

# Jernbane

NR. 6 - 2008

## *magasinet*



## Stolt og glad

Steinar Killi er mest stolt over at han fikk statsråden til å snu slik at Jernbaneverket fikk beholde egne folk innen drift og vedlikehold. Nå er han glad for å slippe ansvaret. For denne mannen er ikke så steintøff som mange tror ...

**SIDE 4-15**



## Takk for meg

Etter ni år som jernbanedirektør takker jeg nå for meg. Fra 1. august går jeg over i en mer tilbake-trukket rolle og skal stå til disposisjon som rådgiver i Jernbaneverkets plan- og utrednings-avdeling. I denne utgaven av Jernbanemagasinet har redaktøren gitt meg mye spalteplass og anledning til å fortelle om både oppturer og nedturer i rollen som jernbanedirektør.



I denne spalten vil jeg derfor nøye meg med noen få betraktninger. Først og fremst vil jeg framheve at det har vært en glede å arbeide i en høyteknologisk organisasjon som Jernbaneverket med så mange kompetente medarbeidere. Etaten spenner over en rekke fagfelt og kan vise til en rekke utfordrende oppgaver som krever stor fagkunnskap. Uansett hvor den enkelte medarbeider jobber, så finner du et felles trekk: Alle har et sterkt engasjement for jernbanen og er interessert i å arbeide for jernbanens beste.

Jeg vil også gi en attest til personalorganisasjonene. De er en ressurs som vet hva som rører seg ute i organisasjonen, og som det er nyttig å lytte til. Jeg har opplevd samarbeidet som konstruktivt og godt, selv om det kan være saker en har ulike oppfatninger om. Men uten personalorganisasjonenes bidrag hadde vi aldri klart å gjennomføre så store omstillinger som vi har gjort gjennom disse ni årene.

Så gjenstår det fortsatt mange utfordringer. Jernbaneverket må sikre seg tilstrekkelige drifts- og vedlikeholdsmidler til å holde en god standard på dagens jernbanenett. Vi må også klare å gjennomføre de gode investeringsprosjektene som skal bringe jernbanen framover og sikre konkurransedyktighet på lengre sikt. Etter en samling nylig der det var innlegg fra ledelsen både i Norsk Jernbaneforbund, Norsk Lokomotivmannsforbund, NSB og Jernbaneverket, er det gledelig å konstatere at det i jernbanefamilien er full enighet om strategien og prioriteringen slik denne framgår av forslaget til NTP fram til 2020. Det må være en klar styrke for samferdselsministeren når hun skal kjempe for at de økonomiske rammene blir tilfredsstillende. Kanskje får vi også høyhastighetsbaner i framtida, men i første omgang er det viktig å bygge ut rundt de store byene og i intercitytriangelet som gjør at vi kan kjøre flere tog med høyere hastighet samt å legge til rette for en økning i godstrafikken.

Jeg har aldri tidligere opplevd så sterke krav om jernbanesatsing som nå. Det gjelder både i opinionen og i det politiske miljø. Derfor bør alt ligge til rette for ei lys framtid for jernbanen. Jeg vil ønske min etterfølger, Elisabeth Enger, lykke til i en krevende og spennende jobb. Jeg vil takke alle medarbeidere og samarbeidspartnere for godt samarbeid - og samtidig skal jeg heller ikke glemme å ønske alle en riktig god sommer.

*Steinar Killi*  
STEINAR KILLI  
Jernbanedirektør

# Innhold



## 18 Effektiv sveis

Effektiv sveis på gamle tresviller er arbeid som krev mange tilsette. No kan dei samanlikne kor effektive dei er i høve til private firma.



## 32 Jorda rundt

- Jeg forstår ikke vitsen med å fly, sier Matz Lonnedal Risberg (54). Han har reist jorda rundt med tog.



## 26 Mer turisme



## 24 Solstråle

Stine stråler som ei sol. Nå hun ikke er på jobb, er hun ute ...



## 34 Til Sibir

Det lønner seg å halde seg inne med provodnikane - vognsjefane - når ein reiser med tog til Sibir. Bli med på ei reise med BAM-bana, som er tøffare enn Transsibirske.

Huldra i Kjosfossen og Flåmsbana trekker flere turister enn noen gang. Tilstrømmingen krever flere spor og en utvidelse av Myrdal stasjon.

Engasjert sjef trer av	4	Reiseliv stadig viktigere	26
Et liv i stiv kuling	6	Skreddersydd for turister	28
Sagt om Steinar Killi	15	Smånytt innenriks	30
Smånytt innenriks	16	Møte med	32
Nytt verkty - betre styring	18	På syngande skjener til Sibir	34
Mye jobb på gamle spor	20	Mitt jernbanebilde	44
Min arbeidsdag	22	Smånytt utenriks	46
Månedens gjest	24	Skrått bakfra	48

# Jernbane

NR. 6 - 2008

## magasinet

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

**FOTOJOURNALIST:**  
Øystein Grue

**JOURNALIST:**  
Arvid Bårdstu

**MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:**  
Njål Svingheim  
Reidar Skaug Høymork  
Egil Nyhus  
Arne Danielsen  
Marit Bendz  
Heidi Hattestein

**FORSIDE:** Øystein 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 26. juni 2008.  
**UTGITT AV:**  
Jernbaneverket, Stortorvet 7  
www.jernbaneverket.no  
**Opplag:** 6.100  
**Layout:** Cox, Oslo  
**Trykk:** Stens trykkeri  
**Distribusjon:** Grafisk Mailing

# Engasjert sjef trer av

«Hadde jeg fått frie tøylar, hadde jeg opprettet et jernbaneforetak underlagt en spesiell lov.»

«Departementet er nødt til å se på ansvarsforholdet i trekanten departement, tilsyn og jernbaneverk.»

«Hvis en vil prioritere jernbane, må staten sørge for at flere forskalere kan brukes på jernbaneanlegg.»

«Måten de nasjonale transportplanene utarbeides på, har etter min mening gått ut på dato.»

Dette er noen smakebiter fra et bredt anlagt intervju med avtroppende jernbanedirektør Steinar Killi.

**BLA OM ►**





**STOLT:** – Her ser du hva det er mulig å få til når en kan bygge opp noe fra begynnelsen av, sier mannen som brukte 15 år av sitt liv på hovedflyplass-saken.

# Et liv i stiv kuling

Steinar Killi (67) sto i stiv kuling i 15 år og vant slaget om Gardermoen. De mest bitende stormkastene har han likevel opplevd som jernbanedirektør. Han har mistet tellingen på hvor mange som har krevd hans avgang. Nå ser han fram til å slippe ansvaret.

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

Når Jernbanemagasinet skal markere Steinars farvel til hans mange topposisjoner i norsk samferdsel, blir vi enige om å oppsøke hans store stolthet: Vi rusler ned til Oslo S for å ta flytoget til Gardermoen.

Vi er ute litt før avgangstid, klokken 08.55. Solen skinner, og vi skal tilbringe 19 minutter på en togstrekning som jernbanedirektøren kjenner bedre enn noen annen.

Men flytoget er forsinket. 10-15 minutter, ifølge informasjonstavla.

«Jordingsfeil,» er beskjeden jernbanedirektøren får når han ringer opp togledersentralen.

– Nå ser du hvordan dette opplevs i praksis, Killi, sier en forbi-passerende.

Noen sekunder senere ruller det likevel inn et flytog, det som skulle gått drøye 10 minutter før.

## **- Burde lyttet**

Etter å ha vekslet noen hyggelige ord med en flytogvert går vi om bord. Midt inne i Romeriksporten minner vi ham om de store vannlekkasjene som førte til at Gardermobanen ikke kunne åpnes sammen med flyplassen.

– I etterpåklokskapens lys skulle

vi ha lyttet mer til entreprenørene og benyttet oss mer av hydrogeologisk ekspertise som vet hvordan vann ter seg i fjell, erkjenner han.

– Nå vinner flytoget den ene prisen etter den andre. Hva slags betydning har Gardermobanen hatt for resten av jernbanenettet?

– Gardermobanen er blitt et lokomotiv i arbeidet med å skape forståelse for jernbanen som et moderne transportmiddel. Det er hyggelig å få besøk fra utlandet når de kommer om Gardermoen og tar flytoget. Alle skryter både av flyplassen og kommunikasjonen. Her ser du hva det er mulig å få til når en kan bygge opp noe fra grunnen av: en helt ny bane, nye tog, en helt ny gjennomgående design.

## **Derfor Gardermoen**

Vi suser oppover Romerike. På sporet, mot flyplassen.

– Flyplass-saken tok 15 år av mitt liv, og vi sto i stiv kuling omtrent hele tida.

– Du har tjent 15 statsråder. Hvem av dem likte du best å jobbe for?

– Hvis jeg skal trekke fram noen, må det bli fra den tida jeg jobbet i departementet, tett opp mot statsråder. Og da vil jeg i

første rekke nevne Kjell Opseth, Johan J. Jakobsen og avdøde Kjell Borgen. Den morsomste statsråden jeg har jobbet for, er Odd Einar Dørum. Alle de der hadde ett kjennetegn: De hadde god kontakt med Stortinget, noe som er nødvendig for å bli en god statsråd.

– Hvorfor ble det egentlig Gardermoen, sånn du ser det?

– Det var kjemien mellom tre bygdekarer, med beina planta i norsk jord, som gjorde av vi fikk til et vedtak. Da flyplassen ble vedtatt i 1992, var Kjell Opseth statsråd. Johan J. Jakobsen var parlamentarisk leder for Senterpartiet og Kjell Borgen parlamentarisk leder for Arbeiderpartiet. De to sistnevnte hadde nesa rettet nordover fra Oslo.

## **Klasseskiller**

Steinar Killi har heller aldri lagt skjul på hvor han har sine røtter. Han er født og oppvokst i fjellbygda Kvam i Gudbrandsdalen, og det var etterkrigstida i dalen som kom til å forme mannen som kanskje ble Norges mektigste samferdselsbyråkrat etter krigen.

– Det var ikke all verdens rikdom blant folk i Kvam, minnes han. – Dette var den eneste bygda ▶

## «Det var kjemien mellom tre bygdekarer, med beina planta i norsk jord, som gjorde av vi fikk til et vedtak»

- i Gudbrandsdalen med et industrielt miljø: et stort sagbruk, en egen klebermølle, gruvedrift og senere en sponplatefabrikk. Det gjorde at det oppsto klare klasseskiller.

– Jeg tilhørte en beskyttet familie i og med at faren min drev landhandleri. Men jeg var også ivrig fotballspiller fra guttedagene av og fikk kamerater med ulike typer bakgrunn. Fotballen var med på å utjevne skillelinjene mellom dem som var godt fødd og de som ikke var det. Som 16-17-åring ble jeg også tatt ut til å spille på A-laget, og det var en rask og real voksenopplæring som ikke var preget av fremmedord og kjøpebrennevin.

Som diskenspringer i farens butikk var det også mye lærdom å hente. I ferietider strømmet hyttefolket på, og varene gikk unna. En setning fra faren har bitt seg fast: «Du må ikke si at vi ikke har. «Dette skal vi skaffe!», skal du si.

### Studenter ble samfunnstopper

På landsgymnaset ble Steinar Killis altoppslukende interesse for samfunn og politikk vekket til live.

– Vi hadde en fenomenal norsk-lærer som rett som det var sa at «denne timen diskuterer vi det som står i avisa.» Vi begynte derfor tidlig å diskutere politikk. Dette, sammen med en bror som var sosialøkonom, var bakgrunnen for at jeg begynte å studere sosialøkonomi.

– Da jeg begynte å studere, gikk jeg på Stortinget og hørte på stortingsdebatter ...

På Universitetet møtte Steinar Killi medstudenter som senere skulle bli markerte samfunns-topper: Tore Lindholt (tidligere sjef for Folketrygdfondet og fungerende NSB-sjef), Tormod Hermansen (tidligere sjef for Telenor og finans-



råd), Olav Magnussen (NHO-direktør), Einar Forsbakk (tidligere sjef for Sparebankforeningen) – for å nevne noen.

### «Paven»

Jobbkarrieren startet i 1967 på Transportøkonomisk institutt (TØI), der han arbeidet med transport- og investeringsanalyser.

Siden har Steinar Killi, kanskje mer enn noen annen byråkrat, satt sitt preg på norsk samferdsel.

Etter to år på TØI fortsatte han i Vegdirektoratet, hvor han som utredningssjef var med og laget landets første vegplan.

I 1978 ble han bedt om å søke en jobb i Samferdselsdepartementet, da jobben som ekspedisjonssjef om kort tid ville bli ledig. Gudbrandsdølen gjorde rask karriere i departementet, og som leder av utredningsavdelingen ledet han arbeidet med den første nasjonale transportplanen.

«Statsråder har kommet og gått, men Killi har bestått», var en gjennomgangsmelodi i politiske kretser på 80-tallet.

«I departementet er det Paven og jeg som bestemmer, i nevnte rekkefølge,» skal Kjell Borgen ha sagt mens han var samferdselsminister (1986-1988). Ingen var i tvil om hvem «Paven» var.



Killi var også medlem av organisasjonskomiteen for OL (LOOC) og var selvskreven leder av komiteen som planla og besluttet transportopplegget under OL på Lillehammer.

– Det må jeg i all beskjedenhet si var vellykket, innskyter han og minner om at han her samarbeidet med nåværende CargoNet-sjef Arne Kjensli. Der traff han også Bjørn Sund og Osmund Ueland, som senere ble engasjert til å

bygge henholdsvis flyplass og flytogbane. Killi var departementets prosjektdirektør for Gardermoprojektene. Omstridt og med meningers mot. Da som nå.

### Politisk makt

– Du har hatt mange sentrale posisjoner. Har du hatt politisk makt?

– Ja, jeg har hatt politisk innflytelse og makt fordi jeg gjennom mine posisjoner har hjulpet så mange statsråder. Det gjelder å lytte

på hvor statsråden vil hen. Noen ganger er det politisk vanskelige saker som gjør at statsråden ikke med en gang vet å sette kurs. Da er det avgjørende å finne ut av det og hjelpe til med argumenter. Den passive embedsmann har jeg ikke noe særlig tro på. Du må ikke være partipolitisk, men samtidig skjønne politiske prosesser.

– Mange har oppfattet deg som sosialdemokrat. Er du medlem av Arbeiderpartiet?

– Ja, jeg meldte meg inn i partiet i 1980. Da lå oppslutningen på rundt 30 prosent, og det var rekordlavt den gangen.

– Du har aldri sett det som noe problem både å være partimedlem og byråkrat?

– Nei, det mener jeg er en helt privat sak. Alle har jo rett til å ha en personlig politisk oppfatning, og jeg håper alle bruker stemmeretten sin.

**HUMØRFYLT:**  
Jernbanedirektøren må le av flytogverten som sier at han setter pris på å bli satt på prøve av Jernbaneverket.

## «Åsta-ulykken er sånt du aldri blir kvitt.»



### ▶ Stor overgang

Politikk og samferdsel har i alle år vært en del av Steinar Killis jobbhverdag. Etter mange tøffe konflikter – i Stortinget, på Gardermoen, langs Gardermbanen og ikke minst i media – ville han likevel vekk fra sin framskutte posisjon i departementet og over i en ytre etat.

– Før Gardermoprojektet var vedtatt, ringte en meget anerkjent veimann og oppfordret meg sterkt til å søke på veidirektørstillingen, som da var ledig. Det gjorde jeg, men fikk den ikke.

Da Gardermoprojektet var ferdig, var stillingen som direktør for det nyopprettede Jernbaneverket utlyst.

– Det overrasket ingen, tror jeg, at jeg ville søke. Jeg hadde imidlertid vært gjennom mange stormkast, så kona var klar på at nå var det nok. Men jeg søkte stillingen, og det var litt artig for meg at jeg i 1999 ble ansatt av en borgerlig samferdselsminister: Dag Jostein Fjærvoll fra Kristelig Folkeparti.

– For så vidt hadde jeg vært med på å skape min egen jobb. Jeg hadde ledet det som ble kalt Killiutvalget, som foreslo en deling av NSB – å stille resultatkrav til trafikkdelen som eget selskap og gjøre infrastrukturdelen om til en statlig etat. Det var derfor interessant å få anledning til å fullføre

det arbeidet vi hadde påbegynt.

– Hvordan var overgangen fra departementet til Jernbaneverket?

– Den var stor, på mange måter. Jeg møtte en meget kompetent, men svært ingeniørpreget organisasjon. Plutselig skulle to avdelinger utskilt fra NSB fungere som en etat. Men for å kunne fungere som en etat, kreves mye mer. Derfor var det nødvendig å bygge opp en del nye funksjoner, blant annet en utredningsfunksjon, en markedsavdeling og en sikkerhetsavdeling. Vi måtte også lage egne beredskapsplaner.

– De som jobbet her, var vant til å jobbe i interne avdelinger og i stor grad basere seg på intern notatskriving. Men skal du forholde deg til eksterne myndigheter, må du kunne skrive offentlige brev og være presis. Da kommer dette med å være byråkrat inn i bildet. Der er jeg enig med Tormod Hermansen: Det å være byråkrat er et hedersord. Du må være nøyaktig og ha stor respekt for oppgaven, ikke minst når du behandler tredjemanns rettigheter.

### Den verste dagen

Tirsdag 4. januar, år 2000. Den dagen skulle komme til å overskygge alt annet i Steinar Killis periode som jernbanedirektør: Et tog fra Trondheim kolliderte med

et lokaltog fra Hamar ved Åsta på Rørosbanen. Det oppstod en eksplosjonsartet brann. 19 mennesker omkom.

– Hvordan opplevde du kjøret fra media, pårørende, politikere og andre etter ulykken?

– Helt forferdelig. Den verste stunden jeg har hatt i mitt liv, sier han og blir ettertenksom. – Ulykken skjedde klokken 13.12.35. Klokken 15 satt jeg alene på kontoret. De andre lederne hadde enten reist til ulykkestedet eller dratt hjem og var ikke å få tak i da jeg fikk beskjed om at det var innkalt til pressekonferanse i regjeringskvartalet. For å være helt ærlig: På det tidspunktet, få måneder etter at jeg hadde tiltrådt, hadde jeg ikke noe greie på hvordan en slik situasjon skulle håndteres. Vi hadde heller ingen beredskapsplan. Den lå igjen i NSB. Jeg kom alene på pressekonferansen, mens NSB-sjef Osmund Ueland hadde med seg fem-seks ansatte med beredskapsvakt. De kjente hele bakgrunnen for driftsopplegget på Rørosbanen. Nå har vi jo beredskapsplaner og ikke minst en egen sikkerhetsavdeling. Vi har lagt ned et stort sikkerhetsarbeid og har faktisk belegg for å kunne si at vi har en av de sikreste jernbanene i Europa.

– Hva gjorde ulykken med seg som person?

– Det er sånt du aldri blir kvitt. Å se det brennende toget og tenke på de ungene som ligger og skriker på mora og faren sin ...

Jeg sov ikke om natta. Lå og hørte på klassisk musikk, men hadde knapt blund på øya i tre uker. Nei, det var knallhardt.

– Du måtte tåle hard kritikk for det du sa i det offentlige rom?

– Ja, men jeg prøvde hele tida å være ærlig. Jeg sa så mye som jeg visste på det aktuelle tidspunktet. Det fikk jeg kritikk for, mens andre mente at det var riktig. Noe av det vondeste var granskningskommisjonen knallharde kritikk mot Jernbaneverket, som få måneder tidligere hadde hatt en helt annen ledelse.

### Steintøff?

– Du har et image som en steintøff leder. Er du innerst inne like steintøff som det folk tror?

– Nei, jeg har hatt mye vondt med meg selv, jeg. Det har vært mange våkenetter, skal jeg si deg. Jeg er litt for rask på labben noen ganger. Og tenner altfor fort.

– Har dette vært ditt våpen også?

– Ja, det er helt klart. Hvis det handler om å kjøre en sak som jeg tror på, er jeg steintøff. Da er jeg en type som «går på samme hva jeg støter på.» Men jeg er ikke steintøff følelsesmessig. ▶



**TØFT:** På åpen høring om Åsta-ulykken sammen med samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll. FOTO: SCANPIX



**ALENE:** Etter Åsta-ulykken møtte Steinar Killi pressen helt alene. Beredskapsplanen lå igjen i NSB.

► – Går det inn på deg når stortingspolitikere eller andre krever din avgang?  
 – Ja, jeg vil ljuge hvis jeg sier noe annet. Problemet har jo vært familien, og spesielt ungene. Jeg unner ingen å være oppe i slike situasjoner. Da våkner jeg som regel klokka fire-fem om morgenen. Urolig. Slår på den første Dagsnytt-sendingen. *Kommer det noe nå? Hva sier de nå?* Så går jeg og henter avisa. *Hva f... står det der nå?* Da har jeg det ikke godt. Det preger hele kroppen: hodet, magen – hele greia...

– Du er opptatt av nyheter?  
 – Ja, jeg sluker nyheter. Leser Aftenposten, Dagsavisen og Dagens Næringsliv hver morgen, samtidig som jeg hører på radioen.  
 – Da øker jo presset?

– Ja, det gjør det. Mange sier at de ikke leser avisa eller hører på radioen i slike situasjoner. Det klarer ikke jeg. Til det er jeg for nysgjerrig. Og her våkner fighteren i meg. Jeg vil gjerne slå tilbake hvis det er noe. Men det aller vanskeligste er når statsråden ikke svarer klart på spørsmålet «Har statsråden tillit til Killi?».

#### Da statsråden snudde

– Hva er du mest stolt av å ha fått til som jernbanedirektør?  
 – Det må bli det at vi klarte å beholde våre egne folk innen drift

og vedlikehold. Stortinget hadde fattet vedtak om full nedbemanning av produksjonsapparatet, som skulle konkurranseutsettes. Jeg er glad statsråden snudde da hun så konsekvensene av det som vi visste ville komme. Vi mistet en rekke dyktige fagfolk, og spesielt de yngste og mest fleksible. Jeg måtte sende et oppsigelsesbrev til hver enkelt medarbeider, med beskjed om at de ville stå uten jobb om ett år. Det er selvfølgelig en helt håpløs situasjon for en virksomhet som skal holde det gående.

– Er det riktig at du hadde gått av som jernbanedirektør hvis det ikke hadde blitt regjeringsskifte?  
 – Jeg vet ikke om jeg hadde hatt noe valg ...

– Du gikk høyt på banen i den saken?  
 – Ja, jeg var helt sikker på hva som var det riktige, og jeg var nokså sikker på at statsråden ville komme til å snu. Ellers tror jeg dette uansett ville blitt min bane.

– Du er ikke tilhenger av konkurranseutsetting?  
 – Jeg er tilhenger av konkurranseutsetting der det virker, men jeg kan såpass om økonomi at der det ikke er marked, er det ikke mulig å få til effektiv konkurranse. Du oppnår det motsatte. Du sløser med ressursene. Og på dette området var det ikke noe marked.

– For det andre er det viktig – og det kommer til å bli enda viktigere – å ha kontroll over vannet. Skal vi unngå skader som følge av flom og nedbør, er vi avhengig av å ha lokalkjente folk som kjenner stikkrenner, skjæringer og fylringer. Et klassisk eksempel: En av våre folk var på vei til fuglejakt på fjellet, men for sikkerhets skyld tok han seg en tur for å sjekke ei bru. Da oppdaget han at det hadde gått ras og varslet togledelsen, som fikk stoppet toget i tide. Det er jeg ikke sikker på at et privat firma hadde gjort. Lokalkunnskap og eierskapsfølelse er helt vesentlig når det gjelder beredskap og den daglige driften av jernbanenettet.

#### Fram og tilbake

– Har alle omorganiseringene gitt et bedre jernbanelokk?  
 – Nå har vi kommet dit. For flere år siden, før vi fikk et politisk vedtak om konkurranseutsetting, hadde vi i samarbeid med de ansatte funnet den modellen vi mente var riktig. For å være lojale mot Stortinget måtte vi igjen omorganisere, og da konkurranseutsettingen ble stoppet, var det nødvendig med enda en runde. Så det har vært veldig mye fram og tilbake for våre folk. Men nå tror jeg vi har fått til en god organisering av vårt drifts- og vedlike-

holdsapparat, og i den forbindelse vil jeg gi kreditt til våre personalorganisasjoner. De tillitsvalgte er spesialister på sine felt. De er det verdt å lytte til. Den eneste gangen vi sitter på hver vår side av bordet, er når vi forhandler om lønn. Det er totalt feil å påstå at de er bakstreverske. Min erfaring er at alle er opptatt av å gjøre en god jobb. Akkurat det der tror jeg har vært en nyttig opplevelse for mange.

– Er du tilhenger av mer konkurranse på sporet?  
 – Ja, hvis vi får til gode ordninger som ikke medfører sosial dumping. Vi må innse at det i framtida må åpnes for flere trafikkselskaper på jernbanenettet, også innen persontransport. Dette skjer i land etter land.

– Flytoget ønsker å kjøre intercitytog når infrastrukturen på Østlandet er bygd ut ...?  
 – Intercitystrekningene kan absolutt være aktuelle å konkurranseutsette. Jeg tror det er fornuftig å innstille seg på at flere banestrekninger konkurranseutsettes.

– Hva er du minst fornøyd med når du ser tilbake?  
 – Jeg er minst fornøyd med at vi ikke har fått en avklaring på eierskap til stasjoner og terminaler. Vi får stadig flere togselskaper i Norge, og da må en nøytral part eie stasjoner og terminaler. Og det

## «Da er jeg en type som går på samme hva jeg støter på ...»

er naturlig at de eies av Jernbanelokket, som har ansvar for resten av infrastrukturen også inne på stasjons- og terminalområdene. Stasjoner og terminaler skal dessuten utvikles som knutepunkter ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv.

#### Konfliktfylt

– Som jernbanedirektør skal du både tjene en statsråd og samtidig være leder for en selvstendig organisasjon. Hvordan har det vært?

– Det har vært konfliktfylt. Som øverste leder for en etat må du hele tiden være klar over at all myndighet og alt ansvar du har, er delegert fra statsråden. Du må aldri være i tvil om hvem som eier deg. Men organisasjonen har flere tusen ansatte, og for dem er det ingen forskjell om Jernbanelokket er en etat eller en selvstendig bedrift. De krever at ledelsen står fram og tar ansvar. Da kan du ikke bare være en evnukk. Du må kunne si noe og mene noe som statsråden kanskje ikke er helt komfortabel med. Forståelsen for dette i departementet kunne vært bedre, og det gjelder uansett

hvilken statsråd som har sittet på toppen.

#### Stor avstand

– Hvilke ambisjoner hadde du da du gikk inn i jobben som jernbanedirektør?

– Det var å gjenspeile troen på jernbanen som transportmiddel. Det var ikke tvil i min sjel om at kravet om bedre kollektivtrafikk ville bli forsterket i åra framover.  
 – Har dine ambisjoner blitt innfridd?

– Hvis jeg svarer ja på det, har jeg hatt for lave ambisjoner. Miljø og kollektivtrafikk er kommet sterkere i fokus enn det jeg kunne tro, men jeg er litt skuffet over måten dette er fulgt opp på, politisk og budsjettmessig. Kanskje det er en endring på gang. Den sittende regjering har snudd noe på det, men jeg tror nok aldri jeg har opplevd så stor avstand mellom forventninger og krav og det vi kan forvente av budsjetter.  
 – Hva må gjøres for å få fart på jernbaneutbyggingen?

– For det første er jeg enig med dem som sier at vi må finne nye finansieringsordninger for å



**GLEDELIG:** Da ny godsterminal på Ganddal ved Stavanger ble bygd.



**MED SONJA PÅ TUR:** Dronning Sonja og Killi ankommer Eidsvoll stasjon da jernbanen feiret 150 år.



**STORFORNØYD:** Den nye tog-radioen GSM-R kunne tas i bruk.



**IMPONERT:** Samarbeid med Meteorologisk institutt om værberedskap.

## « ... jeg har hatt mye vondt med meg selv, jeg. Det har vært mange våkenetter ...»

► investere i infrastruktur. Vi må unngå at jernbaneinvesteringer vurderes opp mot statens rene driftsutgifter til eldreomsorg og liknende. Det alene løser likevel ikke alle problemer, da vi også har mangel på arbeidskraft og realressurser. Hvis en vil prioritere jernbane, må en prioritere ned noe annet. I stedet for å forskale enda flere hytter i Hafjell må den arbeidskraften brukes på jernbaneanlegg. Økt skatt vil være et virkemiddel for å få til dette. Økonomiprofessor Victor Normann startet jo denne debatten. Jeg forstår ikke hvorfor den har dødd ut.

### Foretak

– Hva ville du gjort hvis du hadde fått frie tøyler til å utvikle Jernbaneverket?

– Hadde jeg fått frie tøyler, hadde jeg opprettet et jernbaneforetak underlagt en spesiell lov. Et foretak som kan kapitaliseres opp og som kan ta opp lån, eventuelt statlige lån. Dette foretaket bør få anledning til å avkreve togselskapene en kjøreveisavgift som skal dekke deler av driftsutgiftene.

– Det ville videre være viktig å bygge opp innsatsbaserte ordninger mellom foretaket og togselskapene. Jeg kunne tenkt meg å opprette mer forretningsmessige kontrakter, som gjør at vi ansvarliggjøres hvis vi ikke leverer det som er kontraktfestet. En forutsetning vil være at vi får tilstrekkelige muligheter til å skaffe oss inntekter. Jeg ser for meg et jernbaneforetak som både eier stasjoner og terminaler, og som har fullmakt til å inngå såkalte joint-venture-avtaler (samarbeidsavtaler) med andre for raskere å kunne «snu seg» og tilpasse seg markedsutviklingen.

– Også et slikt system vil forutsette tilstrekkelige bevilgninger fra staten, slik at vi får mulighet til å nedbetale de lånene vi har tatt opp. Og lånene vil måtte nedbetales over lang tid.

### Gått ut på dato

– Du hadde ansvar for den første nasjonale transportplanen. Hvordan har du opplevd arbeidet med den nasjonale transportplanen for 2010-2019?

– Måten de nasjonale transportplanene utarbeides på, har etter

min mening gått ut på dato.

NTP er mer eller mindre en investeringsplan fra hver av etatene, limt sammen mellom to permer. Jeg håper nå inderlig at en ved behandling av denne transportplanen får en diskusjon om hvordan dette arbeidet skal legges opp videre. Mitt forslag er å snu «på flisa»: Først bør politikerne trekke opp noen målsettinger for framtidens samferdsel. Deretter bør de gå til etatene og spørre: Hva må gjøres for å kunne oppfylle de politiske målene?

– Politikerne kan for eksempel bestemme at markedsandelen på jernbane og sjø skal øke med 30 prosent, at trafikkulykkene på veiene skal ned med 50 prosent og at kollektivandelen rundt de store byene skal øke med 15 prosent. Da må etatene utfordres til å gi gode svar på sentrale politiske spørsmål.

– I dag får vi noen økonomiske rammer som vi blir tvunget inn i, og som setter føringer både for hva vi kan drøfte av alternativer og for det endelige resultatet. I det innledende kapitlet er alle enige om at det er viktig å få mer trafikk over fra vei til jernbane og sjø. Så kommer

en lengre ut i dokumentet, og da handler det plutselig om alt annet enn jernbane. Dermed får vi aldri til de store grepene som trengs. Det å ha som hovedmål for en ti-årsplan at dagens budsjett-nivå skal videreføres, er ikke akkurat noen visjonær målsetting for utviklingen av norsk samferdsel.

### Ingen syvende far

Fra og med fredag 1. august er Elisabeth Enger Jernbaneverkets ansikt utad. Killi har ett ønske for den nye jernbanedirektøren, og det er at departementet benytter muligheten til å avklare ansvarsforholdet i trekanten departement, tilsyn og jernbaneverk.

– I dag kan tilsynet fastsette forskrifter og regler som gjør at det går rett inn i prioriteringene til jernbanedirektøren, mens det er jernbanedirektøren som sitter med ansvaret. Det er et tankekors at vi ennå ikke har fått en sikkerhets-

godkjenning når vi har en av de sikreste jernbanene i Europa.

– Hva skal du nå gjøre?

– Jeg skal jobbe med utredningsoppgaver og håper jeg kan være en god samtalepartner for flere i ledelsen. Én ting har jeg helt klart: Jeg skal ikke trenge meg på. Det er Elisabeth og de andre i ledelsen som skal komme til meg. Så får vi se hva det utkrystalliserer seg til. Jeg ønsker i hvert fall ikke å være noen syvende far i huset, forsikrer Steinar Killi, som ser fram til sjefskiftet: Å slippe å gå med mobiltelefon. Å slippe å mene noe i enhver sammenheng.

– Jeg gleder meg til å være bakerst i køen og ikke ha ansvar, smiler han. Om kort tid setter den avtroppende jernbanedirektøren kursen mot Kvam og hytta ved Rondablikk. I dette miljøet finner han ro og styrke blant venner som i alle år har vært god støtte – ikke minst da det har blåst som verst.

## «Jeg gleder meg til å være bakerst i køen og ikke ha ansvar»

## Sagt om Steinar Killi



«Steinar er kunnskapsrik, ryddig og uhøytidelig. Som samferdselsminister oppfattet jeg ham som en solid støttespiller, og jeg har siden hatt stor nytte av å snakke med ham om nettopp samferdsel. Han evner også å se de politiske linjene.»

JOHAN J. JAKOBSEN, mangeårig leder i Senterpartiet og samferdselsminister 1983-1986

«Steinar er lojal, kreativ og løsningsorientert. Hvis jeg hadde gitt ham en beskjed, var det aldri noe tull – selv om han var klar på sine meninger. I fellesskap fant vi alltid en løsning på vanskelige saker.»

KJELL OPSETH, samferdselsminister 1990-1996



«Steinar oppfattet jeg som en steinsolid mann, en terrier som leverte da oppdraget var definert. Han var klar på rollefordelingen og visste hvem som var sjefen. Han var ingen nikker, men jeg liker ikke nikkere!»

ODD EINAR DØRUM, samferdselsminister, 1997-1999

«Ærlig, oppriktig og diskusjonsglad. Det er de tre ordene som jeg synes passer på Steinar. Han er betydelig yngre enn meg. Før han skulle legge seg, satt han på mammas fang og tilsto alle sine synder ... Han var en vitebegjærlig bror som spurte og grov etter det meste.»

EGIL KILLI, bror og tidligere administrerende direktør i Transportbrukernes Fellesorganisasjon



«Steinar er jordnær, med begge beina godt planta på jorda. Han er rett fram og sier hva han mener – både på godt og vondt. Han kan være litt mye rett fram, men for oss tillitsvalgte har han vært fin å samarbeide med.»

KJELL ATLE BRUNBORG, leder i Norsk Jernbaneforbund



**EIES:** Av samferdselsminister Liv Signe Navarsete.



**SKIFTE:** Steinar Killi vil ikke trenge seg på når Elisabeth Enger er blitt sjef.



**FARVEL:** En jernbanedirektør på vei ut av rampelyset.

FOTO: KJELL BAKKEN



**Før og etter**

Før flyttinga trudde dei tilsette at dei skulle få ei vanskelegare reise til jobben. Når dei blir spurde i etterkant, seier dei at det gjekk langt betre enn frykta. Det er hovudkonklusjonane på ei undersøking som er gjort blant tilsette som held til i Forskningsparken på Blindern i Oslo. Da dei flytta dit, vart det mykje vanskelegare for mange å nytte eigen bil enn der dei heldt til før. Så syner det seg at det går heilt greitt for dei fleste å reise kollektivt, gå eller sykle til jobben i staden for å køyre eigen bil, melder samferdsel.toi.no.

**e-kurs i ERTMS**

Det nye signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) er i ferd med å bli teke i bruk rundt om i Europa. I Sverige er Botniabanen den første som får signalsystemet. Det vil òg kome til Noreg. No har Norsk jernbaneskole i samarbeid med tele- og signalmiljøet i JBV laga eit elektronisk opplæringsprogram om ERTMS, klar til bruk like over sommarferien. Kurset vil gje ei grunnleggjande forståing av kva ERTMS er, kvifor det kjem, føremøner med systemet og korleis det verkar. Særleg interessant vil kurset vere for leiarar og ikkje-teknisk personale i Jernbaneverket og for togselskapa.

**Posten + CargoNet = sant**

Posten er allereie storbrukar av tog, men vil køyre enda meir. Målet er å få 80 prosent av alle transportane over på jernbane. No har Posten og CargoNet skrive ein avtale med ein transportverdi på ein milliard kroner for dei neste tre åra. Avtalen skal vere den største som nokon gong er gjort om godstransport på skjener og inkluderer nasjonal, nordisk og internasjonale transportar. Med avtalen blir samfunnet spart for 30 millionar køyrde trailerkilometer!

FOTO: CARGONET



# Operative på maskiner

NSB har hatt sitt driftsoperative senter i mange år. Nå følger Jernbaneverket etter med et eget DROPS for arbeidsmaskiner og mannskaper. Merk deg datoen 3. september og telefonnummeret 916 05 555!

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

Et driftsoperativt senter (DROPS) trer i funksjon ved avvik. Det kan være om en maskin havarerer, ved en rødllyspassering eller når noe annet skjer. Tidligere har dette vært håndtert i linjen. Det ansvaret er nå automatisk delegert til JBV DROPS så fort det skjer en uønsket hendelse.

- Linjeansvaret for hendelsen blir overført til DROPS. Men oppfølgingen av hendelsen er det fortsatt linjeansvarlig som har - i samarbeid med JBV DROPS, forklarer Stein-Olav Gulliksrud, som skal lede det driftsoperative senteret.

For innleide maskiner og mannskaper ligger derimot ansvaret for oppfølgingen av den uønskede hendelsen i sin helhet i JBV DROPS.

Det er etter hvert mange som kjører rundt med arbeidsmaskiner på norske spor, enten det gjelder pakkmaskiner fra Tyskland, eller sprøytetog innleid fra Banverket. Speno kommer for eksempel fra Italia for å slippe skinner.

- Togledelsen har lenge etterlyst et fast kontaktpunkt. Så da ledelsen i Jernbaneverket, JL, fikk saken til behandling i slutten av april, ble den banket fort gjennom. Nå har vi vaktstyrken på plass og er i ferd med å få på plass papirene som skal styre virksomheten, opplyser Per Olav Hove. Som leder av trafikkutøverfunksjonen (TU) er det han som har personalansvaret for DROPS-karene. For øvrig er DROPS underlagt den enheten som på jernbanen heter Banedivisjonen For- syning Rullende Materiell.



**JBV DROPS:** Disse karene skal bestyre det driftsoperative senteret i Jernbaneverket. F.v. leder Stein-Olav Gulliksrud, Sveinung Bjørgvik, Vidar Andersen, Kenneth Myhre, Øyvind Ånerud, Einar Eide og Roar Engrønningen.

**Ny utsettelse**

Jernbaneverket har fått forlenget fristen for å inneha sikkerhetsgodkjenning til 1. juli 2009. Dette går fram av et brev fra Samferdselsdepartementet. Departementet viser til et brev fra tilsynet, som finner det sikker-

hetsmessig forsvarlig å utsette fristen opptil et år under forutsetning av at Jernbaneverket har et særlig fokus på risiko knyttet til områdene ras og flom, planoverganger og sammenstøt mellom tog.



**SER LYSET:** Byggeleder Lise Backer (t.v.), jernbanedirektør Steinar Killi og prosjektsekretær Mette Eriksen er klare til å feire det første gjennomslaget på dobbeltsporet mellom Lysaker og Sandvika.

## Killis siste salve

Steinar Killi var for anledningen skytebas da det ble lys i tunnelmunningen ved Engervannet i Sandvika i begynnelsen av juni. Dette var den første store milepælen på det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Sandvika.

**Tekst:** OLAV NORDLI **Foto:** KJELL BAKKEN

Det nye dobbeltsporet skal stå ferdig i 2011. Da blir det fire parallelle spor det første stykket østover fra Sandvika stasjon. Ved Engervannet går de nye sporene inn i den nye Bærumstunnelen - på hver sin side av dagens trasé for Drammenbanen.

Tilgjengeligheten til dette området er vanskelig. Det er derfor etablert en kort atkomsttunnel fra tennisbanene på Blommenholm. Starten på tunnelarbeidene ble markert av samferdselsminister Liv Signe Navarsete her den 26. juni i fjor.

**To buksebein**

Fra tverrslaget er nå de to «buksebeina» langs Engervannet ferdig drevet. På grunn av nærheten til trafikkert spor var salve-

størrelsen på gjennomslagssalva redusert og gjennomslagsstedet omhyggelig tildekket. Litt arbeid med en gravemaskin måtte derfor til før sola kunne strømme inn i tunnelen og kaste lys over den tradisjonelle skålen på røysa.

Det er Skanska Norge AS som er entreprenør på denne kontrakten.

I motsatt retning fra tverrslaget på Blommenholm er det nå drevet drøyt 200 meter av den dobbeltsporede tunnelen mot Lysaker, i et parti hvor det stedvis er vanskelige fjellforhold og liten overdekning.

Arbeidene pågår for fullt også fra fem andre stuffer. Den aller siste gjennomslagssalva i den 5,5 km lange tunnelen skal etter planen avfyres om halvannet år.

**Vil ha AS**

Sparebank 1 Midt-Norge vil opprette Trønderbanen Nord AS og finansiere ein ny og raskare bane med å leggje på prisen på togbillettane - ei form for bompengar. I tillegg til ein auke i billettprisane på ti prosent ser banken for seg at offentlig sektor, finansnæring, anna næringsliv og andre blir med på ei kronerulling for å kome i gang. Målet er å bygge ein bane der toga skal kunne køyre dei 12 mila mellom Steinkjer og Trondheim på ein time inklusive stopp undervegs. Heile stasen har dei rekna ut vil koste seks milliardar kroner.

**Betre lok til CargoNet**

Frå årsskiftet skal CargoNet ta i bruk fleire nye lokomotiv. Desse lokomotiva vil redusere energibruken med 30 prosent. Ved å utnytte friksjonen under oppbremsing produserer lokomotiva stråum. Med desse lokomotiva på plass vil det bli enda viktigare å få gods over frå veg til bane. Om alt godset som i dag går på skjener skulle over på bil, ville det gått 1000 fleire store lastebilar kvar dag. Desse nyttar om lag 80 prosent meir energi enn toget - samtundes som dei slepp ut klima- og miljøskadelege gassar. No kan du lese på [www.cargonet.no](http://www.cargonet.no) kor mykje du sparer miljøet med om du sender varene med toget.

**Treng meir plass**

På Ofotbanen blir toga stadig tyngre og større. For at dei skal kunne gå gjennom tunnelane, har banesjef Thor Brekkan & co no i sommar strossa ut 65 cm i botnen av tunnelane. Medan dei andre stader berre vidar ut profilet oppover, går ikkje det på Ofotbanen, der raskvelvingane er frå 1902 og freda. Desse raskvelvingane, som ligg mellom Narvik stasjon og Straumsnes, vart i si tid bygde for å ta unna ras frå det 1234 meter høge fjellet Tøttatoppen. Utstrossinga vart gjort i samband med ballastrensing på banen no i juni.

# Nytt verkty gir betre styring

Med eit nytt verkty skal Jernbaneverket kunne dokumentere at drift og vedlikehald i eigen regi gjev like mykje att for pengane som når arbeidet blir sett ut til eksterne.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

– Før har me samanlikna utan at det har vore heilt samanliknbart. No kan me sjå bak tala og får med det ein heilt annan, grunnleggjande dokumentasjon av det vi held på med, seier prosjektleiar Terje Nordstrand. Han er trygg på at den nye driftsavtala vil gje Jernbaneverket god styring med ressursane, betre arbeidsmiljø og ein sikrere måte å dokumentere verksemda på overfor utomverda, ikkje minst overfor departementet.

## Eksistensgrunnlaget

Nordstrand har hatt ei pådrivarrolle for å få driftsavtala på plass i Region Nord. Det er også han som har hatt ansvaret med å få laga det IT-verktyet som no blir nytta på landsbasis.

Avtala då Drift vart «freda» av politikarane, var at Jernbaneverket skulle kunne dokumentere at Drift i eigen regi gav like mykje att for pengane som ei utsetjing av arbeidet til eksterne. No føreligg verktyet som skal syne effektiviteten.

– Det er ved å dokumentere at me kan arbeide like effektivt som eksterne at sjølve eksistensgrunnlaget til Drift ligg, seier Nordstrand.

## Skit og kanel

Som basis i den nye driftsavtala ligg ei prislister. Alt som Drift skal gjere, skal kunne målast i mengder og gjerast om til pengar. Personal-

kostnader, materiellkostnader, leige av maskinar og kjøp av tenester er kjende postar som skal nyttast i utrekninga av prisen for ein jobb. Likevel kan ikkje alt samanliknast rått, understrekar Terje Nordstrand:

– Det er klart rimelegare og enklare å gjere ein jobb på dagtid med romsleg spordisponering enn der det kanskje berre er mogleg å sleppe til nokre timar om natta. Slike omsyn må også bakast inn i avtala mellom banesjef og Drift.

Med andre ord: Utskifting av fem sviller på Solørbanen kan ikkje utan vidare samanliknast i pris med skifte av fem sviller i Oslotunnelen. Vanskeleg tilgang til sporet er kostnadsdrivande.

## På lyntogspor

Ein føresetnad for den nye driftsavtala er at oppgåvene som skal gjerast eit år, er klart definerte på førehand. Slik sett er heile prosessen komen inn på eit lyntogspor no, fortel Nordstrand:

– Gangen i prosessen er at banesjefane i april/mai skal fortelje kva dei skal gjere neste år. I juni møtest banesjefane og Drift første gong, og så er målet at alt som skal gjerast neste år, skal kunne signeraast 1. desember.

## Drift først

I den nye driftsavtala er det ingen tvil om at Drift skal få førespurnadane om ein jobb først. Nøkkelen



til å kunne gjere det slik ligg i god planlegging frå banesjefen si side.

Dessutan må Jernbaneverket ha litt is i magen når det gjeld omfang. Kva som blir løyvd av pengar, blir som kjent ikkje klart for statsbudsjettet er handsama ved juletider.

– Det at me ikkje veit nøyaktig kva me får å rutte med før ved årsskiftet, har me drøfta nøye. Men historiske tal syner at me i alle fall ikkje vil få mindre enn 90 prosent av det me fikk året før. Da får vi leve med at dei siste ti prosentane er usikre. Me får så mykje meir att for å vere tidleg ute med planlegging, seier Terje Nordstrand, og legg til:

– Det er òg ein stor føremon for dei eksterne me treng hjelp frå, at dei kan leggje sine eigne planar. Samla vil dette gjere at me får nytta alle ressursane betre.

## Jernbanefag

Når det gjeld arbeid som krev jernbanefagleg kompetanse, er det i Drift han finst. Men Drift har òg andre oppgåver: mellom anna ansvaret for drift og vedlikehald av stasjonar og eigedomar.

– Me skal passe oss vel slik at Drift ikkje blir redusert til eit vaktmeisterkompani. Dei har ansvaret for snørydding, men òg for alt førebyggjande og korrektivt vedlikehald og ein del av arbeidet med fornyingar, understrekar Terje Nordstrand, som reknar med at Drift sjølve vil konsentrere

seg om dei jernbanetekniske arbeida.

## Driftsavtala i praksis

I fjor vart nesten kvart einaste tog mellom Oslo og Trondheim forseinka. I år skal det gå betre. Innsatsen er 12 mann frå Drift og ein handfull millionar kroner. Arbeidet skjer med ei avtale mellom banesjefen og Drift. Om det ikkje er nokon konkurranse på akkurat denne jobben, har Drift levert eit tilbod og vore i tingingar med banesjefen.

– Me har fast stykkpris, meter-

pris, pris for oppstartsmøte og for sikker jobb-analyse, for prosjektleiing, for timeverk og andre omkostningar, forklarar Erik Østmo, prosjektleiar for fornying i Drift Region Nord. – Slik blir det enklare å samanlikne dei jobbene vi gjer, med dei som banesjefen set bort til andre.

Kvar måned blir data frå jobben, kor mykje som er gjort og kva det har kosta, lasta inn i data-verktyet. Dermed har alle full oversikt over kor dei ligg i løypa i høve til planlagt arbeid og budsjett.

## KAPPA OG KLÅRT:

Fagarbeidar Atle Nordli og sveisar Roar Hell finjusterer skjenene for sveising.

«Me skal passe oss vel slik at Drift ikkje blir redusert til eit vaktmeisterkompani»

TERJE NORDSTRAND, Ansvarlig for drift- og vedlikehaldsavtala i JBV Region Nord





**HETE SAKER:** Sveisen godgjer seg.



**SLAGG:** Roar Hell fjernar det som er til overs etter sveisinga



**FINSLIPING:** Terje Hell sliper sveisen tvillingbroen har laga.

**GODKJENT:** Sveisen blir merkt med kven som har gjort han, kor han er og når arbeidet vart gjort. Sveisar nummer 146, Roar Hell, kan slå fast at sveisen held.



# Mye jobb med gamle spor

Mellom Dombås og Fokstua er det bratt. Kvar gong eit tog kastar seg utfor på veg ned mot Gudbrandsdalen, må det bremse.

Oppbremsing av tunge tog dreg skjenene nedover mot dalen. Når det i tillegg er nesten berre eldgamle tresviller i sol-lia ovanfor Dombås, er faren for solslyng overhengande.

I fjor vart farten sett til 40 km/t

over fleire veker i den verste «solslyngperioden».

I april vart det køyrt på 1500 kubikk med pukk og pakka. Seinare gjekk tolv mann frå Drift i gang med å nøytralisere sporet. Når dei møter grytidleg om mor-

gonen, måler dei temperaturen i skjena, kappar for å utlikne spennet og reknar så ut kor lang skjena eigentleg skal vere. Det som er til overs, blir kappa av.

På dei 7,5 kilometrane dei skal

nøytralisere, vil det bli ein monaleg mengd med skjenestubbar til overs. Dessutan blir 40 000 heyback-fjører skifta med nye, som har sterkare klemkraft.

# Trives med tall og griser

Om dagen trives hun godt både blant regnskapstall og kolleger på Hamar. Om morgenen og kvelden sørger Stine Knutsen (28) for at 215 griser får godt stell.

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

Stine Knutsen sitter på et bemerkelsesverdig ryddig kontor i regnskapsavdelingen på Jernbaneverkets Fellestjenester på Hamar. Sammen med en kollega er hennes jobb å holde orden på BaneEnergis regnskaper – som blant annet inkluderer 14 000 inngående fakturaer i året. Permene i hyllene står stramt på geledd. På pulten er det bare noen få ark – og en diger kalkulator.

– Kalkulatoren er min private. Jeg synes det er enklere å bruke den enn en regnemaskin, innrømmer Stine, 28 år ung og med faglig bakgrunn som bachelor i revisjon fra høyskolen på Rena.

BaneEnergi har ansvaret for innkjøp av all strøm til jernbaneformål; også kjørestrommen som togselskapene bruker. Strømmen blir kjøpt på den nordiske elkraftbørsen Nord Pool på Lysaker. Derfra kommer det for eksempel én faktura hver dag. Den skal til overmål betales med én dags varsel.

– Jeg husker veldig godt i begynnelsen at jeg reagerte på summene når det kom inn fakturaer på flere millioner kroner, mimrer Stine.

## Innejobb

Mens mange av Jernbaneverkets ansatte nå har kastet det meste av klærne, har Stine Knutsen sluppet ned persiennene og stengt sola ute. Det er 28 grader i skyggen på

Hamar da Jernbanemagasinet gjør en svett entré i kontorlokalene til Fellestjenester, som ligger jernbanemessig til i triangel mellom Dovre- og Rørosbanen kloss opp til Mjøsas breidd. På kontoret til Stine er det passe temperert – og mørkt.

– Det gjør meg ingen ting å måtte jobbe på et kontor selv om sola skinner. Når jeg er hjemme, er jeg ute hele tida, sier Stine.

Hjemme er gårdsbruket Asla i Brumunddal. Den tok samboeren og Stine over ved nyttår. Samboeren er helikopterflyver med base i Bergen. Han jobber borte ei uke og har to hjemme. Men den uka han er i Bergen, har Stine ansvaret for å gi 215 slaktegriser godt stell morgen og kveld.

– Verken jeg eller venninnene mine kunne for noen år siden ha tippet at jeg skulle gå i grisefjøs noen gang, men det har gått helt fint, sier Stine.

## Kustus

Opprettelsen av Fellestjenester, med én fakturaadresse på Hamar som eneste riktige adresse, var ikke udelt smertefri. Fakturaer som ble sendt til gamle adresser eller som ikke hadde nødvendig informasjon om koststed eller kontaktperson, kunne vandre rundt i systemet uten tanke på at betalingsfristen gikk ut. Det er det blitt mye bedre med nå, forteller Stine:

– Fakturaer som ikke er påført koststed, returnerer vi umiddelbart til avsender. Vi får dessuten sjelden straffegebyr på fakturaer som blir for sent betalt nå sammenliknet med slik det var en periode.

Til stadighet kommer det noe som er bedre enn det gamle. I vår



tok de i bruk et nytt scanner-system kalt Readsoft

– Med det slipper vi å punche så mye. Men når vi får en ny versjon av Agresso i høst, er det mulig vi kan ta imot e-faktura, forklarer Stine.

## Enestående

Stine Knutsen har sin faglige bakgrunn innen revisjon. I Jernbaneverket blir det mest regnskapsarbeid. Men hun trives både med jobben og med kollegaene:

– Jeg har vært heldig som har

fått gjøre alt fra A til Å på BaneEnergi. Utenom behandling av inn- og utgående fakturaer, purring av kunder, inkassosaker, føring av bank og månedlig avstemming av balansen bidrar jeg til månedsrapporter og årsrapporter. Dessuten leverer vi kasserapport og råbalanse til Riksrevisjonen én gang i måneden. Arbeidsmiljøet her er enestående. Vi er en veldig sosial gjeng som også finner på en del sammen utenom arbeidstid, avslutter Stine Knutsen.

**INNE- OG UTEDAME:** Stine Knutsen har ingenting imot å sitte inne på kontoret selv om sola skinner og gradestokken ute koker. Men hun trives også utendørs på gården heime – og i grisefjøset – der hun steller med 215 slaktegriser når samboeren har jobbuke.

## SAGT OM JERNBANEN



«Eg trudde NSB stod for verdiar som hurtighet og service, men no må me altså gå på stasjonen 10-20 minutt tidlegare enn før for å få betalt»

ODDVAR B. HØYLAND, togpassasjer Jæren

«Norsk Bane står sjølvstøtt fritt til å hyre inn konsulentar. Men at kommune- og fylkespolitikarar rundt om i Noreg brukar millionar av kroner på å greie ut urealistiske jernbaneprojekt, er skremmande»

LEIARARTIKKEL, Hallingdølen

«Å få laget en «sekkestasjon» og å fjerne jernbanesløyfa er ingen umulighet. Det står på viljen. Denne løsningen har de hatt i Kristiansand i alle år»

PETTER BERG, varaordfører (H), Tønsberg

«I dagens situasjon er ikke dette noen ideell løsning. Hvem ønsker å vente et kvarter på Tønsberg jernbanestasjon mens togsettet klargjøres?»

OLE KONTTORP, utbyggingssjef Jernbaneverket

«Siden 2002 har Stortinget bevilget nærmere tre milliarder mindre til Jernbaneverket enn de selv har vedtatt i Nasjonal transportplan. Transportplanene fra før 2002 hadde også store bevilgningsetterlep.

Før politikerne kan kreve at Jernbaneverket skal betale erstatning til forsinkede togpassasjerer, bør de selv begynne å følge opp Nasjonal transportplan»

FOR JERNBANE, landsdekkende medlemsorganisasjon

«Dersom Regjeringen presenterer NTP uten et eneste ord om Gjøvikbanen, vil det være ren fallitterklæring»

LEDERARTIKKEL, Avisa Hadeland

## MIN ARBEIDSDAG

**NAVN:** Stine Therese Knutsen

**ALDER:** 28 år

**UTDANNING:** Bachelorgrad i revisjon

**ARBEIDSSTED:** JBV Fellestjenester Regnskap på Hamar

# Stolthet – er det viktig?

Etter at jernbanen har eksistert i mer enn 150 år i Norge, er det fortsatt mange og sterke meninger om hvordan jernbanen bør utvikle seg i årene som kommer. Sentralt i diskusjonene er det alltid snakk om penger. Har lille Norge med snart 2000 milliarder kroner på bok råd til å bygge noen ekstra kryssningsspor og ruste opp for eksempel Oslostunnelen? Eller skal en fortsatt benytte tiden til bare å diskutere utviklingen på et akademisk nivå hvor samfunnsnyttens av høyhastighetsbaner og global oppvarming er det sentrale? Og hva med dem som jobber i og med jernbane? Er de viktige i den videre utviklingen?

## I støpeskjeen

Da jeg begynte i NSB i 1998, var hele jernbanesystemet i støpeskjeen for å finne en fremtidig form hvor alt skulle legges til rette for fremtidig konkurranse på sporet. Den nye operatøren NSB trådte rundt i sine store barnesko, og Jernbaneverket kjempet en ensom kamp for å finne sin plass i den nye verden. Jernbanetilsynet så dagens lys og forsøkte å finne sin form og påvirke nye organisasjonsstrukturer til å lære å tilfredsstillte moderne sikkerhetstenkning.

Rundt årtusenskiftet var det fortsatt normalt at generaldirektøren, eller konsernsjefen som det nå heter, ikke ble sittende lenge i

stolen. Suksessfaktoren var mange passasjerer og flest mulig tonnkilometer. Med andre ord var volum viktig, men det var ikke så viktig med økonomisk overskudd da det var gode rutiner for hvordan Stortinget bevilget mer penger til en slunken kasse.

## Skamfølelse

Oppe i alt dette var det en fantastisk gjeng med dyktige og stolte mennesker som gjorde sitt beste til å føre en 150 år gammel kultur videre. Stolte mennesker hvor mange hadde blitt formet etter mester/svenn-prinsippet, noe som resulterer i at mesteren lærer svennen alt som er godt – og dårlig. Midt i denne særdeles spennende og kritiske perioden for utviklingen av jernbanen i Norge skjedde katastrofen den 4. januar 2000: Åsta-ulykken med 19 døde. Tilbake satt alle vi som jobbet innen jernbanen, sjokkerte og handlingslammede. Stoltheten vi følte ved å være med på en stor og viktig endringsprosess, var over natten snudd til skamfølelse ved å bekjenne at – jo, jeg jobber i jernbanen.

## Ny grunnmur

De nærmeste årene etter Åsta-ulykken opplever jeg som en ny grunnmur ble bygget under det som etter hvert fremstår som et strukturert system for å videreutvikle jernbanen i Norge. I all hovedsak har Jernbaneverket og Jernbanetilsynet funnet sine roller. Operatørene, hvor NSB og CargoNet er de største (det er til sammen 11 registrerte selskap i Norge i dag), har funnet sine roller, og vi vet at det i dag er flere som vurderer å starte jernbaneselskap i Norge.

I tillegg til dette er det flere tilbudere av vedlikehold, leveranse av materiell og tjenester som gjør at jernbanen ikke lenger er en monopolvirksomhet for spesielt interesserte. Jernbanen er i ferd med å bli en bransje hvor det også for private investorer er interessant å satse. Flere ser at vi i Norge er på god vei til å videreutvikle rasjonelle transportløsninger for personer og gods, transportløsninger som vil tilfredsstille morgendagens krav til effektive logistikk-løsninger.

## Stoltheten tilbake

I dagens virkelighet må det også være plass til de gode og konstruktive diskusjonene om hvordan politikere og kunder på sin måte kan delta for at jernbanen virkelig skal lykkes i fremtiden. Det er verken tid eller rom for dommedagstanker og pessimisme, men tid for diskusjoner som ender i konkrete beslutninger som gjør at jernbanen kan utvikle seg videre i takt med samfunnet for øvrig.

Jeg opplever at jernbanen og alle vi som tilhører den, har fått stoltheten tilbake etter en særdeles krevende periode preget av positiv utvikling.

*Stolthet er viktig for alle mennesker. Stolthet gir grunnlag for en god selvfølelse som lett smitter over på omgivelsene. Stolte ansatte kan ikke unngå å gjøre en god jobb!*

Jeg ønsker dere alle en god sommer på «rett spor»!

**STOLTE:** Månedens gjesteskribent opplever at «jernbanen og alle vi som tilhører den, har fått stoltheten tilbake.» FOTO: LILLIAN JONASSEN

## MÅNEDENS GJEST

**NAVN:** Kjell Frøyslid  
**TITTEL:** Rådgiver, NSB  
(tidligere sjef for CargoNet)



# Reiseliv blir stadig viktigere

Flåmsbana og Bergensbanen blir stadig viktigere for reiselivet i vår region, sier regiondirektør Lars Christian Stendal i Region Vest. På samme måte blir reiselivet stadig viktigere for persontrafikken på disse banene.

**Tekst og foto:** NJÅL SVINGHEIM

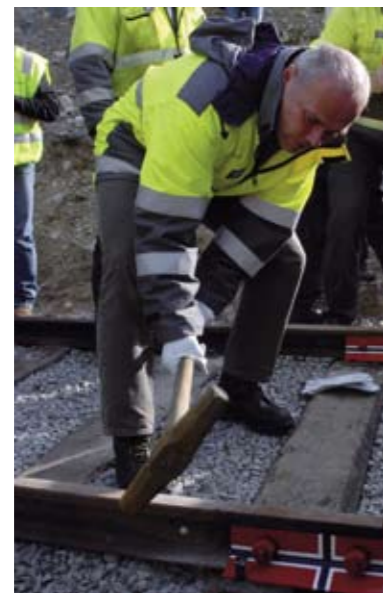
Flåmsbana har nå godt over en halv million passasjerer i året. Dette er i all hovedsak trafikk som foregår i noen hektiske sommermånedene.

– Ufordringen blir nå hvordan vi kan videreutvikle dette, sier Stendal.

## Tredje største reisemål

Fra å være en liten sidebane for lokalbefolkningen innerst i Sognefjorden har Flåmsbana utviklet seg til å bli landets tredje største reisemål. Svært mange av turistene reiser den berømte rundturen «Norge i et nøtteskall», med buss til Gudvangen, båt på Sognefjorden og tog på Flåmsbana og Bergensbanen tilbake. Slik nyter også reiselivet både i Voss og Bergen godt av tilstrømmingen til Flåmsbana.

– Bare på Voss serveres det eksempelvis 50.000 lunsjer til disse turistene i sesongen, sier Stendal.



**100 ÅR:** Her skrur Lars Stendal sammen laskene som markerte 100 år siden skinnegangen mellom øst og vest møttes. Neste år det 100 år siden Bergensbanen ble åpnet, og da blir det enda flere turister.

## Enda flere tog

Fra å være en nedleggingstruet bane med dårlig standard og liten trafikk er utfordringene på Flåmsbana nå mer knyttet til hvordan man i framtida skal få plass til enda flere tog enn de ti togparene som banen har i høysesongen. Myrdal stasjon er et sentralt element i alt dette.

– I Flåm har det skjedd mye, og det kommer til å skje enda mer. På Myrdal er det imidlertid en del naturgitte begrensinger vi må leve med, sier Lars Christian Stendal. Likevel er han ikke fremmed for at mye kan gjøres også på kort sikt for å ta bedre vare på turistene.

– Vi kan nok plukke opp ett og annet som gjøres bedre ute i Europa når det gjelder utforming og stasjonsinformasjon, sier han.

## Vil informere bedre

– Stasjonen er bygget for en annen trafikk og et annet formål enn det som er situasjonen i dag, sier regiondirektøren. – Vi har derfor startet et forberedende arbeid der vi skal gå gjennom og se på hvilke muligheter vi har til å gjøre Myrdal til et sted hvor turistene og deres behov og ønsker står i sentrum. Vi vil informere bedre, vi vil fortelle om Flåmsbana og distriktet og vi vil synliggjøre jernbanen og dens betydning, sier Stendal. Han er ikke fremmed for at det burde være enkelt å finne faktainformasjon om Flåmsbana også på Myrdal stasjon. Eksempelvis kan en utstilling vise den fantastiske banetraseen ned det stupbratte Myrdalsberget. Det er ikke så enkelt å forstå dette innenfra toget.

– Det er ingen tvil om at vi med relativt enkle midler kan gjøre mye ▶



**TREKKPLASTER:** I løpet av sommermånedene reiser en halv million mennesker med Flåmsbana, Kjosfossen er ett trekkplaster.



**AV DE STØRSTE:** Myrdal stasjon er i sommersesongen en av de største på fjerntognettet. Jernbaneverket ønsker å legge forholdene bedre til rette for turistene – uten at det blir for dyrt.

# Skreddersydd for turister

**SVEITS:** Pent, praktisk og pertentlig. Slik kan inntrykkene oppsummeres etter at Jernbanemagasinet har sjekket en sveitsisk jernbanestasjon med stor turisttrafikk. Stasjonen Visp er tilpasset ukjente turister med mye bagasje som skal videre til Alpene.

**Tekst og foto:** NJÅL SVINGHEIM

I Sveits er det å håndtere store mengder med turister en viktig del av næringsgrunnlaget. På samme måte som i Norge er det naturen som er det største trekkplasteret, og plasseringen midt i Europa gjør tilstrømningen betydelig større enn i Norge.

Sveits har et svært godt utbygd jernbanenett, og til forskjell fra i Norge er det lagt opp til korrespondanser mellom tog på en rekke stasjoner.

Visp er en liten by på sørsiden av den nyåpnede Lötschberg-tunnelen og har på grunn av den nye tunnelen blitt overgangsstasjon mellom en hovedlinje og den berømte side-linjen opp i Alpene til turistmagneten Zermatt. Dermed måtte stasjonen bygges om.

## På flere språk

Allerede på toget oppdager vi en forskjell fra Norge. Informasjonen er svært tydelig og på flere språk. Den er automatisk, og det sies fra i riktig tid i forhold til ankomsten.

Når informasjonen er standardisert og automatisert slik, blir den like god og tydelig hver gang. Vel ute av toget finner togpassasjerene alle de elementene som etter-spørres.

Store oppslag med de timebaserte rutetabellene forteller om alle de neste avgangene fra stasjonen og hvilket spor togene kjører fra.

Store og letteste skilt viser vei ned i undergangen for å komme over til andre plattformer.

I selve undergangen under spor-ene er det satt opp monitører som

viser alle tog og hvilke spor de kjøres fra. Man får en bekreftelse på at man er på rett vei før man går opp på en ny plattform.

Det er også satt opp oversiktskart over stasjonen. Det kan være greit dersom man trenger å vite hvor venterom, billettsalg, toalett eller andre servicetilbud er.

## Plattformene

Selve plattformene er rene, ryddige og oversiktlige. Foruten de nevnte rutetabellene finnes sporansvisere og toganvisere.

Det er lett å finne bagasjetraller og hver plattform har også et venterom der man kan søke ly for vind og vær inntil toget kommer. Samtidig har man full oversikt og kan se toget komme.

Et annet stikkord er trygghet. Sentralt plassert står det store og tydelige søyler merket med SOS. Disse har en trykk-knapp der man kan tilkalle hjelp.

Også sikkerheten er enhetlig ivaretatt med merking av sikkerhetssoner og store lettfattelige skilt som forteller at det er forbudt å krysse over sporene.

Det er enkelt å orientere seg og lett å skaffe seg den informasjonen man trenger som ukjent turist.

► **ENKELT:** Det er enkelt å finne bagasjetraller på plattformen, og merkingen som viser at det er forbudt å krysse sporet, er enda tydeligere.



**OVERSIKTLIG:** Visp er bygget om til omstigningsstasjon mellom hovedlinjen og sidebanen opp i Alpene til Zermatt. Oversiktlige forhold med tydelig skilting og god informasjon preger stasjonen.



**VENTEROM:** Ute på plattformene er det også små venterom slik at turistene alltid har full oversikt over når togene kommer uten å bli utsatt for vær og vind.



**TRYGT:** Trygghet er et avgjørende stikkord når man er ute og reiser. På plattformene i Visp er det satt store stolper med trykkknapp for hjelp dersom man trenger assistanse.

► mer ut av dette enn hva vi gjør i dag, og det er noe vi vil se nærmere på, sier Stendal.

## Større stasjon?

Trafikken på Myrdal er nå så stor at for å kunne videreutvikle Flåmsbana og Bergensbanen som reisemål, må det tenkes i retning av flere spor og større stasjonsområde. Slik naturen er i den trange fjelldalen på Myrdal, er det åpenbart at det vil koste mye penger å utvide stasjonen. – Det vil neppe være realistisk at vi skulle kunne finansiere og forsvare en stor utbygging på Myrdal, uten at også andre aktører med på laget, sier Stendal. Han tenker da i retning av alternative finansieringsformer eller spleiselag med turistnæring og andre interessenter.

Kommende vinter er det for øvrig planer om bygge om plattformen i Flåm slik at den blir bredere og får plass til flere.

– Vi har også andre store utfordringer på Flåmsbana, sier Stendal og sikter spesielt til rassikring i det krevende terrenget i Flåmsdalen.

## TILTAK PÅ MYRDAL STASJON

- Spor, plattformer og utforming er begrenset av beliggenheten i den trange fjelldalen på Myrdal.
- For et par år siden fikk Jernbaneverket bygget en ny fotgjengerovergang i enden av plattformen med tilhørende gangveg. Da ble det slutt på mange farlige kryssinger av sporet for å komme ut av stasjonsområdet.
- Myrdal har gode fasiliteter i form av moderne venterom, kafeteria og lett tilgjengelige toaletter. Svette sykkelturister har til og med muligheter for å få seg en dusj før de går på toget.
- Stasjonen mangler imidlertid toganviserlegg, oversiktskart og fotgjengerundergang. Timebaserte rutetabeller kommer som kjent på alle stasjoner nå i år. Noen av disse tiltakene er enkle å få på plass, andre handler mer om både tekniske og økonomiske utfordringer.

**Togsuksess**

Toget mellom Karlstad og Oslo er blitt en stor suksess. På ett år har det reist hele 275 000 passasjerer, som er godt i overkant av hva som var forventet. I et intervju med Sveriges Radio mener adm. dir. i Värmlandstrafik, Lars Bull, at suksessen skyldes underveismarkedet. Der Linx kjørte snarveien mellom de største byene, stopper dette toget underveis og betjener de lokale reisende i Värmland, Hedmark og Akershus. Når utviklingen er så god som den nå er dokumentert, satser Bull på å sette opp en tidligavgang fra Karlstad mot Oslo i desember neste år.

FOTO: ARVID BÅRDSTU

**KL-pensjonist**

Elektromontør Erling Sporstøl (64) har gitt seg etter 44 års tjeneste. Han startet som «ekstra ledningsreparatør» på Kongsvinger vint-

teren 1964. Like før jul samme år opplevde han å få kjørestrommen gjennom kroppen. Med denne erfaringen gir han tyngde til sikkerhetsarbeidet den dag i dag på en sikkerhetsvideo. Sporstøl er ivrig deltaker i lange turrer og har klart merket i Birkebeinren imponerende 13 ganger!

**Baneløsning**

Politikerne i Akershus vil ha vurdert to alternativer for en baneløsning til Akershus universitetssykehus (Ahus). Det ene alternativet består av en forlengelse av T-banen i Oslo fra dagens endestasjon Ellingsrud til Ahus. Det andre alternativet er en forlengelse og sammenkobling av T-banene til Ellingsrud og Groruddalen (Vestli) ved Lørenskog stasjon. Fra stasjonen kan det gå trikk eller lettbane til sykehuset. Planene om en bybane som benytter de ordinære togsporene fra Lørenskog, er forlatt.

**Stadig flere med tog**

Tallet på togpassasjerer fortsetter å øke. NSB hadde i årets fire første måneder 5,7 prosent flere passasjerer enn i samme periode i fjor. Det er femte året på rad at togtrafikken her i landet øker. Trafikken øker på nesten alle strekninger, men NSB er bekymret for kvaliteten i leveransen til kundene.

# Jernbane-bikerne

Hvis du i Trøndelag treffer på voksne menn på store sykler der de har et merke på armen, på ryggen eller et annet sted med innskriften «MC Marienborg», har du møtt jernbane-bikerne.

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

MC Marienborg teller ca. 20 medlemmer som jobber i Jernbaneverket, Mantena eller NSB. Klubbens aktivitet er å cruise rundt på tur – om det er grilltur til Selbu eller «flesketur» til Åre.

– I år startet vi 1. mai med valgfri tur Trondheimsfjorden rundt eller Trollheimen rundt. Så går det slag i slag med turer til sesongen avsluttes med grilltur til Agdenes 17. september, sier Rune Hovind, sportilgangs koordinator i Jernbaneverket og ivrig cruiser.

– Fra jeg tar ut sykkel i begynnelsen av april og til jeg setter den bort i løpet av oktober, kjører jeg 12500 kilometer. Bilen bruker jeg bare når jeg må handle mer enn to bæreposer, forteller Hovind.

**Guttetur**

I juli fyller Hovind 50 år. Det feirer han sammen med en kompis «over there» – med

å cruise på leid sykkel en måneds tid «head out on the highway. Lookin' for adventure», som Steppenwolf sang.

Rune Hovind hadde i lange tider drømt om storsykkel før drømmen ble realisert for fem år siden. Nå kjører han en skinnende, velholdt Yamaha Dragstar med 1100-kubikk motor.

Men spesielt fort går det ikke, innrømmer han. Som jernbanemann siden han var 17 år og med lang praksis fra sikkerhetsrelatert arbeid, har han sett at det er mer å passe på for en myk trafikant på et motorsykkelsete enn for en bilist.

– Trafikkbildet blir et helt annet når en kjører sykkel. Man må blant annet passe på å plassere seg inn mot midtstripa for alltid å ha en utvei hvis det skulle oppstå en situasjon. Jeg har fått mange aha-opplevelser som motorsyklist i trafikken, ja, innrømmer Hovind.



**EASY RIDER:** Rune Hovind er medlem av to motorsykkelklubber. Han ser gjerne at flere jernbanefolk blir med på turer i regi av MC Marienborg



**LOKFØRERSPIRER:** Hovedlærer Bjørn Kristiansen har ett år på seg til å gjøre lokførere av Line Hovind Aak (t.v.) og Kirsten Johannessen. Den avsluttende eksamenen er 10. juni neste år.

## Aspiranter på sporet

Den 2. juni kunne hovedlærer Bjørn Kristiansen ved Norsk jernbaneskole ta imot sitt 12. kull med lokførerstudenter. Blant dem er det to kvinner; en radiograf og en lærer.

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

Kirsten Johannessen (32) er utdannet lærer. Line Hovind Aak (27) er radiograf. Nå vil de bli lokførere.

– Jeg har både far og en bror ved jernbanen. Selv har jeg jobbet som togvertinne i fem år i studietiden. Når jeg er ferdig, håper jeg på jobb i NSB med variert kjøring. Jeg ser ikke for meg å kjøre Asker-Gardermoen hver dag, sier Kirsten, som bor på Lindeberg.

Den andre kvinnelige lokførerstudenten på dette kullet kommer fra Sørumsund. Hun kan tenke seg å kjøre godstog.

– Jeg ser for meg at jeg en dag kan dra et tømmerstog over Saltfjellet, gjerne om natta. Jeg vil ikke dra på jobb når alle andre gjør det. Jeg trives best med turnusarbeid, sier Lina.

**Krevende studium**

Bjørn Kristiansen er strålende fornøyd med

interessen for lokføreryrket. Til kullet som skal starte i september var det for eksempel 600 søkere. Nå har disse gjort unna helse-sjekken og den arbeidspsykologiske testen. Da står det fortsatt igjen 200 kompetente søkere.

For mange er den arbeidspsykologiske testen på flere timer en slitsom affære. Men ikke for de to kvinnene på kull tre. – Jeg skjønner ikke at det er så mange som synes denne testen var så slitsom. Jeg syntes den var kjempemorsom, sier Lina. Hun tror heller ikke at resten av studiet vil være uoverkommelig.

Men Bjørn Kristiansen vet at lokførerstudiet er et krevende studium. – Det mange sliter med, er tekniske fag. Men vi har svært motiverte studenter med veldig gode holdninger så det går bra med de aller, aller fleste.

**Klima-alvor**

Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL), som organiserer hovedtyngden av norske transportindustribedrifter innenfor logistikk, spedisjon og skipsekspedisjon, vil ha mer gods over på jernbane mellom de store terminalene i stedet for på lastebil. Det er ett av punktene i deres klimaprogram, som ble drøftet på LTL-kongressen nylig. Målet til LTL er å redusere CO2-utslippene med 30 prosent innen 2012 og 50 prosent innen 2030. Skal de klare det, må mer av godset over på jernbane. Riset bak speilet er myndighetskrav som kan komme om ikke bransjen selv klarer å redusere utslippene.

**Dra med Krøderbanen**

Den 10. juni var det 100 år siden togtrafikken mellom Bergen og Kristiania startet opp – med innlagt båtreise på Krøderen. Togene gikk mellom Bergen og Gulsvik. Fra Gulsvik var det dampbåtforbindelse fire mil over Krøderen @til det igjen gikk tog til Vikersund. På Vikersund var det omstigning til toget som gikk via Drammen til Kristiania. På lørdager og søndager i juli og august er det åpent for alle å bli med på en idyllisk opplevelsesreise med Krøderbanen, som i dag er museumsjernbane. På bildet ser vi omstigningen mellom tog og båt på Gulsvik for hundre år siden.

**Enklere hverdag**

Jernbaneverkets trafikkdivisjon har satt i gang et prosjekt for operativ trafikkinformasjon. Et nytt verktøy skal tas i bruk for bestilling og behandling av ruter og disponering av spor. – Hverdagen blir enklere både for togselskapene og for Jernbaneverkets egne folk som kjører arbeidstog og skal planlegge arbeidet, sier John Harald Amundsen og Anders Linnerud i prosjektet. Med det nye verktøyet blir alle data og systemer som brukes i ruteplanlegging, informasjon om banetilstand og distribusjon av ruter og ordre samordnet i ett system.



# Jorda rundt med tog

Han har besøkt 75 forskjellige land i verden - ved hjelp av jernbane. Matz Lonnedal Risberg humrer litt og viser fram et bilde der han sitter ikledd smoking og patter på en fet sigar ombord på verdens mest eksklusive tog: The Blue Train i Sør-Afrika. Der er sovekupeen er utstyrt med dobbeltseng og badekar ...

Tekst: ARNE DANIELSEN

«Hva er inkludert i prisen», spurte jeg togsjefen. «Alt, Sir.» «Også sigarer?» «Ja, Sir.» «Har dere havanesere?» «Vi har ingenting mindre, Sir.»

## I Stanleys fotspor

Turen med Blue Train var en del av en fantastisk togreise fra Cape Town nordover i Afrika til Dar Es-Salaam i Tanzania og videre opp til Victoriasjøen like ved ekvator.

– Jeg reiste med fraktbåt til Cape Town og reiste så en stund rundt i Sør-Afrika og Mosambik, før jeg tok Blue Train nordover inntil det sporet av i Bulawayo, et jernba-

neknutepunkt i det sørlige Zimbabwe. For å komme over brua mellom Zimbabwe og Zambia måtte jeg leie mitt eget damp tog. Det ville vært ergerlig og jeg ikke hadde fått med disse 13 usle kilometerne på jernbane! Jeg er særlig fornøyd med denne reisen – i dag er den nemlig umulig å gjenta på skinner.

## Reising er livet

Til daglig arbeider Risberg som arkitekt i infrastrukturdivisjonen med kontor i Oslo City. Her er han prosjektleder for trauste norske strekninger som dobbeltspor gjennom Ulriken, kryssningsspor på Bergensbanen og Langemyr godsterminal utenfor Kristiansand, eller han baler med reguleringsplaner for Nodeland kollektivtrafikkknutepunkt og utredninger om godsterminal i Bergen. Men når arbeidstiden er slutt, drømmer han seg vekk – langt vekk.

– All min fritid går med til å forberede, gjennomføre og bearbeide reiser – alltid med skip og jernbane, det synes jeg er mest komfortabelt og sikkert, til nød med buss. Jeg forstår ikke vitsen med å fly, det er ubehagelig og usosialt, med kjedelige flyplasser og et ekstremt sikkerhetsysteri – det er rett og slett ikke min greie.

## Politisk uro

I samråd med arbeidsgiveren samler han opp ferie og legger ut på en skikkelig ekspedisjon annethvert år. I år var han en smule uheldig med de politiske konjunktorene.

– Jeg hadde planlagt å reise til Burma, Tibet og Sentral-Asia – blant annet til Samarkand i Usbeki-

stan, men det tyske reisebyrået tøvet jo mer avreisetidspunktet nærmet seg. Så ble det Australia i stedet.

## Nesten komplett

Som regel reiser han alene, innrømmer glatt at han er sær, vil bestemme selv og kan ikke tenke seg noen andre rundt seg på alle tider på døgnet. Noen overraskelse er det derfor ikke å høre at mannen er ungkar. Neste ekspedisjon planlegger han gjennomført høsten 2009.

– Jeg har ingen målsetning om å se hele verden, men hadde et prinsipp om å besøke alle statene i Europa, noe jeg også gjennomførte. Derfor ble jeg litt sur da Kosovo erklærte seg uavhengig nå i vår. På ønskelisten nå står blant annet Iguaco-fossene mellom Argentina og Brasil. Jeg har ikke sett Alaska, heller ikke pyramidene i Egypt. Dessuten mangler jeg Tibet og en del av Silkeveien.

## Den nye Phileas Fogg?

Jorda rundt har han imidlertid vært, men 80 dager ble i snaueste laget.

– Jeg brukte 122 dager og et kvarter! Jeg tok toget fra Oslo via Sverige og hele Russland og Sibir til Vladivostok. Det er en spesiell opplevelse å benytte jernbanen i Russland. Der er avstandene så store at du nærmest må bosette deg på toget, derfor finnes sovevogn overalt. Ferden gikk videre sørover i Kina til Saigon i Vietnam. Derfra reiste jeg med buss og båt til Bangkok i Thailand, via Angkor Vat i Kampuchea, der



«Jeg forstår ikke vitsen med å fly»

**HØYDEPUNKT:** Risberg med dertil egnet påkledning og en havaneser i håndda ombord på Blue Train.

FOTO: PRIVAT



**BLUE TRAIN:** Slik ser det berømte luksustoget ut.

FOTO: BLUE TRAIN

småungene kunne oppgi prisene på suvenirer i norske kroner. Fra Bangkok tok jeg toget til Singapore og cruiseskip til Australia. Jeg fikk med meg New Zealand også da et fraktskip tok meg til England og hjem. Det var absolutt en av de bedre reisene mine!

## Hektet på jernbane

Matz Lonnedal Risberg er født i Malmö og betoner kraftig at han ikke er svensk, men skåning. Tog fikk han et forhold til allerede som spedbarn, da han nektet å sove uten at modelljernbanen suste og gikk i en sløyfe rundt senga hans. Siden ble det mer tog, både fordi han en tid bodde i den store jernbanefergehavnen Trelleborg, der enorme vognrekker ble skipet over til Sassnitz i Øst-Tyskland, men også som følge av omfattende interesse for Märklin.

– Märklin-toget mitt ble satt på loftet da jeg begynte å studere for over tretti år siden og kommer nok aldri til å bli hentet fram igjen. I yngre dager var jeg nok også litt av en trainspotter, men det har jeg

også sluttet med, selv om feriebildene mine nok har en del flere jernbanemotiver enn folk flest har.

... og på regulering  
– Allerede som seksåring bestemte jeg meg for øvrig for å bli arkitekt. Det hang sammen med at faren min jobbet som oppmålings-sjef, og jeg hadde vært med ham på rådhuset og sett på reguleringsplaner. Det er reguleringsbiten jeg har vært fascinert av, ikke tegning av hus.

Studiene tok han på den tekniske høyskolen ved universitetet i Lund. Han legger ut om hvordan de svenske okkupantene bygde dette universitetet på sekstenhundretallet for å gi skåningene et alternativ til København i forståelsen av at til Uppsala dro de ikke.

– Studieinntaket varierte ikke i takt med arbeidsmarkedet, derfor ble vi utdannet til arbeidsledighet. Dette er grunnen til at jeg til slutt havnet i Norge; har blant annet tegnet luftslott i Hammerfest, bygninger som aldri ble oppført. De siste ti årene har jeg vært ansatt i Jernbaneverket.

## Verste turen

Som jernbaneentusiaster flest synes han det investeres altfor lite i jernbane her i landet. Han ler også av at vi ofte bruker Sverige som foregangsland, et av de landene som satser minst på spor-bunden trafikk innen Europa.

– Men én ting skal Norge ha: Her finnes en vennlig publikumsorientert og servicevennlig konduktørstand, faktisk blant de hyggeligste i verden!

Vi kan ikke dy oss, og må til slutt spørre om hvilken jernbanereise han opplevde som verst?

– Uten tvil nattoget mellom hovedstedene Dakar i Senegal og Bamako i Mali. Der fantes for det første vogner med normal bredde som det var montert boggier for smalspor under, og de duvet og slingret som bare fy. Dessuten var det enorme mengder av kakerlakker om bord. I stedet for sengeteppe ble du dekket av tusener av de små udyrene... Men elvebåtturen videre fra Bamako til Timbuktu var meget interessant.

**LIVSSTIL:** - Jeg er ikke skapt for dette århundret, knapt for det forrige, sier Matz Lonnedal Risberg.

FOTO: TORE HOLTET

**PLATSKART:** Å bu i sovevogn på 3. klasse er eit sanseleg eventyr og den optimale måten å møte russarar på.



**BAM-BANA:**  
Fra Taiseth ved Baikal til Komsomolsk-na-Amure ved Stillehavet – 3837 kilometer.

# På syngande skjener til Sibir

Nokon reiser med Den transsibirske jernbana og held på å kjede seg i hel. Fortvil ikkje, det går alltid eit anna tog gjennom Sibir – BAM-bana!

**TEKST OG FOTO:** HEIDI HATTESTEIN & MARIT BENDZ

– Vikingar! gliste provodniken, vognsjefen på toget frå Helsinki til St. Petersburg. Han var veldig hyggeleg, men mest interessert i å flørte med to amerikanske damer i nabokupeen. Det regna i St Petersburg denne kvelden i slutten av mai. Vi var åleine i kupeen på nattoget til Moskva og opplevde ingenting.

**Det er kveld i Moskva,** og det er no det verkeleg startar – eventyret. Billettane på platskartni – open sovevogn på 3. klasse – er endeleg i lomma vår etter fleire køar framfor luker med store damer med mykje bleikt hår og store raude munnar. Vi har to plastnett med mat og fire liter vatn. Planen er å ta toget til Ust-Kut og følgje ein dampbåt nedover Lena til Jakutsk. Enkelte påstår at dampbåten Krasnojarsk ikkje trafikkerer elva lenger, men det vil vi ikkje tru på.

Det er til saman 38 senger i ei platskartvogn, i kvar «bås» er det 2 x 2 køyer på tvers med bord i midten og to langsetter midtgangen. Og det er stappfullt. Vi konstaterer at vi er dei einaste utanlandske turistane i vogna,

noko vi skal vere på resten av den lange turen.

Vi deler vår bås med Veronika, ei søt jente på veg heim til Jekatarinaburg, armenaren Misja og to vaksne damer – Irina og Masja. Vi rakk å pusse tenner medan toalettet var gullande reint. Men vi skal bli gledeleg overraska – provodnikane gjer ein glimrande jobb med vaskefilla, sjølv om det ikkje alltid er dopapir. Plastringen på doskåla er dessutan hekta opp, slik at den er rein for oss damer. Skåla er elles brei, av ruglete metall, slik at dei som føretrekkjer å stå på huk og skite, ikkje skal skli.

Vi har kjøpt *pastjel*: putetrekk og to laken. Puter og store samarulla vattmadrassar ligg på bagasjehylla. Solnedgangen er raud og alle leidningane langssetter skinnene er vakre. Datsjaer, dei små hyttene med grønshagar og varme lys i vindauga, suser forbi i mørket.

Det er trygt å reise på platskart, nettopp fordi alt er ope og alle passar på alle.

Det vert kjøligare etter at vi har lagt oss, og vi registrerer så vidt at Irina brettar på oss ullteppe i løpet

av natta. Slik er det å reise på 3. klasse.

**Landskapet bølger forbi** med åsar, skog, landsbyar. Toget syng austover, med si eiga rytme som vi nynnar med i. Det merkelege er at her i Russland, så langt frå ein fiskebanke det er råd å kome, syng toget «Eg rodde meg ut på seiegrunnen».

Provodniken passar på at det alltid er varmt vatn på samovaren i gangen, elles får du kjøpt te, kaffi, sjokolade og nudlar.

Veronika har vore i Moskva og teke eksamen i japansk.

– Kjæresten min er engelsklærer. Han seier at russisk er eit horisontalt språk, medan engelsk er vertikalt, seier ho, og tykkjer at folk i Moskva berre tenkjer på pengar. Ho liker seg betre i St Petersburg.

– Der snakkar dei om dei ekte, russiske verdiane.

På dei større stasjonane er det reine matbasarane på den smale perrongen, med tilbod om aviser og snop, øl og vodka, ferdige middagsporsjonar med salat, brød, frukt og kjøt. Irina og Masja kjøper tørka fisk – *taranka* – som ▶



**JAROSLAVL STASJON, MOSKVA:** Alle dei 19 lange togstrekningane i Russland fører til Moskva.

► dei reinskar og spanderer saman med nøtter og agurk dyppa i salt. Vi supplerer med tomat, pølse og brød.

**Jo lenger mot aust, jo meir forvirra** vert vi over tida. Klokka er 10.00 Moskvatid, som alle tog-tider og flytider over heile Russland følgjer. Men no har vi passert 3-4 tidssoner, så her er vel klokka berre 6 eller 7. Vi har passert Uralfjella i løpet av natta, utan å merke det. No er vi i Sibir.

Av og til stoggar toget på dei merkelegaste plassar. Det er for at vi skal trille preis inn på kvar stasjon, russiske tog er punktlege fordi ein har lagt inn rikeleg med slingringsmann i togtidene.

Folk søv, strikkar, les, spelar på mobilane sine. Armenaren vår har teke på seg kvitskjorte og dressjakke og ventar utålmodig, fiklar med mobilen, legg seg til slutt i overkøya si. Det mørknar. Dei kvite bjørkestammene lyser som refleksbrikker.

Den tredje morgonen vert vi vekte halv fem lokal tid, altfor tidleg, det er over ein time til vi er framme. Etterkvart som vi nærmar oss Tomsk, endestasjonen til dette toget, vert det ein hektisk aktivitet med rydding, dovask og innsamling av brukt sengetøy.

**På sporet vidare austover** etter tre dagar i studentbyen Tomsk. I vår «bås» er Gelia, ei aktiv lita



jente som fyk opp og ned av overkøya ho deler med faren sin. Eit ektepar frå Sochi skal vitje dotter og barnebarn i Severobaikalsk. På den andre sida av midtgangen sit Golia frå Tadsjikistan, med gulltenner og sid burgunder kjole. Ho skal til mannen sin som arbeider ein stad i nord. Vi har kjøpt nudlar av provodnik Olga, som vi skal bli meir kjende med enn vi førebels anar.

Det er ei anna stemning her enn mellom Moskva og Tomsk. Sterkare lukter. Men det er fredeleg, nokon spelar kort, pappa til Gelia høyrer musikk. Fint å ligge her i overkøya og sjå ut, høyre surlet av russisk, forstå litt. Eller ingenting.

**På stasjonane** får vi av og til eit glimt av vestlege turistar bak vind-auge på Den Transsibirske. Det ser stussleg ut.

Klientellet er litt meir blanda på dette toget, som kjem heilt frå Adler ved Svartehavet. Mange kjem frå dei gamle sovjetstatane i sør. Kart er kontaktskapande. Snart har alle i heile kupeen studert Russlandskartet vårt, og bladd i Lonely Planet og BAM-boka.

Neste natt kjem 1 500 nye passasjerar på – 14 esker med gule påskekyllingar og nokre andungar. Olga kommanderer røykarane ut i gangen i andre enden av vogna så dei små nosta ikkje skal bli røykforgifta.

Pappa og Gelina sit i overkøya og småpratrar, ho syng litt. Bestefar søv, bestemor ser på den statiske utsikten – tre, tre, tre. Bjørk og furu. Ein kjem i eit slags kvilemodus av å sitje slik og sjå i timevis på skog, hjernen vert tom, kadunk kadunk.

Olga er ein dyktig provodnik. Myndig, hyggeleg og grundig. Ho fortel oss om heimbyen Severobaikalsk, grunnlagt under bygginga av BAM. Ho har jobba på jernbana i fem år, har ei dotter og ei dotterdotter. Seinare skal vi få høyre om tre havarerte ekteskap. Ho inviterer oss heim.

– Det går ikkje an å reise forbi Baikalsjøen, for den er det vakraste som finst i heile verda, slår ho fast.

Vi har passert Taishet og forlate Den transsibirske, som går vidare sørover mot Irkutsk og Kina. No er vi på BAM-bana, og det er uendeleg langt mellom landsbyane og inga mobildekking.

**Morgon ved Baikal.** Dampbåten frå Ust-Kut gjekk ikkje lenger, så vi jumpa på neste tog og har tenkt å nytte invitasjonen frå Olga likevel. Det småregnar, og daude bar-tre stikk som svarte stoppenåler opp av ei grøn nålepute. Det er permafrosten som tiner, får vi høyre. Olga fortel om livet sitt og sine tre menn. Det første ekteskapet var barnlaust, og mannen stakk av med naboenta. Olga grein, for han var ein veldig pen

**CHARA-FJELLA:** BAM-bana går lenger nord enn Den transsibirske, gjennom eit meir variert landskap.

**T.V.: DAME-FELLESKAP:** Misja reinskar mobilen, Masja og Irina får tolkehjelp av Veronika (til h) for å kommunisere med dei to rare norske jentene.



**KLIMA-  
ENDRINGAR:**  
*Permafrosten  
i Sibir tiner og  
dauddrukne tre  
er resultatet.*



**TIDSFORDRIV:** Den russiske kortstokken har berre 32 kort, men Adam frå Tsjetsjenia klarer ikkje å lære Hattestein å spele for det.



**MIDDAG PÅ TOGET:** Nudlar, nudlar og nudlar.



**NATURRIKDOMAR:** Aust-Sibir flaumar over av gull og diamanter. Dette er ei gullgruve ved BAM.

mann. Den andre fekk ho dottera Julia saman med, så stakk han av med venninna til Olga. Den tredje drog sin veg for eit år sia. Eller kasta ho han ut? Det er ikkje så lett å forstå. Olga snakkar berre russisk. Ho jobbar mykje. Reiser til Moskva eller til Adler ved Svart-havet. Noko er fast jobb, noko på kontrakt. Om halvanna år fyller Olga 50 år og vert i teorien pensjonist. Pensjonen er 3000 rublar i månaden – kring 750 kroner. – Så sjølvsagt må eg halde fram med å jobbe. Det gjer alle. Alt er blått og verda uendeleg stor. Ikkje som på steppa, der horisonten forsvinn i ingenting, her forsvinn den langt bortafor dei blå fjella med lyseblå snø på toppane. Når vi sovnar, høyrer vi høg-

talardama på stasjonen med ekko i det fjerne. Etter fem dagar i Severo-bajkalsk går vi på toget for å reise vidare austover.

**Russarane står i kø** ved det opne vindaug i gangen for å fotografere Baikal.

Ein pappa med hestehale ruskar i sonen i overkøya: Sjå! Der ligg Baikal. Etter kvart vert vi kjende med pappa Aleksander og sonen Maksim, som skal til mormor i Jakutsk i sommarferien. Mange ungar reise til besteforeldre på landet om sommaren.

Aleksander har musikk i øyra og stor, solbrend kropp med tatoveringar på. Han pustar tungt i varmen. Sonen ser ut til å bli like stor.

Aleksander forklarar sonen noko

og peikar ut glaset. Kanskje han har vore med på å byggje BAM? Mest alle menn vi har møtt har det. Anleggsarbeidarane lenger bak i vogna byggjer vidare. Vi er i barteland. Og det er ikkje einaste teiknet på at vi framleis er i vodka-beltet, som strekkjer seg heilt til Trøndelag. Dei blyge russarane vert meir frampå jo meir dei drikk. Ute i røykegangen får vi ein leksjon i russisk politikk som vi ikkje forstår, anna enn at Putin er bra, sjølv om korrupsjonen gjer at Igor berre får utbetalt 40 % av løna han har krav på.

– Men Gorbatsjov prøvde å stoppe vodkaflyten, seier han og nikkar. Han hadde nok trengt nokre fleire år under Gorbatsjov. Kompisen Sergei liker ikkje politikk. ►



**KOLLEKTIVT:** I fellesskapet på platsbyr er det lite privatliv, ein deler alt, også tåfis.



**PROVODNIK:** Vognsjef Olga sørger for at det alltid er varmt vatn på samovaren, reint på do og elles triveleg i vogna.



**KJENSLELADD:** På ein jernbanestasjon flyt kjenslene – både sorg og forventning, det er glade gjensyn og tunge farvel.

– Putin er aldri i Sibir, men han kjem vel og opnar banen når den er ferdig. Men kva hjelper det? Han berre reiser rundt i verda og pratar.

Slitne og slitsame menn skal på jobb og drikk som faen mens dei enno kan.

**Jernbanesluskane er på veg til Tommot** for å gjere ferdig AYAM, jernbanelina heilt til Jakutsk. Det er 40 mil og ei kilometer brei elv igjen. Fundamentet til den 1900 meter lange brua over Lena er påbegynt, og etter det karane seier skal ho stå ferdig i 2016. I motsetning til jernbanesluskane er Aleksander ikkje særleg pratsam i byrjinga. Vi spør om han vil ha ein klunk vodka, men han har

verken drukke alkohol eller klipt håret på fem år. Han har etter det vi forstår drukke sin del tidlegare. Han viser oss bilete av kona på mobilen, dei bur i Ust-Kut. Ja visst har han bygd BAM – han var kranfører, no køyrer han drosje.

**Neste morgon er landskapet totalt endra.** Reinlav skin inne mellom trea. Elver, sjøar med is og utan is, snøfonner. Ein lågmælt kvadrofoni av snorking i ei halvfull vogn. Eit par morgonfuglar tuslar forbi på veg ut til morgonrøyken. I Chani høyer vi den velkjende lyden av jernstengene til dei oransjekledde, som arbeider seg bortetter toget, slår på hjul og akslinger og understell. Alt er i orden, vi rullar

sakte vidare.

Framleis har vi ikkje møtt ein einaste vesteuropear.

Sluskane held fram med drikkinga si, særleg Andrej, med dei blonde krøllane og dei vakre, lyseblå hundeauga, som vert meir og meir vassne utover dagen.

Vi kallar han Voffvoff.

– Dorak! fnyser Aleksander og vil lære eit godt norsk ord for full idiot.

– Fyllefjols, seier vi. Det liker han, terpar på det og hugsar det sikkert resten av livet.

Så medan Voffvoff spradar rundt i underbuksa, ligg vi i underkøylene våre og pratar med enkle ord under bordet om det store landet som brått vart mange land. Om at Alek-

sander liker klassisk musikk og sjølv spelar slagverk. Men vi har dei same heltane frå 70-talet og elsker Pink Floyd.

**Etter enda ei natt** tumlar vi av toget i Neriongri. Nokre hissige bussjåførar vil ha oss med i buss vidare, men vi vil ha togbillettar så langt det går.

– Det finst ikkje bussar vidare frå Tommot, de kjem ikkje vidare til Jakutsk derifrå! brølar ein bussjåfør på jakt etter passasjerar. Men Adam er heilt sikker på at det finst, og vi trur han. Køen er lang, men ein høfleg eldre herre med gulltann vi trefte på toget, har brått triksa oss fremst i køen til ei av dei store damene med mykje leppestift. Få timar seinare står vi på jernbanestasjonen i Tommot, endestasjonen.

Då vi reiste frå Flåm, hadde vi 5525 km med skinnegang framfor oss, vel å merke i luftline. Til saman har vi reist kring 166 timar (7 døgn) med tog, 13 timar på ferje og 12 timar i maksitaxi for å nå Jakutsk.

Altfor mange ser berre målet og leiter etter den kjappaste måten å nå dette målet på, Sjølve REISA er redusert til ein måte å flytte seg på. Men når ein reiser, er reisa målet, sjølv om det finst ein endestasjon ein stad der framme. Du kan nå tre kontinent med tog, buss og litt båt innimellom. Men det er berre i Russland at skinnene syng «Eg rodde meg ut på seiegrunnen». Berre det er verd det reisa.



**ENDESTASJONEN:** Tommot er jakutisk og betyr «ikkje frose», det spildrande nye stasjonsbygget er tydeleg inspirert av ein jakutisk jurttelt.

## FAKTA

### ► BAM

BAM-bana går frå Taishet ved Baikal til Komsomolsk-na-Amure ved Stillehavet og er 3837 km lang.

I sovjetpropagandaen heitte det at unge, lojale kommunistar som bygde BAM-bana. Sanninga er at dei fleste jernbanearbeidarane var deporterte russarar, tyske og japanske krigsfangar, militære og frivillige som var lokka av høgare løn og frynsegode.

I Stalin-tida var det å bli sendt til BAM jamgodt med ein dødsdom. Bygginga starta i 1932; først 27. oktober 1984 møttest endeleg arbeidslaga frå aust og vest.

Tre spor bind BAM saman med den transsibiriske jernbanen. Sidesporet som vert bygd frå Tynda til Jakutsk, heiter AYAM-bana.

I alle dei nye, små byane langs bana har dei som bygde BAM slått seg ned.

### ► VISUM

Talet på turistar som besøker Russland, er halvert sia 1991. Ei årsak kan vere at visumreglane er stramma inn dei siste åra.

Du treng invitasjon og må møte personleg ved det russiske konsulatet i Oslo eller Kirkenes for å søkje visum. Det enklaste er

å nytte ei visumteneste, som både ordnar invitasjon og levering/henting ved eitt av konsulata, sjå:

www.norge.russland.ru eller www.visum.no (Privjet)

### ► KOME SEG DIT

1) Tog til Stockholm, ferje til Helsinki og tog vidare til St. Petersburg og Moskva. Samla reisetid: to døgn. Det har du tid til! Om ikkje: Ta toget langs den transsibiriske jernbana til Taishet, skift til BAM. Vi vil på det sterkaste tilrå 3. klasse, plasskartni-klasse, då får du verkeleg Russland under huden,

sjølv om ein dyrare firemannskupé gjev meir privatliv. Kjøp billettar undervegs, hopp av på planlagde og tilfeldige stader. 2) Norwegian, SAS og Aeroflot flyr både til Moskva og St. Petersburg.

### ► TIPS PÅ VEGEN

Hugs å be om immigrasjonsskjema dersom du reiser med tog inn i Russland. Særleg om du skal forlate landet med tog, kan du få problem om du ikkje har det. Men og enkelte hotell og butikkar etterspør det. Vår erfaring er at jo lenger austover ein kjem, jo mindre viktig vert dette papiret.

### ► SPRÅK

Ta med «Russisk på reisa» og ordbok. Lær det kyrilliske alfabetet. Eit russiskkurs i førekant er det beste, i Sibir er det få som snakkar engelsk.

### ► GOD BOK

«Siberian BAM guide» av Athol Yates og Nicholas Zvegintzov (Trailblazer Publications 2001)

### ► OVERNATTING

Du får utdelt sengetøy og handkle på toget. Hoppar du av toget langs BAM, finn du all-

tid ein stad å sove. Standarden er ymse, dei pripe bør halde seg på toget og til dei større byane.

### ► MAT

Du får kjøpt det meste på togstasjonane. Lytt til råd frå medpassasjerar, dei veit kva som smakar best. Det er skikk og bruk å dele med dei du reiser saman med.

Ta med rikeleg med vatn, det kan bli varmt i sommarmånadene.

## Natt- arbeid

Det siste året har Strømforsyning Drift Øst Lillestrøm gjennomført hovedrevisjon på Gardermobanen og Hovedbanen fra Oslo til Gardermoen. Jernbanemagasinet's fotograf fulgte Morten Bakken og Amund Økern ved Lindeberg fra solnedgang til soloppgang 13. juni. Kontrollarbeidet foregår i en kort og hektisk togfri periode på natten med et arbeidstog/revisjonstog av typen LM.

### MITT JERNBANEKORT

**NAVN:** Øystein Grue  
**TITTEL:** Informasjonssjef  
**KAMERA:** Nikon D300 m/objektivet Nikkor 24-70 f 2.8 (ISO 1000)  
**BOR:** Kløfta



**Mer Regina til SJ**

SJ har bestilt 20 høyhastighetstog av type Regina fra Bombardier for levering fra april til august 2010. Hvert motorvognsett består av fire vogner. Kontrakten er på NOK 1,8 milliarder.

Kontrakten inkluderer også en opsjon på ytterligere 20 togsett. Den nye generasjonen Raginatog skal bruke 20 prosent mindre energi enn forrige generasjon. Togene vil bli utstyrt med radialboggier som gjør at togene ruller lettere, og også sliter mindre på sporene.

**Arkeologi fra luften**

Når det franske jernbanelivet, RFF, skal starte forberedelsene til fase to av høyhastighetslinja LGV Est fra Paris til Strasbourg, skjer det fra luften. Den første undersøkelsen av mulige arkeologiske funn foregår ved hjelp av helikopter og laserteknologi. Funnene vil deretter bli analysert med tanke på utgravinger. Fase to av LGV Est er på 106 km. Når den er ferdig i 2014, vil turen på 406 km mellom de to byene ta 1t50 min. Fase én av LGV Est sto ferdig i juni i fjor og er den første med ERTMS og den første bygd for hastigheter opp til 350 km/t. Det var på denne strekningen det ble satt fartsrekord med tog med 574,8 km/t i fjor vår.

**Elektrifisering i Danmark**

I dag er nesten halvparten av jernbanen i Danmark elektrifisert. Hvis resten av jernbanenettet skal over på strøm, vil utbyggingen koste 6,9 milliarder danske kroner, har Ingeniørforeningen i Danmark funnet ut. Det vil i så fall si bortimot en dobling siden 2001, da prisen var anslått til DKR 4,6 milliarder. Hovedårsaken ligger i økte priser på metall de senere årene. Allerede i 2001 ble det slått fast at elektrifisering ikke ville være samfunnsmessig lønnsomt.

**Dårlige hjul**

Kanadiske myndigheter har oppfordret de nord-amerikanske jernbaneselskaperne til å finne inntil 12 000 hjulakslinger som fortsatt er i bruk til tross for at de ble tilbakekalt for flere år siden på grunn av sikkerhetsproblemer. Hjulakslingene, som ble produsert av Canadian National Railway i perioden 1998 til 2001, har forårsaket minst 15 avsporinger i Canada og ført til et ukjent antall ulykker i USA.

# Overstasjonsmeister Tama

For jernbaneselskapet Wakayama i det vestlege Japan har tilsetjinga av katta Tama vore ein stor suksess. Etter tilsetjinga har selskapet hatt ein betring i resultatet på ti prosent.

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU **Foto:** AP/SCANPIX

Tama, fødd 29. april 1999, har gjort lynkarriere i det vesle togselskapet Wakayama. Ho vart tilsett i stillinga som stasjonsmeister - med tilhøyrande uniform - i januar 2007. Passasjerane den månaden vart på 17 prosent samanlikna med januar året før. Sidan har tilstrøyminga heldt fram. Berre eitt år etter tilsetjinga rykka Tama opp til å bli overstasjonsmeister. Det skjedde i ein stor seremoni der både styreleiar og ordførar tok del.

Med tittelen overstasjonsmeister er Tama ein del av leiinga av selskapet - og den einaste av hokjøn. Dessutan har Tama fått to underordna, dei assisterande stasjonsmeistrane Chibi (8 år) og Miico (10 år). Og kundane strøymar til.

**Tama-industri**

Wakayama opererer ei einaste line på 14,3

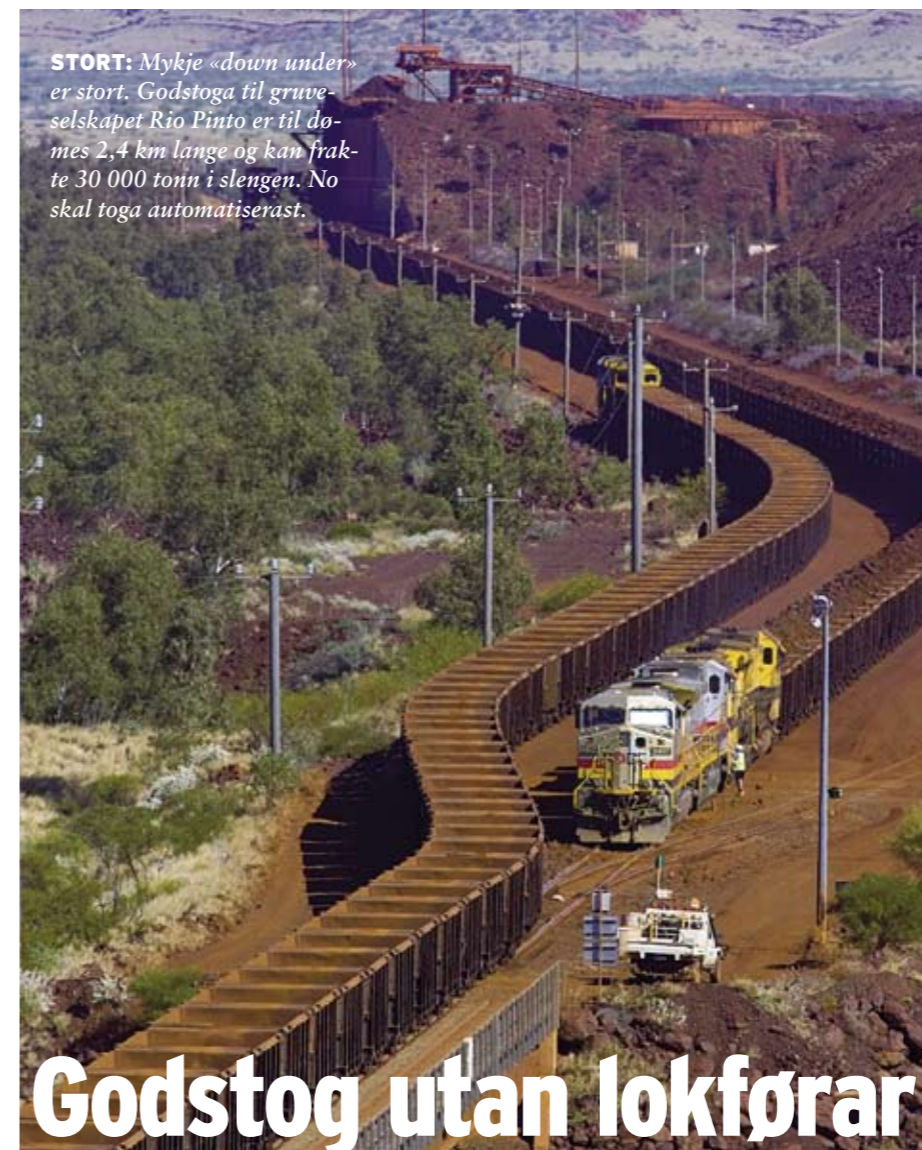
kilometer med enkeltspor. Her køyrer dei fire tog i timen i rush og kvar halvtime resten av dagen. Sporet mellom dei to byane Wakayama (375 000 innb.) og Kinokawa (70 000 innb.) har berre ei sporbreidd på 1067 mm. Lina har ei stund vore truga av nedlegging. Men med Tama på laget ser det lysare ut.

Dessutan er det ikkje berre auka passasjerantal som gjev klingande mynt i kassa. Salet av ei fotobok om Tama, av knappar med bilete på, pennar og liknande gjev òg gode inntekter. Snart kjem Tama på film. Ein italiensk regissør skal lage film om spesielle katter. Der høyrer Tama naturleg heime.

I Austen tyder katter hell og lykke. Det ser ut til å vere noko i det - i alle høve for togselskapet Wakayama.



**MARKNADSFØRAR:** Som stasjonsmeister er oppgåva til Tama å sørje for at passasjerane trivst og er nøgde. Den jobben klarer Tama med glans.



**STORT:** Mykje «down under» er stort. Godstoga til gruveselskapet Rio Tinto er til dømes 2,4 km lange og kan frakte 30 000 tonn i slengen. No skal toga automatiserast.

## Godstog utan lokfører

I Australia har gruveselskapet Rio Tinto ei tid prøvd ut førarlaus godstog over ei strekning på 80 mil. Planen er å køyre jarnmalmtoga på heile strekninga på 130 mil - om lag som Oslo-Narvik.

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU **Foto:** RIO PINTO

Rio Tinto er eit av dei største gruveselskapa i verda og eit som LKAB i Kiruna konkurrerer med. Men medan LKAB bryt ut i overkant av 40 millionar tonn råmalm i året, har Rio Tinto mål om å nå 320 millionar tonn. Samanlikninga med LKAB er heller ikkje av vegen når det gjeld togtransport av malmen. Eit av argumenta for å opprette selskapet Malmtrafikk for å frakte malmen frå Kiruna til Narvik for ti år sidan var nettopp å gjere frakta billegare med tanke på kva konkurranse måtte betale. SJ og NSB vart for dyre.

Om fem år reknar Rio Tinto med at dei har førarlaus tog frå gruvene i det nord-vestlege Australia. Kvart 25. minutt går det eit slikt

tog frå gruvene til utskiping 130 mil unna. Heile rundturen tek om lag 33 timar.

**Heit økonomi**

Det er naturlegvis den enorme etterspurnaden etter jarnmalm som ligg bak investeringane på om lag 1,5 milliardar kroner i automatisering av toga, innkjøp av 40 nye lokomotiv og 2 400 nye malmvagnar. Så lenge Kina og andre land i Asia treng enda meir jarn og stål, vil det vere særskilde gode prisar på malm.

Automatiske tog finst allereie mange stader, men ikkje i ein slik målestokk og for godstog. Gruveselskapet vonar med automatiseringa å få ei meir effektiv avvikling av trafikken og å hindre forseinkingar.

**Jernbaneverket****Sentralt**

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

Informasjonssjef  
Ann-Kristin Endal  
Tlf: 22 45 52 75/997 40 740  
e-post: enan@jbv.no

**Info Utbygging**

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

**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

**Info Sørlandsbanen**

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





**A**  
**RETURADRESSE:**  
Jernbaneverket Fellestjenester  
v/ Ivar Marstein, Lønn/Personal  
Postboks 4350  
2308 Hamar

## PÅ SKRÅTT BAKFRA



# Thamshavnbanen

La oss gå inn i sommermodus med et lite snev av jubileumsstemning. Det var den 10. juli i 1908 at kong Haakon VII sto for den høytidelige åpningen av banen som i år feirer hundre år. Helt rett er ikke det heller, for det var egentlig bare de 19,3 kilometerne mellom Thamshavn og Svorkmo som ble åpnet den dagen. Men senere samme høst ble det også gitt midlertidig driftstillatelse til trafikk på resten av banen opp til Løkken i Orkladalen. Passasjerer fikk reise gratis på eget ansvar, for det var med Thamshavnbanen som Hovedbanen: utgangspunktet var godstrafikk alene.

I gravene på Løkken var det svovel- og kobberholdig malm, og her hadde det vært gruvedrift siden midten av 1600-tallet. I siste halvdel av 1800-tallet gikk det nedover både med driften og lønnsomheten, ikke minst fordi den rikeste malmen var tatt ut, og fordi den dyre transporten med hest og slede vinterstid ikke kunne forsvare uttak av ringere malm. Her så industrigründeren Christian Thams bokstavelig talt lyset. Svaret var ikke bare jernbane, men en jernbane som ble drevet av elektrisitet!

I 1906 var en slik tanke heller dristig. Rett nok hadde A/S Christiania elektriske Sporvei allerede i 1894 åpnet Nordens første trikkelinje, men det var dog trikk – ikke tog! De vekselstrømslokene som Thams tenkte på å hente i England, var nærmest for testutgaver å regne, og strømsystemet for banen ble valgt fra en eksperimentbane som AEG hadde bygd utenfor Berlin. Men Thams hadde også lykken med seg. Ut fra de fossefall som allerede var bygd ut for å skaffe strøm til gruvedriften, hadde man rikelig med energi til å drive Norges første elektriske jernbane.

Særegenhetene ved Thamshavnbanen slutter ikke her. Vi minnes den heftige diskusjonen mellom tilhengerne av en normalsporet jernbane mot de pihlske smalsporister. I tillegg fantes det nok et smalspor med 750 millimeters skinneavstand på den norske jernbanemenyen. Og du tror at Christian Thams ville velge ett av disse? Å nei, du, – tusen millimeter skulle det være – og det ble det, som den eneste banen i landet.

Under siste krig spilte Thamshavnbanen en viktig rolle for de tyske okkupanter fordi kobber- og svovelkisproduksjonen var ettertraktet. De allierte hadde derfor planer om å bombe Løkken Verk, men i stedet ble transportkjeden rammet ved en



rekke aksjoner mot Thamshavnbanen gjennomført av Kompani Linge. Den aller første sabotasjeaksjon på norsk jord som var godkjent av London-regjeringen, ble gjennomført da trafo-stasjonen på Bårdshaug ble sprengt i mai 1942.

I dag er banen kun museumsbane, men intet mindre enn verdens eldste vekselstrømsbane. Både banen og Orkla Industrimuseum kunne kanskje være verdt et besøk i sommer?

**Reidar S. H.**