

# Jernbane

NR. 7 - 2007

## *magasinet*

Null utslipp  
av CO<sub>2</sub>

Ved å overføre trafikk fra vei og fly til jernbane kan vi redusere CO<sub>2</sub>-utslippet til nesten null. De moderne norske togene bruker langt mindre energi enn eldre tog, og Jernbaneverket kjøper kun fornybar energi.



Jernbaneverket

SIDE 4-9



## Energi og miljø

Toget er miljøvennlig. Det er en etablert sannhet for de fleste av oss. Likevel opplever vi at det stadig stilles spørsmål om det er riktig å legge til rette for tog med høyere hastigheter. Energiforbruket blir for høyt, sier kritikerne og legger til at strømmen som benyttes ikke nødvendigvis er basert på ren kraft.



I denne utgaven av Jernbanemagasinet tilbakevises disse påstandene. Det vises blant annet til en studie ved Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm som dokumenterer at nordiske tog er svært energivennlige. Og her i Norge har vi i Jernbaneverket nylig inngått en avtale som sikrer at norske tog drives med grønn kraft.

Det er nyttig med denne typen dokumentasjon. For selv om de fleste nå er overbevist at vi står overfor store klimautfordringer, er det de færreste som er i stand til stake en klar vei ut av krisen. Flere av oss i Jernbaneverket hadde nylig anledning til å se foredraget «Himmel og hav» som fire kvinnelige klimaforskere og meteorologer nå reiser landet rundt og presenterer.

Forskere er og skal være tvilere og ha god dokumentasjon for sine påstander. Likevel er de fire kvinnene klare i sine konklusjoner. Vi må endre vår atferd og slippe ut mindre CO<sub>2</sub>. Vi har toppen ti år på oss.

Transportsektoren står for en betydelig del av klimagassutslippene. Skal vi gjøre noe med det, er jernbanen et av svarene. Det er viktig at jernbanen gis mulighet til å utvikle seg der den har sine klare fortrinn og til å dekke den stadig økende etterspørselen. I skrivende stund er det mange som har undret seg over at klimautfordringene ikke er et viktigere tema i den pågående valgkampen. Kanskje er det naturlig at andre temaer dominerer i en lokalvalgkamp. Men rikspolitisk er klima- og energipolitikken nødt til å komme høyt på dagsordenen.

Det er bare en drøy måned til statsbudsjettet for 2008 skal legges fram.

*Steinar Killi*

**STEINAR KILLI**  
Jernbanedirektør

# Innhold



## 12 Bygg samfunn

Bærum-ordføreren gleder seg over nytt dobbeltspor og tar til orde for en omfattende jernbaneutbygging og kaller det for samfunnsbygging.



## 16 «Finest»

Kristin Houmb Hagerup har funnet en plass i det grønne og forklarer hvorfor leserne har kåret Hamar stasjon til Norges fineste.



## 20 Litt slem

- På en måte er man jo litt slem, sier Katri Rønning, som i sommer har kartlagt 6.000 «kofre» for jernbaneutbygging.



## 30 Foran

Hun har gått opp ei løype for andre jenter i pukken. I møtet med Jernbanemagasinet sparker hun også fra seg ...



## 34 Togluksus

Bli med på en togtur i luksus fra den ene OL-byen til den andre - mellom 4000 meter høye fjelltopper.

Null CO <sub>2</sub> -utslipp fra tog	4
Raskere tog bruker mindre energi	7
Smånytt innenriks	10
- Bygg ut for 200 km/t	12
Norges fineste stasjon	16
Verdidebatt skapte engasjement	18
Min arbeidsdag:	
På gjengrodd stier	20
Stolte etterkommere	22
Månedens gjest:	
Containeren - ett underverk?	26

Smånytt innenriks	28
Møte med:	
Hilsen kvinnelig jernbanemann	30
Alarmen går i september	33
Togcruise gjennom Rocky Mountains	34
Mitt jernbanebilde:	
Kveldsstemming	40
Smånytt utenriks	42
På skrått bakfra	44

# Jernbane magasinet

NR. 7 - 2007

**ANSVARLIG REDAKTØR**  
Svein Horrisland  
**REDAKTØR**  
Tore Holtet

**FOTAJOURNALIST:**  
Øystein Grue  
**MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:**  
Njål Svingheim  
Reidar Skaug Høymork  
Harry Korslund  
Arvid Bårdstu  
Arne Danielsen  
Egil Nyhus  
Jon Iver Grue

**ADRESSE, REDAKSJONEN:**  
Tore Holtet  
Jernbaneverket HK  
Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo  
22 45 52 98 (916 55 298)  
E-post: tore.holtet@jbn.no  
Redaksjonen avsluttet 27. august 2007.

**UTGITT AV:**  
Jernbaneverket, Stortorvet 7  
www.jernbaneverket.no  
**Opplag:** 5.800  
**Layout:** Cox, Oslo  
**Trykk:** Stens trykkeri  
**Distribusjon:** Grafisk Mailing

**FORSIDE-FOTO:** Øystein Grue



# - Null CO<sub>2</sub>-utslipp med tog

- CO<sub>2</sub>-utslippet kan nesten reduseres til null ved at vi overfører transport fra vei og fly til elektrifiserte jernbaner, opplyser leder for Jernbaneverkets miljøseksjon, Veronica Valderhaug. Hun understreker at Jernbaneverket kun kjøper fornybar energi.

**Tekst og foto:** TORE HOLTET

Jernbanen er mer i vinden enn noen gang. Klimatrusselen og den globale oppvarmingen gjør at stadig flere etterspør mer miljøvennlige transportformer. Og det har de grunn til:

- Tog er det eneste transportmiddelet som kan frakte folk og gods fra A til Å uten å slippe ut CO<sub>2</sub>, påpeker Veronica Valderhaug. Og CO<sub>2</sub> anses som det viktigste bidraget til den menneskeskapte klimaendringen.

#### 100 prosent fornybar

- *Hvordan kan du garantere at jernbanen i Norge bruker fornybar energi?*

- Fra og med 1. juli har Jernbaneverket benyttet seg av EUs ordning med grønne sertifikater. Det gir en garanti om 100 prosent fornybar energi, i tillegg til at

overskuddet av slikt kjøp brukes til investeringer i fornybar kraftproduksjon.

- *Hva med dieseldrevne tog?*

- Dieseldrevne tog har også mye lavere energiforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp enn biler. For hver passasjer som overføres fra bil til dieseltog, reduseres CO<sub>2</sub>-utslippet med over 35 prosent, og for hvert tonn gods som overføres fra lastebil til dieseltog reduseres utslippet med over 60 prosent. Dieseldrevne tog slipper ut litt mer per passasjerkilometer enn dieselbusser, men er langt mer energieffektive.

#### Svært energieffektiv

- *Ja, hvordan kommer egentlig jernbanen ut i forhold til energiforbruk?*

- Jernbanen er svært energieffektiv både når det gjelder passasjer- og godstransport. Det har med friksjon å gjøre. For tog med stålhjul på stålskinner blir friksjonen tre til seks ganger lavere enn for busser og lastebiler med gummihjul på asfaltveier. Jo lengre og fullere togene er, jo større er energifordelen.

- Videre er det ingen tvil om at moderne tog bruker mindre energi. Blant annet er det mye å hente gjennom såkalt regenerativ brem-

**MILJØVENNLIG:** - *Tog er uansett miljøvennlige, men personlig mener jeg at hurtige tog som kan kjøre i godt over 200 kilometer i timen, er viet altfor liten oppmerksomhet, sier Veronica Valderhaug, som leder Jernbaneverkets miljøseksjon.*



## CO<sub>2</sub> og jernbane

- Satsing på jernbane kan bidra til å redusere utslippet av CO<sub>2</sub>, som anses for å være det viktigste bidraget til den globale oppvarmingen.
- For hver liter bensin og diesel som forbrennes, slippes det ut henholdsvis 2,4 og 2,6 kilogram CO<sub>2</sub>.
- Ett godstog kan transportere samme mengde gods som 24 fullstede vogntog.
- Ett nytt godstog i døgnet på strekningene Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger vil bety 52.000 færre vogntogtransporter på veiene i året.



## «Jernbanen er svært energi-effektiv både når det gjelder passasjer- og godstransport»



► sing. Det innebærer at den energien som brukes til å bremse, overføres til kjøreledningen og kan brukes av andre tog.

### Flere «flytog»

– I sommer har debatten om høyhastighetstog nådd nye høyder. Er høyhastighetstog miljøvennlige?

– Tog er uansett miljøvennlige, men personlig mener jeg at hurtige tog som kan kjøre i godt over 200 kilometer i timen, er viet altfor liten oppmerksomhet. Disse togtypene er utvilsomt meget miljøvennlige, og vi har jo allerede slike tog i Norge. Hvis togtypen 73 (tidligere Signatur) gis mulighet til å kjøre i samme hastighet som flytoget, vil jernbanen bli langt mer konkurransedyktig. Mange reisende innenfor intercity-triangelet på Østlandet vil sannsynligvis velge hurtigtog framfor bil. Hurtigtog mellom Oslo og Hamar, Lille-

hammer, Østfold- og Vestfoldbyene samt Grenland vil klart kunne konkurrere med personbilen. Det samme gjelder flere andre stekninger, for eksempel mellom Stavanger og Kristiansand. I dag bruker toget tre timer mellom de to byene. Med en snitthastighet på 150 kilometer i timen vil reisetiden mer enn halveres. Det sier seg selv at dette vil bidra til å redusere biltrafikken og klimagassutslipp. Og det er mulig å få til ved å utbedre dagens strekning.

### Må bli dristigere

– Klimatrusselen påkaller handling nå mens jernbaneutbygging tradisjonelt tar meget lang tid. Hvordan kan vi oppnå raske, positive effekter?

– For at tog skal bli en reell konkurrent til bil og fly, er hastighet, frekvens, punktlighet og pris viktige faktorer. Det betyr at vi må

kombinere mange ulike tiltak for å gjøre toget til førstevalg. Riktig bruk av skatter, avgifter og investeringer fremmer miljøvennlige transportformer.

– For å få suksess må jernbaneutbyggingen foregå raskt og konsentrert på de strekningene der potensialet for trafikkøkning er størst. Vi må altså bygge ut dobbeltspor og flere kryssingsspor på trafikksterke sterkninger og korte inn eksisterende baner. I tillegg må vi bli dristigere. Vi må tørre gå nye veier. Det kan eksempelvis bety at vi på enkelte strekninger må gjøre noe med stoppmønsteret.

– Målet må være å få størst mulig effekt ut av hver krone, og jeg tror det er utrolig mye å hente ved å legge til rette for toghastigheter på 200 kilometer i timen, konkluderer seksjonssjef Veronica Valderhaug.



**SATS RIKTIG:** – Ytterligere 2,5 millioner svensker kan nå sin arbeidsplass innen en time ved riktig satsing på jernbane, sier generaldirektør i Banverket, Per-Olof Granbom.

## – Sikrer vekst og miljø

– Et godt utbygd transportsystem er en forutsetning for en positiv samfunnsutvikling. Jernbanen kan bidra til en fremtid hvor vi sikrer både vekst og miljøutfordringene. Dette er mulig fordi toget er raskt, sikkert og energieffektivt sammenlignet med andre transportalternativ, sier Banverkets generaldirektør Per-Olof Granbom.

– Satsingen på jernbane gjennom 90-tallet begynner å gi resultater i form av av stadig større etterspørsel etter togtenester. I fremtiden trenger vi et raskere og hyppigere per-

sontog som enkelt kan kombineres med annen transport. Med riktig satsing på jernbanen kan ytterligere 2,5 millioner beboere nå en arbeidsplass innen en time og mer enn 50 prosent mer gods kan flyttes over på jernbane i Sverige. Banverket leverte i månedsskiftet juni/juli sine prioritinger til regjeringen. Dette var første skritt i en langsiktig plan for infrastruktinvesteringer i perioden 2010-2019 og gir et godt bilde av hvordan jernbanen kan bidra til samfunnsutviklingen i Sverige, sier generaldirektør Granbom.



**MILJØVENNLIG:** Den norske togtypen 73 (tidligere Signatur) veier lite, gir liten luftmotstand og generer elektrisitet under bremsing.

# Raskere tog bruker mindre energi

Moderne langdistansetog som suser gjennom landskapet i opptil 200 kilometer i timen, bruker nesten 30 prosent mindre energi enn eldre og langt tregere lokomotivdrevne tog. Den norske togtypen 73 (tidligere Signatur) er blant de mest energivennlige togene i Norden.

**Tekst:** TORE HOLTET  
**Foto:** ØYSTEIN GRUE

Dette viser en svensk studie utført av forskere ved Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm.

– Forklaringene er flere: Moderne tog veier mindre per sitteplass, er utformet slik at de gir mindre luftmotstand og generer elektrisitet når de bremses, forklarer professor i jernbaneteknikk ved KTH, Evert Andersson, i et intervju med Jernbanemagasinet.  
– Vår studie viser at det går an å øke hastigheten på jernbanen og samtidig redusere energiforbruket, konstaterer Andersson.

### – Meget energivennlige

Professor Andersson har sammen med dr. tekn. Piotr Lukaszewicz gjort en studie som omfatter fem moderne nordiske tog: de svenske togene X 2000 og Regina, de norske togtypene 73 (tidligere Signatur) og 71 (flytoget) og det dansk-svenske Øresundtoget.

– Vår konklusjon er at de norske og svenske langdistansetogene er meget energivennlige.

X 2000 og «Signatur» bruker omtrent like mye strøm per passasjerkilometer – bare litt mer enn det danske regiontoget. Flytoget kommer ikke fullt så bra ut i undersøkelsen på grunn av lavere belegg. Toget som sådan er energivennlig, men det gjennomsnittlige belegget utgjør bare 40 prosent av det langdistansetogene kan skilte med. Hvis en derimot sammenlikner med andre transportformer, er flytoget likevel miljøvennlig, sier Andersson.

### Moderniseres

– Hvordan forklarer du det mange vil oppfatte som oppsiktsvekkende konklusjoner? Mange forbinder jo høyere hastigheter med mer energi?

– Ja, i utgangspunktet er jo det riktig. Hvis du øker hastigheten fra 130 til 200 kilometer i timen på lokomotivdrevne tog – uten noen endringer for øvrig – vil





## «Det går an å øke hastigheten på jernbanen og samtidig redusere energiforbruket»

EVERT ANDERSSON  
Professor i jernbaneteknikk, KTH

► energiforbruket øke med 60 prosent. Men det er jo ikke det som skjer i praksis. Togparken moderniseres når farten økes. Verdens mest energivennlige tog er også verdens raskeste tog, understreker professoren og sikter til det japanske, skinnegående toget Shinkansen som holder en gjennomsnittshastighet på 230 kilometer i timen.

### Nye og gamle tog

– *Hva er de viktigste forskjellene på nye og gamle tog?*

– For det første veier nye tog mye mindre enn gamle tog. Fire vogner og ett lok veier 260 tonn. Et moderne tog som rommer like mange passasjerer, veier nesten 90 tonn mindre. Hovedårsaken er at er at loket erstattes med elektrisk drivutrustning under vognene.

– For det andre har moderne tog som er beregnet på høyere hastigheter, en mer aerodynamisk utforming. De er mer strømlinjeformet både i fronten og langs tak og vegger. I tillegg er de i liten grad utstyrt med deler som ligger utenpå toget.

– For det tredje er det elektriske drivsystemet forbedret slik at motorene kan kjøres som generatorer når togene bremses. Det betyr at de gjenviner energi som kan brukes av andre tog, forklarer professor Evert Andersson, som har gjort sin studie i samarbeid med togprodusenten Bombardier.

### Nordens fortrinn

Alle forskere er imidlertid ikke like positive til høyhastighetstog. Professor Roger Kemp ved Lancaster University i Storbritannia har sammenliknet energiforbruket til ulike transportmidler på den 60 mil lange forbindelsen mellom London og Edinburgh. Hans konklusjon er at det ikke vil være miljøvennlig å sende folk mellom disse byene med et tog som går i 325 kilometer i timen. Ifølge Kems beregninger vil toget bruke mer energi enn flyet.

– Den britiske studien baserer seg på at et tog som normalt går i 200 kilometer i timen, skal kjøres i over 300 kilometer i timen. I virkelighetens verden ville man satt inn et helt annet og mindre energikrevende tog hvis hastigheten skulle økes så mye, sier Andersson og legger til:

– Den britiske studien har liten eller ingen relevans i forhold til Norden. I Storbritannia blir det meste av den elektriske kraften produsert fra fossile kilder og fører dermed til en betydelig økning av CO<sub>2</sub>-utslippene. Hos oss hentes det meste av den elektriske energien fra vannkraft og atomkraft, med et lite minus for Danmark som baserer seg på en del kullkraft. Norden utnytter dessuten mer av energien som produseres enn de deler av verden som baserer seg på eldre kullkraftverk, poengterer professor i jernbaneteknikk ved Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm, Evert Andersson.



## Mat og reiseliv

Tirsdag 21. august ble det satt fokus på reiseliv og mattradisjoner da både samferdselsministeren og landbruksministeren tok Bergenstoget. De 400 passasjerene i toget ble servert lokale smaksprøver fra 20 matprodusenter fra distriktene som toget kjørte gjennom. Landbruksminister Terje Riis-Johansen markerte at maten og mattradisjoner skal bli en enda viktigere del av norsk reiselivssatsing, mens samferdselsministeren fokuserte på tog og turistveger i reiselivssatsingen. Bergensbanen er sammen med side-linjen Flåmsbana et av landets mest besøkte reisemål.

## Nye skinner på Finse

Jernbaneverket Region Vest har lagt inn nye skinner i deler av Finsetunnelen. Snart kan togene igjen kjøre i full hastighet, det vil si i 160 kilometer i timen.

I en periode er farten blitt satt ned til 40 kilometer i timen, da skinnene var skadet som følge av vandrypp fra tunneltaket. I alt 26 punkter i tunnelen hadde vandryppsproblemer, og togene måtte derfor kjøre i lav hastighet i hele den 10,5 kilometer lange tunnelen. Tidstapet var på vel 9 minutter for hvert tog. På lengre sikt må det foretas permanent vannsikring av tunnelen.

## Tog mot flyskrekk

Som den første store turoperatøren i Europa lanserte Star Tour i sommer klimavennlige reiser: chartertog til Italia. Nyskapingen er allerede en suksess. De reisende har ikke latt seg stoppe av at turene kun har gått fra Oslo S.

- Det ser ut til at innstillingen er at avstand ikke er noen hindring. Reisende har kommet og kommer med tog fra alle steder, gjerne helt fra Vestlandet, sier informasjonssjef i Star Tour, Lena S. Persson til Norsk Familieøkonomi.

- Tanken bak var at vi ønsket å ha et miljøvennlig alternativ, og bedre enn dette kan det nesten ikke gjøres. Samtidig viser dette seg å være et ideelt tilbud for kunder med flyskrekk, og endelig fikk også disse et tilbud. Egentlig er det litt rart at ingen har tenkt på dette før, sier hun.

# Hjalp ministeren på Haugenstua

Med to barnehager som nærmeste nabo til stasjonen var det naturlig at smårollingene fikk spille en sentral rolle da Haugenstua holdeplass ble offisielt åpnet tirsdag 21. august.

**Tekst:** OLAV NORDLI  
**Foto:** HILDE LILLEJORD

Etter at de voksne hadde holdt sine taler, toget barna fra Ole Brumm og Linjen barnehager gjennom stasjonen og hjalp samferdselsminister Liv Signe Navarsete med å klippe åpningsnora.

- Linjen barnehage grenser opp til den nye plattformen som vi har bygd på østsiden av sporene. Selv om dette i utgangspunktet ikke var et enkelt naboskap, ble vi fort godt kjent og har hatt et fint samarbeid gjennom en trygg anleggsperiode, sier prosjektleder Knut Brattvang i Jernbaneverket Utbygging.

På åpningsdagen hadde barna i Linjen laget en flott utstilling av togkunst på sin side av støyskjermen mot stasjonen. Etter ønske fra barnehagen er det laget spesielle vinduer i dette gjerdet slik at ungene kan se ut på togene.

- Med 32 millioner er ikke dette det største prosjektet målt i kroner og øre, men utbyggingen er viktig for brukerne av holdeplassen. Med om lag én million reisende i året er Haugenstua høyt oppe på listen over landets mest trafikkerte stasjoner, sa statsråd Navarsete blant annet.

Bedre sikkerhet, økt tilgjengelighet og et forbedret visuelt inntrykk er stikkordene for



Tellef og Mie fra Linjen barnehage hjalp samferdselsminister Liv Signe Navarsete med å klippe snora.

det første byggetrinn som nå er avsluttet på Haugenstua. I framtida er det planlagt å oppgradere også den andre plattformen, samt bygge ei gangbru over sporene. ■

## «Samfunnsbygging»

Fylksordfører i Vestfold, Tove Lisbeth Vasvik, er overbevist om at vi i åra framover får en mye sterkere jernbanesatsing.

- For å lykkes i jernbanepolitikken er jeg overbevist om at vi også må bli mye flinkere til å tenke jernbane i et større samfunnspektiv. Bevilgninger til jernbane handler ikke bare om dobbeltspor og bedre kryssingsmuligheter. Det handler enda mer om samfunns-

bygging og hvordan vi knytter sammen regioner og virksomheter. Vestfoldbanen har et meget stort potensial som regionforstørrer, integrator, bybygger, flytilbringer og ikke minst som det miljøvennlige transportalternativet, konkluderer fylkesordføreren, som forventer at regjeringen følger opp i statsbudsjettet og bevilger penger til igangsetting av dobbeltsporet Barkåker-Tønsberg i 2008. ■

# Bare velstand i Flytoget

Flytoget AS har gjort opp regnskapet for første halvår og jubler for såvel resultat som punktlighet. Nå ser de fram til å kunne forsterke togene med flere seter for å møte den økte etterspørselen.

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU  
**Foto:** ØYSTEIN GRUE

Verdensøkonomien går så det griner, og folk flyr som aldri før. Det gjør utslag i regnskapene til Flytoget AS, som kunne notere 2 670 000 passasjerer i første halvår. Økningen er på nærmere ti prosent. Den samme økningen oppnådde de også på omsetningen, som endte på 343 millioner kroner.

Samtidig er selskapet påholdent når det gjelder kostnader. Mens de i samme periode i fjor satt igjen med 82 millioner før skatten ble betalt, viser årets resultat 107 millioner. Det er en økning på 31 prosent og langt over hva passasjerveksten alene skulle tilsi.

### Tog i rute

Flytoget klarer også å innfri på punktlighet.

Hele 96 av 100 avganger ankom Gardermoen i rute. Den høye kvaliteten på leveransen av deres produkt, som gjør at folk på farten kan stole på flytoget, bidro til å bringe selskapet til en 4. plass på Norsk kundebarometer i vår. Til sammenligning havnet storebror NSB nede på en 133. plass.

De gode resultatene de siste årene kommer godt med, for nå skal det handles.

- De nye mellomvognene vi har bestilt til hvert togsett, koster oss en halv milliard kroner. I tillegg skal dagens billett- og betalingssystem byttes ut, sier en stolt administrerende direktør i Flytoget AS, Thomas Havne-gjerde.

De første togsettene med nye mellomvogn på plass skal komme på sporet i slutten av 2008. ■



**FORNYES:** Flytogene skal utstyres med nye mellomvogn, som vil være på sporet i slutten av 2008.

## Spar penger - kjør tog

Så mye som 70 prosent av Ola og Kari Nordmanns arbeidsreiser skjer med bil. Og vi er bortimot verdensmestere i matpakkekjøring, som vil si at matpakken er vår eneste passasjer. Statistikk viser at det i gjennomsnitt sitter 1,15 personer i hver bil. Tallene er hentet fra Vestlandsforskning og viser at toget og trikk/t-bane er det beste alternativet, forutsatt at det går bane dit du skal, skriver Norsk Familieøkonomi, som har gjort følgende regnestykke: Om du dagpendler strekningen Drammen-Oslo, koster det deg 1 357 kroner måneden med tog (NSB, fleksibelt månedskort). Kjøper du en bil til 250 000 kroner og bruker den isteden, koster det deg 8 010 kroner i måneden når alle utgifter inkludert renter, driftsutgifter og verditap er tatt med. Altså sparer du ikke bare på miljøet, men også lommeboken, konkluderer bladet.

## Vil drive fram NEW

Utenriksdepartementet vil jobbe for Narvik-korridoren internasjonalt. Den utvetydige beskjeden kom fra statssekretær Liv Monica Stubholt som i valgkampen møtte det politiske Narvik.

- Utenriksdepartementet vil drive fram prosjektet internasjonalt. Departementet kan gi støtte, og er villig til å jobbe med den utenrikspolitiske delen. Vi kan ikke bemanne prosjektet og skal ikke være hovedmotor, men kan være en hjelpemotor, sa statssekretær Liv Monica Stubholt, som er sitert i bladet Fremover.

## - Baneservice ikke til salgs

I en artikkel i «Dagens industri» i midten av august ble det hevdet at Baneservice er i ferd med å bli kjøpt opp.

- Vi forstår godt at flere har lyst til å kjøpe et så velrenommert selskap, men vi er ikke til salgs sier administrerende direktør i Baneservice Lars Skålnes. Baneservice er et statlig aksjeselskap med Samferdselsdepartementet som eneste eier, fremholder han.



# - Bygg ut for 200 kilometer i timen

Bærum-ordfører Odd Reinsfelt (H) mener det er skammelig at Norge ennå ikke har fått en høyhastighetsforbindelse med kontinentet og vil bygge ut baner for 200 km/t mellom de største byene: - Folk flest etterspør moderne tog, men vi mangler infrastrukturen, konstaterer han.

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

Odd Reinsfelt har vært ordfører i Bærum siden 1991 og kan glede seg over at dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker har gitt byen Sandvika et merkbart bedre kommunikasjonsstilbud.

I et lengre intervju med Jern-

banemagasinet tilkjenner han klare meninger om jernbane – langt utenfor kommunens grenser.

– Den første høyhastighetsbanen må komme mellom Oslo og Göteborg, slik at vi kan reise med flytog-art til Malmø, København og Stockholm. Dernest må Ringeriksbanen og Bergensbanens forkortelse – med reisetid under fire timer – hentes frem igjen, sier han.

## Togstopp betyr mye

Bærum-ordføreren synes det er å ta for hardt i å omtale det nye dobbeltsporet mellom Asker og Sandvika som noen revolusjon, men er storforneymd med at regiontogene også har begynt å stoppe i Sandvika.

– Det har betydd mye, ikke minst for næringslivet i Bærum, slår Odd Reinsfelt fast.

– At Sandvika fikk bystatus samtidig med åpningen av dobbeltsporet, bidro til at Bærum kommune kom på talefot med NSB-ledelsen. Med tre minutter kortere kjøretid på det nye dobbeltsporet var det nok enklere å stoppe i Sandvika. I tillegg ser man at antall passasjerer øker både med lokaltog, flytog og intercitytog.

## Lysaker og Fornebu

– Nye Lysaker stasjon blir bra. Vi ser frem til at neste etappe på jernbanebyggingen gjennom Bærum kommer på plass, med baneforbindelse til Fornebu, fortsetter Reinsfelt.

– Med nytt og raskere dobbeltspor er det eneste logiske at lokal-

togsporet knyttes sammen med en kombibane slik at reisende både fra vest, øst, sør og nord kan få en enklere arbeidsvei enn i dag. Her må det tenkes langt mer offensivt og fremtidsrettet enn vi har sett til nå, fremholder ordføreren med adresse både til riks- og fylkespolitikere.

## Ringeriksbanen

– Vi mistet Ringeriksbanen, som ville ha åpnet døren mellom Hønefoss, Bærum nord og Oslo med 20 minutters reisevei for et meget attraktivt nybyggerområde for 20 000 beboere på grensen mellom Ringerike og Bærum. Men jeg anser ikke Bergensbanens forkortelse som en tapt sak – bare utsatt. Det var ikke uten grunn at kommunestyret i Bærum i sin tid enstemmig gikk inn for Ringeriksbanen. Dette er et fremtidsrettet prosjekt med flere miljøaspekt enn nedkorting av reisetid Hønefoss-Oslo. Reisetiden Sandvika – Geilo ville blitt halvert.

– Siden Ringeriksbanen sist var fremme i den offentlige debatt, har forståelsen for jernbanens betydning, både som transportvei for varer mellom Oslo og Bergen, men ikke minst som et riktig og attraktivt alternativ til fly, blitt aktualisert. Med dagens reisetid med fly, godt og vel fire timer én vei mellom Bærum og Bergen, vil høyhastighetstog på fem timer være et meget konkurransedyktig alternativ.

## Oslo-Gøteborg

– *Hvor ser du for deg at den første høyhastighetsbanen i Norge blir bygget?*

– Det er åpenbart: Bygg ut banen fra Oslo mot Gøteborg, slik at vi kan reise med høyhastighetstog til Malmø og København. Etter hvert må trekantforbindelsen Oslo – Stockholm – Gøteborg få samme standard. Det er ikke bare passasjerene som etterspør

**FØLER FOR JERNBANE:** – *Jeg har en intuitiv følelse av at en ny og bedre jernbane både er lønnsomt og riktig, fremholder Bærum-ordfører Odd Reinsfelt (H), her avbildet under markeringen av anleggsstart for dobbeltspor Sandvika-Lysaker.*







«Folk flest etterspør transportalternativ med mindre tids-  
tap og like god komfort som fly, og moderne tog er svaret.  
Men vi mangler infrastrukturen.»

▶ en oppgradert jernbaneforbindelse her. For at vi ikke skal få problemer med varetransporten, må både kapasitet og hastighet mellom Oslo og kontinentet raskt forbedres. Her er vi på etterskudd!

**-200 km/t godt nok!**

– Jeg forventer at de pågående utredninger av høyhastighetsbaner må forholde seg til dagens infrastruktur. Og en ny bane med en skandinavisk høyhastighetsstandard på rundt 200 km/t bør holde. Vi trenger ikke 350 km/t i Norge.

– Se hvilken suksess Flytoget er blitt. Passasjerøkningen taler for seg selv. Nå er tiden moden for å bygge ut den samme standarden på jernbanen mellom de største byene, slik at vi slipper å bruke mer tid i sikkerhetskontroll på flyplassen enn på selve reisen. Folk flest etterspør transportalternativ med mindre tidstap og like god komfort som fly, og moderne tog

er svaret. Men vi mangler infrastrukturen.

**Samfunnsnytte før kost-nytte**

– Det legges altfor stor vekt på kost-/nytteanalyser i Norge. Jeg mener vi må legge større vekt på samfunnsnytte og se på ringvirkningene en god infrastruktur har. Bergensbanen ville aldri ha blitt bygget dersom dagens kost-/nytteforutsetninger skulle vært lagt til grunn. Tenk hvilken betydning banen fikk for hele Hallingdal, for ikke å nevne Voss!

–Et annet forhold er at vi ikke kan sammenligne kost/nytte i Sverige eller på kontinentet med et spredt befolket og langstrakt Norge. Dersom vi har tro på fremtiden, sier det seg selv at vi trenger ny og bedre jernbane enn den som ble bygget for 100 år siden.

– Her snakker vi enkelt og greit om samfunnsbygging – akkurat som rikspolitikere og jernbanebyggere rundt 1850 så at det industrialiserte Europa ikke kunne klare seg uten effektive transportløsninger.

**Fremtidstro**

– Jernbanebygging i Norge må baseres på andre lønnsomhets-kriterier enn jernbanebygging ellers i Skandinavia og Europa fordi vi er så få innbyggere, men like fullt trenger en moderne jernbane, poengterer Bærum-ordføreren.

– Når vi ser hva staten er villig til å avskrive av offentlige investeringer i olje- og gassprosjekter, for ikke å nevne OL-anlegg, skulle forståelsen for moderne jernbane-



infrastruktur, slik Sverige og resten av Europa bygger, være like selvsagt her hjemme som det er ute. Jeg har en intuitiv følelse av at dette både er lønnsomt og riktig, fremholder Reinsfelt.

**Fragmentarisk**

– Er tiden moden for å slå sammen Næringsdepartementet, Samferdsels- og Miljøverndepartementet for å få fortgang på jernbanefornyelsen?

– Svaret er ja. Dagens departementsoppdeling bærer i altfor stor grad preg av å være et fragmentarisk statsstyre, hvor særinteresser innenfor hvert departement vinner frem på bekostning av helheten mellom næringspolitikk og miljø.

Samferdselsdepartementet og samferdselspolitikken gjennom

de senere år har i altfor stor grad vært preget av distriktpolitiske hensyn, med Østlandet og hovedstadsregionen som den store tapperen.

Transport framfor utenriks – Både i forarbeidet til forrige Nasjonal transportplan og siste NTP ble det hevdet at det skulle satses på jernbane og bedre fremkommelighet i Oslo-området. I dag ser alle at lite har skjedd. Kapasiteten både på jernbane og vei spises opp av trafikkøkning, og risikoen for at dobbelsporutbyggingen mellom Sandvika og Ski blir ofret for en distriktpolitisk markeringssak er åpenbart til stede.

– Har ikke Oslo- og Akershusbenken på Stortinget seg selv å takke for dett?. Når hadde hovedstadsregionen en samferdselspoli-

tiker som sist gjorde seg bemerket?

– Sant nok. Nettopp derfor har samtlige partier på Oslo- og Akershusbenken en jobb å gjøre, slår Bærum-ordføreren fast. Parolen er at transport- og kommunikasjonskomiteen er viktigere enn utenriks- og finanskomiteen i neste stortingsperiode!

– Oppriktig talt: Tror du dagens oppvoksende generasjon i Bærum vil kjøre mindre bil enn din generasjon gjør – og reise mer kollektivt?

– Så avgjort, ja. Det vil nok ta noe tid før utviklingen snur, og kollektivtransporttilbudet må bli vesentlig bedre enn i dag for at vi skal nå dit. Men jeg er ikke i tvil om at dagens unge vil reise kollektivt, konkluderer Bærum-ordfører Odd Reinsfelt.

**TAR GJENVALG:** Odd Reinsfelt (H) vil fortsette som ordfører til dobbeltsporet gjennom hele Bærum er bygget ut.

**Roser JBV**

– I Bærum kommune har vi bare én oppfatning, nemlig at Jernbaneverket har håndtert dialogen med berørte innbyggerne på en god måte, konstaterer Bærum-ordfører Odd Reinsfelt.

– Vårt råd om å gå tidlig ut og gi samtlige som blir berørt av utbyggingen, et raust tilbud for å unngå forsinkelser og unødvendige utgifter gjennom langvarige rettssaker om erstatningsoppgjør, er så langt blitt fulgt.

Vi bruker Jernbaneverket og dobbeltsporet som referanse når vi står foran veiutbygging med ny riksvei fra Sandvika til Sollihøgda og ny E18, opplyser han.

**- JBV må drifte stasjonene**

– Med flere operatører som konkurrerer på sporet, og som må ha like kurransetilstander både på stasjoner og terminaler, bør det følge at det er staten ved Jernbaneverket som må drifte og videreutvikle alle stasjoner og terminaler, mener Odd Reinsfelt.

– Dilemmaet med inntjening bør løses etter fornuftsprinsippet, og ikke enøyd i forhold til kost-/nyttevurderinger. Det gjelder ikke minst når behovet for parkeringsplasser i tilknytning til stasjoner og terminaler skal planlegges.



# - Stolt av Norges fineste stasjon

**HAMAR:** - Flott at Hamar stasjon er bevart som den opprinnelig var. Det skal byen være veldig stolt av, sier Kristin Houmb Hagerup. Hun var med på å stemme frem stasjonsbygningen på Hamar som vinner i kåringen av Norges fineste stasjon.

**Tekst og foto:** JON IVER GRUE

Kristin Houmb Hagerup er selv fra Hamar og har alltid vært interessert i gamle bygninger og arkitektur. Denne fascinasjonen ble ikke mindre etter at hun for to år siden begynte i Jernbaneverket, der hun jobber på Forsyning.

## Majestetisk

- I mitt nye arbeid har jeg kjørt veldig mye tog. Derfor har det vært veldig morsomt å titte på stasjonsbygningene. Spesielt er det mange flotte trebygninger som er godt vedlikeholdt i sin gamle stil, sier hun, men konkluderer med Hamar og viser til at stasjonsbygningen ble veldig flott etter oppussingen i forbindelse med de olympiske leker i 1994.

- Man klarte å beholde den slik den var fra opprinnelsen på en glimrende måte. I det siste året har arbeidet med videre oppussing gitt gode resultater. Når jeg står i spor 3 og ser innover Hamar by, er Hamar stasjon en flott og estetisk bygning som pynter opp. Det samme inntrykket blir forsterket når man kommer inn med Skibladner til kaianlegget fra Eidsvoll.

## Bueformen

- Spesielt bueformen over inngangspartiet, som også går igjen i vinduene, gjør at bygningen ser majestetisk ut. Inntrykket forsterkes av tårnene på taket og ikke minst spirene som var helt spesielle for gamle bygg. Så får det bare være at Hamar stasjon er kjent for å være det kaldeste stedet i hele Hamar på vinterstid, legger Kristin til.

Hun synes jernbaneparken er med på å gi hele stasjonsområdet en helhet. Mange av de gamle jernbaneparkene var i utgangspunktet ganske store, men har med tiden blitt spist opp. Det er ikke tilfelle på Hamar, der parken har fontene og massevis av friske blomster i sommerhalvåret.

- Selv om det ferdes veldig mye mennesker her hele året, er jernbaneparken alltid velholdt og fri for søppel og annet rask. All honnør til Hamar kommune for det. Det er ikke helt uten grunn at den ble kåret til «Årets grønne Park» i Norge i 1993, legger Kristin til.

## Byport og triumfbue

Hamar stasjon sto ferdig i 1896 og blir regnet som det viktigste arbeidet til den kjente jernbanearkitekten Paul Due. Stasjonsbygningen i pusset tegl er monumentalt anlagt, med et markant midtparti, der et stort buemotiv danner hovedelementet både mot fasaden og per-



«Hamar stasjon en flott og estetisk bygning som pynter opp.»

rongen. De store portalbuene gir assosiasjoner både til en byport og en triumfbue. Bygningen er utført i rik hannoveriansk stil med elementer av både nyrenessansen og middelalderens gamle bygninger.

Hamar stasjon er pusset opp flere ganger gjennom årene. Blant annet på 1940- og 1960-tallet. Nye Hamar stasjon ble åpnet i 1993, etter omfattende rehabilitering etter Paul Dues opprinnelige tegninger.

## MAJESTETISK:

- Spesielt bueformen over inngangspartiet samt tårnene på taket gjør at Hamar stasjon ser majestetisk ut. I tillegg er den flotte jernbaneparken med på å gjøre hele stasjonsområdet til en helhet, sier Kristin Houmb Hagerup.

## Første statsbane

Norges første statsbane ble åpnet fra Hamar til Grundset i Elverum i 1862. I 1880 kom Eidsvoll - Hamar, og i 1880 Hamar - Tretten. Hamar ble et viktig jernbaneknutepunkt, og rundt krigsårene jobbet det på det meste om lag 1.000 personer i jernbanen.

## Bergen like bak

I konkurransen om Norges fineste stasjon vant Hamar knepent foran Bergen stasjon. Også stasjonene på Dovrefjell vurderes høyt blant de vel 80 svarene som kom inn til redaksjonen i Jernbanemagasinet og Banenettet.

## Også Bodø «vant»

Den heldige vinneren av den uhyttelige sommerkonkurransen ble Matz Lonnedal Risberg, som jobber på Plan & analyse i Prosjekt-tjenester i Oslo City. Lonnedal Risberg stemte for øvrig selv på den vellykkede endestasjonen Bodø.

## - Hva synes du om Hamar stasjon?

### Ragnfrid Bogen, Kotsøy:

- Stasjonsbygningen har fin arkitektur og fine utsmykninger. Den virker veldig velholdt og pynter opp i byen. Dessuten ligger den fint til ved Mjøsa.



### André Read, Nittedal:

- Jeg har bare reist én gang med tog tidligere og har ikke sett så mange jernbanebygninger. Men for meg virker det som en bygning i veldig tradisjonell stil. Den minner meg om en gammel bydel.



### Kamilla Gamme Svello, Hamar:

- De er flinke med vedlikeholdet, men jeg synes ikke den burde ligge her.



For Hamars del hadde det vært en stor fordel om den var flyttet til Vikingskipet, ettersom jernbanen tar hele strandlinja til byen.

### Olaug Grue, Tynset:

- Ut fra utformingen av tak og buer ser jeg at det er et flott bygg. Stasjonsbygningen er bevart i sin opprinnelige stil, og jernbaneparken er jo pen.





# Verdidebatt skapte engasjement

- Dette er en av de beste ledersamlingene jeg har vært på, oppsummerte jernbanedirektør Steinar Killi og roste deltakerne på samlingen for stort engasjement om temaet «Kultur, verdier og atferd». Han lover at verdier nå blir satt høyt på dagsordenen.

**Tekst:** SINDRE ÅNONSEN  
**Foto:** ØYSTEIN GRUE

Ledersamlingen, som gikk av stabelen 22. og 23. august på Lillestrøm, samlet i overkant av 100 ledere og representanter fra personalorganisasjonene til en åpen diskusjon omkring verdier og ønsket



**FORNØYDE:** – En nyttig debatt og gode foredrag, konkluderte Siren Linderup og Kjell Bernstrøm etter at årets ledersamling var over. FOTO: SINDRE ÅNONSEN

atferd i Jernbaneverket. Etter innledende foredrag ved Steinar Killi, der det ble lagt fram resultater fra en kulturundersøkelse, ble deltakerne utfordret på temaet for samlingen gjennom å bli gitt oppgaven med å kommentere og drøfte forslagene til et nytt verdisett fra ledelsen – og hvordan dette kunne knyttet opp mot visjonen «Mer på skinner!».

## - Imponert

Inndelt i grupper drøftet deltakerne blant annet begreper som profesjonalitet og handlekraft med tilhørende underpunkter. Forslagene til endringer ble presentert i plenum siste dag. Jernbanedirektøren ga da uttrykk for at han var imponert over det engasjementet gruppene hadde lagt ned i forkant av presentasjonene.

- Jeg tror dette er et tegn på at dette med etikk og verdier er noe mange har ønsket en debatt om, konkluderte Killi.

Han sa at forslagene fra deltakerne vil bli et viktig bidrag i

arbeidet med å revidere utkastet fra toppledelsen.

## - Lev verdiene

Kjell Bernstrøm fra Trafikkdivisjonen tiltrer snart stillingen som ny togdriftsleder i Oslo og vil ha ansvaret for 120 medarbeidere. Han lover å ta med seg et bevisst forhold til verdier og etikk inn i jobben.

- Og så håper jeg at vi evner å tenke nytt når vi skal formidle dette til medarbeiderne. Vi må synliggjøre dette i virksomhetsplanene våre, mener han.

Siren Linderup er sjef for personalseksjonen i Region Vest og sier hun sitter igjen med en positiv følelse etter ledersamlingen.

- Men nå må det handles i henhold til det vi sier, sier Linderup og legger til et utsagn hentet fra konstituert organisasjonsdirektør Erling Hogstads oppsummering av tilbakemeldingene fra deltakerne:

- Lev verdiene! Det syntes jeg var godt sagt, sier hun. Både Bernstrøm og Linderup opp-

levde diskusjonen omkring hvilke verdier Jernbaneverket skal tuft sin virksomhet på, som inkluderende og lærerik.

## På plass i høst

Erling Hogstad er i likhet med jernbanedirektøren svært fornøyd med de forslagene og tilbakemeldingene deltakerne presenterte.

- Nå vil Jernbaneverkets øverste ledelse relativt raskt sette seg ned og gå gjennom de tilbakemeldingene vi har fått, og så skal vi løpet av høsten presentere de verdiene vi går for og hvordan dette skal implementeres i organisasjonen vår, opplyser Hogstad.

## Jernbanen - en samfunnsbygger

Ved siden av etikk og verdier benyttet også jernbanedirektøren samlingen til å gjøre opp status for «jernbaneriket» Norge.

- Jernbanen blir nå trukket fram som en samfunnsbygger. Det har vel ikke skjedd siden byggingen av Bergensbanen, sa Killi.

Han la også til at i en situasjon der miljøhensyn legger press på hele samferdselssektoren, trekkes jernbanen fram som en del av løsningen – ikke problemet. For øvrig understreket Killi at den viktigste oppgaven Jernbaneverket står overfor i øyeblikket, er å få i havn sikkerhetsgodkjenningen. Og han ga ros til de mange som bidrar i dette arbeidet. - Dere gjør en kjempeviktig og god jobb, slo Killi fast.

Jernbanedirektøren uttrykte også tilfredshet over at de siste brikkene i arbeidet med å utvikle en effektiv drifts- og vedlikeholdsmodell er i ferd med å komme på plass, og han trakk spesielt fram behovet for solid jernbanekompetanse i en situasjon der klimaet stiller jernbanen overfor nye utfordringer.

- Da er det trygt for meg å vite at det er mangeårig jernbaneerfaring som ivaretar sikkerheten, sa Killi.

I samme innlegg la han ikke skjul på at det nødvendige rekrutteringsarbeidet ikke er kommet

langt nok. -Men nå skal det skje ting, lovt Killi.

## Variert program

Selv om temaet var kultur og verdier, hadde arrangørene av samlingen funnet plass til et foredrag om årsakene til og konsekvensene av klimaendringene kloten opplever. Foredraget «Himmel og hav – om klima og endring» er utarbeidet på oppdrag fra Miljøverndepartementet og er et samarbeidsprosjekt mellom Meteorologisk institutt og Storm Weather Center. De to foredragsholderne, Cecilie Mauritzen og Inger Hanssen-Bauer, klarte på en illustrerende måte å tydeliggjøre hva slags utfordringer vi står overfor, og spørsmålene fra salen var mange.

Siste dag ga administrerende direktør Sten Magnus i Umeo Catering et levende foredrag om hvordan gode ledere kan motivere medarbeiderne sine ved å ta dem på alvor og invitere dem til en dialog snarere enn å tre løsninger nedover hodene deres.

## SAMFUNNSBYGGEREN:

Jernbanen blir igjen trukket fram som en samfunnsbygger, og jernbanedirektør Steinar Killi ønsker at verdiene Jernbaneverket bygger sin virksomhet på, bidrar til å underbygge dette inntrykket.







**JYPLING:** – Jeg vikarierer for en auvelingsingeniør, men selv er jeg bare en jypling, ler Katrine Rønning inni urskogen i Bærum.

# På gjengrodde stier

**BÆRUM:** En idyllisk gangsti er omgjort til en brølende anleggstrasé. De nærmeste naboene har flyktet, og hagene grodd igjen. Det er grunnerververne fra Jernbaneverket som har overtatt, med litt annet fokus enn poding og beskjæring.

## MIN ARBEIDSDAG

**NAVN:** Katrine Rønning  
**TITTEL:** Sommervikar  
**ARBEIDSTED:** Oslo City  
**BOSTED:** Ås

**Tekst og foto:** ARNE DANIELSEN

– Jeg har faktisk vært med på plenklipping, forteller sommervikar Katrine Rønning blidt. – Vi måtte bruke lå, for gresset hadde vokst seg en halv meter høyt. I nesten to måneder har 21-åringen jobbet som sommervikar hos Utbygging på Oslo City. Resten av

året studerer hun på universitetet på Ås, og om to år kan hun smykke seg med tittelen jordskiftekan-didat. Det er derfor ikke så rart at nettopp fagfeltet grunnerverv står hjertet nær.

### Litt slem

– Egentlig fascinerer det psykologiske aspektet meg mest. På en

## «Enkeltmennesket må ofre seg for en større helhet»

måte er man jo litt slem, jeg ville også blitt sint om jeg måtte gi fra meg barndomshjemmet mitt, eller en gård som hadde vært i familien i generasjoner. Så er utfordringen å gjøre noe godt ut av det vonde, sånn at både den enkelte og Jernbaneverket ender opp med en god løsning. Det handler om at enkeltmennesket må ofre seg for en større helhet, og det er også svært meningsfylt å få være med på samfunnsutvikling i så stor målestokk.

– Symbolikken virker voldsomt kommunistisk. Det er ikke for ingenting at filmen om gymnastlærer Pedersen innledes med et damplok prydet av røde faner og syngende revolusjonære. Du er kanskje selv rød?

– Nei, jeg er miljøforkjemper, og der synes jeg egentlig at ingen av partiene holder helt mål. Det som er sikkert, er at et bedre jernbanenett er av vesentlig betydning for miljøet!

### Fot innafor

– Høres nesten ut som om du har lyst til å begynne i Jernbaneverket fast?

– Å ja, jeg håper å ha fått en fot innafor nå, sånn at jeg i første rekke kan få sommerjobb her neste år, og kanskje en ledig stilling når jeg er ferdig med studiene, aller helst der jeg er nå.

– Du har ikke blitt skremt av sinte grunneiere altså?

– Nei, men så har nok også blitt skjermet mot de verste tilfellene. Stort sett har jeg bare møtt de «snille», det vil si tatt i mot nøkler og sånt etter at forhandlingene er sluttført og partene er enige.

### Seks tusen «ofre»

– Hvilke andre arbeidsoppgaver har du hatt i disse stille sommerukene?

– En vanlig arbeidsdag har stort sett gått med til å registrere potensielle «ofre» for utbyggingen av Follobanen. Jeg har registrert nesten 6.000 gårds- og bruksnumre bare på strekningen mel-

lom Kolbotn og Ski.

– Seks tusen?! Er det meningen å legge hele området øde?

– Nei, nei – det er nok mindre enn halvparten som virkelig vil bli berørt. Det store antallet skyldes at det foreligger flere alternative løsninger. Jeg fant derfor ut at det var bedre å registrere for mange enn for få. Oppegård kommune forutsetter for eksempel at den nye stasjonen på Kolbotn skal graves ned, og det foreligger også forslag om å legge deler av traseen i tunnel. Uansett er det snakk om store naturinngrep.

### Hestejente

Katrine Rønning er opptatt av naturen. Selv om hun er fra Høybråten i tjukkeste Groruddalen, kan hun både melke kyr og hogge trær. Dessuten er hun glad i dyr, særlig hest, og har drevet det så langt at hun er med på studentlandslaget i ridning. Sammen med tre andre skal hun til Madrid i september for å delta i dressur og sprangridning. Som alle dyreelskere drømte hun om å bli veterinær, men på det studiet er nåløyet trangt, derfor ble det eiendomsfag i stedet. En god nummer to, synes hun.

### Jernbanebær

– Siden jeg gikk på Stasjonsfjellet ungdomsskole, måtte det bare bli jernbanen, fleiper hun før vi kjører ut til Bærum for å vise siste fangst innen eiendomsbesittelse.

– Disse husene ble liggende kloss innpå anleggsveien, derfor valgte vi å kjøpe dem. Men når arbeidet er ferdig, vil landskapet bli tilbakeført til sin opprinnelige tilstand, og da blir det grunnerververnes oppgave å selge husene igjen. Og se her, rips og søte bringebær får vi med på kjøpet, ler Katrine Rønning lykkelig. Hun har sin siste dag i Jernbaneverket i dag. Enn så lenge.

arnedan@online.no



«Det var ikke bare ungene som ødela gjerdet. De voksne tok samme snarveien til fortvilelse for både jernbanen og de som arbeidet der, men stadig var det klager i avisa om hvor uansvarlig jernbanen var.»

**Gunvor Hugdal**  
 Leserinnlegg Avisa Nordland

«Totalt sett opplever jeg at aksepten og forståelsen for jernbane som transportform er mye større enn den har vært tidligere.»

**Paul Runnestø**  
 Fung. utredningsdirektør i Jernbaneverket

«I virkelighetens verden må fremskrittene komme gradvis. Derfor er det viktig at de ansvarlige myndighetene kombinerer dristig tenkning med en gjennomtenkt prioritering av utbyggingsprosjektene. Vi er imidlertid overbevist om at tog er et fremtidsrettet transportmiddel som bør rustes opp til å kunne konkurrere bedre med fly og biler. Det krever en mer bevisst satsing enn tilfellet har vært i Norge de siste årene.»

**Lederartikkel**  
 Aftenposten

«Jeg mener det absolutt er fremtidsrettet å satse på høyhastighetsbaner. Derfor er jeg en av dem som mener at dette må vi utrede. Men det er også slik at vi som er opptatt av at folk skal ha valgfrihet til å bo på bygda, må legge til rette for veier.»

**Åslaug Haga**  
 Kommunalminister og leder av Sp

«Norsk Bane sier at prosjektet skal finansieres av privat midler og tjene penger fra dag én, men de sier de trenger en offentlig garanti først. Luringene.»

**Helge Bøe**  
 Listekandidat FrP





### Norges første lokfører

- William Graham (1821-1909)
- Lokfører fra England
- Hentet til Norge for å føre det første lokomotivet på norsk jord.

**ETTERKOMMERE:** Fire generasjoner med etterkommere av Norges første lokfører, William Graham, var tidligere i sommer samlet til slektstreff på Nordstrand i Oslo.

# Stolte etterkom mere

De 70 menneskene på bildet er etterkommere av William Graham - mannen som for alltid har risset navnet sitt med gullskrift i norsk jernbanehistorie: Graham var Norges første lokfører og ansvarlig for åpningstoget da jernbanestrekningen Oslo-Eidsvoll ble åpnet i 1854.



**GAMMEL OG GOD:** Dette toget ble bygd til Kongsvingerbanen i 1861, og fikk i forbindelse med 100-årsjubileet for jernbanen i 1954 navnet «Caroline». Vognene er fra rundt 1880-tallet.  
Foto: Utlån fra Norsk Jernbanemuseum.



► **Tekst og foto:** JON IVER GRUE

Etterkommere av jernbanepioneren – i fire generasjoner – møttes i sommer til slektstreff på Nordstrand i Oslo. Selv om hensikten mest var å bli bedre kjent med hverandre og få vite hvem som er hvem, var det ikke til å unngå at slektstreffet med yngste deltaker på fire måneder og den eldste på 87 år fikk et nostalgisk preg.

Graham-familien er naturligvis stolte av forfedrene sine. I tillegg til William selv var både sønnen

William John og sønnesønnen Rolf Wilhelm lokomotivførere mens jernbanen ennå var i sin barndom.

#### Kom fra England

– Min tipp-oldefar kom fra England og hadde med seg kone og sju barn til Norge. Da hans første kone døde, giftet han seg om igjen med Tonette Andersdatter fra Vestre Toten, som var naboens tjenestepike. Også de fikk flere barn sammen, så totalt ble William far til ti barn, sier Harald Hilsen. Sammen med kusinen Ellen Graham og fetteren Anders Graham var han i arrangementskomiteén for slektstreffet på Nordstrand. Det forrige fant sted i Fredrikstad i 1989 i regi av deres onkel Thore Graham. Det var også han som laget det første slektstreet.

– At vi er 70 mennesker her i dag, er imponerende. Alle har vært så positive, og vi kunne sikkert vært rundt 20 personer til hvis alle hadde kunnet komme. Det viktig-

ste er ikke at alle kjenner alle, men at vi har det morsomt sammen, og at det blir en følelse av felles arv. I forbindelse med arrangementet har vi oppdatert slektstreet. Nå med hjelp av Odd Graham, som er ett av oldebarna til William, sier Hilsen.

#### Stor dag

William Graham hadde vært lokfører flere år i England da han ble hentet for å føre det første lokomotivet på norsk jord. På forhånd var han med på å anlegge den 6,8 mil lange jernbanestrekningen.

Det var en stor dag, da han førte åpningstoget som prustet seg oppover bakkelandskapet fra Oslo til Eidsvoll. Helt fram til han gikk av med pensjon i 1890, tjenestegjorde han på Hovedbanen, med noen få unntak på Kongsvingerbanen.

– Far snakket svært gebrokkent. Vi i familien skjønte hva han sa, men ellers var det kanskje ikke så mange som oppfattet det. Og han fortalte ikke mye om hva han må-

te ha opplevd av merkelige ting den første tiden mens han dundret gjennom Akershus-bygdene med lokomotivet sitt, uttalte sønnen William John i et avisintervju i forbindelse med 100-årsjubileet for Norges Statsbaner i 1954.

Graham den første var en mann av få ord og likte helst å sitte for seg selv og tenke med merskumpipen sin.

#### Kummerlige forhold

Noen fornøyelse å være lokfører på 1850-tallet kan det ikke ha vært. De første lokomotivene hadde ikke innebygd førerhus, og han måtte stå på en åpen plattform foran tenderen uten beskyttelse for vær og vind. På kaldeste vinteren krøp engelskmannen inn i en svær saueskinnspele og berget på den måten helsa.

– Det må ha vært uvant kost. Likevel ble han aldri syk av kjøringen. Den første tiden var det heller ikke rare skiftordningen, til tross for atskillig kjøring. Men han had-

de i hvert fall fri hver nyttårsdag de 36 årene han var i tjeneste, fortalte sønnen William John.

#### Sammen med Kong Haakon

Blant de fire generasjonene med etterkommere på slektstreffet er ingen ansatt i jernbanen i dag. Men de fleste med navnet Graham er bevisste på sin historie. Som Knut Graham (82), sønnen til Rolf Wilhelm og oldebarn av «høvding» William.

– Jeg har en akademisk utdanning i medisinske fag og ble fristet av collestudier i USA. At det ikke ble jernbanen på meg var mest på grunn av at jeg hadde en synsfeil som gjorde at jeg ikke ble god tatt til sikkerhetstjeneste. Men jeg var ofte med faren min mens han var lokomotivfører, og tror jeg har sett det meste av jernbanenettet i Norge, sier han.

Av mange opplevelsrike turer er det spesielt én som har brent seg fast; da faren førte 100-årsjubileumslokomotivet i 1954 mellom

Rådhuset i Oslo og Fillipstad. Der fikk han og bestefar William John sitte på i kongevognen med selveste kong Haakon og flere andre notabiliteter.

#### Godt ivaretatt av jernbanen

– Graham-familien føler seg godt ivaretatt av jernbanen i Norge, sier Sylvi Graham. Hun er gift med Lars William Graham, som er et av tippoldebarna. Blant annet ble familien bedt om å stille med en ung og søt representant for familien som kunne være med på å legge ned grunnsteinen for åpningen av Sentralbanestasjonen i Oslo. Valget falt på datteren Tone Charlotte Graham (32), som den gang bare var seks år.

– Noen har ymtet fram på om et nytt slektstreff om fem år. Basert på oppslutningen og de tilbakemeldingene vi i arrangementskomiteén har fått, bør det være et godt grunnlag for at dette kan gjentas og bli en tradisjon, avslutter Harald Hilsen.

**ELDST OG YNGST:** Thore Graham (86) er oldebarn av William Graham. Her er han sammen med kona Kari (87) og slektstreffets yngste deltaker, fire måneder gamle Nora Christiane Graham.

«Graham den første var en mann av få ord og likte helst å sitte for seg selv ...»



# Containeren – et underverk?

«Jeg vil hevde at én av de tingene som har «endret verden» og betydd mest for globaliseringen, er containeren,» skriver Kjell Frøyslid. Månedens gjest sto i spissen for en container-revolusjon på norske skinner.

I løpet av første halvår 2007 stemte mer enn 100 millioner fra hele verden på hva som skulle være verdens sju underverker. På forhånd hadde en jury plukket ut 21 underverker som det kunne stemmes på av en liste på rundt 200 kandidater.

Selvskreven på listen over de sju underverkene er pyramidene i Egypt, og at den kinesiske muren er kommet med på listen, er vel heller ingen overraskelse.

Det er mange gode grunner til å spørre om nytten og ikke minst kriteriene for å kåre et underverk. Er det først og fremst fysisk størrelse og respekt for arbeidet og kompleksiteten med å skape det aktuelle underverk? Eller er det også lov å tenke på hvilke tilsynelatende «små underverk» som har endret verden?

## Genial metallboks

Jeg vil hevde at én av de tingene

som har «endret verden» og betydd mest for globaliseringen, er containeren. Den standardiserte metallboksen, som i dag finnes i utallige varianter, har bidratt til å redusere avstandskostnadene og dermed redusere avstandsurempene i nasjonal og global sammenheng. Containeren kan lastes ved hvilken som helst lasterampe ved hvilken som helst type fabrikk og leveres ved hvilket som helst moderne kjøpesenter hvor som helst i verden. Containeren kan benyttes til alle typer gods og sørger for at godset kan transporteres uten at containerens innhold blir omlastet underveis. Det geniale er selvfølgelig at containeren kan bæres på ryggen av en båt, bil eller tog uten at innholdet i containeren blir berørt av dette.

## Starten på globaliseringen

Containeren ble som mye annet oppfunnet til militært bruk. Den amerikanske hær utviklet under den andre verdenskrig forskjellige typer containere med henblikk på transport av materiell og forsyninger fra USA til Europa.

Den person som regnes som containerens far, er allikevel farmerens sønner fra North Carolina: Malcom McLean. Malcom McLean

tjente sine første cent ved å få en liten provisjon for å selge egg fra farmen. Han startet rederiet «Sealand», og den 26. april 1956 gikk det første containerskipet fra Port Newark til Florida. Skipet var en gammel ombygget tankbåt som brakte med seg 58 containere, det samme antall som i dag fraktes i et typisk CargoNet-tog.

Dette var starten på en globalisering hvor varestrømmene bare vokser og vokser mens transportkostnadene synker.

## Fra Kina – selvfølgelig

På 60-tallet kostet det 10–20 prosent av salgsværdien å transportere en container internasjonalt. I dag er dette sunket til én prosent av salgsværdien.

Mange har skrevet om hvordan telekommunikasjonsteknologien har kortet ned avstandene. Alle kan i dag snakke med hvem som helst hvor som helst. Men det er

containeren som virkelig har redusert avstandene i verden, da varene vi frakter rundt er langt tyngre enn ordene vi snakker rundt i verden.

Globaliseringen har satt sterkt preg på utviklingen også i Norge i løpet av de siste årene. Det er i dag like selvfølgelig at den elektriske drillen er produsert i Kina som for få år siden ble produsert i Tyskland. Med fraktkostnader fra Fjerne Østen til Europa på noen titalls øre per kilo er det lett å forstå at de lave produksjonskostnadene i Østen blir attraktive for kjøpesterke nordmenn.

## Snudd på hodet

NSB besluttet i 1999 å konsentrere sin godsvirksomhet på containeren – eller mer presist: satse på kombinerte transporter. Dette var strategien da CargoNet ble etablert fra 2002.

Det har skjedd store endringer i løpet av de siste fem-ti årene.

Enkelt kan dette beskrives med at rundt år 2000 tapte NSB store penger på godsvirksomheten mens det var nok av alle ressurser. Det var nok ansatte, lok, vogner, terminaler, kryssningsspor for bare å nevne noe.

I dag er denne situasjonen snudd på hodet, da vi de siste årene har lykkes med å lage gode, kombinerte produkter på jernbanen i Norge – produkter som er blitt så populære og lønnsomme at de nå er utsolgt. Det er ikke mer ledig kapasitet igjen, i alle fall ikke på de tidspunkter av døgnet som kundene til jernbaneoperatørene ønsker å sende sine varer på.

## Norge – hva nå?

Jeg gleder meg sammen med Samferdselsminister Liv Signe Navarsete når hun som forrige måneds gjest sier: «Eg er glad for den positive utviklinga i godstrafikken».

Jeg gleder meg også over at vi

som jobber med jernbane, har bidratt til at vi kan nyte godt av globaliseringen med økt levestandard, men også med utfordringene som ligger i at vi selv er en del av globaliseringsprosessen.

Jeg gleder meg også over at det systematisk hos de fleste som jobber med logistikk i Norge i dag, utvikles løsninger som øker bruken av en miljøvennlig jernbane.

Men når skal vi oppleve at det blir tatt grep som gjør at det virkelig blir investert i infrastruktur på jernbane?

Det er forventet stor volumvekst i transportvolumene i årene fremover.

Kapasiteten er utsolgt!

Volumene venter, miljøet lider, og Norge A/S flyter over av penger.

Kjære politikere:

Gå fra ord til handling. Risikoen ved å satse på jernbane er kun å lykkes.

**UTSOLGT:** Kjell Frøyslid minner om at godskapasiteten på jernbanen er utsolgt og spør når det virkelig blir investert i infrastruktur på jernbane.

FOTO: ØYSTEIN GRUE



«Risikoen ved å satse på jernbane er kun å lykkes.»

## MÅNEDENS GJEST

**NAVN:** Kjell Frøyslid

**TITTEL:** Konsulent.

Sjef for NSB Gods/CargoNet 1998-2005.





## Tyskar på villspor

Ein tysk syklist var skikkeleg ute å køyre då han ikkje lenger orka å sykle Rallarvegen, men la turen innom Finsetunnelen i sommar. Undervegs gjennom den 11 kilometer lange tunnelen passerte to tog han i full fart. Det tredje toget, sykkeltoget frå Bergen, stansa og rygga slik at han kunne takast om bord på toget for å bli med til Finse. No må 57-åringen frå Tyskland vente seg eit oppgjør med politiet for tankeløysa. At det gjekk bra, er å takke at Finsetunnelen er ein moderne tunnel med ein romsleg profil.

## Meir trekkraft

ARE-toga, godstoga som går i skytteltrafikk mellom Oslo og Narvik, skal få meir trekkraft for å kunne ta med meir last frå Narvik. Frå godsterminalen på Fagernes og opp til Narvik stasjon har Ofotbanen ei stigning på 21 promille, men òg vidare mot Bjørnfjell er det bratt. Tog som kjem sørfrå, kan køyre nedover bakkane til Narvik med fullt lasta tog. Men på returen har CargoNet vore tvungen til å laste mindre. Med eit ekstra lokomotiv til å skuve på opp bakkane mot Sverige kan ARE-toga òg laste fullt tog før dei køyrer attende til Oslo.

## Nye tpx'ar

Den 3. september startar to kull opp på Jernbaneskulen for å utdanne seg til trafikkstyrarar. Til saman er det plass til 30 kandidatar fordelt på to klassar på Jernbaneskulen. Dei to klassane skal alternere om å sitje i klasserommet og streve med teori og å vere ute i praksis. Region Aust har 23 av plassane medan Region Vest har sju. Opptaket av aspirantane har gjeve som røynsle at det gjeld å vere tidleg ute med rekruttering til slik utdanning då det er stor rift om flinke ungdommar for tida.



**HUMOR-STREKER:** «Jernbaneslusk» Halle J. Falch har med sine friske tegninger bidratt til å gjøre «Jernbaneslusk med glimt i øyet» til en stor suksess.

## Ny bok om jernbanehumor

Etter stor suksess med boka «Jernbaneslusk med glimt i øyet» har Terje N. Dahl fra Narvik bestemt seg for å gi ut enda ei bok – nå med jernbanehistorier fra hele landet. Han oppfordrer leserne av Jernbanemagasinet om å sende inn tips.

**Tekst:** TORE HOLTET  
**Tegning:** HALLE J. FALCH

Det var en gal norsklærer, et yrkesliv på Ofotbanen og en familie med over 100 år lange jernbanerøtter som inspirerte signalmontøren fra Narvik til å bli forfatter.

### På salgstoppen

Hans første bok, som ble presentert i Jernbanemagasinet i nummer 10 for 2006, fikk en strålende mottakelse av publikum i hjembyen.

«Jernbaneslusk med glimt i øyet» inntok faktisk salgstoppen hos byens bokhandlere i fjor – etter å ha vært i salg i to måneder. I skrivende stund har salgstallet passert 1.200 eksemplarer. Boka måtte derfor trykkes i nytt opplag allerede før årsskiftet.

### - Send inn og vinn

- For å være ærlig: Dette gjorde meg både

stolt og ydmyk, sier Terje N. Dahl. – Jeg vet at en suksess er vanskelig å følge opp, men jeg er villig til å ta den sjansen. Denne gang vil jeg prøve å produsere ei bok i samme sjanger, men med stoff fra hele jernbaneriket vårt, også privatbanene.

Han er allerede i gang med innsamlingen og har en god del stoff fra Narvik og Oslo, men mangler gode historier fra resten av Jernbane-Norge.

– Blant dem som sender inn bidrag, vil jeg trekke ut fem personer vil bli premiert med boka «Jernbaneslusk med glimt i øyet». Frist for innsending av historier vil være 1. januar 2008, sier Terje N. Dahl, som har som målsetting å gi ut den nye boka høsten 2009.

Så de som ønsker å bidra i ny bok, kan kontakte Terje N. Dahl, Straumsnesveien 96, 8517 Narvik. E-post: terje\_dahl@netcom.no. Tlf.: 76 95 52 86/911 42 490. ■

## Tilbake i arbeidslivet

Finn Geir Jensen i Mo i Rana var på vei til å bli uføretrygdet fordi synet gradvis hadde blitt borte. Nå gjør han manns jobb med vedlikehold av sporveksler – selv om synet er det samme dårlige.

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

- Vi har en mann i arbeidslivet i stedet for som ufør, stråler Elin Skjellnes Nakling i NAV arbeidslivssenter på Mo.

### Ga opp

Det er ti år siden Finn Geir, med fartstid som banemontør siden 1977, fikk problemer med synet. En lekkasje inn på synsnerven gjorde synet gradvis dårligere. For to år siden skulle han bli operert. Det gikk mildt sagt dårlig – rett ut sagt var operasjonen så mislykket at synet på det opererte øyet ble redusert til fire prosent synsrest. På det andre øyet har han 11 prosent syn igjen.

Etter ett år som sykmeldt og nesten ett år på attføring hadde Finn Geir gitt opp. Han var over 50 år, sterkt synshemmet og skrev like godt på en søknad om uføretrygd.

### Gode kolleger

Det var da anleggsleder Lars Forsbakk slo på tråden og lurte på om ikke Finn Geir ville komme tilbake til Jernbaneverket og driftsavdelingen på Mo. Og det ville han jo!

Driftsleder Bjørn Sørum er strålende fornøyd med ordningen: - Finn Geir er en stor ressurs for oss. Han ble sterkt savnet av kollegaene da han ble borte, og nå får vi utført et viktig arbeid vi tidligere ikke kunne prioritere like høyt. Finn Geir og Hans Olaf er blitt et kjempeteam, slår driftslederen fast og oppsummerer på stedet at de to hittil i sommer har gått over 30-40 sporveksler.

- Det er innstillingen til Finn Geir som er avgjørende. Dessuten er det å vedlikeholde sporvekslene over en strekning på 54 mil ikke en B-jobb, men en A-jobb. Skranglete sporveksler er jo ikke bra, konkluderer Sørum. ■



**A-JOBB:** Finn Geir Jensen og Elin Skjellnes gjør en A-jobb: De vedlikeholder sporveksler.

## Oppkjøpt

Jernbaneservice AS er no heilt og halde på utanlandske hender. Det nederlandske selskapet Strukton Railinfra kjøpte i mai 65 prosent av aksjane i selskapet. No har dei kjøpt resten. Jernbaneservice hadde i fjor ein omsetnad på 65 millionar kroner og sysselsette 58 medarbeidarar. Strukton Railinfra kjøper selskapet fordi dei trur det vil bli stendig meir å gjere i Noreg i åra som kjem. Ettersom dei òg eig Svensk Banproduksjon, som dei kjøpte i 2003, og som no er nest størst i Sverige, er planen at samarbeidet mellom Jernbaneservice og Svensk Banproduksjon vil bli tettare framover samtidig som dei vil auke kapasiteten i Jernbaneservice.

## Frp for buss til tog

Fremskrittspartiet i Råde vil ha pendlarbuss til Råde stasjon og har lagt ut lister slik at interesserte kan skrive seg på. Til Fredrikstad Blad seier Oddvar Westeng at FrP vil ha ei materute med buss frå Manstad via Saltnes og Tomb til stasjonen fordi parkeringsplassen der er sprengt, trass i at det er plass til 200 bilar der. I dag kjem pendlarar med bil frå så vel Sarpsborg og Fredrikstad som frå nærområdet til Råde for å ta toget mot Oslo. Bilturen frå Sarpsborg tek eit drygt kvarter medan toget bruker 26 minuttar. Ti minuttar å spare gjer tydelegvis monn om morgonen!

## Fjernstyrt til Mosjøen

I løpet av hausten vil stasjonar og signalanlegg på Nordlandsbanen vere fjernstyrte fram til Mosjøen stasjon. Utbygginga vil halde fram vidare nordover med ytterlegare seks til ti stasjonar i 2008, og målet er å nå Bodø i løpet av 2009. Resultatet vert auka kapasitet og fleksibilitet. Fjernstyrte stasjonar er alltid opererte av togleiaren, og stasjonane kan ta togkryssingar kva tid som helst. Når alle stasjonar alltid er opne for kryssingar, tyder det at kapasiteten på strekninga aukar og det kan køyrast fleire tog. Særleg er dette aktuelt for å kunne ta unna den stadig aukande godstrafikken.

Fjernstyringsanlegget for strekningen - Mosjøen-Bodø er beregnet å koste om lag 560 millionar kroner..



# Hilsen kvinnelig jern banemann

- Hei, det er en sak jeg og foreningen har jobbet med. Det er betegnelsen «sikkerhetsmann». Som kvinne følte jeg ubehag med å gå med en vest med sikkerhetsMANN på. Det har jeg tatt helt opp til toppledelsen, uten å bli forstått. Hilsen en kvinnelig jernbanemann.

**Tekst:** SVEIN ERIK BAKKEN

**Foto:** NED ALLEY

Denne e-posten fikk vi fra «oppsynsmannen» Berit Bårdstu i Jernbaneverket (JBV). Det skjedde noen dager etter et intervju med henne på årets første, vakre som-

merdag i Trondheim der vi stilte spørsmålet: - Hva har vært den store kampsaken for deg som kvinne og tillitsvalgt i en mannsdominert jernbanekultur.

## Nedtur

- Men hva er den store forskjellen på å ha tittelen oppsynsmann og sikkerhetsmann?

- Det er ikke stillingsbetegnelsen som er den store forskjellen, men det å gå rundt på jobben med ordet mann påklisset bak på vesten. Om ikke ledelsen i Jernbaneverket (JBV) har skjont problemet, så gjorde en 80-årig mann som kom bort til meg på Trondheim stasjon det. Han lurte rett og slett på hvorfor vi var så gammeldagse på jernbanen.

- Ja, det var en kraftig nedtur da de nye sikkerhetsvestene kom, og jeg måtte gå med betegnelsen sikkerhetsmann på ryggen. Både jeg og Banepersonalets forening har tatt opp dette i en rekke fora og med ledelsen i JBV uten å nå fram, sier hun og ramser opp gode alternativ til betegnelsen sikkerhetsmann som: sikkerhetsvakt og sikkerhetsleder.

## Respekt

Bårdstu understreker at hun likevel ikke har jobbet spesielt med kvinnesak på jernbanen på annet vis for at kvinner skal bli respektert både som kjønn og for den jobben de gjør.

- Det er en del menn, og sikkert en del kvinner også, men de er ikke på jernbanen, som ikke har oppdragelsen sin i orden. Da får vi jo oppdra dem. For vi må kunne kreve vanlig høflighet og respekt.

**NYTT LØFT:** Berit Bårdstu tar et nytt løft og utdanner seg som yrkesfaglærer i bygg og anlegg. Kanskje hun blir lærer på Norsk jernbaneskole?

- Nå har vi fått en jente som signalmontørlærling i Trondheim. Det er jeg veldig glad for. Dermed er den siste skansen for å være jente på jernbanen i Trondheim brutt. Jeg håper av hele mitt hjerte at hun kommer til å bli her, og at hun blir respektert, sier Bårdstu.

## Medhold, men ingen jobb

Sjøl om storebror Arvid Bårdstu er en kjent jernbanemann med lang fartstid både i NSB og nå

«Jeg har vært med på å gå opp ei løype for andre jenter i pukken»

JBV, er hun verken født eller gift inn i jernbanefamilien. - Jeg er datter av en småbruker og bygningsarbeider, og ektemannen jobber med innredninger og roboter til fjøs.

Og det var heller ikke jernbanen som stod øverst på ønskelista til tenåringen fra Ålen da hun søkte seg inn på maskin og mekanikk på Røros yrkesskole sist på 1970-tallet.

- Nei, drømmen var å bli rørlegger. Alle guttene i klassen fikk lærlingplasser, men ikke jeg. Jeg ble møtt med mange gode unnskyldninger, men det var fordi jeg var jente at ingen ville ha meg. Jeg kjørte avslagene inn for Klagenemnda for likestilling. Der fikk jeg medhold, men ingen jobb.

## Gått opp løypa

Det var faren hennes som så at jernbanen skulle ha folk, og sammen med en annen jente begynte hun som aspirant.

- Sjøl om jeg har vært med på å gå opp ei løype for andre jenter i pukken, så var det andre jenter





► som har gått opp løypa foran meg på jernbanen. Det være seg både lokførere, trafikktstyrere og noen banereparatører på Nordlandsbanen.

– Jeg ble ganske fort med i for-  
eningen «Kvinner i mansdominerte yrker». Dermed fikk jeg et bevisst forhold til dette. Det tror jeg var lurt. For du får noen nese-  
styvere. Da kommer det godt med å være en del av et nettverk, sier lagspilleren som sjøl betegner seg som en legger og ingen smasher verken på volleyballaget eller på jernbanen.

#### Avgjørende nettverk

Men det var mange jenter som ikke fant seg til rette på jernbanen. – Venninnen min som begynte samtidig som jeg, hoppet

av etter fire-fem år og har siden tatt doktorgraden i zoologi. For det meste sluttet jenter etter enda kortere tid, uten at det var noe galt med dem. Det var derfor masse jenter som sluttet på jernbanen på 80-tallet.

– Jeg tror jernbanen dermed har gått glipp av mye flinke folk, men jernbanen var ikke da moden for å ta vare på jentene. I dag er det likevel jenter som har vært på jernbanen i både 25 og 30 år.

– *Hva slags jenter er det?*

– Dem jeg kjenner best, er de som er ute og drifter jernbanen. Det er flotte damer som virkelig har stått på trass i omorganiseringer og alt det der. De har hatt et nettverk i Norsk Jernbaneforbund. Denne tilhørigheten har vært avgjørende viktig for at noen jenter ble lenger enn noen få år. Jeg vil ikke si at ledelsen har lagt til rette for at vi skulle få den tilhørigheten, men vi har klart det sjøl. Det tror jeg har vært helt nødvendig for at vi som «minoriteter» har overlevd.

#### Vanskeligste valg

– *Er du fortsatt lei deg fordi du ikke ble rørlegger?*

– Nei, jeg er veldig glad i yrket mitt som reparatør og banemon-

tør, sier hun, og vi er ikke i tvil om at hun mener det av hele sitt hjerte. Ikke bare fordi hun nylig jubilerer etter 25 år på jernbanen, men fordi hun feller sine modige tårer når hun forteller om et av sitt livs vanskeligste valg.

Tross tårer og sterke følelser, er Berit Bårdstu i dobbelt forstand ei sterk kvinne. Godt trent som volleyspiller i snart 30 år og hardt kroppsarbeid gir en sterk kropp som har tatt mangt et tungt tak.

– Det er mye farlig, tungt og hardt kroppsarbeid i Drift. Mangelen på penger til drift og vedlikehold på jernbanen gjennom år gjør at vi stort sett jobber med det samme gamle utstyret som for 25 år siden. I tillegg begynner jeg jo å bli gammel. Fysikken er ikke lenger like god. Jeg er ikke like rask til å hoppe unna lenger.

#### Kjemper med følelsene

– *Tenker du å ta en pause både fra volleyball og jernbanen?*

– Ja, sier hun og blir stille mens hun kjemper med følelsene som spørsmålet utløser. – Jeg tror det er lurt å ta en pause på jernbanen nå. Jeg hadde noen tunge stunder i vinter da jeg følte at jeg var kommet til en skillevei og måtte ta noen vanskelige valg. Jeg tror at jeg må gjøre noen annet, for jeg føler også at jeg har mye mer å gi.

– *Dette har ikke vært lett?*  
– Nei, det er det ikke. Jeg skrek når jeg gikk på som leder i Banepersonalets forening i Trondheim, og skrek når jeg gikk av. Jeg er veldig lettrørt, men så snakker jeg om det og får det ut. Jeg er som sagt veldig glad i faget mitt og i jernbanen, og hvis jeg blir yrkesfaglærer i bygg og anlegg, så kanskje Norsk Jernbaneskole har bruk for meg, sier hun og ler forsiktig av sin egen optimisme.

Da vi intervjuet henne, hadde hun søkt om plass på NTNU, men visste ikke om hun kom inn eller ei. Den 20. juli kunne hun rope «Jippi!». Da kom beskjeden hun hadde ventet og håpet på. Hun hadde fått plass, og det var realkompetansen hennes som hadde vært avgjørende. Jernbanemagasinet GRATULERER!



**ØVELSE:** Hensikten med «Øvelse Lister» er å trene alle deltakere i hvordan en alvorlig togulykke skal håndteres. Bildet er fra en tidligere øvelse.

«En 80 år gammel mann lurte på hvorfor vi var så gammeldagse på jernbanen»



**GLAD:** – Jeg er glad i jernbanen og faget mitt, forsikrer Berit Bårdstu.

# Alarmen går i september

Den 12. september går alarmen. På Sørlandsbanen gjennom Kvinesdal kommune har det skjedd en alvorlig ulykke. Det er «Øvelse Lister» det er snakk om.

**Tekst:** SINDRE ÅNONSEN  
**FOTO:** ØYSTEIN GRUE

– Hensikten med øvelsen er at alle deltakerne trenes i hvordan en alvorlig ulykke skal håndteres, sier sikkerhetsrådgiver og deltaker i plangruppen fra Jernbaneverkets side, Øystein Uldal.

Han trekker frem samvirke på skadestedet, pressehåndtering og systematisk bruk av planverket som viktige momenter for Jernbaneverkets del. Og nettopp samvirke er en utfordring under en øvelse som ved siden av Jernbaneverket omfatter deltakere fra blant andre NSB, politiet, sykehus, fylkesmannen, brannvesenet, kommunen og Siviltforsvaret.

#### Fullskalaøvelse

– Dette er den største øvelsen jeg har vært med på i de årene jeg har vært i Jernbaneverket, opplyser

Uldal til Jernbanemagasinet.

Hos Jernbaneverket skal det opprettes krisestab både hos banesjefen i Kristiansand og hos regionledelsen i Bergen.

– Om det i tillegg skal settes sentral kriseledelse, er en vurdering som blir gjort med utgangspunkt i hendelsens karakter og hvordan den utvikler deg. I Jernbaneverket har vi tre regionale og én sentral kriseledelse, sier infrastrukturdirektør og leder av det sentrale krisereadskapsutvalget, Jon Frøisland, som legger til at Jernbaneverkets ledelse er orientert om øvelsen og vil følge nøye med på det som skjer.

Trond Sandum, som sitter i plangruppen fra NSBs side, sier at togselskapet vil øve alle ledd i organisasjonen.

– For øvrig vil NSB også øve sine medarbeidere i håndtering av pårørende, legger han til.

#### Skal være reelt

– Det som kanskje er litt spesielt under denne øvelsen, er at de som skal spille de forskjellige rollene på skadestedet, vil gjøre dette under sine egne navn. Det er fordi politiet ønsker mest mulig realisme rundt prosessen med å identifisere skadde og omkomne, forteller Øystein Uldal.

Ellers vil en rekke mediestudenter agere presse og utfordre de forskjellige aktørene underveis i øvelsen. Og det skal arrangeres pressekonferanser både lokalt i Kvinesdal og i Kristiansand.

Etter øvelsen vil både planleggingsarbeidet og gjennomføringen av øvelsen bli gjenstand for en omfattende evaluering. Denne evalueringen vil bli benyttet i arbeidet med å utvikle en nasjonal veileder for planlegging av samvirkeøvelser.



# Togcruise gjennom Rocky Mountains

Foto: Rocky Mountaineer

**VANCOUVER - KAMLOOPS, CANADA:** Vi ville oppsøke autentisk natur slik gullgravere og velstående europeiske turister opplevde jomfruelige Canada for 130 år siden. Chartertog-operatøren Rocky Mountaineer har god dekning for reklamen: «This is spectacular Canada».

**Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE**

Det er grytidlig søndag morgen, midt i juli. Busser og drosjer svinger inn foran Rocky Mountaineers stasjonsbygning, noen minutters kjøring øst for Vancouver sentrum, hvor bystyret i fjor sommer omregulerte et stort stasjonsområde til fotballstadion.

Selv om den nye chartertogstasjonen er i anleggsfasen, er omgivelsene striglet som for statsbesøk. Røde løpere er rullet ut foran hver vogn. Både det canadiske flagget og flagget til provinsen British Columbia pryder plattformen foran skinnende blanke panoramavogner.

Vi begynner å ane hvorfor billetten koster 7500 norske kroner for ett døgn...

Selv ikke ett døgn på Hurtigruten midt i toppsesongen ligger i denne prisklassen.

17 år etter at reiseopplevelsen gjennom Vest-Canada ble markedsført første gang, reiser 100 000 charterturister fra hele verden med Rocky Mountaineer.

Frem mot de olympiske vinterleker i Vancouver i 2010 satses det målbevisst på å forbedre reiseopplevelsen og øke kapasiteten.

**Gullgraverveien**  
Den nybygde, lyse og luftige stasjonsbygningen minner lite om en jernbanestasjon etter europeisk tradisjon. Den gir mest assosiasjoner til en moderne flyterminal. Så er canadiere også flest mer fami-



**RØD LØPER:**  
Betjeningen på Rocky Mountaineer-terminalen i Vancouver gjør sitt ytterste for passasjerene. Med rød løper, nasjonalflagg og flagget til provinsen British Columbia minner det om et statsbesøk.

liære med fly og bil som transportmiddel – gjerne bobil. Jernbane er synonymt med godstransport. Canadian Pacific Railway's storhetstid tok slutt da bilen og flyet for alvor overtok som transportmidler sammen med lastebilen.

At transportformen som 550 medpassasjerer og jeg har valgt, er sterkt knyttet til canadisk historie og bokstavelig talt foregår på godstogs spor i en autentisk jernbanetrasé, forhindrer ikke opplevelsen av eksklusiv og individuell service om bord i stillestående, avslappende vogner.

Den 7. november i 1885 hadde jernbaingeniørene beseiret Rocky Mountains, og det første rutegående tog fra Canadas hovedstad Montreal, via præriebyen Calgary i Alberta til Klon-





**SERVERING:** ► *Togturen har knapt startet før et glass godt avkjølt appelsinjuice serveres – om vi ikke foretrekker champagne ...*

dyke-miljøet rundt Vancouver på Stillehavskysten, ble satt i trafikk og fikk enda flere eventyrere og lovløse gullgravere til å fristet lykken på Canadas vestkyst. Den samme jernbanetraseen som sørget for Canadian Pacific's storhetstid, er fremdeles en bærebjelke i canadisk godstransport. Det nye innslaget på de canadiske godstogbanene er splitter nye og eksklusive chartertog som følger gullgraverruten fra vertskapsbyen for de forestående olympiske vinterlekene i Vancouver i 2010 til OL-byen fra 1988, Calgary.

#### Mot evig snødekte fjell

I lag med godt voksne, målbevisste og forventningsfulle turister fra Australia, De britiske øyer, Nederland, Frankrike, Italia og Tyskland står vi et øyeblikk i kø for å få utdelt plassbillett. Vi trefte også en og annen skandinav. Antall skandinaviske og europeiske turister i konfliktfrie Canada økte kraftig i 2006.

Et ungdommelig og uhyøytidelig personale informerer og besvarer spørsmål fra små og store grupper som raskt finner sin vogn. I løpet av en knapp halvtime har mellom 500 og 600 passasjerer inntatt sine plasser om bord på dagens chartertog som vil bruke to dager på turen mellom vinter-OL-byene.

Den siste bussen er 10 minutter

for sent ute i forhold til avgangstid. Men hos Rocky Mountaineer er service overordnet regularitet. Det meste av turen går på dobbeltspor med en ruteplan som følger godstogenes bedagelige tempo – uten stopp mellom avgang og ankomst på dagens bestemmelsessted.

Et drøyt kvarter etter oppsatt rutetid bakker turisttoget ut fra terminalen. Vi krysser et par ganger frem og tilbake før vi er ute på hovedsporet, mot evig snødekte fjell og et Soria Moria av storslått og kontrastfylt natur.

#### Egen restaurant

Jeg har plass i en toetasjes panoramavogn, splitter ny av året, bygget i USA. Til tross for stekende sol fra en skyfri himmel og utetemperatur godt over 40 grader demper effektivt isolerglass varmen og holder temperaturen sval og behagelig.

Fra vi ankommer stasjonen og til dagens reisemål er nådd, er personlig service i høysetet. Togturen har knapt startet før et glass godt avkjølt appelsinjuice eller duggfrisk champagne serveres.

Etter en knapp time om bord dufter det nystekt bakverk fra kjøkkenet og lekkert oppdekte bord i restaurantavdelingen under oss hvor unge kokker jobber med



de beste råvarer landet kan by på. Med tungt sølvbestikk og glass på høy stett er standarden om bord på cruisebåtnivå.

For den som vil oppleve verdens mest spektakulære togreise til en rimeligere penge heter billett «Red Leaf», med plass i ordinære kupevogner. I vår eksklusive vogn serveres en solid canadisk frokost og varm lunsj fra eget kjøkken i hver av «Gold Leaf»-vognene. Denne dagen er fordelingen på turistklasse og 1.-klasse i forholdet 3:1.

#### Historiefortelleren

Glenn Forkutza, ombordansvarlig i vår vogn, liker å fornøye sine tilhørere med canadisk historie

knyttet til jernbanebygging og steder vi passerer. Med glimt i øyet og et stort repertoar av fortellinger knyttet til kjente personer, geografi, fauna og flora vekker han vår nysgjerrighet om Canadas unge historie. Det moderne Canadas historie begrenser seg til to-tre mannsalder etter at europeerne fortrenget indianere og inuitter fra disse områdene.

Glenn forteller dramatiske historier fra gullgraverrusket i 1858 da den første jernbanestrekningen, «the Cariboo Trail», ble bygget langs bredden av Frazor River fra det frodige og flate landbruksdistriktet øst for havnebyen Vancouver og gjennom et røft canyonterreng frem til foten av Rocky

Mountains, hvor damplokomotiv besteg jernbanens høyeste punkt 1 625,2 meter over havet ved «Kicking Horse Pass».

#### 250 vogners godstog

Togreisen langs Frazor River går i hovedsak på dobbeltsporet jernbane, med ett spor på hver side av elven. Den er regulert og leverer elektrisitet fra flere kraftverk – men ikke til jernbanen. To kraftige diesellok trekker oss opp gjennom fjellsidene.

Etter at vi har lagt sivilisasjonen på vestkysten bak oss og vi omgis av ødemark uten en stasjon eller annen bebyggelse, møter vi imponerende lange godstog på vei vestover en gang i halvtimen.

– Det er ikke uvanlig å se godstog med 250 vogner, forteller Glenn idet en uendelig godsvognerække dukker opp på andre siden av elven. – Wow, lyder det fra vinduet, mens vi teller til 220, 230... 240 vogner!

#### - Ørn forut til høyre

Ikke lenge etter møtet med det mastodontiske canadiske godstogget, griper guiden vår mikrofonen på nytt. Glenn tilkaller vår oppmerksomhet, for lokføreren har nettopp observert en ørn med et bytte i klørne som landet på redekanten i en furu rett ved jernbanelinjen på høyre hånd foran oss. To ørneunger hopper matmor i møte, mens videofilmende og fotografe-

**FORTELLER:** *Glenn Forkutza, ombordansvarlig i vår vogn, kan canadisk historie om jernbanebyggerne og stedene vi passerer. Med glimt i øyet og fornøyelige poeng vekker han vår nysgjerrighet.*



**PANORAMA:** Linda Noel, pensjonist fra Texas USA, nyter utsikten i panoramavognen som holder godstogfart i åtte timer – uten stopp fra tidlig morgen til dagens reisemål er nådd i dagslys.



**VIDEOTURIST:** Med åpen plattform i hver ende av vognene har fotografen den beste mulighet til å fange motivene.

► rende konkurrerer om å fange motivet før vi har passert.

Lokføreren på Rocky Mountaineer-toget står i radiokontakt med samtlige guider i toget, slik at hver turlleder på sin personlige måte får tid til å formidle sin versjon om attraksjonene vi passerer. At det går i godstogfart, gjør bare togturen til en sterkere naturopplevelse, i kontrast til en reise med europeiske høyhastighetstog.

Muligheten til å stå ute, på en god gammeldags plattform i enden av hver vogn, gir også fotografene de beste muligheter til å fange sine blinkskudd uten forstyrrende vindusglass mellom motivet og kamera. Men ved passering av de største attraksjonene underveis ble det trangt mellom fotografene.

#### Spiraltunneler

For Canadian Pacific Rail (CPR) skapte både snø og løsmasseutglidninger i vårflomperioden betydelige driftsproblemer de første årene etter at jernbanelinjen gjennom Rocky Mountains ble åpnet. Med uvirkelige nedbørmengder opp mot 1500 millimeter på de mest utsatte stedene er det forståelig at jernbaingeniørene sto overfor naturfenomener som



ingen jernbanebygger hadde erfaring med da den transatlantiske jernbaneforbindelsen ble åpnet med «the last spike» midt inne i Rocky Mountains den 7. november 1885.

De påfølgende år ble den bratteste stigningen på vestsiden av fjellene erstattet med to vendetunneler, «The Spiral Tunnels», som reduserte stigningen fra 4,5 % til 2,2 %. Tunnelen og den nye traseen sto klar i 1909. Men fremdeles står fundamentene til bruene i den opprinnelige traseen gjennom the Big Hill, og mange veifarende stopper for å studere det imponerende steinhugger- og murerarbeidet som er bevart som monument over jernbanebyggerne.

#### Vinter- eller sommercruise

Rocky Mountaineer har sesong fra april til midten av oktober, med absolutt flest passasjerer i april og mai. De senere år har selskapet også arrangert vinterturer i forbindelse med jul og nyttår. Turister kommer fra hele verden for å oppleve «den mest spektakulære togturen i hele verden». Et flertall kommer fra Australia, deretter USA og UK.

Rocky Mountaineer ble i 2005 kåret av organisasjonen «World Travel Award» til «The most Scenic Train trip in the world», i hard konkurranse med operatører på jernbanestrekninger i Europa, Afrika, Australia og Asia.



## Togturer mot nye høyder

17 år etter at Rocky Mountaineer startet togturer gjennom natur-skjønne Vest-Canada har charteroperatøren større pågang enn noensinne.

I 2006 økte antall passasjerer med 25 prosent, til 100 000. Ingen ting tyder på at taket er nådd – tvert imot.

Canada selger godt til amerikanske, europeiske og australske turister som søker konfliktfrie feriemål.

– 800.000 passasjerer har reist med oss siden den første turen startet i 1990. I 2006 ble en kortere rute mellom Vancouver og Whistler åpnet daglig. Det er også en nordlig rute til Banff og Jasper nasjonalpark, forteller informasjonssjef Sharla Washilinchuk i Rocky Mountaineer til Jernbanemagasinet.

– Hver av jernbanestrekningene vi tilbyr som dagstur med våre chartertog, har sine spesielle opplevelser. Ruten fra Vancouver til Kamloops går gjennom Rocky Mountains mest dramatiske partier. Rocky Mountains strekker seg fra Mexico til Alaska i nord, er 5 000 km lang og opptil 1 600 km bred. De høyeste fjellene ligger i Colorado i USA, hvor flere toppe er over 4 000 meter høye, med Mount Elbert som det høyeste med 4 401 meter.

Jernbanens høyeste punkt, legendariske «Kicking Horse Pass», ligger 1625,2 meter over havet.

*Hvorfor er gjennomsnittsalderen blant de reisende over 50 år?*

– Vi ønsker flere yngre reisende velkommen. Men en tur som går over flere dager, og som krever både tid og god økonomi, passer kanskje bedre for godt voksne enn småbarnsfamilie.

Du finner mer informasjon om Rocky Mountaineer på: [www.rockymountaineer.com](http://www.rockymountaineer.com)



**250 VOGNER:** Togreisen langs Frazor River går på dobbeltsporet jernbane, med ett spor på hver side av elven. Vi møter ett godstog i halvtimen, og det er ikke uvanlig å se godstog med 250 vogner – som her.



## Kvelds- stemning

Bildet er tatt ved Lønsdal en sen junikveld for noen år siden.  
Det er brukt en Nikon FE og lysbildefilm.

### MITT JERNBANE BILDE

**NAVN:** Erik Borgersen  
**TITTEL:** Seniorrådgiver,  
Statens jernbanetilsyn (SJT)  
**KAMERA:** Nikon FE  
**BOR:** Oslo





## Samarbeider

I framtida skal det bli enklare å reise med høgfartstog. Deutsche Bahn (Tyskland), SNCF (Frankrike), SNCB (Belgia), NS Hispeed (Nederland), ÖBB (Østerrike), SBB (Sveits) og Eurostar UK samt merkevarene Thalys (Frankrike-Belgia-Nederland-Tyskland), TGV Lyria (Frankrike-Sveits), Eurostar (England-Frankrike-Belgia) og TGV Alleo (Frankrike-Tyskland) oppretta Railteam i sommer. Føremålet med Railteam er å gjøre det lettere og enklare å velje tog som reise måte mellom landa i Europa mellom anna med samordning av ruter, overgangar, informasjon etc. Den samla lengda på høgfartsbaner i Europa er venta å bli tredobla innan 2020.

## Ser mot Sverige

Banedanmark treng å rekruttere mange ingeniørar dei næraste åra. Ingeniørane meiner dei finst i Sverige. Løkkemidla er spennande arbeidsoppgåver saman med store teknologiske utfordringar i samband med dei store prosjekta Banedanmark skal setje i verk. Dessutan ser dei i Danmark ikkje bort frå at kronekursen òg kan vere medverkande. For 100 danske kroner kan ein no få 125 svenske. No går Banedanmark ut med annonsar i svenske fagtidsskrift medan dei vurderer om dei skal ta del på jobbmesser i Sverige.

## Kamp om jernbanearbeid

Den engelske entreprenørkjempa Balfour Beatty har kjøpt opp både Carillion Rail Sverige og Carillion Rail Danmark. Oppkjøpa har samanheng med trua på store investeringar i jernbane i Norden i framtida. Etter oppkjøpa vil Balfour Beatty ha 370 tilsette i Norden og er med det ein av dei største private aktørane innan jernbaneinfrastruktur her. Morselskapet Balfour Beatty har om lag 30 000 tilsette over heile verda og omsette i fjor for ca. 80 milliardar kroner.

# Retten stanset storstreik

Den tyske arbeidsretten har lagt ned forbud mot en streik blant lokomotivførerne ved landets statsbaner. Streiken ville ha rammet både godstrafikken og fjerntogene i persontrafikken.

Den 8. august sa arbeidsretten i Nürnberg nei til streiken, som skulle vart i fire timer og vært ledd i lokførernes lønnskamp.

Leder i lokførerforbundet GDL, Manfred Schell, varslet innsigelse mot arbeidsrettens avgjørelse og vil forhandle videre om lønnskravet på 31 prosent. Nesten 96 prosent av deltakerne i GDLs uravstemning har stemt ja til streik.

Arbeidskonflikten i Deutsche Bahn (DB) er dermed ikke løst og kan skape forsinkelser for den planlagte privatiseringen av de tyske statsbanene neste år. Privatisering av Deutsche Bahn ville passe forbundskansler Angela Merkel godt, også fordi Tyskland har opplevd et økonomisk oppsving etter at stor-koalisjonen med Merkels kristeligdemokrater og sosialdemokratene overtok makten i 2005.

### Store tap hver dag

Stans i togtrafikken vil få store konsekvenser for tysk næringsliv som vil tape minst 800 millioner euro (over 6 milliarder kroner) om dagen. Særlig bilindustrien kan bli hardt rammet.

En streik i fjerntogtrafikken kan berøre opp til fem millioner reisende per dag, mens stans i godstrafikken ville rammet tysk næringsliv svært hardt hvis den ble langvarig. Tysk industri er helt avhengig av jernbanen, ettersom det ikke fins ledig kapasitet på vei eller kanaler og elver med båt, skriver NTB. ■

### Dette er konflikten:

- Lokomotivførerforbundet (GDL) nekter å akseptere tariffavtalen som to større fagforeninger i DB godtok i juli. Den avtalen medførte lønnsøkning på 4,5 prosent.
- GDL vil ha sin egen tariffavtale og forlanger en lønnsøkning på 31 prosent. Begrunnelsen er blant annet at de tjener langt dårligere enn lokførerne i nabolandene.
- DB har 230 000 ansatte. GDL organiserer 80 prosent av selskapets 20 000 lokførere.



**STANS?:** Stanser den tyske togtrafikken helt, vil det raskt få store konsekvenser for tysk næringsliv. Bildet viser tog som står på jernbanestasjonen i München den 1. august i år.

Foto: AFP/SCANPIX



**RALLY:** Svenskene kjører rally i skogen mens franskmennene kjører Formel 1 ...

# Svenske tog nær 300 km/t

Et svensk prøvetog - en Regina 250 - satte 19. juli ny hastighetsrekord på strekningen Töreboda-Skövde med 282 km/timen. Prosjektleder Tohmy Bustad i Banverket beskriver testperioden i sommer som oppløftende.

Forrige rekord - 281 km/t - ble satt på samme strekning for knapt ett år siden. Hastighetstesten inngår i utviklingsprosjektet «Gröna Tåget» hvor målet er å kunne kjøre raskere og med høyere komfort på dertil egnete strekninger.

- Allmennheten som leser om franske og japanske høyhastighetstog, synes jo våre hastighetsrekorder er beskjedne. Men vi lever i ulike områder av verden. De kjører på rette spor med spesialmaterialer og store budsjetter. Vi er avhengige av ledige tidsluker mellom gods- og pendeltog på helt ordinære spor.

### Viktige tester

- For å forbedre togets yteevne på ordinære spor er det behov for ny og avansert teknikk, forteller Evert Andersson, prosjektleder og professor på KTH, som deltar i prosjektet. - For å komme opp i rekordhastigheter økte vi spenningen på teststrekningen. Vaktpersonell var utplassert ved samtlige overganger.

- Dette har vært meget viktige tester for oss som utvikler neste generasjons intercitytog og høyhastighetstog, sier Henrik Tengstrand, utviklingssjef hos Bombardier Transportation.

- Jernbanemiljøet i Sverige er ekstremt med sin blandede trafikk. Våre tog skal samkjøres med gods- og pendeltog på både nye og gamle spor.

Testene gir oss meget verdifull informasjon. Regina 250 tester blant annet en hjulkonstruksjon som styrer bedre og aktivt i kurver, samt en ny type fjæring.

### Rally i skogen

Mens mange land bygger nye spor for høyere hastigheter, er vi henvist til å utvikle togmateriellet. Ambisjonen er at de nye togene skal beherske de nordiske forholdene, hvilket betyr å kunne kjøre raskt både på nye og 150 år gamle traseer.

Det første svenske høyhastighetstog X2000 ble satt i trafikk på begynnelsen av 1990-tallet. Toget var et produkt av et utviklings samarbeid mellom SJ og ABB - som i dag heter Bombardier Transportation.

- Vi kan aldri nå franske nivåer, sier Tohmy Bustad. - Sammenlignet med dem kjører vi rally i skogen der franskmenn kjører Formel 1 med tilhørende teknisk og manuelt støtteapparat - og budsjett! ■



## Jernbaneverket

### Sentralt

Informasjonsdirektør  
Anne Marie Storli  
Telf: 22 45 52 50/917 33 650  
e-post: stam@jbv.no

### Info Utbygging

Informasjonssjef  
Kjell Bakken  
Telf: 22 45 59 40/916 57 573  
e-post: kba@jbv.no  
Informasjonsrådgjevar

### Info Øst

Informasjonssjef  
Ellen Svendsvoll  
Telf: 22 45 72 42/916 57 242  
e-post: esv@jbv.no

### Info Vest

Informasjonssjef Inge Hjertaas  
Telf. 59966050/91650176  
e-post: ihj@jbv.no

### Info Nord

Informasjonssjef  
Dag Svinsås  
Telf: 72 57 25 25/916 72 725  
e-post: dags@jbv.no  
Informasjonsrådgjevar

### Info Sørlandsbanen

Informasjonssjef Hennig Lode  
Telf. 51569650/91669650  
e-post: holde@jbv.no





**A**  
RETURADRESSE:  
Grafisk Mailing,  
Prof. Birkelandsvei 31,  
1081 Oslo

## PÅ SKRÅTT BAKFRA



# Men først en lille en

Det er naturligvis norsk jernbanehistorie som normalt skal være tema på denne plassen. Denne gangen gjør vi likevel et unntak. Overskriften er hentet fra sketsjen om de to danske håndverkerne som aldri kom i gang med arbeidet fordi de først skulle ha seg «en lille en». Når det gjelder jernbane derimot, kom danskene i gang tidligere enn nordmennene, og det er faktisk mer enn et lille jubileum som ble passert den 26. juni i år. Det var da 160 år siden Danmarks første jernbane ble høytidelig åpnet. Det var banen mellom København og Roskilde.

Som hos oss var det godstransport som trigget interessen for jernbane. Persontransport var sterkt undervurdert i kalkylene som ble diskutert fra 1840 av. Og på den forholdsvis flate strekningen som Roskildebanelen ville ligge på, mente flere at hestekrefter foret med havre ville gi tilstrekkelig trekraft. Stigningen ved Valby bakke ville man uansett skjære gjennom.

Arbeidet med jernbaneanlegget kom i



gang i mai 1845. Som i Kristiania var det også i den danske hovedstad strid om plasseringen av stasjonen. I august 1843 var «Kjøbenhavns Tivoli og Vauxhall» blitt åpnet, og en av planene for stasjonsløsning innebar at Tivoli ville bli delt av jernbanen. Men kong Christian VII, som var levende opptatt av jernbanesaken, ville ikke tillate at «den ene institusjon

ruinerte den andre». Og som Poul Thestrup skriver i første bind av den danske jernbanehistorien fra 1997:

I virkeligheten hadde Christian VII ret. Roskildebanelen hadde ingen væsentlig økonomisk betydning, men var en forlystelse på linie med Tivoli.

REIDAR SH

## Høstsonate

Kalenderen har ristet av seg sommermånedene. Sommeren er forbi. En sommer som ikke ble helt slik mange av oss trodde den skulle bli. Dels på godt, dels på vondt. Mest det siste for de fleste som er bosatt sørøst for Dovre.

For denne sommeren er det østlendingenene som i første rekke har vært offer for værgudenes herjinger i form av unormalt mye nedbør på unormalt kort tid. Først var det kaos og krise i Hallingdal og Lågenvassdraget. En stakkars camping-

turist fant igjen vogna si i Larvikfjorden, og en stund var det like før vannmassene sopte med seg deler av Kongsberg sentrum i samme retning.

På tampen av sommeren var det på'n igjen – i Vestoppland. Plutselig var barn-domstraktene mine på alles lepper og i alle kanaler. Uvirkelig, rart og ikke det minste stas slik det ofte ellers kan være å se kjentfolk på TV. Det var bare trist.

Journalistene trakk seg tilbake på synkende vannstand, men rakk å rapportere

at ingen ble alvorlig skadd som følge av flommen. I hvert fall ikke fysisk. De materielle ødeleggelsene, derimot, var omfattende. Enkelte plasser så omfattende at alt opprydningsarbeidet neppe er unnagjort på denne siden av årsskiftet. Det kan vi jo ha i bakhodet når årskavalkadene ruller over skjermen. For da får vi elendigheta i reprise. En dårlig nyhet kan som kjent ikke gjenstas for ofte.

HARRY K