangene som vi har og som fortsatt er usikret.

Mange av disse er såkalte gårdsveioverganger, som i hovedsak krysses vår og høst. Derfor prioriterer vi nå sikringsarbeidet til å gjelde de overganger som har en viss trafikk, sier Kregnes.

Strukturen når det gjelder linjenettet og planoverganger er ikke vesentlig annerledes i Norge enn i Sverige.

# Går ut mot TØI-rapport

- Det er framtidsrettet, fornuftig politikk å beholde og videreutvikle togtilbudet også i distrikt Norge, hevder generalsekretær Tore Killingland i Norges Naturvernforbund.

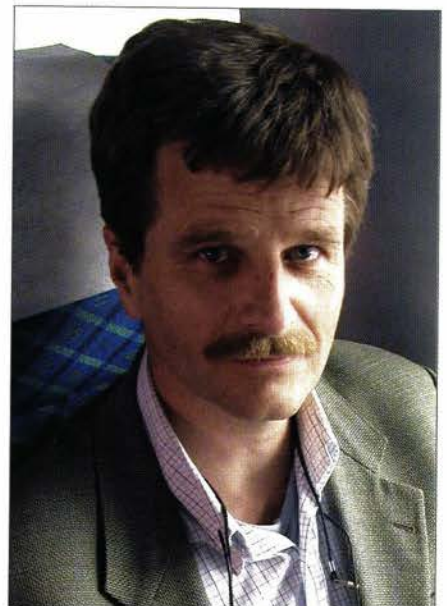
I augustnummeret av bladet Samferdsel, organ for Transportøkonomisk institutt, TØI, går han rett inn i løvens hule og tar til motmæle mot TØIs rapport som konkluderte med at det vil være lønnsomt å legge ned persontrafikken på flere jernbanestrekninger i Norge.

Killingland skriver at samfunnsøkonomisk lønnsomhet er et relativt begrep, og at det tidsperspektiv som anlegges, er helt

sentral. Dersom persontrafikken med tog legges ned, vil det snart komme krav om bedre veier og flere flyplasser, spår generalsekretæren. Og dette vil være prosjekter med marginal nytte og store naturinngrep som følge.

- Jernbanen kan forholdsvis små midler bidra til å avlaste vegnettet og redusere etterspørselen etter mer forurensende transportformer som bil og fly, skriver NNVs generalsekretær i sitt debattinnlegg i Samferdsel.

*Avlaste: - Jernbanen kan forholdsvis små midler bidra til å avlaste vegnettet og redusere etterspørselen etter mer forurensende transportformer, skriver generalsekretær Tore Killingland i Norges Naturvernforbund. (Foto: Tore Holtet).*





# Portugal satser høyt

**I perioden 2006 - 2018 skal det bygges fem nye linjer for høyhastighetstog i Portugal. Fire av linjene skal gå til nabolandet Spania. EU dekker over halvparten av investeringene på nærmere 100 milliarder kroner.**

Jernbaneverkets portugisiske søsterorganisasjon REFER har fått grønt lys for å bygge ut et høyhastighetsnett over en 12-års periode. Den portugisiske stat skal selv bidra med mellom 10 og 20 prosent, mens resten vil komme fra den Europeiske investeringsbanken og offentlig-privat samarbeid i Portugal.

## Ti timer blir tre

Den første linjen mellom Porto og Vigo i Spania skal stå ferdig i 2009. Året etter skal den nye høyhastighetslinjen mellom Lisboa og Madrid være ferdig. Med dette vil dagens reisetid på ti timer mellom de to hovedstedene bli redusert med tre timer.

I dag har jernbanen i Portugal markedsandeler på linje med dem jernbanen

## Toget tapte for bil og fly

Transport med privatbil økte med 2,5 prosent i 2003, og det ble registrert flere flyreiser enn noen gang. Togtrafikken gikk noe ned.

Det blir stadig flere biler i fedrelandet. Ved utgangen av fjoråret var det i alt registrert 2,4 millioner biler i Norge. Av disse var 1,93 millioner personbiler; 90 000 var kombinerte biler og 270 000 var varebiler.

Trafikken på vegene økte med 1,8 prosent i 2003, litt under gjennomsnittsveksten de siste fem år som var to prosent. Trafikken med tyngre kjøretøy økte imidlertid enda mer – her var veksten 2,7 prosent.

For jernbanen viser lokaltrafikken vekst, mens det var nedgang i trafikken over lengre strekninger. I sum gikk antall reiser ned med 0,7 millioner fra 50,2 millioner reiser i 2002 mot 49,5 millioner i fjor.

Godstrafikken med jernbane hadde et kraftig fall også i 2003. Nedgangen i transportarbeidet for jernbanen var på 7,7 prosent. Det var likevel betydelig bedre enn i året 2002 da nedgangen var på hele 12,8 prosent.

I 2003 er det registrert en nedgang på tre

har i Norge: Omtrent fire prosent både for person- og godstransport. Etter opprettelsen av de fem høyhastighetslinjene forventes markedsandelen å øke til 26 prosent – altså mer enn seks ganger så stor.

## Kjørevegsavgift

Det er de store bidragene fra EU som har gjort det mulig å satse så sterkt. Portugal er kommet svært langt i å implementere EUs direktiver for jernbanetransport.

REFER har ansvaret for infrastrukturen og har innført konkurranse på deler av jernbanenettet. Operatørene dekker gjennom kjørevegsavgifter 36 prosent av utgiftene til drift og vedlikehold av nettet.

prosent i transportarbeidet med busser.

I trafikken til og fra utlandet er det bare flyene som kan vise til vekst i 2003. Tallet på flyreiser mellom Norge og utlandet var nær 9,5 millioner – det høyeste tall som noen gang er registrert.

## Järnvägsstyrelsen er født

Fra 1. juli i år har Sverige fått en ny tilvekst i floraen av jernbanemyndigheter. Da overtok den nye Järnvägsstyrelsen i Borlänge ansvaret som svensk jernbanemyndighet.

Järnvägsstyrelsen tok over oppgavene som Järnvägsinspektionen i Borlänge hadde innenfor sikkerheten i jernbane-, t-bane- og sporvognsdrift, samt Tågtrafikledningen fra Banverket. Järnvägsstyrelsens kunder er jernbaneselskap, infrastrukturforvaltere og jernbaneindustrien.

## Biltransport skjer med tog

Som Sveriges største aktør på transport av biler sørger Motortransport for at mer

Små-nytt



**Seksdobler:** Portugal regner med at jernbanens markedsandel vil øke fra 4 til 26 prosent etter at de fem høyhastighetslinjene er åpnet.

(Foto: Scanpix).

enn halvparten av Sveriges nye bilpark til bilforhandlere hvert år. All biltransport over 45 mil foregår med tog.

De viktigste knutpunktene er havnene i Göteborg, Malmö, Trelleborg og Södertälje. Herfra transporteres bilene i spesialbygde jernbanevogner med Green Cargo til Motortransports 15 terminaler hvor lastebiler overtar siste etappe distribusjonen frem til forhandlere.

Motortransport håndterer biltransportene uten sentrallager og etterstreber raskest mulig og direkte transport fra fabrikk eller importhavn ut til kunden. Green Cargo jobber kontinuerlig med å redusere eller eliminere dødtid, og tiden de avanserte transportvognene for biltransport står stille er betydelig redusert, og innsatsen på terminalene effektiviseres stadig. Foruten at håndteringen av bilene krever varsomhet, benytter Motortransport og Green Cargo avansert overvåkingutstyr for å avdekke tidspunkt og mulig årsak til transportskader.

Både Green Cargo og Motortransport er miljøsertifisert. Miljøtankegang preger hele leveringskjeden i forbindelse med levering av rundt en halv million kjøretøyer årlig. Dette innebærer blant annet at all transport over 45 mil skal foregå med tog.



# 250 barn i jernbanens løyper *Små-nytt*

**Alt gikk på skinner da hundrevis av barn løp Terrengkarusellen 2004 i Kristiansand tidligere i høst.**

MARTE SKODJE PEDERSEN

- Dette er utrolig moro og sosialt, også er det sunt for kropp og sjel, sier leder i terrengutvalget i Jernbarneverkets Idrettslag (JIL), Arne Bujordet.

Han gledet seg over god stemning blant drøyt 250 barn. Ikke bare vafler og grilling skapte humor – også det 500 meter lange barneløpet fikk fram smilene.

Jernbanen runder 150 år i år, og sammen med Vest-Agder mosjons- og bedriftsidrettskrets bidro JIL gjennom Terrengkarusellen til å sette fokus på Jernbanen og idrett.

## 1500 deltakere

I 30 år har løpet på Jegersberg i Kristiansand blitt arrangert, med JIL i kulissene.



*Stor iver: Iveren blant deltakerne var stor da det 500 meter lange barneløpet begynte. (Foto: Marte Skodje Pedersen)*

For første gang hadde det 5,2 km lange jubileumsløpet i år det lille ekstra – med klesutdeling og korpsmusikk. Totalt 1.500

deltakere gjorde en mosjonerende markering av jernbanens historie.

## Imponert ordfører

Også Kristiansands ordfører Jan Oddvar Skisland løp. Etterpå roste han arrangementet.

- Dette er unikt i forhold til størrelse og det er unikt i forhold til hva de klarer å samle av bredde. Her har du de beste løperne i Kristiansands-området, og du har de som går store deler av løypa. Den gjengen som holder på her er noen av de beste i Norge til å arrangere.

Som tidligere jernbaneansatt var Skisland glad for å kunne vær med på markeringen.

- Jeg er godt kjent langs linja. Jeg bodde i losjivogna, og hadde det veldig gøy når jeg malte stasjoner. Men om jeg akkurat savner en malerjobb, det vet jeg ikke helt, sier KrF-ordføreren.

## Vinnerne

Allerede klokken ett ble første startskudd avfyrt. Først fire timer senere startet tidtakingen.

De mest fremtredende løperne, uansett alder, var Solveig Pedersen på tiden 20 minutter og 36 sekunder. Blant guttene var Helge Dosvåg raskest. Han fullførte på 18 minutter og 14 sekunder.

PS! Terrengkarusellen er et av 17 løp JIL deltar i hvert år.

## Skredoverbygg ferdig i høst

I løpet av oktober står det ferdig et nytt og kraftig dimensjonert rasoverbygg ved Ristesund på Bergensbanen ferdig. Bygget blir 170 meter langt og koster rundt 30 millioner kroner.

Mellom Hallingskeid og Myrdal, har det gått både snø- og steinskred som har medført store skader. Skredet

18. januar 1999 var det fjerde på tre år.

I tillegg til store skader på linjen, med påfølgende trafikkstans har skred påført Jernbaneverket store kostnader med istandsetting av snøoverbygg og reparasjon av spor, kontaktlednings- og kabelanlegg.



*Sikres: Steinblokker fra et av fire ras taler sitt tydelige språk, og nybygget monteres over eksisterende snøoverbygg, som senere skal fjernes.*

(Foto: Øystein Grue)



# Yrende liv på Vikersund

Små-nytt



*Sjeldent syn: Tre damplok under fyr samtidig er et sjeldent syn. Fra Vikersund stasjon søndag 12. september. (Foto: Njål Svingheim)*

**VIKERSUND (Jernbanemagasinet): Svært mange hadde tatt turen til Vikersund stasjon søndag 12. september for å være med på å markere jernbanens 150-årsjubileum. Tre driftsklare damplok, motorvogner og nye togmateriell ble vist fram.**

NJÅL SVINGHEIM

Det var Norsk Jernbaneklubb som på denne måten arrangerte sin hovedmarkering av jernbanens 150-årsjubileum. Stasjonsområdet på Vikersund var omgjort til et stort utstillingsområde for togmateriell helt fra 1890-tallet og fram til i dag.

## Ikke daglig kost

Tre damplokomotiver under fyr er ikke dagligdags på samme sted, men søndag kunne man se og oppleve både det lille skifteloket type 7 nr. 11 fra 1892, type 24b nr 236 fra 1912 og type 30a nr 271 fra 1914. Alle med mannskap som villig kunne fortelle lokenes historie og om hvordan et damplok fungerer.

Det ble også vist fram elektriske lok og motorvogner, fra el 11 til el 18 og type 72 og 73. Togtur ble det også anledning til, både med veteranmotorvogn (type 87) og med nytt lokaltog type 72.

## Godt besøkt

Jernbaneverket var også på plass med en godt besøkt stand, i tillegg til at stasjonen var bemannet med trafikkstyrer i anledning dagen.

Det er vanskelig å anslå hvor mange som var innom Vikersund stasjon søndag, men det var i hvert fall et yrende liv på stasjonen og i sentrum hele dagen. Det var også underholdningsinnslag, taler og kåserier i tillegg til aktiviteter for barna.

## min mening

### Jubileumsgaven

I Jernbanemagasinet nr. 7/2004 ser jeg at alle ansatte i NSB og Jernbaneverket får bøkene «JERNBANEN I NORGE 1854 - 2004» i gave i forbindelse med 150-årsjubileet.

Det forbauser meg meget at NSB og Jernbaneverket ikke har gitt dette verket til sine pensjonister også, men krever kr. 698 for bøkene. Det er jo de tidligere jernbaneansatte som har drevet jernbanen en stor del av den tiden verket omfatter.

Det ville være en honnør til, og til stor glede for, pensjonistene om også disse fikk bokverket som jubileumsgave.

Arnt Backer

Tidligere Teknisk sjef i Bane Energi

## 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. 59966050/91650176  
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



# Bedre standard

Informasjon  
Informasjon

**Alle innkjøp av standarder kan ordnes gjennom Biblioteket. For standarder som brukes mye i mange forskjellige avdelinger, inngås avtaler om elektronisk tilgang. Dermed øker Jernbaneverket standarden på sine innkjøp – og sparer penger.**

Standarder brukes i stor utstrekning i Jernbaneverket. Ved utarbeidelse av internt styringssystem og regelverk, i kontrakter og tekniske kravspesifikasjoner er standarder i flittig bruk.

Mange kjøper imidlertid standarder ved å kontakte Norsk standardiseringsforbund direkte, noe som er lite hensiktsmessig for Jernbaneverket som helhet.

## Hva er en standard?

Et dokument som gir felles retningslinjer for hvilke krav som skal settes til et produkt (varer og tjenester) eller en arbeidsprosess. En standard inneholder spesifikasjoner, fremgangsmåter og terminologi.

## Hvordan finne fram?

Bruk BaneNettets lenker på Bibliotekets sider, Tjenester – Bibliotek - Standarder.

På vår nye virksomhetsportal (som etter planen vil lanseres i årsskiftet 2004/-2005) vil menyen «Lover og standarder» ligge på startsidene.

## Bruk standardlenker

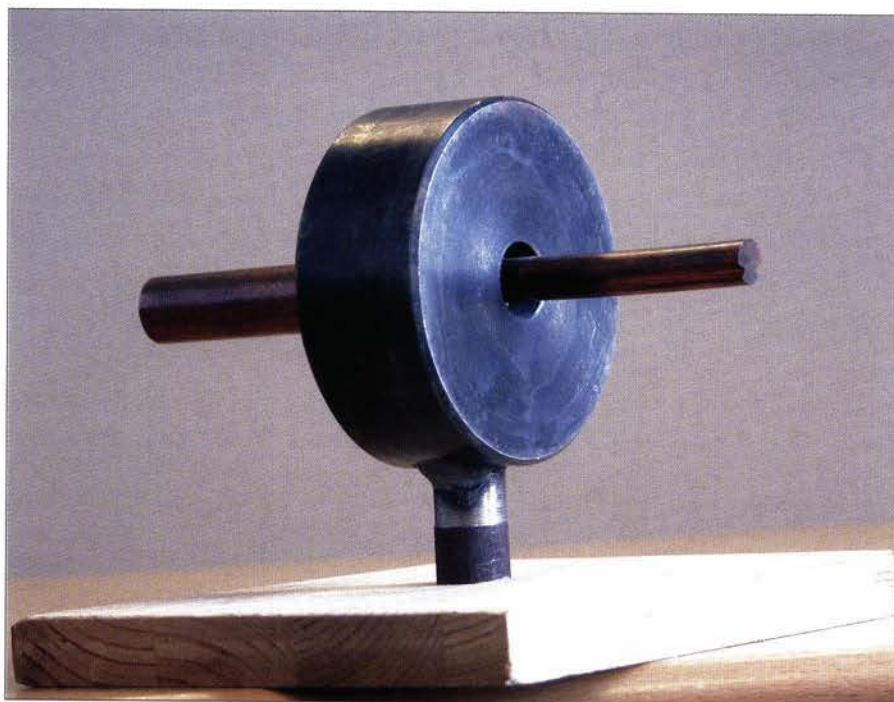
Standards InfoWeb Search fra ILI er en standarddatabase som dekker standarder som NS, EN, ISO, DIN med flere. Basen inneholder sammendrag, viser siste oppdatering, opplyser om likelydende standarder i andre land m.m.

Abonnementet vårt omfatter søk, bestillingsfunksjon og en overvåkingmulighet som varsler om nye og reviderte standarder.

Lenke til databasen samt brukernavn og passord finner du på Bibliotekets sider på BaneNettet.

Der ligger også direkte lenker til oversikter over Railway applications (jernbanerelaterte standarder).

På BaneNettet finner du også lenker til



*Standard: Standarden for kontakttråd (t.h.) heter for eksempel EN 50149:2001. (Foto: Tore Holtet).*

norske og internasjonale standardnettsteder.

## Alle typer standarder

Hvis du ønsker EN-standarder innen det elektrotekniske området eller telestandarder, kan du kontakte Biblioteket. Vi søker i våre fulltekstdatabaser og sender deg standarder fra ETSI, ITU og CENELEC som pdf-filer.

Norsk standard får du låne på Biblioteket. Nye standarder som Biblioteket ikke har, kjøpes elektronisk fra NSF, og du kan få den i løpet av kort tid.

Andre standarder som NEK, ISO, DIN, BS osv. må bestilles med noen dagers leveringstid. Disse må den enkelte avdeling/seksjon i utgangspunktet selv betale for.

## Ny litteratur

**Full rulle på norske spor** av Bjørn Karsrud, Aud Søyland 2004.

Oversiktsbok om norsk jernbane beregnet for unge i alderen 9 til 15 år  
Utgitt med støtte fra Jernbaneverket, Flytoget AS og CargoNet AS.

**Jernbanen i Norge 1854-2004:** nye spor og nye muligheter 1854 - 1940: nye tider og gamle spor 1940 - 2004/Trond Bergh, Jon Gulowsen, Helge Ryggvik, 2004

Jubileumsverk utgitt 1. september 2004.

**Risikanalyser av system for tågtrafikstyring/Sven Fredén, Meiying Dong, 2002**

Emneord: Risikoanalyser - Togframføring.

**Planlegging av ny jernbanetrase mellom Stjørdal og Ronglan/ Anders Holen Rom, 2004**  
Diplomoppgave ved NTNU, utført ved Region Nord.





# Jubileumsdamp

Etter festforestillingen »Stjerneekspresen» på gamle Eidsvoll stasjon skulle H.K.H. Dronning Sonja og vertskapet reise med det gamle karet-toget trukket av damplokomotivet »Caroline» til nye Eidsvoll stasjon.

Lysforholdene var utfordrende, og jeg valgte å utnytte det varme gule kunstlyset over perrongen. Med en god porsjon flaks dukket »Caroline» opp i en trolsk dampsky nær det punktet jeg hadde fokusert manuelt på forhånd. Eksponering på 1/30 sekund med Nikon D70 med et Nikkor ED 70-200 mm f.2,8 med teleconverter 1,4. Foto: Øystein Grue.



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](mailto:oyvind.bardalen@nsb.no)





# Punktlighet

(% av tog i rute til endestasjon)

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

## Driftsulykker \*

	2003	August	Akkumulert		2003	August	Akkumulert
<b>Sammenstøt:</b>				<b>Alvorlig skadde:</b>			
Tog - tog	1	0	0	Reisende	0	0	0
Tog - person	1	0	0	Ansatte	0	0	0
Tog - kjøretøy	17	0	4	3. person	0	0	0
Tog - objekt **	17	3	8	<b>Dyrepåkjørsler:</b>			
<b>Avsporing:</b>					1796	83	1035
Persontog	1	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				
Andre tog	0	0	0				
<b>Drepte:</b>				**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).			
Reisende	1	0	0				
Ansatte	0	0	0				
3. person	4	0	1				



## Harry-sporet

# Kongemoro

Markeringen av jernbanens 150-årsjubileum i Oslo Spektrum ble en storslått affære. Spesielt for alle ansatte i Jernbaneverket og NSB naturligvis, men også for alle andre som bryr seg om jernbanen. Slik som for eksempel Kong Harald.

Kongen var selvfølgelig hjertelig til stede, og takket være at NRK slo på stortromma fikk også resten av befolkningen anledning til å ta del i en del av feiringa.

Jeg var selv til stede i den nasjonale storstua, og lot meg villig rive med i hemningsløs begeistring. Ikke minst da statsråden løftet på budsjettstakken i beste sendetid, og målbar lovnader om jernbanesatsing for fulle mugger. Etter min oppfatning luktet det milliarder i lange baner av utsagnet, og neppe var jeg alene om å tenke slik. Budskapet ble i alle fall

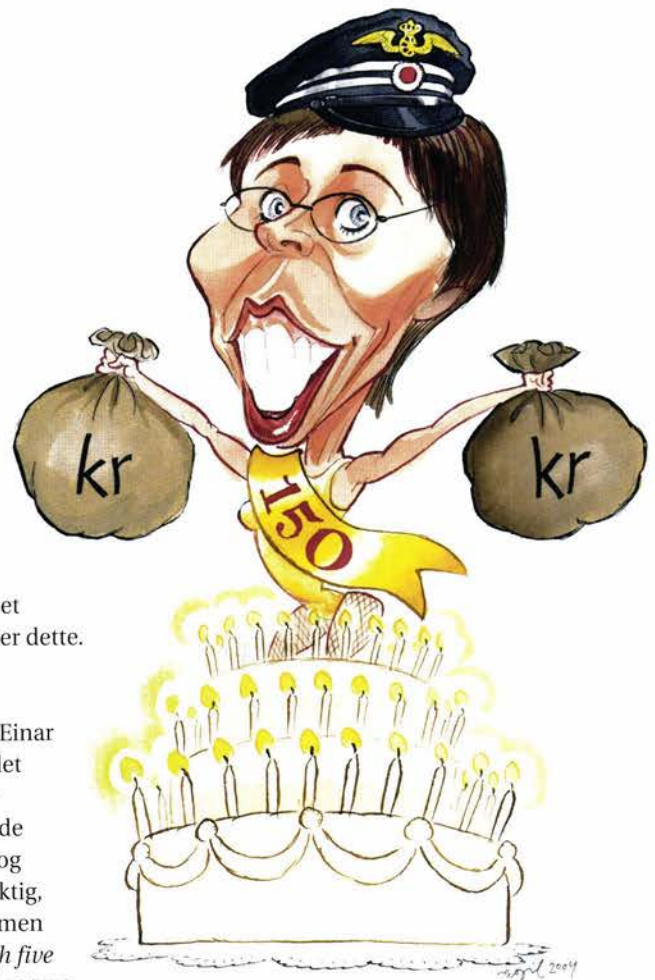
møtt av et unisont gledesbrøl fra 4.500 sjeler, og jeg våger påstanden om at ikke et sete i salen var tørt etter dette.

### High five

Heller ikke Steinar og Einar la skjul på at de likte det de hørte. Tvert imot – gledestrålende spratt de til værs i blådressene og klasket nevene gutteaktig, men også karslig sammen i en imponerende *high five* fra scenekanten. Et spontant og morsomt innslag i et show der høydepunkter og artister stod i kø for å hylle jernbanen. Så spør det da om grunnlaget for optimismen vedvarer. Det får vi først en pekepinn på når regjeringen klasker forslaget til statsbudsjett i bordet i begynnelsen av neste måned.

### Spennende

Ventetiden blir ulidelig spennende, men samtidig er det godt å vite at flertallet på Stortinget er på parti med jernbanen. I hvert fall var de det så seint som våres, da de i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006-2015 tok til orde for å jekke opp investeringsnivået med én milliard hvert år i planperioden. Gitt at politikerne følger opp de positive signalene og gode intensjoner med håndfaste bevilgninger,



kan vi gå noen aktive og artige år i møte for jernbanen i Norge.

### Felles mål

Ingenting ville vært mer gladelig enn det. Fullt fortjent ville det i tilfelle også være. Ingen vet det bedre enn alle oss som uavhengig av hvor vi hører hjemme i jernbanefamilien, bidrar med vår daglige dont på kontorer, verksteder, tog og stasjoner med ett felles mål øyet: flest mulig tog i rute. Vi gjør det fordi vi vet at det er dette som er nøkkelen til fortsatt liv og fortsatt vekst. Og sist, men ikke minst - vi gjør det fordi vi bryr oss – ikke bare om arbeidsplassene våre, men om jernbanen i sin alminnelighet.

## Månedens lille frekke

Representanter for de største bryggeriene i verden var samlet til konferanse. Da kvelden kom, ble de enige om å møtes i baren for å ta en drink. Presidenten for Budweiser forlangte selvsagt en Bud.

Toppsjefen for Heineken ba om en Heineken, mens presidenten for Carlsberg ytret ønske om å meske seg med Carlsberg. Arthur Guinness derimot, nøyde seg med en kopp te.

–Nå, hvorfor ikke en forfriskende Guinness, spurte én av presidentene undrende.

–Nei, så lenge ingen andre har tenkt å drikke øl, kan også jeg klare meg uten.