

Jernbane

NR. 6 - 2009

magasinet



Høy fart - stor nytte

Jernbanedirektør Elisabeth Enger gleder seg over Stortingets positive signaler om høyhastighet. Tyske eksperter har beregnet samfunnsnytten til 578 milliarder kroner - netto.

Side 4-13



Jernbaneverket

Ferietid

Juli er feriemåneden framfor noen, og mange oss ser fram til å nyte noen rolige dager etter et hektisk og innholdsrikt halvår. Men jeg vet også at det er mange i Jernbaneverket som må vente litt med ferien sin. I sommer er vi helt avhengige av at mange stiller opp for å gjøre nødvendige vedlikeholds- og utbyggings-tiltak i de roligste trafikkkukene i året. Og i år er det spesielt mye arbeid som skal utføres.

I slutten av juli stenges Drammenbanen i 16 dager. Da skal Lysaker stasjon slutføres, sporveksler skal skiftes på Oslo S og det skal arbeides med det nye dobbeltsporet i Sandvika. Også en rekke andre steder i landet vil fornyelsesarbeid og nybygging pågå mens de fleste andre ferierer.

Stortinget har også tatt ferie, men det var spennende ting som skjedde i uka før stortings sesjonen ble avsluttet. Den 11. juni hadde jeg gleden av å være til stede og følge debatten om Nasjonal transportplan. Aldri har det vel noensinne vært snakket så varmt om jernbanen i en slik debatt. Svært mange av innleggene handlet om jernbanen, og det synes helt klart å være tvverpolitisk enighet om at nå må det satses.

De fleste har sikkert fått med seg at et flertall i Stortinget nå vil at høyhastighetsbaner skal utredes med sikte på bygging. Det er en framtidrettet innstilling, og vi i Jernbaneverket ser med stor entusiasme fram til å kaste oss over en slik utredningsoppgave. I et slikt arbeid er det også viktig å trekke med andre miljøer som har arbeidet med slike oppgaver. I denne utgaven av Jernbanemagasinet ses det blant annet på det arbeidet tyske eksperter i Deutsche Bahn har utført til nå.

I all oppmerksomheten rundt høyhastighet druknet kanskje noe av det andre innholdet i Nasjonal transportplan. Her var det mye som er vel så viktig i tida framover. Først og fremst må vi notere at det er oppslutning om satsingen på vedlikehold og fornyelse for å sikre at den jernbanen vi har er pålitelig. Og Stortinget slutter seg til prioriteringen av nærtrafikken rundt de store byene, av satsingen på gods og på videre prioritering av utbygging i InterCity-triangelen. Dette er helt i tråd med de prioriteringer Jernbaneverket har anbefalt.

Forventningene til oss som arbeider med jernbanen, er store, og vi går en travel høst i møte. I mellomtiden håper jeg de fleste får anledning til virkelig å lade batteriene i ferietiden. Riktig god sommer!

Elisabeth Enger
ELISABETH ENGER
Jernbanedirektør



Innhold



10
Inviterer

Jernbanedirektør Elisabeth Enger inviterer fylkeskommuner og kommuner til å utvikle stasjoner.



18
Valgte rett

Signallærlingene Hassan Saad (t.v.) og Andreas Grim Falstad har valgt rett yrke. Jernbanebransjen skriker etter lærlingar.

- Start byggingen snarest!	4
Gleder seg over høy fart	10
Stortingets signaler	12
Smånytt innenriks:	
30 prosjekter på fire mil bane	14
Nå starter storjobben	16
- Krafttak for lærlinger!	18
Begrenset import av faglærte	21
Min arbeidsdag:	
Gartner for grønn bane	22



30
Folkefest

Jubileumstogets tur over Bergensbanen ble en eneste stor folkefest. På Nesbyen var oppslutninga større enn på 17. mai.



26
I vinden

For fire år siden var Reidar Haugland redd for å miste jobben. I dag må han og kollegene i Norsk Jernbanedrift si fra seg arbeid.



40
Hjulskift

Bli med på en jernbanereise i Europas fattigste land, Moldova. På grensen mot Romania må togene skifte hjulsett ...

Jernbane

NR 6 - 2009 *magasinet*

ANSVARLIG REDAKTØR
Svein Horrisland
REDAKTØR Tore Holtet
FOTJOURNALIST: Øystein Grue
JOURNALIST: Arvid Bårdstu
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Per-Bjørge Moltubakk
Reidar Skaug Høymark
Egil Nyhus
Arne Danielsen
Marit Bendz
Njål Svingheim
FORSIDE: Janine E. Strand

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 24. juni 2009.
UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no
Opplag: 6.000
Layout: Cox, Oslo
Trykk: Stens trykkeri
Distribusjon: Grafisk Mailing

ISSN 1891-1676

- Start byggingen snarest!

- Om det er noen i dag som kjører lyntog, regiontog og godstog på den samme høyhastighetsbanen? Ja, her i Tyskland gjør vi det!

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Illustrasjon:** JANINE E. STRAND

Ottmar Grein i DB International foreslår samme modell som tyskerne har gått for også i Norge: Noen tog kjører med toppfart strake veien. Andre tog stopper på flere stasjoner underveis. Noen

lette godstog kjører i 160 km/t på dagtid. De lange, tunge godstogene kjører om natta. Slik ser Grein for seg et system som ivaretar flere hensyn, og som ikke minst vil gi svært god samfunnsøkonomisk uttelling.

- Den store forskjellen på den undersøkelsen vi har foretatt og den våre kolleger i VWI utførte for et par år siden, er at de tegnet opp en høyhastighetsbane som skulle korrespondere med luftfarten, og ikke noe annet. Et enkeltspor mellom to store byer kunne

ikke bli lønnsomt på noe som helst vis, sier Grein.

Solid butikk

Ottmar Grein og kollega Michael Engelskirchen er overbeviste om at forslaget til moderne, dobbeltsporet jernbane tilrettelagt for hastigheter opp mot 300 km/t, er lønnsomt. For de to banene Oslo-Trondheim og Oslo-Bergen/Haugesund/Stavanger vil den totale nytten være på 945 milliarder kroner fordelt over 30 års drift. Denne summen tilsvarer i under-

kant av halvparten av dagens oljefond.

Når kostnadene til bygging, drift og vedlikehold av tog og infrastruktur er trukket fra, er netto nytten på 578 milliarder kroner, ifølge de to.

Mye av disse inntektene er «usynlige», som verdien av redusert reisetid, færre ulykker og mindre CO₂-utslipp. Men det er også mye hard valuta, i form av billettinntekter og inntekter på godsfrakt.

- Det som gjør disse banene så lønnsomme, er ikke minst trafik-

ken til og fra mellomliggende stasjoner. Vi finner at det vil bli en betydelig trafikk her, sier Ottmar Grein.

Et eksempel: For Oslo-Trondheim anslår DB International at i gjennomsnitt 8 800 vil ta toget hver dag til sammen fra endepunkt til endepunkt. Målt mellom Oppdal og Dombås vil derimot 12 700 sitte på toget.

- Dette er folk som reiser fra Trondheim til Lillehammer eller Hamar. Eller fra Gardermoen til Oppdal. Jeg må innrømme at det

var litt spesielt å se hvordan stopp i byer og tettsteder med 10 000 innbyggere slo ut, sier Grein, som har utredet mange høyhastighetsbaner over hele verden i løpet av sin karriere. Den første var Berlin-Hannover i midten av 1980-årene.

Beregningene

Etter nærmest å ha fotgått de aktuelle traseene Oslo-Trondheim og Oslo-Bergen/Haugesund/Stavanger, regnet på byggekostnader og stipulert med inntekter fra persontog og godstog, kommer DB

«Det som gjør disse banene så lønnsomme, er ikke minst trafikken til og fra mellomliggende stasjoner»

OTTMAR GREIN, diplom-ingeniør DB International



«Forholdene ligger meget godt til rette for høyhastighetsbaner i Norge, fordi dere ikke har noe gjennomgående nett av motorveier»

OTTMAR GREIN, DB International

- International altså ut med solide plusstall for samfunnet for begge disse prosjektene.

Bedriftsøkonomisk scorer Oslo-Trondheim best med samlede trafikkinntekter på 7,7 milliarder kroner og med drifts- og vedlikeholdskostnader på tog og bane på 1,6 mrd. kr årlig. Det vil si at de som driver persontogene og godstogene, kan være med på å betale ned på investeringene i infrastrukturen.

På Haukelibanen er tallene større. Investeringene vil bli store, men den samfunnsøkonomiske nytten formidabel – særlig på grunn av enorme reisetidsbesparelser for næringsliv og husholdninger sammenliknet med i dag.

– Når vi har beregnet nytte-kostnadsfaktoren, har vi brukt samme metode som er vanlig for statlige investeringer i Norge. Denne metoden er svært lik den som benyttes i Europa ellers. Vi har for eksempel ikke lagt inn beregninger av ytterligere samfunnsøkonomiske gevinster enn de som er vanlige, fordi de er så vanskelige å kvantifi-

sere. Vi har nevnt at det vil bli slike effekter, men vi vet ikke hvor store de blir, forklarer Michael Engelskirchen, som er transportøkonom i DB International.

Bakgrunnsmateriale for beregningene har de funnet i norske og skandinaviske kilder. For Norge gjelder det Reisevaneundersøkelsen fra 2005, data om flytrafikk, biltrafikk og jernbanetrafikk for de enkelte seksjonene, anbefalte tall for reisetidsberegninger, ulykker, klimautslipp og liknende.

– Vi tror ikke tallene er feil, men det ville gitt oss en bedre følelse om vi kunne gjort noe mer grunnleggende. Blant annet skulle vi gjerne ha fått intervjuet folk som bor langs de aktuelle korridorane om deres reisevaner. Det har vi nå gjort i Canada, forklarer Engelskirchen.

Stresskoffertekspress?

I debattens hete har flere kommentert planene for høyhastighetsbaner i Norge med sterk hoderysting.

En av dem er VGs kommentator Frithjof Jacobsen, som kaller dem baner for «stresskoffertekspressen» fordi togene «skal erstatte fly».

Men flymarkedet er bare en liten del av passasjergrunnlaget, ifølge de tyske utrederne.

– Av de som vi mener vil reise med lyntog, er 19 prosent (Oslo-Trondheim) eller 24 prosent (Haukelibanen) overført fra fly, understreker Grein og trekker fram Lillehammer som eksempel på en by som vil ligge midt i smørøyet for en ny bane fordi banen forkorter avstandene dramatisk både til Oslo og Trondheim. Til Lillehammer går det som kjent ikke noe fly.

– Jeg kan sammenlikne med byen Montabaur som ligger langs høy-



hastighetsbanen Köln-Rhein/Main. Fra Montabaur tar det 40 minutter med ICE-tog til Frankfurt og 30 minutter til Köln. Denne byen er blitt en veldig populær by å bo i etter at høyhastighetsbanen kom, forteller Grein.

Tiden er inne

Når Ottmar Grein får spørsmål om hva han ville ha sagt til statsminister Jens, finansminister Kristin og samferdselsminister Liv Signe om han hadde blitt bedt om å gi råd, kommer det kjapt:

- Start planleggingen og byggingen snarest!
- Hvorfor?
- Forholdene for høyhastighetsbaner er veldig gode i dag fordi

der i Norge ikke har noe gjennomgående nett av motorveier. Derfor blir lønnsomheten i et slikt prosjekt større. En annen viktig årsak til at slike baner ligger veldig godt til rette i Norge, er de gunstige avstandene mellom de store byene. Oslo-Bergen/Stavanger er i overkant av 40 mil mens Oslo-Trondheim er 50 mil. Dette er avstander som gjør at lyntog gir kortere reisetid enn med fly, mens det er for langt å kjøre bil. Et annet viktig argument er naturligvis at disse banene blir svært lønnsomme.

På fottur

Tyskerne har bokstavelig talt gått grundig til verks med Jörg Wester-

mann i Norsk Bane som guide. De har blant annet trålet alle de aktuelle traseene. Det var nødvendig for å kunne beregne kostnadene ved en utbygging, forklarer Ottmar Grein:

– Norge er ikke noe enkelt land å bygge høyhastighetsbane i. Bruer og tunneler har mye å si for kostnadene. Blant annet er det et krav om tolpstunnel når tunnelen er over 1000 meter. Der slike tunneler går rett over på ei bru, må det der bygges to bruer. Slike ting har vi sett på og lagt inn i kostnadsberegningene.

– Dere har også sett på en kryssing av Hardangerfjorden med bru. Er det teknisk mulig?

– Ja, men togene vil ikke kunne kjøre i 300 km/t over ei slik bru.

SVÆRT LØNNSOMT: Ottmar Grein (t.v.) har vært med hele veien fra planleggingen av den første høyhastighetsbanen i Tyskland til ICE-tog av denne typen nå kjører over hele landet. Kollega Michael Engelskirchen er ikke i tvil om at slike investeringer vil være samfunnsøkonomisk svært lønnsomme også i Norge.

FOTO: ARVID BÅRDSTU

Derimot kan de kanskje holde 160 km/t.

– Hva med den lange tunnelen som trengs for å krysse Boknafjorden?

– Det er ikke noe problem. Der vi har sett på muligheten til å krysse fjorden, er det ikke spesielt dypt.

Detaljert rapport

Når intervjueren spør om den jobben DB International har gjort for

DB INTERNATIONAL

- Et selskap i Deutsche Bahn-konsernet med 765 ansatte og en omsetning på 900 millioner norske kroner (2007)
- Hovedkontor i Berlin. Avdelingskontorer (blant annet i Beijing og Moskva) og prosjektkontorer verden over
- Har utført mer enn 2000 oppdrag i mer enn 100 land
- Har hatt oppgaver tilknyttet bygging og/eller drift av høyhastighetsbaner og høyhastighetstog i Tyskland, Taiwan, Tyrkia, Kina, Saudi-Arabia, Russland, Canada, USA, De arabiske emirater, Spania, Frankrike ...



MULIGE KJØRETIDER:

Denne skissen viser noen mulige kjøretider på strekninger som DB International har utredet.

ILL.: OKTAN ALFA

«Vi har foretatt følsomhetstester der vi har lagt inn lengre byggetid og betydelig dyrere utbygging. Likevel kommer vi ut med positive tall»

OTTMAR GREIN, DB International

- Norsk Bane er noe mer enn en mulighetsstudie, bryter Grein og Engelskirchen ut i latter:

– Det er mye mer! Vi har som nevnt sett på traséføringen og det lå ikke i planen i utgangspunktet. Når det gjelder linjeføringen, er det stort sett ikke mer å gjøre. Den er utført i detalj.

Selv om de har jobbet på oppdrag for Norsk Bane AS, tror de neppe at konklusjonene ville blitt noen andre om de fritt hadde kastet seg over oppgaven. For å begrunne det, trekker de fram et kart som viser reisemengden gjennom ulike korridorer i Norge. De tykkeste strekene går fra Oslo mot Bergen, Trondheim og Stavanger.

– Vi har ikke sett på korridoren til Vestfold og Grenland og videre ned til Sørlandet, og vi har ikke konkludert med forgreninger til Sunnmøre og Romsdal, og heller ikke Oslo-Gjøvik-Moelv. Men de viktigste korridorene vil være disse til Trondheim og de to store vestlandsbyene.

– Hvordan valgte dere ut de stasjonene som togene skal stoppe ved?

– Vi har ikke gjort noe annet enn å ta utgangspunkt i de stasjonene der toget stopper i dag. Over Haukeli mot Bergen, Haugesund og Stavanger er det som kjent ingen stasjoner i dag, men slike spørsmål vil vi overlate til politikerne. Rutemessig spiller det

ingen rolle hvor stasjonene ligger, sier Grein.

En ny virkelighet

– Hva mener dere står igjen av arbeid før den endelige konklusjonen?

– Det jeg ville gjort, er disse intervjuene om hvordan folk foretrekker å reise. Vi må få en mer detaljert oversikt over trafikken. Dessuten må det gjøres en større jobb i Oslo-området. Høyhastighetsbaner vestover vil kreve en ny tunnel ut av Oslo. Vi foreslår en slik mot Majorstua med stasjon der, men her må vi se mer på detaljer, sier Ottmar Grein, som er trygg på at prosjektene vil være lønnsomme:

– Vi har foretatt følsomhetstester der vi har lagt inn lengre byggetid og betydelig dyrere utbygging. Likevel kommer vi ut med positive tall.

Mens Frankrike har bygd høyhastighetsbaner for persontog som skal fortsette mulig til og fra Paris uten nevneverdig stopp underveis, har Tyskland bygd et nettverk av baner med regionale knutepunktstasjoner for overgangsreisende. Og med så ulike tog som lyntog (300 km/t), regiontog (200 km/t) og godstog (160 km/t eller 100 km/t) på den samme banen. De som lurer på om dette virkelig går an, kan jo dra til Tyskland og sjekke selv.

FAKTA

OSLO-TRONDHEIM

- Reisetid: 2t 25 min
- Frekvens: To tog i timen i begge retninger
- Stoppmønster: Alle tog stopper på Lillehammer, Hamar og Gardermoen
- Regiontog stopper ulikt slik at alle stasjoner får ett stopp minst annenhver time
- Byggekostnad: 81 mrd. kroner (inkl.10 prosent uforutsett)
- Nye person- og godstog: 11 mrd (inkl.10 prosent uforutsett)
- Totale billett- og fraktinntekter: 7,7 mrd. kroner/år
- Drift og vedlikehold av tog og spor: 1,6 mrd. kroner/år
- Samfunnsøkonomisk inntjening (nytte) over 30 år: 286 mrd. kr
- Reduserte CO₂-utslipp: 460 000 tonn/år

OSLO-BERGEN/HAUGESUND/STAVANGER

- Reisetid: Oslo-Bergen 2t 05 min, Oslo-Stavanger 2t 05 min, Bergen-Stavanger 1t 25 min
- Frekvens: To tog i timen - ett ekspress og ett som stopper mer lokalt
- Byggekostnad: 129 mrd. kroner (inkl.10 prosent uforutsett)
- Nye person- og godstog: 19 mrd (inkl.10 prosent uforutsett)
- Totale billett- og fraktinntekter: 10,7 mrd. kroner/år
- Drift og vedlikehold av tog og spor: 2,1 mrd. kroner/år
- Samfunnsøkonomisk inntjening (nytte) over 30 år: 659 mrd. kroner
- Reduserte CO₂-utslipp: 940 000 tonn/år

Gleder seg over høy fart

Jernbanedirektør Elisabeth Enger gleder seg over at Stortinget vil ha utredet høyhastighetsbaner med sikte på bygging. - Vi skal gjøre et solid stykke arbeid og vise åpenhet i forhold til miljøer som har lansert både forslag og planer, forsikrer hun.

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

Litt senere i sommer, i begynnelsen av august, er det ett år siden Jernbaneverket fikk ny sjef. Når Jernbanemagasinet ber Elisabeth Enger om en kort oppsummering, er hun ikke sen om å understreke at hun har lært mye.

- Jeg har møtt høy kompetanse og stort pågangsmot både i og utenfor egen organisasjon.

- Hva har gledet deg mest?

- Det må bli at det har løst ressursmessig. Jeg var optimist da jeg begynte, men hadde ikke trodd at det skulle skje så fort! Først kom det betydelige løftet i statsbudsjettet, dernest lanserte regjeringens sin tiltakspakke og nå sist kunne vi glede oss over gode rammer i Nasjonal transportplan for de kommende ti åra.

Bred politisk plattform

- Er denne medvinden konjunkturbestemt, eller er det uttrykk for en reell politisk vilje til å satse på jernbanen?

- Viljen er absolutt reell. Jeg satt og hørte på stortingsdebatten om Nasjonal transportplan og registrerte med interesse at det nå er en bred politisk oppslutning om å satse på jernbanen. Økt vekt på vedlikehold og utbygging i intercityområdet er det nå ingen som setter spørsmålsteget ved. Og alle

partier unntatt Fremskrittspartiet vil utrede høyhastighet med sikte på utbygging.

Vi har med andre ord en bred plattform å bygge vår virksomhet på. Når det er sagt, handler jernbane om store milliardinvesteringer. Vi må finne oss i at omfanget av så store investeringspakker vurderes fra år til år. For oss er det imidlertid svært viktig å sikre god framdrift for å få mest mulig ut av hver krone. Med strekningsvise utbygginger får også samfunnet maksimalt nytte av investeringene.

Stort høyfartsprosjekt

Jernbanedirektøren møter Stortingets signaler om høyhastighetsbaner med stor entusiasme: - Vi gleder oss til å gå løs på det videre utredningsarbeidet. I første omgang skal vi avklare med Samferdselsdepartementet om hvordan vi skal legge an arbeidet. Uansett vil dette måtte bli et stort prosjekt der vi samarbeider med ulike kompetansemiljøer.

Enger presiserer at Jernbaneverket som etat ikke skal forholde seg til én utredning, men ta utgangspunkt i de ulike utredningene som er gjennomført.

- Vi skal arbeide videre med generelle analyser av rutetilbud og kapasitet og gjøre mer konkrete ▶



«Jeg finner det naturlig at vi trekker veksler på utenlandske miljøer som sitter på høy kompetanse om høyhastighet»

ELISABETH ENGER, jernbanedirektør



«Vi vil invitere fylkeskommuner og kommuner med på å utvikle stasjoner og trafikk-knutepunkt»

ELISABETH ENGER, jernbanedirektør

- vurderinger av korridorer og strekninger. Så får vi konkludere etter hvert. Vi skal sørge for at politikerne har et godt beslutningsgrunnlag når de skal bestemme om Norge skal ta skrittet fullt ut og vedta bygging høyhastighetsbaner i en eller annen form, lover hun.

- Solid stykke arbeid

– Du har selv møtt utrederne fra Deutsche Bahn International som har jobbet på oppdrag for Norsk Bane. Hva er ditt inntrykk etter dette møtet?

– Jeg fikk inntrykk av at de har gjort et solid stykke arbeid.

– Kan det bli aktuelt å samarbeide med Deutsche Bahn?

– Jeg finner det naturlig at vi trekker veksler på utenlandske miljøer som sitter på høy kompetanse om høyhastighet. Vi skal legge opp til en åpen og ryddig prosess og samtidig opptre inkluderende i forhold til dem som har lagt fram forslag og planer.

Pålitelig med kapasitet

Elisabeth Enger er imidlertid innforstått med at Jernbaneverket framfor alt må få orden på det jernbanenettet som ligger der, for å beholde troverdighet og oppslutning om jernbanen.

– Ifølge Nasjonal transportplan skal rammene til jernbane øke med nærmere 60 prosent i åra framover. Hva vil det innebære i praksis?

– For det første skal jernbanen

bli mer pålitelig. Ni av ti tog skal gå i rute. For det andre skal vi øke kapasiteten både for transport av gods og personer. For det tredje skal vi få opp farten. Den første store effekten vil togbrukerne på Østlandet merke. De får et mye bedre togtilbud fra desember 2012.

Invitasjon om stasjoner

Elisabeth Enger har siden hun tiltrådte vært opptatt av å ruste opp stasjonene. Nå ber stortingsflertallet om at det satses der nytten av tiltakene er størst.

– Innebærer ikke dette også en gjennomgang av stasjonsstrukturen?

– Vi vil invitere fylkeskommuner og kommuner med på å utvikle stasjoner og plattformer.

I dette utviklingsarbeidet må vi også diskutere stoppmønsteret for å få til en styrking av trafikkknutepunktene. Skal vi få mest mulig nytte av pengene, må det satses på de riktige stedene. Her trenger vi innspill fra lokale myndigheter. Mitt ønske er at vi må få til en helhetlig planlegging av trafikkknutepunkter med parkeringsarealer, buss- og sykkeltilbud.

Informasjonsstøt

– Informasjon på stasjonene er også et område der vi skal sette inn støt. Vi har startet et prosjekt sammen med NSB med sikte på å lage en felles aksjonsplan. Den vil både handle om bedre teknisk utstyr og en bedre informasjonsflyt

i de mer kritiske situasjonene. Ikke minst må vi bli bedre på avvikshåndtering.

– Også dette vil vel koste penger ...?

– Foreløpige anslag viser at det nødvendige tekniske utstyret vil koste om lag 500 millioner kroner. Ved siden av rent utstyr må vi delvis øke bemanning og kompetanse. Men dette er vi bare nødt til å gjøre noe med.

Idyll i 2040

Siden nyttår har jernbanedirektøren samlet et stort antall ledere for å stake ut kursen de kommende fire åra.

– Hva er kjernen i denne strategien?

– Kjernen er å få til et samspill mellom ulike deler av organisasjonen som gjør at vi trekker i samme retning mot definerte mål. For å gjøre de riktige tingene på kort sikt, må vi tenke fram i tid. Derfor har vi i strategien tegnet et framtidssbilde av 2040, der både passasjerer og godskunder foretrekker toget. Jernbanen har økt sin markedsandel hvert eneste år. Togene går punktlig, og på fjernstrekningene konkurrerer vi med flyet, sier Elisabeth Enger, som legger vekt på å være jordnær også i den forestående høyhastighetsdebatten. Men at hun gleder seg over stortingspolitikernes begeistring for en moderne jernbane, det skal ingen være i tvil om!



FOTO: ALSTOM

Stortingets signaler

Dette er noen av de merknadene om høyhastighetsbaner som flertallet i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité (alle unntatt medlemmene av Fremskrittspartiet) samlet seg om:

«Det er flertallets klare oppfatning at de utredningene som skal gjennomføres, skal ha bygging av høyhastighetsbane som siktemål. Utredningene vil vise om det er mulig å nå dette siktemålet.»

«Flertallet mener spesielt det bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner med blandet trafikk av høyhastighetstog, regionstog og godstrafikk.»

«... utredningene som nå skal foretas, skal gi et godt beslutningsgrunnlag i god tid før behandlingen av Nasjonal transportplan om fire år.»

«Flertallet mener Norge har et betydelig trafikkgrunnlag for høyhastighetstog.»

Nytt liv på Numedalsbanen

Tågakeriet i Bergslagen AB, som i mange år har kjørt godstog mellom Karlsberg og Ranheim i Trondheim, har fått i oppgave å kjøre tømmer fra Uddevalla i Sverige til Numedal Bruk på Flesberg. Nord for Svene har det bare sporadisk gått tog de siste årene. Så før det første toget skulle av gårde, måtte Jernbaneverket sjekke at sporet var i orden. Banesjef Bjørn Ståle Varnes satte på folk, og etter et par dagers innsats kunne Tågakeriet få klarsignal til å komme med det første lasset. Etter planen skal de frakte 5000 kubikk tømmer i denne omgang. Tågakeriet regner med at trafikken vil bli permanent.

**Næringshage?**

Hestepærene ligger strødd på perrongen ved Askim næringshage mellom Askim og Mysen. Alle vet at hestepærer gir god næring til blomsterjord og plen, men det er vel ikke derfor stoppestedet heter Askim næringshage? Her har noen tydeligvis ridd på perrongen, noe som ikke er å anbefale. Helt ufarlig er det heller ikke.

Innsigelse

Grunneieren på Horg, like sør for Lundamo på Dovrebanen, ville bygge campingplass og utleiehytter for laksefiskere ved Gaulas bredd og fikk Melhus kommunes godkjenning til det. Men da kommunedelplanen skulle godkjennes, leverte Jernbaneverket innsigelse. For å komme til campingplassen må fiskerne over en privat planovergang. På denne planovergangen har det allerede skjedd en personulykke, og Jernbaneverket kan ikke godta at det blir større aktivitet i området før overgangen er sikret. Nå er neste skritt medling hos fylkesmannen.

30 prosjekter på fire mil bane

Ofofbanen er inne i sin mest hektiske sesong på svært lenge. Nesten 30 prosjekter skal gjennomføres i løpet av sommeren, som jo kan være i korteste laget på 68 grader nord.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

Fornylsesleder Johnny Stenbak og banesjef Tor Brækkan har litt av hvert å holde styr på i de kommende ukene: På Straumsnes er arbeidene med å forlenge kryssingsspor kommet i gang. I tillegg pågår svillebytte, skinnebytte, profilutvidelser, fjellrens, fornyelse av bygninger, plattformer, godsterminal, drenering og forberedelser for ballastrensing. For å nevne noe ...

Kunststykke

Ofofbanen er 42 kilometer lang fra Narvik havn til Riksgrensen på Bjørnfjell. Nesten



PRIVAT SVILLEBYTTE: Den private entreprenøren Taraldsvik Maskin satser på jernbaneoppdrag og har investert i utstyr for svillebyting.

hele banen ligger i et terreng der det er uframkommelig med annet enn skinnegående materiell.

Derfor er det noe av et kunststykke å få kabalen til å gå opp når maskiner, utstyr og folk må transporteres fram og tilbake på den samme banen hvor arbeidet skal utføres.

I Narvik har Jernbaneverkets folk bygget opp et eget "arbeidstog" som inneholder mye av utstyret som trengs for å drive vedlikeholdsarbeid. I tillegg er også flere private entreprenører inne på banen og jobber med svillebytte, forberedelser til ballastrensing og prosjekter i regi av Jernbaneverket Utbygging.

Natt etter natt

Selv om det er lavkonjunktur, går det for tiden ni malmtoget på Ofofbanen. I tillegg går det ARE-tog (godstog mellom Alnabru og Narvik om Sverige), persontog, biltog og vognlasttog. Arbeidsøktene er derfor samlet til den tiden av døgnet da er det er mulig å få tilstrekkelig med timer mellom togene for å komme til på sporet langs hele banen.

Arbeidstiden på Ofofbanen begynner klokken 02.00, og øktene avsluttes før første malmtoget ruller igjen klokken 10.00.



Det er et entreprenørfirma fra Finnsnes i Troms som nå holder på med å sprengje vekk fjellmassene på innsiden av sporet på Straumsnes. I løpet av høsten skal underbygningen være klar, og sporet skal stå ferdig i løpet 2010.

KLOKKEN 04.00: Solen står høyt på himmelen og klokka nærmer seg 04.00. Fornylsesleder Johnny Stenbak på Ofofbanen har mye å holde styr på i sommer.

6000 på festival

Stoppested Verden, barnas internasjonale kulturfestival, er for andre år på rad arrangert på Norsk Jernbanemuseum på Hamar. Over 6000 besøkende fant veien i løpet av to dager i pinsen.

Tekst og foto: SVEIN SKAVANG GRAADAL

Festivalen kunne by på musikk, dans, sirkus, utstillinger, mat og mye mer. Stasjonene Ilseng og Bestum var for anledningen om-døpt til India og Andes.

- Jeg er musiker og reiser mye rundt i verden på musikk-prosjekt, sier festivalens

leder, Mocci Ryen. - I mange land ser jeg at toget er livsnerven. Kan vi ikke ta toget ut i verden og besøke alle landene, var ideen hun fikk.

På Jernbanemuseet fant hun også en spesiell, rød tråd:

- Det er genialt å bruke minitog Knertitten som en slags motor under en slik festival, sier Ryen

Flere ressurser

På Hamar fant hun også noe mer og som har vært avgjørende for resultatet; de ansatte på museet.

- Vi kunne ikke fått noen bedre samarbeidspartner enn de ansatte på Jernbanemuseet. Det er positive og løsningsorienterte folk som har stolthet i arbeidet sitt. Det de lager for oss, er utsøkt håndverk. Vi vil være på Jernbanemuseet så lenge de vil ha oss her, proklamerer Mocci Ryen.



SAMBA: Hamar Samba Orkester for full musikk ved Leikvangen stasjon på jernbanemuseet.

Modelltog for poden

Hvis du gir bort modelljernbane til etter-slekten, gir du dem allmenndannelse også. Det er påstanden til førstelektor Svein Sando ved Dronning Mauds Minde, en skole som utdanner førskolelærere. Selv har han vært innom fag og yrker som snekring, maling, finmekanikk, fotografering, elektrisitetstæring, elektronikk, programmering, kybernetikk, matematikk, fysikk, kjemi, geologi, botanikk, historie, språk, arkitektur, bildende kunst, teaterfag - og selvfølgelig det meste som har med jernbanebygging og jernbane-drift å gjøre, gjennom sin interesse for modelljernbane. Løp og kjøp BRIO-tog til de minste og Märklin til de store!

Mulig dobbeltspor

Strekningen Farriseidet (i Larvik) - Porsgrunn er planlagt som en 23 km lang bane med enkeltspor og to kryssingsspor på 900 meter hver. Både Porsgrunn og Larvik kommuner har godkjent reguleringsplan for en slik bane. I løpet av våren er det imidlertid blitt foretatt en ny vurdering av konseptet, og Jernbaneverket ser nå på muligheten til å planlegge hele strekningen som dobbeltspor som en framtidig del av en høyhastighetsbane. Beregninger viser at prosjektet blir 40 prosent dyrere med dobbeltspor. En endelig avklaring av enkelt- eller dobbeltspor vil komme før ferien.

Oppgradering i Narvik

Når det ikke er finanskrisen, kommer det to tog hver uke til Narvik med biler. Ved ankomst er bilene blitt losset ved ei lastegate med grusdekke. Biltransportørene har lenge gitt uttrykk for at nye biler og grusdekke er en dårlig kombinasjon. Nå er AutoLink/CargoLink bønnhørt. Med solid belegningsstein på lastegate 4 på ARE-terminnen blir det også anledning til å laste og losse med tunge trucker og reachackere.

Røykeforbud

De som skal drive ut fjellet under Gevingåsen mellom Hommelvik og Hell for å lage jernbanetunnel, bør helst ikke være røykere. Som det første anlegget for Jernbaneverket er det tatt inn i kontraktsvilkårene at det ikke skal røykes i tunnelen. Innføringen av røykeforbudet vil ikke bli gitt tilbakevirkende kraft på anlegg som allerede er i gang, men vil komme på alle nye tunnelkontrakter.

Nå starter storjobben

Om få dager kommer en av de største tyske jernbaneentreprenørene til Oslo med en 120 tonns skinnegående kran for å skifte ut utslitte sporveksler på og rundt Oslo S. Det er stor interesse blant de største jernbaneentreprenørene i Europa for oppdrag i Norge.

Tekst: ØYSTEIN GRUE **Foto:** TERJE KRISTIANSEN

Totalfornyelsen av jernbaneanlegget mellom Etterstad og Lysaker starter nå. 14 av til sammen 90 utslitte sporveksler skal erstattes i sommer, og arbeidet skal utføres av den tyske entreprenøren Wiebe.

- Reell test

– Dette blir en reell test på en jobb som strekker seg frem til årsskiftet 2012/2013, sier Terje Kristiansen, prosjektleder for Prosjekt Oslo. – Det er krevende å gjennomføre et så omfattende fornyelsesarbeid på en jernbanestrekning med 850 tog i døgnet i løpet av tre fellesferieuker, konstaterer han.

Han berømmer både prosjektorganisasjonen sin og alle som er involvert, før det braker løs ute i pukken 17. juli. I dette prosjektet fungerer Jernbaneverket Utbygging som byggherreombud for Jernbaneverket Region Øst.

Stor interesse

– Nå begynner omsider brikkene å falle på plass, forteller prosjektlederen, som står foran en travel sommer. Etter prekvalifisering av ni entreprenører, hvorav én norsk

entreprenør og tre utenlandske leverte inn tilbud med påfølgende tilbudsrunde og kontraktsforhandlinger, ble den tyske jernbaneentreprenøren Wiebe valgt som leverandør.

– Flere av jernbaneentreprenørene i Europa har overraskende stor kunnskap om «Prosjekt Oslo», fastslår Terje Kristiansen. – Fornyelsesprosjektet er en krevende oppgave og blir åpenbart betraktet som en mulighet til å vise seg frem med tanke på fremtidige og større oppdrag i Norge.

Spesiell kontrakt

Kontrakten med Wiebe er avgrenset til utskifting av 14 sporveksler, ett sporkryss og om lag 1200 meter spor og lyder på om lag 18,5 millioner kroner. I anleggsperioden er 40 personer engasjert, hvorav 28 fra tyske Wiebe.

Det spesielle med denne kontrakten er omfanget av jobben i en begrenset tidsperiode samtidig som togene skal trafikkere Oslo S og at det også pågår andre store anleggsarbeider videre utover Drammenbanen i Osloområdet.



SPESIALKRAN:

En så stor skinnegående kran som denne har aldri vært i Norge tidligere, men i juli skal slikt utstyr benyttes for å skifte ut 14 sporveksler.

Tungt og trangt

For første gang siden Oslotunnelen mellom Skøyen og Oslo S ble åpnet i 1979 skal alt av skinner, sviller og sporveksler og ikke minst ballastpukk byttes ut.

Dagens 54 kilos skinner erstattes med 60 kilos skinner, med 30 års levetid, det samme som på Gardermobanen.

Oslo S er imidlertid ikke noe enkelt rigg- og opplastingsområde. Den tyske entreprenøren må jobbe under sterkt tidspress, og her er

det begrenset plass til løfteutstyret som kreves når 14 sporveksler, hver delt i tre deler på inntil 10 tonn, skal transporteres ut av og inn i den trange Oslotunnelen. Så disse arbeidene krever nitidig planlegging og koordinering.

Alle veksler og sporkrysset bygges for øvrig ferdig hos Vossloh AB i Ørebro, med sviller fra Spenncon på Hønefoss.

Usynlig

Når Wiebe har den østtyske

skinnegående jernbanekrana av typen Kirow på plass på Oslo S i god tid før en tre ukers sammenhengende arbeidsperiode fra 17. juli, er det mange som allerede har lagt ned en stor innsats i forberedende arbeider.

Blant annet er det skiftet ut 47 000 meter signalkabel – fra sentralen for signalanlegget på Oslo S under hele stasjonsområdet og ned i Oslotunnelen. De 14 sporvekslene som skal byttes ut, ligger i sporene 2 til 13.

FAKTA

- ▶ Navet i Jernbane-Norge skal totalfornyes på strekningen Etterstad-Lysaker, avgrenset mot Østfoldbanen ved Loenga
- ▶ Innenfor dette området skal det gjennomføres tiltak innenfor alle tekniske anlegg i infrastrukturen
- ▶ Budsjettrammen for disse arbeidene er på nærmere én milliard kroner, i henhold til hovedplanen for 2009-2012
- ▶ 850 tog i døgnet trafikkerer den 3,6 km lange Oslotunnelen mellom Oslo S og Skøyen



«Jernbaneentreprenørene i Europa viser stor interesse for oppgaver i Norge»

TERJE KRISTIANSEN, Prosjekt Oslo

- Krafttak for lærlinger!

Selv om tallet på jernbanelærlinger mer enn fordobles fra i fjor, mener Jernbaneverkets rekrutteringsleder Bente Tangen at hele bransjen nå må ta et felles krafttak for flere lærlinger. Og nå får hun gehør...

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Av de godt og vel 80 nye lærlingene som tas inn til høsten, rekrutteres 63 i Jernbaneverkets regi. Jernbanemagasinet møter henne og to meget godt fornøyde signalmontrører som ser frem til sikre jobber med masse utfordringer i signalavdelingen i Jernbaneverket når fagbrevet er sikret i september. – Jeg begynte på elektrikerutdanning og fikk først høre om signalfaget på Elvebakken videregående skole, forteller Senad Causevic, som kommer fra Kroatia. Nadeem

Hussain oppdaget også signalfaget ved en tilfeldighet på internett og vet at behovet for signalmontører er spesielt stort.

Lærlingerekord

– Det reelle behovet for lærlinger til alle jernbanefagene er kanskje nærmere 100. Allikevel er 80 lærlinger et stort skritt fremover fra i fjor da kun 40 ble sikret lære plass, konstaterer Bente Tangen. Hun kom fra privat sektor til Jernbaneverket for et drøyt år siden.

– Når vi vet at gjennomsnittsalderen for banemontører i Norge raskt nærmer seg 60 år, har vi ingen tid å miste! Det er langt igjen til Jernbaneverket og jernbanebansjen kan måle seg med for eksempel Statens vegvesen i måten vi rekrutterer og markedsfører fagene våre på, fastslår Tangen. Hun forsikrer at Jernbaneverket skal gå i spissen, men legger til: – Hele bransjen må ut og fortelle lærere og elever både i grunnskole og videregående skole at vi har

spennende utfordringer og interessante fag. Det samme gjelder for studenter på universitet og høyskoler. – Vi må sette jernbanefagene på kartet, understreker rekrutteringslederen.

Høy alder

– Med større forutsigbarhet når det gjelder oppdragsmengde, og mulighet til å konkurrere om driftsavtaler for hele banestrekninger, vil Norsk Jernbanedrift AS kunne ta inn langt flere lærlinger

enn i dag, sier markedsjef Per Liane. Han tror den politiske modningsprosessen er kommet langt og peker på at navnet «Jernbanedrift» nettopp er myntet på en slik fremtid.

Liane er opptatt av at utdanningskapasiteten må økes, ikke minst for å få flere banemontører, signal- og sterkstrømmontører. Han får full støtte fra administrerende direktør Lars Skålnes i Baneservice.

– Vi har rundt 1500 fagarbei-

SIKRET JOBB: Signallærlingene Senad Causevic (t.v) og Nadeem Hussain (t.h) satser på å ta fagbrev høsten 2009 og er da sikret jobb i Jernbaneverket, forsikrer rekrutteringsleder Bente Tangen.



«Med større forutsigbarhet vil Norsk Jernbanedrift kunne ta inn langt flere lærlinger enn i dag»

PER LIANE, markedssjef i Norsk Jernbanedrift

► dere på jernbanen i Norge med ulike fagbrev: banearbeidere med anleggsutdanning og jernbaneteknisk spesialisering, elektro- og signalmonterere, sveisere og maskinførere med ett eller flere fagbrev i tillegg til nødvendig sikkerhetsgodkjenning. Med den høye gjennomsnittsalderen har vi et betydelig utdanningsbehov for å erstatte de som går av for aldersgrensen, fremholder Skålnes, som er sjef for en bedrift med 350 ansatte. Det gjør Baneservice til

Norges største jernbaneentreprenør.

Minimum

– En nøktern beregning viser at vi trenger minimum 50 nyutdannede fagarbeidere hvert år fremover for å beholde status quo. Her har både utdanningsmyndigheter og Jernbaneverket forsømt seg, og vi har ingen tid å miste for å få orden på dette, påpeker Lars Skålnes og ønsker en samordning i bransjen.

I øyeblikket har Norsk Jernba-

nedrift fem lærlinger under utdanning mens Baneservice har 13.

– Bevilgningene til jernbanen og aktivitetsnivået fremover er avgjørende for hvor mye vi kan satse, understreker Per Liane. – Slik det ser ut i dag, vil vi ha full produksjon for hele arbeidsstyrken de neste fem år. Det er slutt på at arbeid på jernbanen var sesongarbeid, med stans i oppdrag fra november til april. Nå har vi jobb året rundt.

– Jernbanebransjen trenger forutsigbarhet i bevilgninger og løfte

fra politikerne om at det skal satses vesentlig mer på jernbane i årene fremover før antall læreplasser kan økes vesentlig, sier Lars Skålnes med klar adresse til Stortingets behandling av Nasjonal transportplan for de neste ti år. – Dessuten må det avklares om oppgaver som Jernbaneverket i dag utfører, skal konkurranseutsettes eller ikke.

- Delta på dugnaden

– Skal jernbanebransjen klare å konkurrere med bygg- og anleggsbransjen om motiverte lærlinger, må vi dra lasset sammen ute i den videregående skolen, slår Bente Tangen fast. – Uten at bransjen stiller opp med flere lærlingeplasser og –kontrakter, får vi heller ikke flere lærlinger.

Hennes erfaring er at mye kan bli bedre.

– Når entreprenørene, Oppføringskontoret for jernbanesektoren og Jernbaneverket skal møte skoleelever og studenter på utdanningsmesser for å markedsføre jernbanefagene, opplever vi at Jernbaneverket blir stående

igjen med oppgavene og utgiftene. Samtidig rekrutterer de private entreprenørene fagarbeidere fra Jernbaneverket ved å tilby bedre lønn og firmabil, kommenterer Bente Tangen.

- Mye å ta igjen

Tangen slår fast at jernbanebransjen ikke fulgte med i timen da «Reform 94» og «Kunnskapsløftet» ble laget.

– Derfor har vi mye å ta igjen sammenlignet med andre bransjer. Men dette skal vi ta igjen ved å brette opp ermene for lærlingene og vise dem at det nå er vilje til å satse på jernbanen i Norge, sier Bente Tangen.

Hva er så situasjonen ved opplæringskontoret som administrerer lærekontraktene mellom lærling og lærebedriftene?

– Jeg opplever en helt annen og langt mer offensiv holdning i lærebedriftene til å ta imot lærlinger i dag i forhold til for to år siden, forteller daglig leder ved Oppføringskontoret for jernbanesektoren, Harald Eide Galtung.

«Vi har ingen tid å miste med å rekruttere og utdanne fagarbeidere på jernbanen»

LARS SKÅLNES, administrerende direktør i Baneservice



LÆRLINGEFAKTA:

- Det er mulig å bli lærling i fagene signalmontør, energimontør, banemontør, elektriker og telekommunikasjonsmontør
- Samtlige fag starter med yrkesfag på videregående skole, med fagprøve etter 4-4,5 år
- Behovet for faglært arbeidskraft er stort i jernbanesektoren
- Les mer om lærlingeordning/fag og lærebedrifter på www.okj.no

Begrenset import av faglærte

Lars Skålnes i Baneservice AS mener at Jernbaneverkets godkjenningsregler for jernbanefag bør mykes opp for lettere å kunne importere faglig arbeidskraft. Jernbaneverket vil ikke gå på akkord med kravene til sikkerhet og kvalitet.

– Vi henter så mange fagarbeidere som mulig og bygger opp vår egen organisasjon når det nå er flere oppdrag enn vi har kapasitet til å ta, fremholder Skålnes. – Om politikere og økonomer måtte forvente det, så klarer vi ikke å øke kapasiteten i jernbanefagene på kort sikt ved å hente inn utenlandsk arbeidskraft så lenge Jernbaneverket opererer med dagens krav til godkjenning av fagbrev. Selv om bransjen rekrutterer fagarbeidere og spesialister på sporarbeid, strømforsyning og signal både fra Sverige og utenfor Skandinavia, er kravene til fagbrev og språkkunnskaper så strenge at muligheten til å ansette eller engasjere utenlandsk arbeidskraft i praksis er sterkt begrenset, slår Skålnes fast.

- Ryddighet

– Jeg har jobbet med import av fagarbeidere til det norske arbeidsmarkedet før jeg begynte i Jernbaneverket, forteller Bente Tangen. – At de største jernbaneentreprenørene ser store fortjenestemuligheter ved å hente inn arbeidskraft fra et internasjonalt arbeidsmarked i mangel av fagkompetanse i Norge, er som forventet. Men bransjen er opplagt tjent med å opptre ryddig i forhold til de krav som gjelder for å godkjenne utenlandsk fagbrev, slik at vi ikke stiller oss slik bygg- og anleggsbransjen gjorde før finanskrisen – med dårlig omdømme som resultat.

– Skal det åpnes opp for jernbanefaglig personell med utenlandsk utdanning på norske spor, skal sikkerhet stå i fokus, og vi skal ikke gå på akkord med kvalitet, erklærer hun, men legger til: – Vi trenger å utfordre oss selv når vi mener det tar fem år før du er ferdig utlært etter endt læretid. Bente Tangen stiller spørsmålet: – Kanskje vi bør se på innholdet i læretiden, oppfølgingen som nyansatt og ikke minst hvordan skal vi sikre kompetanseoverføring fra de eldre generasjoner til unge og ferske fagarbeidere?

TIDLIG UTE: I Jernbaneverket Region Nord ble det satset på lærlinger allerede i 2006. Banemontør-lærlingene Vegard Lade (t.h) og Arild Kvaal fikk praktisk opplæring på Trønderbanen og Nordlandsbanen.



Gartner for grønn bane

- En stasjon må se ordentlig ut. Jeg skulle gjerne sett at ROM Eiendom brukte litt mer penger på eiendommene som ligger langs jernbanen!

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Thor Sverre Rundgren hører til en utrydningstruet rase ved jernbanen. Kanskje er han den eneste fagutdannede gartneren som er igjen. Slik var det ikke da han begynte som jernbanemann i 1978.

- Bare innen Oslo distrikt var det den gangen 18 gartnere. Vi hadde eget drivhus på Ski og sørget for blomster til så vel utearealer som til pynting av kongevogna når kong Olav skulle på tur.

Det var på den tida det haglet utmerkelse til vakre stasjonsområder i Norge. For eksempel ble Ljan stasjon kåret til den peneste i Europa!

Grenseganger

Men tidene skifter så visst. Og det er ikke bestandig viljen til å ha pent beskårede hekker og trær, fine blomsterbed og flotte plener, det står på. Derimot grensegangene mellom hva som er mitt og ditt. Over stasjonene hviler det en estetisk forbannelse fra delingen av NSB i 1996.

- Jeg skulle gjerne sett at ROM

Eiendom og Jernbaneverket hadde samarbeidet bedre. Jeg kan gjerne gjøre en jobb for ROM, men da må de betale litt for det. Vi får det ikke pent når bare det som ligger innenfor Jernbaneverkets grenser, blir holdt i orden, mens resten får vokse vilt, sier Rundgren, som likevel må innrømme at det har blitt noe bedre enn det var for noen år siden.

Likevel, de arealene som Rundgren skal ta seg av, er inntegnet på eiendomskart. Der ROM har leid ut stasjonsbygningene, er det i stor grad opp til leietakerne om de vil holde orden på plen og beplantning. Det som ligger utenfor hekken, men som ikke er definert som Jernbaneverkets område, blir gjerne liggende brakk.

Lykkelig skjebne

Thor Sverre Rundgren hadde mistet jobben på en fabrikk da han stakk bortom naboen, som var gartner i NSB, for å høre om de trengte folk. Kort tid etter kom beskjeden om at han var ansatt.

- Ettersom jeg ikke hadde gartnerutdanning, måtte jeg binde meg til å arbeide noen år for å få praksis før jeg kunne ta gartnerutdanningen. Det valget har jeg aldri angret på, forteller Rundgren, som fikk solid praksis og utdanning både på Ski og hos naboen, senere distriktsgartner i Trondheim distrikt, Lars Sæther.

- Nå har jeg arbeidet som hobby og hobbyen som arbeid!



Allsidig hverdag

Hva gjør så en gartner utenom vekstsesongen? Jo, regelmessig tømning av søppeldunkene over en strekning på ti mil. Plukking av søppel på bakken. Fjerning av tagging på oppslagstavler og leskur. Reparasjon av leskur og benker. Rydding av siktsoner. Felling av farlige trær. Faste uker med snøberedskap om vinteren. Alt for å gjøre det triveligere å bruke stasjonene for passasjerer og for å gi naboen et penere nabolag.

- I vår brukte jeg forresten ei uke på Østfoldbanen til beskjæring. Ett år beskar jeg alt på Østfoldbanen, både Østre og Vestre linje, forteller Rundgren. Da brukte han en hel måned.

Nå er det sesong for plenklipping. Det blir mange vendinger når

man skal innom alle stasjonene mellom Tuen og Magnor.

Gode råd fra en fagmann

Thor Sverre Rundgren er fagmann på et område mange av oss også har et forhold til som amatører. Det gjelder for eksempel hvordan bli kvitt mose i plenen.

- Bruk kalksalpeter. Det inneholder bare ett virkestoff, nitrogen, som mosen ikke liker. Noen tror det er enda bedre med fullgjødning, men fullgjødning inneholder også fosfor og kalium. Det vokser mosen av, er advarselen.

Kalk kan det forresten heller ikke bli for mye av:

- Jeg pleier å anbefale 400 kg på målet. Mange synes det er mye, men det kunne vært mer. Det er bare det at hvis man har på mer,

VEKSTNÆRING: Gartner Thor Sverre Rundgren pleier å si at han arbeider i en vekstnæring.

blåser det bare bort, forklarer Rundgren.

I over 30 år hadde Thor Sverre eget orkester. Hans instrument var i alle år trekkspillet. Nå er det slutt:

- Jeg fikk plager med overbelastning i den ene skuldra. Jeg er fortsatt med trekkspillklubben, men nå på bass. Å spille fordriver alle andre tanker og problemer. Hvis alle hadde spilt, ville det ikke blitt mye krig i verden, mener gartneren.

Det ville det kanskje heller ikke hvis alle hadde hatt «grønne fingre»?

SAGT OM JERNBANEN



«Vi har dessverre erfaring med at luftige jernbaneplaner tjener til å forsinke eller forpurre konkrete jernbaneprosjekter. Hadde jernbanens mest impotente venner - de som gjerne taler for toget, men aldri bruker det - fått viljen sin, hadde vi ennå ventet på jernbaneutbyggingen i Vestfold»

STEINAR GULLVÅG, stortingsrepr. (Ap), Vestfold

«Regjeringens meningsløse skryt om at den bruker mer penger enn den forrige regjeringen på jernbane, får neppe de reisende til å ta bølgen»

OSMUND UELAND, tidl. konsernsjef NSB og adm. dir. NSB Gardermobanen

«For hvordan beregner du samfunnsøkonomisk nytte av at landet bindes tettere i hop? Kan man nytteberegne effekten av at Bergensbanen i sin tid gjorde østlendinger og vestlendinger til ett folk?»

ANDERS HORN, politisk redaktør, Klassekampen

«Jernbaneverket og byråkratene i Samferdselsdepartementet sinker utbygging av lyntog i Norge»

STEIN LIER-HANSEN, styremedlem Norsk Bane AS (og adm. dir. Norsk Industri)

«Vår hovudinteresse ligg først og fremst i det formålet at me ynskjer å få varer fram. Det inneber at me ikkje er så opptekne av dette med høgfaringsbanar. Det handlar jo mest om å få fram folk»

PER ARTHUR SØRLIE, styreleiar Norsk Industri

«Sterke krefter ivrer for at høyhastighetsbanen skal gå over Haukeliffjell. Dette må vi ikke tillate. Hvor blir det så av oss i Hallingdal?»

THOMAS JUELL, lærer i reiselivsfag

«Lyntog er valgflesk»

LEDER, Arbeidets Rett

«Når det siste eller nest siste toget går, må vi værre på perrongen!»

TOM NORDLIE, trener Kongsvinger IL

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Thor Sverre Rundgren

ALDER: 61 år

YRKE: Gartner

ARBEIDSSTED: Fra Tuen holdeplass til Magnor stasjon

BOSTED: To km utenfor Kongsvinger

HOBBY: Det som vokser og gror og musikk

Vil ha meir

Fylkestinget i Rogaland vil ha meir dobbeltspor, no også frå Sandnes til Eigersund. Vedtaket vart gjort med 24 mot 22 røyster. Høgre, KrF, SV, Venstre og Pensjonistpartiet synest dobbeltspor er ein god idé. Det gjorde òg ei einsleg svale frå FrP. Men korkje SP eller Arbeidarpartiet tykte noko om det. Ein representant frå Ap stempla framlegget beint fram som «useriøst». Det var Inghild Vanglo, nestleiar i samferdslekomiteen og busett i Eigersund. Det var handsaminga av handlingsprogrammet til NTP som fekk opp dampen på ordskiftet i Rogaland.

Ny-lok på banen

I midten av juni gjekk det nye lokomotivet til CargoNet i vanleg arbeid for første gong - som trekraft i eit godstog frå Oslo til Bergen. Etter kvart vil det bli stadig fleire lok av typen CE119 å sjå på norske spor. Særleg dei som oppheld seg langs Bergensbanen og Sørlandsbanen, vil få sjå dei jamt. Nokre godstog til Sverige vil òg bli trekte av CE 119.

FOTO: ØVSTEIN GRUE

**Opning av bru**

På Røklund i Saltdal var det nyleg 17. mai for andre gong da ei ny bru over sporet vart opna. Brua er ein del av eit større prosjekt knytt til eit nytt kryssingsspor på Røklund. Med brua på plass vil barna få ein enklare skuleveg. Ettersom det ligg eit bustadområde på den eine side av lina og eit kjøpesenter på den andre, har det vore litt for mange tobeinte å sjå i sporet. Det vil det no bli slutt på. Kryssingssporet på 700 meter og brua har kosta om lag 30 millionar kroner. Kryssingssporet blir teke i bruk så snart fjernstyringa av den nordlege delen av Nordlandsbanen blir ferdig.



INTERESSERT: Ordførar Kari Ystgaard i Namsskogan og Yngve S. Andreassen og Jan Erik Kregnes frå marknadsavdelinga i Jernbaneverket følgjer spent med når gründer Hallvard Eide i Heli Utvikling AS fortel om planane sine.

Aplitt hit eller dit?

I Namsskogan kommune lengst nord i Nord-Trøndelag er det sett i gang drift på eit enormt felt med aplitt verda vil ha store mengder av. Men kvar skal aplitten skipast ut frå, Namsos eller Mosjøen?

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** DAG SVINSÅS

Med klimatrusselen er aplitt, ein finkorna berggangart av kvarts og kalifeltspa, vorten ei heit salsvare ettersom han kan erstatte mykje av sementen i betong. Medan sement blir produsert med store CO₂-utslepp, blir aplitten teken rett ut av grunnen. Dessutan gjer aplitt betongen sterkare.

Heli Utvikling AS, som nyleg har starta drift på aplitt i Namsskogan, har allereie fått inn store ordrar, mellom anna frå Kina. Dei ser inga anna fornuftig løysing enn tog for transport til kai. Namsskogan ligg 12 mil frå hamn i Namsos og 13 mil frå utskipingskai i Mosjøen. Medan det til Namsos er svak nedoverbakke, er det til Mosjøen først noko motbakke før det blir eit kraftig fall frå Majavatn/Svenningdal til Mosjøen. Minst bruk av energi og minst slitasje på materiell og infrastruktur

vil det bli med utskipping over Namsos.

Ser det an

Problemet er at Namsosbanen ikkje er køyrbar. Rambøll AS har rekna på at det må investerast 150-250 millionar kroner for å få banen i god stand att. I Holandsvika 12 km nord for Mosjøen stasjon trengst det berre ein sporveksel inn til eit industriområde før toga kan gå der.

Ettersom Heli Utvikling treng rask tilgang til hamn, blir Holandsvika rusta opp til å ta unna transporten no. Deretter vil Jernbaneverket sjå an utviklinga før eventuelt Namsosbanen blir sett i stand. Viss etterspurnaden etter aplitt blir slik optimistane spår, vil det gå opp til 1,2 millionar tonn årleg ut frå Namsskogan i tida framover.

Klar for 20 nye år

For knappe 20 millioner er Rolvsøysund bru rehabilitert slik at den holder i 20 år til. Dette er brøkdelen av hva ny bru ville kosta, og brua varer nå forhåpentlig til spørsmålet om framtidig trasé for Østfoldbanen er avklart.

Tekst: PER-BØRGE MOLTUBAKK **Foto:** OLAV SAND

Rolvsøysund jernbanebru har vært forsterket flere ganger siden den ble bygd i 1879. Fundamentene ble forsterket første gangen allerede i 1898, siste gangen på 1980-tallet.

Nå er det gjort flere spesielle tiltak. - Vi klarte ikke å beregne at bremseforankringen var holdbar, så vi etablerte ny. Brua er dessuten vindforankret slik at den ikke skal blåse overende. Også fundamentene ute i elva er forsterket, sier prosjektleder Olav Sand i Utbygging.

Stålet er blåst rent for overflatemaling, men den gamle grunningen er beholdt. Noen stag er byttet, ut og noen punkter er forsterket. Dessuten er generelt manglende vedlikehold utført.

Årlige målinger

- Rolvsøysund bru er fulgt med geometriske målinger siden 2007, og ikke noe tilsier at brua er utsatt for terrengsetninger. Bruas bevegelser skal følges opp med årlige målinger, og ekstra tilstandskontroller ut over den vanlige seksårskontrollen for bruer skal følges opp av regionen, opplyser Sand.

- Det meste av de forsterkende konstruksjonene er bygd på utsiden av brua. Derfor er det lett å følge med og ha kontroll på eventuelle endringer, forklarer prosjektleder Olav Sand.



GODKJENT: Rolvsøysund bru fra 1879 var i ferd med å bli erstattet av ei helt ny bru, men er nå rehabilitert.

Heder til Rørosgård

HMS-prisen som årleg blir delt ut i Region Nord, gjekk i år til banesjef Tor Rørosgård på Rørosbanen. Det er arbeidsmiljøutvalet i regionen som vurderer dei ulike kandidatane etter mange ulike kriterium. Kriteria er mellom anna at kandidaten må ha gjort ein særleg innsats for arbeidsmiljøet i sin vidaste forstand, gjort ein særleg innsats for å bringe sjukefråværet ned, vore oppteken av kollegiale tilhøve både i arbeid og fritid og gjeve bidrag og vore pådrivar for fremje av trivsel på arbeidsplassen. Det synlege teiknet på utmerkinga er ein rallarstatuett med opphav i Narvik.



FOTO: DAG SVINSÅS

Auka godskapasitet

Etter opninga av godsterminalen på Ganddal har det òg vorte meir interesse for gods til og frå Kristiansand. Med enkle middel kan godsterminalen på Langemyr bli sett i stand til å handtere dobbelt så mykje gods som i dag. Godsterminalen på Langemyr er bygd med to spor og for stykkogds. No er det konteinrar og lastegater som er etterspurde. Derfor set Jernbaneverket i gang med å forlengje og byggje eitt spor rett etter ferien. Planen er at Langemyr skal kunne auka kapasiteten frå 27 000 TEU (konteinareiningar) til 50 000 TEU. Både Tollpost og Schenker har allereie base på Langemyr.

Disputas

På forsommaren i år har det kome to nye doktorandar med jernbanefaglege avhandlingar. Den eine er Mads Veiseth (34), som har studert korleis vi skal få meir punktlege tog. Anne Christine Torp Handstanger (biletet) arbeider i JBV Utbygging og disputerte på engelsk over temaet, «Ruteplanmessig ventetid ved kryssingar på enkeltspor». Jernbaneverket har støtta opp med pengar til begge doktorgradsprojekta.



FOTO: HARRY KORSLUND

Jernbanedriftig drangedøl

Det sies at nest etter seksualdriften kommer jernbanedriften. Reidar Haugland var en av tolv som startet Norsk Jernbanedrift AS for fire år siden. Siden har han hatt nok å henge fingrene i og har aldri angret en dag.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

Vi treffer Reidar Haugland en vakker junidag på Økern i Oslo. En ny Statoil-stasjon er under oppføring, og det bygges en atkomstvei under banelegemet. Hele området skriker i en kakofoni av kraner, betongblandere og pressluftbor.

Aktiv sjel

Kun Reidar ser ut til å kjede seg en smule. Den brunbarkede og smilerynkede telemarkingen er innleid el-sikkerhetsmann, det er lenge mellom godstogene og vår mann liker dårlig å ha lite å gjøre. Derfor ser han fram mot neste dag, da han skal tilbake som sveise- og anleggsleder under sville- og skinneskift på Bergensbanen. Der går det nemlig så det griner, dessuten synes han at vestlendingene er flotte å ha med å gjøre.

– Vi er 28 mann i kontinuerlig virksomhet der borte nå, og det var på tide at noe ble gjort, for deler av banelegemet er fryktelig dårlig og burde vært skifta for mange år siden. Nå håper vi å få tatt en del av de verste punktene.

Markedet koker

Som en følge både av klimaproblematikk og ikke minst finanskrise satses det for tiden tungt på

oppgradering av jernbanenettet, noe som gir de nesten 70 arbeidskameratene i Norsk Jernbanedrift mer enn nok å pusle med. De fleste er telemarkinger eller fra fylkene rundt, men har i den seinere tid blitt supplert med et betydelig antall erfarne svensker.

– Manglende kapasitet er den store flaskehalsen. Vi får stadig nye henvendelser, og det er faktisk mange jobber vi må si nei til. Men det er flott at staten bruker penger på jernbane og vegger og veldig tilfredsstillende at vi nå får gjort noe mer enn bare førstehjelp, som det hittil har vært mye av.

Tidene skifter

For fem år siden var situasjonen annerledes. Stortinget vedtok i desember 2004 en omfattende konkurranseutsetting og nedbemanning i Jernbaneverket. Planen var å redusere antall fast ansatte med tusen. Selv om tanken var at de fleste ville fortsette innen jernbanesektoren, viste det seg at de aller fleste forsvant til andre bransjer.

– Det var en deprimerende tid. Man beholder ikke så mye gnist når alt dreier seg om omstillinger og nedskjæringer. På min arbeidsplass var det snakk om å kvitte seg med 13-14-15 mann. Oppsigelsene

skulle skje etter ansiennitet, og jeg var nummer ni på lista over dem som måtte gå, med 29 års fartstid!

Typisk jernbanearbeider

Så hva gjør man, en gjeng mannfolk rundt femti som blir truet med å miste jobben etter å ha viet hele yrkeslivet til jernbanen? Reidars historie er neppe utypisk for flokken:

– Jeg er en bygdegutt fra Drangedal og av jernbaneætt. Faren min jobbet på ledningsavdelingen på Neslandsvatn, og også broren min var banemann. Etter to år på yrkesskole var det derfor naturlig å begynne som aspirant i 1976, og jeg ble fagutdannet banemontør etter militæret. Jeg har drevet med alle slags oppgaver i pukken, kanskje mest med skinnesveising. Det var mye skinnelagging på Sørlandsbanen på den tida. Siden har det også vært mye påleggssveising av sporveksler. Jeg var også instruktør på sveiseskolen på Hokksund så lenge den besto, og her ble jeg kjent med mange andre sveisere som jeg siden har beholdt kontakten med. For det meste drev jeg på med vedlikehold i Telemark og var også med på den nye terminalen i Skien. ▶

NY HVERDAG:

For fire år siden sto Reidar Haugland i fare for å miste jobben. – Nå er det faktisk mange jobber vi må si nei til, forteller han.



► MØTE MED: REIDAR HAUGLAND

TRIVELIG

JOBB: – Jeg er av den typen som heller vil være på lag med gutta enn bare å gå der og bestemme.

FOTO: ØYSTEIN GRUE



«Veldig tilfredsstillende at vi nå får gjort noe mer enn bare førstehjelp»

► **Tolv edsvorne**

Men sommeren 2005 så det ut til å være slutt. Tonnevis av kompetanse, erfaring og personlige kontakter så ut til å bli spredt for alle vinder. Førtidspensjonering var ikke aktuelt. Redningen kom i form av en uventet telefonsamtale.

– Det var Per Liane og Ernst Terje Jakobsen som ringte rundt og spurte arbeidskameratene om vi ikke ville være med på å etablere vårt eget selskap. Forslaget var interessant, men samtidig skremmende. Beslutningen var vanskelig å ta. En god gjeng samla seg til møte, og tolv av oss valgte å ta sjansen. Dermed var Norsk Jernbanedrift et faktum, forteller Reidar.

Hadde flaks

– Vi var heldige og fikk straks plassert alle folkene våre på storarbeidet i Lieråsen tunnel. Der knyttet vi også kontakter med oppdragsgiverne, noe som igjen ga oss nye kontrakter. Vi var spent på hvordan vi skulle klare oss gjen-

nom vinteren, men vi fikk tilstrekkelig snørydding og liknende til å klare oss.

Dermed var et aldri så lite industrieventyr i gang. I løpet av fire års drift vil de i 2009 etter alle prognoser komme opp i mer enn 100 millioner kroner i omsetning.

– Det har balla på seg. Nå er det så mye arbeid å få, at vi kunne ansatt så mange som helst, humrer Reidar.

Trivelig jobb

Selv om han fortsatt er en av tretten aksjeeiere, har Reidar slett ikke begynt å gå med slips til hverdags av den grunn. Hele poenget med firmaet var jo bare å kunne fortsette med det samme man hadde gjort hele livet. Reidar Haugland er gammel idrettsgutt, spilte om opprykk til øverste divisjon som midtstopper på Pors «for 30 kilo siden». Fortsatt vil han heller stå i pukken med gutta enn å agere sjef.

– Det er en trivelig jobb der du kommer tett innpå folk. Jeg er av den typen som heller vil være med

på lag med gutta enn bare gå der og bestemme. Vi snakker ut med hverandre om noen har noe på hjertet, og har mye moro. Jeg setter i det hele tatt stor pris på arbeidskameratene, de gjør alle en utrolig bra jobb. Dessuten er alle flinke til å hjelpe hverandre, uavhengig om vi hører til bane, signal eller strømforsyning. Sånn var det ikke før.

Livet er godt

Som anleggsleder regner han med å kunne holde på til pensjonsalderen. Den største utfordringen i forhold til privatlivet er skiftarbeid og reising over hele Norges land, men med sju dager på jobb og sju dager hjemme, blir det også tid til samboer, to voksne døtre og barnebarn.

Han lengter ikke særlig tilbake til faderhuset. Livet er mer enn godt nok som det er for 51-åringen, som sender en vennlig tanke til de to karene som tok initiativet til å etablere Norsk Jernbanedrift for fire år siden.



Svenkerud Bro

Fotografen samler på postkort og lot seg inspirere av et gammelt postkort, trolig fra 1910 - ett år etter at Bergensbanen ble åpnet. Da jubileumstoget var på tur over fjellet for å feire banens 100 år, silte han seg opp på Svenkerud Bro for igjen å fange damptoget idet det passerer. Her er resultatet.



Postkortet Olaf Bjercknes ble inspirert av.

MITT JERNBANE BILDE

NAVN: Olaf Bjercknes
TITTEL: Byggeleder, Jernbaneverket Utbygging
KAMERA: Canon Ixus 70
BOR: Asker



Med damp over «muren»

Et ærverdig museumstog klatrer over snødekte fjell. En liten sensasjon i dag, men noe langt mer for 100 år siden da toget «rev en mur» mellom øst og vest. Den jubilerende Bergensbanen har satt seg fast innerst i mang en sjel - på begge sider av høyfjellet. ►

Tekst og foto: TORE HOLTET



KONGEN OG ORDFØREREN: «Ordfører S. Reinton» talte på Geilo stasjon – akkurat som for 100 år siden.

Denne sommeren og høsten står i 100-åringens tegn. Vi er med på den første store jubileumsmarkeringen med hornmusikk, dans og fest – en togtur over fjellet omtrent slik den fortonet seg da Nord-Europas høyeste jernbanestrekning var et faktum.

Til og med publikumsoppslutningen er nesten den samme, og langs hele banestrekningen står skuelystne og jublende mennesker utstyrt med flagg og kameraer. Veteranbiler står oppstilt overalt. Denne feiringen er tydelig tuftet på dype nasjonale røtter.

«Søner av same mor»

«Herr Konge! Norske borgarar!» Vi er på Geilo stasjon. Hundrevis av framømte bringes tilbake til den 27. november 1909 – klokken 12.35: Pål K. Medhus framfører daværende Geilo-ordfører S. Reintons tale med Kong Haakon (Espen



«DRONNING»: Nittedals varaordfører Tone T. Johansen (Frp) fikk sitte i Dronning Mauds favorittvogn. Bak fylkesmann Hans J. Røsørde.



RESTAURANTVOGGEN: Petra i restauranten Sult får skryt for maten.

Handseth) ved sin side. I rungende ordelag minner Reinton om at «fjella har lege som ein mur og skilt austlending og vestlending frå kvarandre.» Og vidare: «Dette underlege jernbandet som i dag bind oss saman, dreg oss også mykje nærare kvarandre. Me kjenner oss meir som eitt, som søner av same mor: Noreg.»

Første gang

Denne togturen starter på Oslo S nesten ett århundre senere: torsdag 4. juni 2009. Klokka er halv tolv på formiddagen. To damplok er fyrt opp. Rolf Bouwer Knudsen i Norsk Jernbaneklubb selger billetter i god, gammel NSB-uniform.

Lokførerne Jan B. Salvesen og Mads Skoland inspiserer det fremste lokomotivet som de for første gang skal føre over fjellet.

Jernbanedirektør Elisabeth Enger benytter anledningen til å slå av en

prat med fyrbøter Hans Schaefer før de to blir avbildet sammen med NSB-sjef Einar Enger og fungerende samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa, som i sin hilsningstale minner om at Bergensbanen i fjor hadde over 700 000 passasjerer, 30 prosent av dem som reiser mellom Oslo og Bergen.

– Fly kan konkurrere på tid, men ikke med de fine opplevelsene på Bergensbanen, understreker vikaren før hun blåser i fløyta og markerer at det er klart for avgang.

Dronningens vogn

Jubileumsturen er lagt til bergens-togenes opprinnelige rute: om Gjøvikbanen over Roa og Hønefoss og vidare over Hardangervidda – nå 1237 meter over havet (mot tidligere 1301).

Hele toget nærmest oser av historisk stolthet med to damplokomotiv og åtte trevogner, ikke minst takket



være en utrettelig dugnadsinnsats av Norsk Jernbaneklubb. Passasjerene, mange tidsriktig antrukket, lar seg friste av en restaurantvogn med hvite duker. Celebre gjester tas imot i en salongvogn (950) – banens flotteste vogn da den ble levert til Bergensbanen i 1910. Den ble da også brukt av Dronning Maud når hun skulle reise på besøk til familien i England.

På første etappe fra Oslo har Nittedals varaordfører Tone T. Johansen (Frp) kledd seg ut som en fordums dronning. Hun later til å storkose seg med fylkesmann i Oslo og Akershus, Hans Røsørde. – Toget har vært viktig for bosettingsmønsteret i Nittedal, og det er fremdeles den raskeste måten å komme til og fra Oslo på, forklarer hun.

Dans og felespill

På Hakadal stasjon hilser passasjer-

ene velkommen av «Kjerringa med staven» og «teskjekjerringa» til Alf Prøysen, som skrev de fleste av sine litterære perler nettopp da han bodde i Nittedal.

Hele stasjonen syder av sang, dans og felespill og bergtar de framømte med kulturinnslag fra Bergensbanens barndom. Ordfører Mette Tønder (H) framfører sin tale på datidens språk og minner om at kommunen ville hatt traseen lenger ned i dalen, men at den ble lagt via Maridalen fordi godseier Løvenskiold ga bort arealene. Sistnevnte er presentabelt til stede sammen med sin hustru.

Kjærlighet til køl

Mange kommuner på togets ferd følger i Nittedals spor og spiller på lokale strenger. På Roa står den lokale forfatteren Stein Buan på scenen sammen med «et bånnsolid band av elitemusikere fra Hare-

stua». Sammen med popmusikk fra 60-tallet serverer han alskens pussigheter fra sin roman «Gerhardsenlandet», som nettopp handler om jernbanemiljøet på Roa den tida Gerhardsen var sjefen i landet; om skift og tøm og fyrbøtere og telegrafister og kioskdamer og mye annet.

«Lokomotiv puste og hjul slo mot skinneskjot i eggende takt. Som i Chicago, som i Moskva, som i Shanghai ...», deklamerer Buan. Og: «Vi så dampen før vi hørte sangen, og husmødrenes kjærlighet til køl, slippert og lokførere var sterkere enn ergrelsen over sot på klesvasken.»

Hønefoss og Stovner

Passasjerene strømmer på. Til sammen skal det bli 3500 av dem. De vil oppleve den skinnegående norgeshistorien på sporet, foruten at de kan nyte et utsøkt middags-

STAPPFULLT: Et sterkt gjensyn med gammel arbeidsplass da Nesbyens siste stasjonsmester, Henry Madsen, talte på årets andre «17. mai-fest».

**JUBILEUMS-
SANG:** Mannskoret *Stjernen* framførte en egenkomponert jubileumssang både på Gol og Ål.



► **LOKFØRERNE:** Jan B. Salvesen (t.v.) og Mads Skoland.



►► **SJEF:** Oddvar Vestenfor var «stasjonsmester» på Ål til 1992 og spilte under jubileumsfesten.



► måltid, servert av restauranten Sult, sammen med et allsidig stykke norsk natur. Hønefoss er endestasjon den første dagen. Her står de pensjonerte lokførerne William Roos (86) og Kristoffer Drolsum (90) i samtale med ordfører Kjell B. Hansen og Jernbaneverkets regiondirektør Lars Christian Stendal. Gamlekara mimrer om hvor stor rolle Bergensbanen egentlig har spilt. Drolsum er så fascinert av historien at han har samlet sitt eget museum av gammelt jernbanemateriell. Når en 90 år gammel dame kommer om bord i spisevognen og får se kjøkkenet, begynner hun å gråte. – Dette var arbeidsplassen min

for 50 år siden. Jeg ante ikke at noen hadde tatt vare på den. Hver eneste ordfører og fylkespolitiker ser framover og argumenter sterkt for Ringeriksbanen. Med en halv time fra Oslo blir Hønefoss like sentral i forhold til hovedstaden som drabantbyen Stovner, forteller regiondirektøren. **«Århundrets byggverk»** Før toget har forlatt Hønefoss stasjon neste dag, har kamerajegerne funnet nye plasser i buskene for å fange inn museumstoget. Dagen før sto de klare da toget passerte de ti granittbuene på den 216 meter lange Begna bru, som ved tusenårsskiftet ble kåret til «Århundrets byggverk» på Ringerike. På Gulsvik stasjon i nordenden

av innsjøen Krøderen har «hele bygda» møtt opp. – Bergensbanen var starten på nedbyggingen av klasseskillene i Hallingdalen, og nå er jernbanen i ferd med å få sin renessanse, sier Flå kommunes ordfører Tor Egil Buøen (Bygdelista), som avrunder slik en tidligere lokalavisredaktør avsluttet sine ledere: «For øvrig mener jeg at Ringeriksbanen må bygges.» **Større enn 17. mai!** Om det er mange mennesker på lille Gulsvik, er oppmøtet rekordstort på Nesbyen – stasjonen ved Norges største rettstrekning med jernbane. For en folkefest – her er visstnok mye mer folk enn på selveste 17. mai!



Hele stasjonsområdet er pakket med mennesker. Rallarsang, korpsmusikk, hallingkast og taler framføres i skjønn forening ute på plattformen. Inne står mangeårig jernbanemann Edvind Hovde og viser fram hvordan jernbanen ble bygd fra tidenes morgen, og til slutt tar Nesbyens siste stasjonsmester Henry Madsen endelig et rørende farvel med jernbanen ved å gi toget klarsignal på gammelmåten. **Jubileumssang** – Dette er en fantastisk opplevelse! Hele bygda samles jo på stasjonene! Lokfører Jan B. Salvesen har vært med i Norsk Jernbaneklubb i 30 år, men har ikke opplevd maken, selv om det er en ekstra påkjønning å ha ansvaret når så

mange mennesker stimler rundt loket. På Gol stasjon framfører mannskoret *Stjernen* sin egenkomponerte jubileumssang før Jan-Halvard Brekko i Forum Nye Bergensbanen filosoferer over at det i 1873 var et tysk selskap som sa at det gikk an å bygge jernbane over høyfjellet, og at det igjen er tyske jernbaneeksperter som er i ferd med å overbevise norske politikere, nå om høyhastighet. Han understreker at daværende stortingsmann Halvor A. Berg skal ha mye av æren for at Bergensbanen ble lagt gjennom Hallingdalen. I referatet fra stortingsmøtet skal det gå fram at han hadde så gode lunger ...

Som i påsken Fredag ettermiddag ankommer toget en av Hallingdalens største stasjoner. – Det har ikke vært så mange folk på Ål stasjon siden Bergensbanen ble åpnet! utbryter ordfører Thorleif Dalseide (V). – Det var nok like mange under påsketraffikken i gamle dager, korrigerer Oddvar Vestenfor. Han var sjef på Ål stasjon til 1992 etter en 43 års karriere på jernbanen og stiller med sin gamle uniform. Denne dagen blir publikum minnet om at det på Ål både var lokomotivvedlikehold og kjøkken for Togservice: Det er omvisning i lokstallen, og togpersonalet får hvile til neste dag.

LANGT TOG: To damplok med åtte trevogner vakte oppsikt på hele sin ferd, her passeres *Trengereid*.

FOTO: HELGE SUNDE



BURSDAG: Kjartan Kvernsvæen forklarte om dampmaskinen og Håvard Folkedal Hajem satte stor pris på lokomotivbesøket på sin 11-årsdag.

► **Damp og høyhastighet**

Lørdag fylles toget opp før det starter på den kraftige stigningen mot høyfjellet. På Geilo får publikum «møte» fortidens togpassasjerer foruten konge og ordfører.

Foran i lokomotivet står Kjartan Kvernsvæen og forklarer nysgjerrige barn hvordan en dampmaskin fungerer. Håvard Folkedal Hajem fyller 11 år og kunne ikke fått en bedre bursdagsgave. Han blir storøyd når han får se ned i «rommet med varmt kull».

På den videre ferden åpenbarer fjellet seg, og hvert eneste togvindu fylles med passasjerer. Asbjørn Breda-Ruud står og skuer ut over siste rest av vinter og frisker opp minner fra da han som 12-åring fikk være med og kjøre damplok. For faren var jernbanemann og sønnen husker togvogner med vedovn midt på golvet.

Breda-Ruud har senere reist mye med tog i utlandet og gleder seg over det ferske flertallsvedtaket i Stortingets transportkomité: – Selvfølgelig skal vi ha høyfartstog! Når vi skal bygge for 100 år framover, da er det bare å sette i gang!

Gjensyn etter 47 år

I et annet togvindu møtes Yngve Pedersen (73) og Sverre Christiansen. Pedersen kan raskt konstatere at de

har møtt hverandre før, rettere sagt den 27. august i 1962.

– Det var jeg som avløste deg på sikkerhetskontoret! minnes Pedersen. Pedersen ble etter hvert direktør for både det ene og det andre i NSB-systemet. Christiansen ble avdelingsleder på Kolbotn og altmuligmann – både filmskaper og foredragsholder. I ettertid er de begge enige om at de valgte rett.

I første rekke

Ved ankomst Finse legger regiondirektør Lars Christian Stendal krans på bautaen etter Torbjørn Lekve, som vasset i snø over fjellet for å finne den rette traseen for Bergensbanen.

Jernbanedirektør Elisabeth Enger har møtt fram for å åpne ny utstilling på Rallarmuseet. Hun minner om at Norge plasserte seg i første rekke ved å planlegge og bygge jernbane over og gjennom fjell og langs dyp, vestnorsk fjord da Norge fremdeles var en fattig nasjon.

Enger blir med videre og eskorteres fram til det forreste damplokomotivet, der hun iført gul vernevest konstaterer at damplokomotivpersonalet visste hva etterlevelse var lenge før ordet ble oppfunnet.

«Rock Train»

Heller ikke vestlendingene skuffer.



Toget fungerer som en magnet ved hver eneste stopp.

På Reimegrend noe før Voss står en veteranbuss full med passasjerer som venter på å få stige om bord.

På Dale stasjon kommer et eldre ektepar om bord i det forreste lokomotivet. De minnes ennå og er stolte av en opplevelse for 25 år siden. Da fikk deres egen sønn sitte i førerstedet på lokomotivet og trekke i dampfløyten mens

musikkorpset spilte «Rock Train».

– Dere må hilse ham! kvitterer Kjartan Kvernsvæen. – Det var jeg som viste ham hvordan fløyten skulle betjenes ...

Med stil

Under den siste delen av togturen er riksvåpenet festet foran på lokomotivet. Vestlandets hovedstad skal ankommes med stil. I Bergen er plattformene stapp fulle av folk da toget siger lang-

somt inn. Akkompagnert av hornmusikk er ordfører Gunnar Bakke (Frp) i feststemning. Han tar bladet fra munnen og roser flertallet i Stortingets transportkomité (unntatt Frp) som vil satse på høyhastighetstog. Han mener i alle fall at togreisa må kunne gjøres unna på under fire timer.

Museumstoget brukte godt over tre døgn, men skapte til gjengjeld mang en fest både i øst og vest. Endelig kan fyrbøterne trekke seg

tilbake på SPA-avdelingen inne på Grand Hotell Terminus og oppsummere turen. Kaj-Kristian Mortensen er ikke i tvil om at han lempet flest tonn kull.

Kvernsvæen protesterer ikke, men legger til: – Hvis du legger sammen vekten av alle ungene jeg har lempet opp og ned i lokomotivet, slår jeg deg ned i støvlene! Den enorme interessen blant den unge garde lover godt for Bergensbanens nye 100 år.

BERGEN: Vestlandets hovedstad ble ankommet med stil – med riksvåpen og flagg foran på toget.

FOTO: HELGE SUNDE

Langreist mat – lavere utslipp

«Mye tyder på at vi ville spare kloden for klimautslipp dersom vi la ned store deler av norsk landbruk og importerte maten i stedet,» skriver Månedens gjest, Kjell Frøisli, som i dette innlegget påviser at kortreist mat ikke er så miljøvennlig.

Det er sommer og sol, og vi kan alle glede oss over frodige enger og jordbærene som innbyr til selve sommerkosen i skyggen av en lett falmende parasoll. Turistnæringen snakker om at mat med historie er «in», og flere restauranter satses på en nærliggende bonde som har skapt seg en nisje med særpreg. «Bondens marked» er midt i blinken for folk som liker å snuse opp nygamle matspesialiteter og snakke mat med dem som produserer den.

Matfestivalene følger opp med festivaler slik som «Gladmat», «Sauesjø og matfett» og «Smak sakte festivalen». I tillegg har vi fått hanen i veikanten som gjør at vi kan ta en avstikker til en gårdsbutikk hvor man kan kjøpe en vaffel eller en tallerken med rømmegrøt og til og med overnatte på staburet.

Alt dette synes jeg er bra. Jeg liker bønder og norsk matkultur og også kreativiteten som har bidratt til at flere har begynt å spise norsk mat. Alt dette er vel og bra inntil jeg leser et flammende innlegg for – ja nettopp – å spise

kortreist mat. Dette er angivelig bra for miljøet da klimagassutslippet ved transport står for 25 prosent av alle klimautslipp. Det blir videre hevdet at langtransporten i liten grad betales direkte. Med andre ord hevdes det at kortreist mat er viktig for å redusere klimagassene da transport generelt er fy-fy og bidrar sterkt til de menneskeskapte klimaendringene.

Selv flyfrakt ...

Jeg har liten sans for å bruke de «fakta» som selger best, for å fremme sine egne synspunkter. Faktum er at kortreist mat i mange sammenhenger står for større utslipp av klimagasser enn langreist mat. Mye tyder på at vi ville spare kloden for klimautslipp dersom vi la ned store deler av norsk landbruk og importerte maten i stedet.

Hovedgrunnen til at klimautslippene kan bli lavere ved import, er at transportutslippene som regel utgjør en svært liten del av samlede utslipp. Dette gjelder særlig dersom transporten fra utlandet ikke skjer med fly. Skip og tog er energieffektive transportmidler. Et ekstremt eksempel er at Framtiden i våre hender allerede i 1998 beregnet at de samlede utslippene ved dyrking av tomater i Norge var flere ganger høyere enn ved å få dem fraktet med fly fra Kanariøyene! I dette tilfellet er selv flyfrakt klimavennlig rett og slett fordi drivhusproduksjon i kalde Norge naturlig nok er langt mer energikrevende enn under Spanias sol.

Gresse hele året

Et annet ekstremt eksempel er lammekjøtt fra New Zealand. Det må da være mer klimavennlig å spise norsk lammekjøtt enn å frakte dette fra en av verdens største lammekjøtteksportører fra motsatt side av kloden? Forskere

ved Lincoln University på New Zealand laget sommeren 2006 en oppsummering av debatten om kortreist mat og de samlede energikutslippene ved matvareeksport til Storbritannia. Konklusjonen er at energiforbruket er omtrent fire ganger så stort i Storbritannia for lammekjøtt og dobbelt så stort for meieriprodukter. New Zealands gode naturlige forutsetninger for å produsere lammekjøtt, der sauene kan gresse på utmark stort sett hele året, setter utslippene ved båtfrakt til Europa helt i skyggen. Transportutslippene ved å frakte maten til Storbritannia utgjør mindre enn 1 prosent av samlede utslipp.

Tankevekker

Vi nordmenn spiser mer og mer kjøtt, noe som gjør at vi må importere kjøtt for å dekke behovet. Jeg synes det er en tankevekker at når norsk utenlandspolitikk ønsker å utvikle mer handel og teknologi mellom Norge og U-land, viser det seg at importandelen av kjøttprodukter synker tross lave transportkostnader. Importen fra EU-land øker kraftig mens importen fra land som Namibia, Botswana, Uruguay og Brasil sank fra 80 til 40 prosent av importen fra 2006 til 2007. Som en kuriositet er det hyggelig å se at 98 prosent av all roseimport kommer fra Etiopia og Tanzania.

Bytte ut biffen

Tiden løper fort. Det er snart 50 år siden John F. Kennedy ble innsett som president. Dette skjedde fredag 20. januar 1961 hvor han holdt sin innsettelsestale preget av store, langsiktige ambisjoner, men også konkrete aktiviteter som skulle skje i løpet av de første 100 dagene. Helt i slutten av denne talen sier Kennedy: «And so, my fellow Americans: Ask not what your country can do for you – ask

what you can do for your country».

Er det på tide å tenke på disse ordene fra en historisk president? Er det først og fremst statlige bevilgninger som skal løse våre klimaproblemer? Kanskje er det på tide at vi har «et styremøte med oss selv» og spør hva er det vi kan bidra med. Det er ikke så mye som skal til fra hver enkelt av oss for at dette blir et samlet sett stort bidrag. Bytt ut biffen med fiskemiddag to-tre ganger i

måneden. Og faktisk er det slik at mitt bidrag til økte utslipp, er større ved å bruke bilen fem kilometer tur-retur dagligvarebutikken enn å få de samme varene med båt fra USA til Oslo havn.

Dette er en sammensatt problemstilling som ikke gir ett enkelt svar. Fikk du litt å tygge på?

Jeg gleder meg til noen ekstra kilometer – på tråsykkel.

Fortsatt god sommer!

«Transportutslippene utgjør som regel en svært liten del av samlede utslipp»



MILJØVENNLIG: Månedens gjest dokumentere at det kan være miljøvennlig å importere varer fra fjerne himmelstrøk. FOTO: SCANPIX

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Kjell Frøisli
TITTEL: Rådgiver, tidligere sjef for CargoNet





HJULSKIFT:

Dei breie moldoviske toghjula vert trilla vekk og erstatta med vesteuropeisk standard.

Hjulskift med Dracula

På grensa mellom Moldova og Romania vil eg studere korleis toget får skifta hjulsett. Men ein brysk grensepolitimann jagar meg inn att i kupeen, som eg deler med Dracula.

Tekst: MARIT BENDZ **Foto:** HEIDI HATTESTEIN & MARIT BENDZ

James Cook plar vere til å stole på, men sjølv denne mursteinen med togtabellar for heile Europa klarer ikkje å fange opp alle nedskjeringane av togruter i Moldova for tida. På det nye kartet mitt går det dessutan togliner både her og der. Men det går ikkje tog på alle. Før 1991 reiste folk mykje rundt i heile den enorme Sovjetunionen, no har ingen råd. Russland stoppa dessutan den massive vinimporten frå Moldova i 2006. Dermed vart det fattigaste landet i Europa enda fattigare.

Langt mellom toga

Den korte og mest interessante jernbanen mellom hovudstadene Chişinău i Moldova og Bucureşti i Romania finst berre på kartet. Det einaste toget som framleis går, er via Iaşi i nord. Her gjekk det for kort tid sia fem tog i døgnet, men ifølgje tre månader gamle James Cook går det no berre eitt. På stasjonen får eg vite at nattoget no går berre annankvar dag, og eg må reise ein dag før planen. Kva



KUPE-KAMERATEN:

Trailersjåfør Adrian Rusu vert utan i vite det utsett for paranoide fordommar frå ein norsk medpassasjer.

skal eg gjere eit ekstra døgn i Romania? Det dukkar kanskje opp noko spennande undervegs, tenkjer eg. Så dumpa Dracula ned i kupeen min. Ein høg, tynn kar med innsokne auge og noko vill i blikket. Er ikkje hjørnetennene



ROMANIA: Togsporet til Rosia Montana er eitt av mange som er på veg at-tende til naturen



CHIȘINĂU, MOLDOVA:

Så ny og vakker jernbanestasjon, og så få tog...



TRAIN-SPOTTING:

Eit smil medan både den reis- ande og regnet tek ein pause i Bacău i Romania.

unormalt lange? Men eg har kvitlauk i sekken og spanderer solsikkekjernar.

Halvparten av vogna er okkupert av ti døve franskmenn, som har vitja likesinna i Moldova. Dei har også hatt språkproblem.

Dracula skal til Bacău for å ordne nokre papir. Han er trailer-sjåfør for eit belgisk firma, har nettopp vorte far og skal på jobb igjen om 14 dagar. Han køyrer over heile Europa med alt frå øl og kler til elektriske artiklar. Vi snakkar ei blanding av engelsk og russisk om den politiske situasjonen i Moldova og det spente tilhøvet til Romania, særleg etter siste val.

– Eg har høyrte at sonen til presidenten er mafioso, men faren er vel ikkje så verst?

– Han er faren!!

Møte med øvrigheita

I grensebyen Ungheni kjem ei streng dame i stram uniform på for å sjekke pass.

– Kor har du vore? Kor lenge? Kvifor? Kva har du gjort?

Eg svarer som sant er at eg er journalist.

– Kva skriv du om?

Eg tenkjer meg om eit par sekund. Reisereportasjar, svarer eg. Det er jo sant. Det også.

Det er framleis ulik sporbreidd mellom tidlegare Sovjetstatar og resten av Europa, fordi paranoide Stalin var redd Vesten skulle bruke jernbanenettet under ein eventuell invasjon. Vi køyrer inn på hjulskiftstasjonen. Uendeleg med hjulsett ligg stabla på begge sider av skjenene. Når toget stoppar,

hoppar eg ut med kamera, dette skal sanneleg forevigast til Jernbanemagasinet.

Den godslege konduktøren – provodniken – kjem springande med ei engsteleg mine, skottar bak seg, du må ikkje gå ut av toget! Skynd deg inn att for nokon ser deg. Dracula protesterer og ropar at dette er jo ein journalist frå Noreg, på jobb. Eg prøver å dempe han, det er jo ikkje naudsynt at heile staben av grensevakter og politi får greie på at det er ein journalist om bord, men han meiner visst nettopp det.

Eg vil ikkje skape trøbbel for provodniken, så eg hoppar lydig inn att. Men heldigvis vert det skifta hjul på eit tog ved sida av, så eg står i døra og knipsar i veg. Men nei, her kjem grensepolitiet

med høg hue og skarp stemme. Eg vert sendt inn på kupeen min med beskjed om å halde meg der, til meir halvhjarta protestar frå Dracula denne gongen.

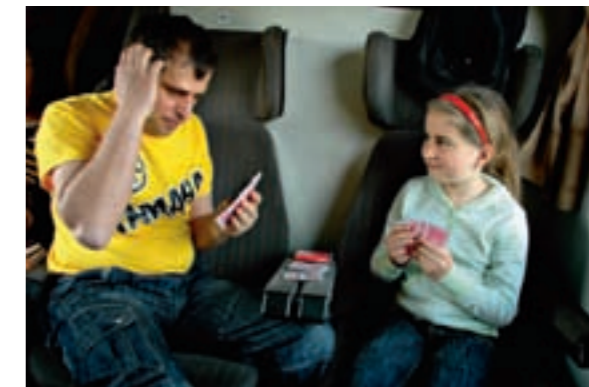
Men dei døve får fotografere! Dei står som sild i tønne med dei små kameraa sine i døra – klikk klikk klikk. Så etter nokre minutt furtande i kupeen min mengjer eg meg med dei og får foreviga hjulskiftet på nabotoget – heilt til politimannen kjem att med kjeftbruk og peikefinger – i skammekroken igjen!

Men eg har bileta og smiler triumferande til den bistre dama som kjem for å sjekke passa enda ein gong.

Dracula har symfoniar og filmmusikk av den moldoviske komponisten Eugen Doga på mobilen. ►

GRENSE-PASSERING:

Etter diverse passkontrollar kjem ein lege i kvit frakk og delar ut info om svineinfluen- saen.



SAKTE PAPPATID:
Mariela og pappa er på veg til Cluj-Napoca.



ORIENT-EKSPRESSEN I ROMANIA:
Den opphavlege orientekspresen gjekk via Oradea på grensa til Ungarn til Giurgiu, der passasjerane vart ført med ferje over Donau til Bulgaria.

FARVEL CHISINAU:
Snart startar reisa, like spennande for liten som for stor.

► Trailersjåføren lyttar mykje til klassisk musikk heime, saman med kona, som er sjukepleiar. Dracula? Det stemmer litt betre når han fortel at i bilen høyrer han heller på Rammstein, tysk tungrock.

Pysete vampyr

På andre sida av vår kupé held ein ung lege med to små barn til. Ho kjenner ein MS-ekspert i Bergen. Alle dørene står opne ut til gangen, og ungane spring ut og inn hos oss. Dei liker Dracula, som fortel at han heiter Adrian

og aldri tek opp haikarar, for det kan vere farleg.

– Ikkje unge jenter heller, du risikerer å brått få ei kule i hovudet – pang.

– Du er mistenksam, du?
– Nei, realistisk. Eg er optimist og realist, smiler han, og hjørnetennene er nesten heilt normale.

Han har øl, eg har brød og banan, vi deler sånn ein skal på ei skikkeleg togreise. I Iași er det ny passkontroll, men dei rumenske grensevaktene kastar berre eit blick på passa, smiler og går vidare.

Dracula skal gå av toget i Bacău

klokka ti på to om natta. Kvifor ikkje stoppe der? Kontoret han skal besøke opnar klokka åtte neste morgon, han har tenkt å sove på stasjonen.

– Om du hjelper meg med å finne eit billeg hotell, spanderer eg ei seng på deg, seier eg. Og angrar i neste sekund.

Vi kaprar ei drosje, sjåføren snakkar berre rumensk og køyrer ut av byen, til eit underleg hus i eit skogholt. Ei pottesur dame ser frå den unge moldoviske mannen til den halvgamle ryggsekkdama frå Noreg og tenkjer sitt.

– Eit rom med TO senger, presiserer eg. Vi får rom med ei dobbeltseng. Og ei dyne. Kva i svarte natta er det eg har gjeve meg ut på? Dracula går for å kjøpe ein øl, eg hugsar letta på soveposen – rullar ut, kryp godt nedi, plasserer kvitlauken under puta og får ikkje sove.

Fordomsfjerning

Den beste måten å kvitte seg med fordommar på er å oppsøke objekta for desse fordommane. For meg har Romania vore Dracula, forferdelege barneheimar, sigøyna-

rar og tiggarrar på Karl Johan. Det er fleire rumenske tiggarrar der enn i București. Eg har så langt møtt berre trivelege folk, men no ligg eg altså her ved sida av ein framandkar med vilt blick, gule hjørnetenner og tung pust. Regnet piskar mot ruta. Grufulle scenario fyk gjennom skallen min.

Plutseleg er det morgon, eg har dårleg samvit for mistrua mi, er eg iferd med å bli like paranoid som ein gjennomsnitts amerikanar? Ein time seinare står eg i høljerregn på stasjonen att, byen er nitrist, eg ser på kartet og kjøper

billett til Buzău. Dit skal også Carmen Ciocina, ein djupt religiøs konfeksjonskontrollør som med stor entusiasme instruerer meg i nokre fysiske øvingar som er bra for stiv nakke. Vi har gymnastikktime i midtgangen og etterpå fortel ho meg om dei to gifteringane sine. Og eg fortel om Dracula som eigentleg heitte Adrian og berre var nok eit triveleg reisefølgje som ein alltid møter på togreiser.

**Ny sjef på banen**

Deutsche Bahn AG fekk 1. mai ny toppsjef etter Hartmut Mehdorn. Rüdiger Grube (58) kan syne til ei brei karriere både innan forskning og i næringslivet. Han er opphavleg utdanna innan flykonstruksjon, men kom til DB frå Daimler Benz-konsernet. På eit møte i Det internasjonale transportforumet i slutten av mai trødde han til med krav om at jernbanetransport må bli hand-sama på like vilkår som fly- og sjøtrafikk. Medan DB må ut med 300 millionar euro årleg i økoskattar og petroleumsavgiftar, kjem innanlandske flyselskap og reiarlag som trafikkerer på innanlandske vassveggar unna med ein føremøn på om lag 400 millionar euro, sa Grube, som finn dette paradoksalt.

Takk til NSB

På grunn av mellom anna ordren på 50 togsett til NSB ser sveitsiske Stadler Rail Group lyst på dei komande to åra – trass i finanskrisa. Det gjer nok einneigaren av selskapet, Peter Spuhler, òg. Stadler oppnådde eit resultat for fjoråret på seks milliardar kroner, som er berre litt mindre enn for 2007. Dessutan gjekk dei inn i det nye året med ein ordreservert på rekordhøge 17 milliardar kroner. Dei to største, nye ordrane i fjor kom frå sveitsiske SBB (50 dobbelt-dekkarar) og NSB.

Tar markedsandeler

For andre år på rad tar tog markedsandeler fra veitrafikk over Rotterdam havn. Godstrafikken med tog økte med 11,6 prosent selv om den totale godsmengden stagnerte i fjor. For første gang i historien passerte den én million TEU (konteinerenheter). Godstogene økte markedsandelen med to prosentpoeng til 13 prosent, som i sin helhet ble tatt fra veitrafikken. Keyrail (før benevnt som Betuwe-linjen), et eget, moderne dobbeltspor bare for godstog fra Rotterdam og inn i Ruhrområdet, er en av årsakene til den positive utviklingen.

Sverige i førerretet

Den 1. juli tar Sverige over formannskapet i EU. Banverket ser hvilken mulighet dette gir, og hiver seg med. I beste Nils Arne Eggen-ånd vil Banverket bidra til å spille Sveriges EU-ledelse god det halve året de sitter i førerretet.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** BANVERKET

Når Sverige skal sette sitt preg på EU et halvt år, vil det bli med klima som viktigste sak. Dessuten vil svenskene bidra til å få fart på økonomien i Europa igjen.

Banverket har speielt tre saker de vil kjøre fram i denne perioden, forteller generaldirektør Minoo Akhtarzand:

- Akkurat nå har EU-kommisjonen under arbeid en hvitbok om den europeiske transportpolitikken i tiåret fra 2010. Sverige lover å arbeide knallhardt for å få vedtatt denne viktige saken ettersom vi trenger et transportsystem i Europa der de forskjellige transportmåtene spiller sammen.

- De to andre områdene Sverige vil prioritere, er å effektivisere flyten i godstransporten og å utvikle ny teknologi.

Stor møteaktivitet

Mens Sverige har formannskapet i EU, skal Banverket være vertskap for to store, internasjonale konferanser. Den første er verdenskongressen for ITS (intelligent transportsystem) i Stockholm 21.-25. september der det forventes 5000 deltakere. Deltakerne skal for første gang få demonstrert hvordan tog og vogntog samarbeider om transportoppgaver i praksis. Deltakerne skal også få demonstrert ERTMS og GSM-R.

Den andre store konferansen er den 19. internasjonale sikkerhetskonferansen for jernbane som starter i Båstad 28. september.

- Fortsatt fungerer ikke jernbanen godt nok i Europa. Til tross for at EU i snart to tiår

har prøvd å utvikle dette markedet, er resultatene så som så, sier generaldirektør Minoo Akhtarzand, som nå også er blitt den første kvinnen i styret for EIM (De europeiske jernbaneinfrastrukturforvalterne).



TRAVELT: Minoo Akhtarzand og Banverket får det ekstra travelt når Sverige overtar formannskapet i EU fra 1. juli.

Mer på skinner

Det amerikanske senatet vil overføre ti prosent av veitrafikken til tog innen 2020. Myndighetene vil dessuten vedta noen målsettinger for miljøet som kan komme jernbanebransjen til gode. Ett av dem er å redusere CO2-utslippene fra transport med 40 prosent innen 2030. De vil dessuten redusere den årlige kjørelengden for motorkjøretøy, fjerne flaskehals og redusere antall forsinkelser innen passasjer- og godstrafikken. Den amerikanske jernbaneorganisasjonen ARA håper disse målene nå fører med seg mer penger til bygging, vedlikehold og kapasitetsutvidelser av jernbanen i USA.



MERKER KRISA: Berre for eitt år sidan var det optimismen som rådde blant godstogselskapa og det var nok å gjere. Sidan har det gått nedover. No blir godset flytta over på veg fordi prisane på transporten blir dumpa.

Godstog lir under krisa

Med få unntak kjem godstogselskapa i Europa dårleg ut av den økonomiske krisa. Dei hadde i første kvartal eit fall i omsetjinga på 25 prosent. Endå verre er det at kundane er pessimistar med tanke på framtida.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** ROTTERDAM HAVN

Det er for tida laper stemning blant godstogselskapa i Europa. Den økonomiske krisa som rir verda, har fare ille fram med bransjen. Kundane sjølve trur ikkje ein gong at botnen er nådd, melder det verdsemnande konsulentbyrået Booz & Co.

Booz & Co. gjorde ei undersøking på etter vinteren blant 250 selskap som nyttar tog til transport av varene sine. Meir enn halvparten trudde på vedvarande nedgang.

Booz & Co har funne at godstogkundane har endra oppfatning av kva som er dei viktigaste kriterier for val av transportmåte på eitt år. No kjem konkurransedyktige prisar, kundeservice og punktleg levering øvst. Som eit døme var det berre 38 prosent som meinte kundeservice var noko av dei viktigaste i fjor. No er det heile 72 prosent.

Også her

I CargoNet ser dei nokre av dei same teikna,

fortel informasjons- og strategidirektør Bjarne I. Wist:

- Vi har mindre trafikk enn vi hadde rekna med og har teke høgd for. På den andre sida ser det ikkje ut som at vi har tapt noko i marknaden til andre transportformer.

Derimot går det heilt klårt mindre gods over landegrensene.

- Mykje av det vi transporterer innanlands, er slike ting som Kari og Ola treng dagleg. Vi sluttar ikkje å kjøpe mjøl og knekkebrød sjølv om det er dårlege tider. Derimot er det mindre industrivarer som skal på toga, seier Wist.

Når mengda med gods som skal transporterast går ned, blir det transportkapasitet til overs. I Europa syner undersøkingane at det alle då gjer, er å senke prisane. Slik situasjonen ser ut no, vel mange å gå frå tog til vogntog for å få frakta varene sine.

**Jernbaneverket****Sentralt**

Fungerende Informasjonsdirektør
Ann-Kristin Endal
Tlf: 22 45 52 50/997 40 740
e-post: enan@jbv.no

Info Utbygging

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

Info Øst

Informasjonssjef
Thor Erik Skarpen
Tlf: 22 45 51 44/916 55 144
e-post: skat@jbv.no

Info Vest

Informasjonssjef
Inge Hjertaas
Tlf: 59 96 60 50/916 50 176
e-post: ihj@jbv.no

Info Nord

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

Info Sørlandsbanen

Informasjonssjef
Henning Lode
Tlf: 51 56 96 50/916 69 650
e-post: holde@jbv.no



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

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Fra vidjekurver til high-tec

GSM-R er innført i Norge. Nå står ETCS og ERTMS for døren. For jernbanefolk bør slike forkortelser være kjente begreper, men likevel ... Da jeg begynte ved NSB i 1981 var forkortingsuvesenet noe av det første jeg måtte knekke koden for. Det var ikke umiddelbart klart at GD var en generaldirektør og ikke noe som hadde med godstrafikk å gjøre. De ovennevnte forkortelsene har altså med kommunikasjon og sikkerhet å gjøre, men la oss først ta en titt tilbake i historien og da gå til Danmark, som lå noen år foran Norge.

Da jernbanen mellom København og Roskilde ble anlagt, valgte man et optisk basert sikkerhetssystem basert på at banevoktere skulle se signal fra den ene posten til den neste. Avstanden mellom signalmastene kunne derfor maksimalt være 4300 fot eller 1350 meter. Og som signalmedium brukte man vidjekurver. I en tverrbjelke øverst på masten ble det heist opp runde vidjekurver, om natten brukte man lanterner. Hvis toget kom fra København, skulle to kurver heises helt opp til tverrbjelken. En kurv betydde at tog var ventet fra Roskilde. Hvis kurver bare ble heist halvveis opp, var det tegn på avvik. Og ved at årvåkne banevoktere observerte signaler og heiste tilsvarende signaler i sin mast, forplantet signalbildet seg fra mast til mast mellom København og Roskilde. Raskt var det neppe, men signalfeil forekom knapt.

I Norge ble det i starten først og fremst brukt flagg, men på de mer trafikkerte linjene kom faste signaler i form av halvsirkelformede semaforer som var hvite på den ene siden og røde på den andre. Neste trinn var høye semaformaster med vinger hvor horisontal vinge betydde stopp og skråstilt vinge var signal for kjø. Etter 1880 ble det innført avhengighet mellom semaforer og sporveksler. Det innebar at signalet ikke kunne stilles uten at sporvekselen ble kontrollert.

Etter siste krig kom CTC – Centralized Traffic Control – fra USA. I systemet styrer togledere signaler og vegbommer fra togdriftssentraler. Lieråsen tunnel på Drammenbanen var den første som ble satt i ordinær drift med CTC i 1954. Når det gjelder kommunikasjon mellom tog og togledere, ligger det en lang utviklingshistorie mellom telefoner plassert langs sporet og det egne mobiltelefonsystemet for tog: GSM-R med R for Rail. Den legendariske sikkerhetssjefen i NSB, Edgar W. Kristensen, avviste i alle år bruk av telefoner som ikke var koplet mot posisjonsmarkering for toget. Det kunne være fatalt om man i en telefonsamtale forvekslet f. eks. Fåberg og Fåvang, mente EWK.

Med automatisk togstopp og automatisk hastighetskontroll kom et nytt sikkerhetsnivå lokomotivførerne til hjelp. Om man overså et stoppsignal eller kjørte for fort, grep teknikken inn og sørget for sikker toggang. Og nå står en ny generasjon sikringssystem for døren. Med European Train Control System (ETCS) og Euro-

pean Rail Traffic Management System (ERTMS) kommer standardiserte systemer som gir signaler direkte på førerpanelet i lokomotivene, og som gjør det mulig å passere landegrenser uten hinder. Og gradvis vil alle lyssignaler langs sporet forsvinne som også vidjekurvene i sin tid gjorde.

Reidar SH

