KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr. 1 - 2002

Vil stå på for jernbanen

- Jeg tror jernbanen har en bra framtid, og jeg vil kjempe for det jeg tror på, sier samferdselsminister Torild Skogsholm, og forsikrer at målet er en satsing på jernbanen i tråd med Nasjonal transportplan.

Side 3-6

Banene som aldri ble bygd

Foto: Helge Sunde, Bergens Tidende

Kjøreveien starter opp en ny temaserie der vi tar for oss noen av de mange jernbanene her til lands som aldri kom lenger enn til tegnebrettet. I dette nummeret tar vi for oss historiene om noen av de største luftslottene, samt det store unntaket, Bergensbanen.

Side 7-14

Jernbaneverket

DSB til Norge?

- Dersom det blir åpnet for fri konkurranse på det norske jernbanenettet, er vi ikke uinteressert, sier viseadministrerende direktør Keld Sengeløv i DSB, som gjerne gjør noe sammen med NSB i Norge.

Side 15

Rasrekord

Hundreårsvær med mildvær og regn i bøtter og spann førte til rekordmange ras på Nordlandsbanen. I hele 13 dager var banen stengt mellom Mo i Rana og Bodø.

Side 20-23

Signaler

Gode nye ord?

Kjøreveien bringer denne gangen et intervju med vår nye samferdselsminister Torild Skogsholm. Statsråden viser i intervjuet vilje til å satse på jernbanen, og hun bekrefter det løftet som også den tidligere statsråden ga, nemlig at investeringsnivået i Nasjonal transportplan ligger fast, og at etterslepet det første året skal tas igjen i planperioden.

Dette er viktige forsikringer for oss i Jernbaneverket. Det er viktig for planleggingen av aktivitetsnivået vårt, og det er viktig for vår innstilling til framtida - skal det satses eller skal det bygges ned?

Når vi likevel beholder noen spørsmålstegn, både i overskriften og i avsnittet over, skyldes ikke det manglende tiltro til statsrådens forsikringer, men snarere de erfaringer som er høstet gjennom mange år, - nemlig at planer tross alt bare er planer, og at sannhetens øyeblikk først kommer når de årlige statsbudsjettene vedtas i Stortinget.

I så måte var 2002-budsjettet en skuffelse. Det er riktig at det er en betydelig vekst fra 2001, men 2001 var et av de dårligste budsjettene vi noensinne har hatt, med stor nedgang i forhold til år 2000. Sammenlikner vi årets budsjett med budsjettet for 2000, er økningen helt marginal og gir langt fra grunnlag for karakteristikken «budsjettvinner», som noen har brukt.

La oss også merke oss at statsråden ikke er avvisende til konkurranse på sporet, men at hun også setter klare betingelser om at sikkerheten må ivaretas, og at det må være kapasitet tilgjengelig.

Presset rundt mer konkurranse kan komme før vi aner. Fra nyttår er CargoNet etablert på sporet og har egen sportilgangsavtale med Jernbaneverket. Og CargoNet er ikke bare gamle NSB Gods i ny drakt; det er et selskap der svenske Green Cargo har en eierandel på hele 45 prosent. Vi må forvente at Jernbaneverket nå må håndtere en reell konkurranse mellom CargoNet og NSB BA om ruteleier og prioriteringer.

I Danmark har DSB nylig tapt en anbudskonkurranse om store deler av trafikken på Jylland. Konkurransen er beinhard og reell. DSB er på jakt etter nye markeder, og i dette bladet kan du lese om at danskene også kaster sine øyne på Norge.

Vi har en spennende tid foran oss.

Enger ber om mer

NSB er bekymret for manglende bevilgninger til jernbanen i Norge. I et brev til Samferdselsdepartementet ber konsernsjef Einar Enger i NSB BA om at Jernbaneverket tilføres mer penger til vedlikehold.

- Daglig utsettes våre kunder for ulemper på grunn av forsinkede og innstilte tog forårsaket av problemer knyttet til infrastrukturen generelt. Dette er en situasjon som er lite tilfredsstillende for våre kunder, mener han.

Til NSB-bladet Vingehjulet understreker Enger alvoret i situasjonen og trekker blant annet fram eksempler fra Dovrebanen, Rørosbanen og Gjøvikbanen som dokumenterer problemer med forsinkelser og økt reisetid som følge av mangel på penger til vedlikehold.

- Konsekvensen er at kundene påføres ulemper, og at tilliten til NSB BA og toget som transportmiddel svekkes, understreker Einar Enger.

- Brevet fra NSB er en støtte til våre bestrebelser på å skaffe mer midler til opprustning av infrastrukturen på jernbanenettet i Norge, sier jernbanedirektør Steinar Killi i Jernbaneverket i en kommentar.

- Vi er glad for dette initiativet fra NSB, og felles forståelse om at jernbanen trenger omfattende oppgraderinger, sier Steinar Killi.

KJØREVEIEN

1-2002

- Vil kjempe for jernbanen	3
Usikre løfter om mer penger	6
Hele Norge på skinner	7
Jernbaner uten bekkekontakt	8
Fra fantasi til butikk	12
Jernbanen var «gratis»	14
DSB på norske skinner?	15
Mindre «tøffe» jærbuer?	16
– Direkte sabotasje	17
Spente og glade for nye oppgaver	18
Få klager på stasjonsinformasjonen	19
Knockout på Nordlandsbanen	20
Landets først hjulskadedetektor	24
Danskenes nye prestisjeprosjekt	25
Stort udekt behov	26
Klart for ny togradio	27
Bedre sikkerhet på planovergangene	28
Sande i det gode selskap	29
50 år på jernbanen og like sprek	30
Jernbaneglede i Jesus navn	32
SmåNytt	34
Informasjon om informasjon	38
Feil i desember 2001	39
Tester nytt arbeidstøy	40

- Vil kjempe for jernbanens framtid

Viktigst: *- Punktlighet og god informasjon i kombinasjon med at toget er et rimelig godt tilbud er det aller viktigste for å få flere til å ta toget, sier samferdselsminister Torild Skogsholm.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

- Jeg har absolutt tro på at jernbanen har en bra framtid i Norge, og jeg vil kjempe for hva jeg tror på, sier samferdselsminister Torild Skogsholm i et eksklusivt intervju med Vingehjulet og Kjøreveien. Skogsholm forsikrer oss om at hennes mål er en satsing på jernbanen i tråd med Nasjonal transportplan.

SVEIN ERIK BAKKEN

Samferdselsministeren svarer et raskt og overbevisende ja på vårt første spørsmål om hun liker å kjøre tog.

- Når kjørte du tog sist?

- Rett før jul. Der jeg bor på Nordstrand i Oslo, er det mest praktisk å reise med tog når jeg skal til og fra sentrum. Toget fra Ljan stasjon tar bare ti minutter inn til sentrum.

Best og verst

- Hva synes du er best og verst med jernbanen i Norge?

- Det er mange ting som er veldig bra. Som Venstre-politiker må jeg si at toget er et miljøvennlig og godt transportmiddel.

- Er det forskjell her mellom å være Venstre-politiker og samferdselsminister?

- Nei, det er det samme, sier hun og ler godt.

Tro på: *- Jeg har absolutt tro på jernbanen, og jeg kjemper for det jeg tror på, sier samferdselsminister Torild Skogsholm. (Foto: Lasse Storheil)*

- For oss som bor i en by som Oslo, er det mest praktisk å ta toget. Det går fort. Flytoget og Signaturtoget er begge eksempler på nye og veldig gode tilbud. Mange som før ikke tok toget, velger det faktisk nå. Det er kjempebra.

- Det som er verst, er når du står og hutrer og fryser, og toget ikke kommer når det skal. Så forsinkelser og dårlig informasjon er det som er mest ille med jernbanen i dag. Her har både NSB og Jernbaneverket en utfordring for at det hele skal fungere som det bør.

«Forsinkelser og dårlig informasjon er det som er mest ille.»

God kommunikasjon

- Hva slags grep må til for å rette opp feilene?

- Det hadde vært flott om jeg hadde hatt svaret på det. En del av svaret er at NSB og Jernbaneverket må rette opp sine feil og mangler, og så må det være god kommunikasjon mellom de to. Når noe er galt, skiller ikke de reisende mellom NSB og Jernbaneverket. De tar toget og forventer at tilbudet skal være så godt som mulig.

- Hva er viktigst for å få flere til å ta toget?

- Punktlighet og god informasjon i kombinasjon med at toget er et rimelig godt tilbud. Det er det aller viktigste. Mange ser på toget som et godt alternativ og bedre enn bilen om punktligheten er bra. Så jeg skulle ønske at NSB ble enda mer «på hugget» for å kapre nye kunder.

Skal oppfylle NTP

- Ditt og regjeringens forslag til budsjett for Jernbaneverket lå hele 630 millioner kroner under Jernbaneverkets handlingsprogram som er utarbeidet på grunnlag av Stortingets behandling av Nasjonal transportplan (NTP). Står regjeringen fortsatt på de økonomiske rammene til jernbaneformål som ble trukket opp i NTP som Stortinget behandlet så seint som i fjor vår?

- Målet mitt er helt klart. Vi skal satse på jernbanen, og målet er det nivået som ble lagt da Stortinget behandlet Nasjonal transportplan.

- Hvordan forklarer du at regjeringen ikke foreslo noen økning i årets budsjett, og at regjeringspartiene og Fremskrittspartiet (Frp) i tillegg fikk flertall i Stortinget for å kutte investeringsbudsjettet til Jernbaneverket med 15 millioner?

- Budsjettet til Jernbaneverket er økt med ni prosent fra 2001 til 2002. Det er en klar økning. Når det er snakk om et kuttet på 15 millioner kroner, utgjør det kun tre promille av et budsjett på 4,2 milliarder kroner.

På tross av Frp

- Så sent som i samferdselskomitéens innstilling til årets statsbudsjett slår Frp fast at de vil satse på veg og buss framfor jernbane. Blant annet vil de derfor legge ned stasjoner og såkalte lange jernbanestrekninger. Hvordan kan du fra et parti med to representanter i Stortinget og som samferdselsminister i en mindretallsregjering som har Carl I. Hagen som fødselshjelper, ha håp om å få flertall for den økningen som er nødvendig for å oppfylle planrammene i NTP?

- Hagen får stå for sin politikk, og så skal vi stå for vår. Vi er ikke nødvendigvis avhengig av Hagen og Frp når de enkelte budsjettene i framtiden skal dras i havn. Det er ikke noe automatikk i at vi må ha støtte fra Frp. Samtidig fikk vi i år til en bedre satsing på kollektivtilbudet med Frp's hjelp enn det regjeringen Stoltenberg la opp til.

- Din prioritering av kollektivtrafikken i de store byene i årets statsbudsjett er midt i Jernbaneverkets satsingsområde og

«Jeg vil ikke slippe til hvem som helst på sporet.»

gir håp i hengende snøre, sa Killi i en kommentar til Kjøreveien. Kan du trøste Killi med at det er håp også for jernbanen?

- Ja, og det svaret ønsket du deg nok, sier hun og får seg en god latter på egne vegne.

Prioritere fortrinn

- I Bondevik-regjeringens tiltredelseserklæring fra oktober 2001 heter det: «Samarbeidsregjeringen vil satse på bedre kollektivtrafikk, spesielt i storbyene». Hva med resten av Jernbane-Norge?

- Jeg mener det er viktig å satse der jernbanen har sine fortrinn.

- Vil det gå ut over for eksempel satsingen på strekningene for fjerntogene?

- Vi har jo fjerntog som går kommersielt bra. Så det er ingen grunn til at vi skal nedprioritere dem.

- Hva med marginale strekninger som Gjøvikbanen og andre?

- Igjen, vi vil som sagt satse på jernbanen der den har sine fortrinn.

Nybrottsarbeid

- Hvilken rolle vil jernbanen spille i kollektivmeldingen som du har varslet til våren?

- For det første er det aldri tidligere blitt laget en egen stortingsmelding om kollektivtrafikken, sier hun stolt. - Til nå har ansvaret for kollektivtransporten vært spredt på staten, fylkeskommunene og på enkelte kommuner som Oslo. En slik melding kan gi oss mulighet til å se på utfordringene litt på tvers av forvaltningsnivåene. Videre kan vi lage en analyse av hvordan vi kan drive en god kollektivtransport.

- En slik melding må også følges opp med konkrete forslag til bevilgninger i Stortinget. Hvordan ser du på mulighetene for å få flertall med regjeringens avhengighet av et «kollektivfiendtlig» Frp?

- Det er i de årlige budsjettene oppfølgingen med tiltakene kommer. Da er Nasjonal transportplan veldig nyttig å ha. På samme måten vil en kollektivmelding være nyttig når vi skal følge opp forslagene i budsjettene.

«Vi burde ha investert mer.»

Sikkerhet og kapasitet avgjørende

- Hva er regjeringens strategi når det gjelder å bringe inn konkurranse om eller på jernbanesporene i Norge?

- Skogsholm slår fast at det ikke er aktuell politikk å privatisere infrastrukturen. Med andre ord vil det fortsatt være Jernbaneverket som eier, driver og forvalter jernbanenettet i Norge.

- Når det gjelder trafikken på sporet, så har toget i høyeste grad i dag konkurranse med bil, buss og fly. Likevel synes jeg det er interessant å tenke konkurranse på jernbanen der det jo alt er gitt åpning for konkurranse på godssiden. Det tror jeg kan være sunt, gitt at sikkerheten og kapasiteten er på plass.

- Hvordan vil du følge opp signalene fra Stortinget om å legge til rette for økt konkurranse ut over godstransporten?

- Jeg vil ikke slippe til hvem som helst på sporet. Jeg er svært opptatt av sikkerhet og kapasitet. Men jeg tror konkurranse kan virke positivt i forhold til bedre togtilbud og lavere priser. Til sjuende og sist er det viktigste for meg at vi har et transporttilbud som fungerer.

«Mange som før ikke tok toget, velger det faktisk nå. Det er kjempebra.»

Enormt etterslep

- Etter ulykken ved Åsta har det vært stor oppmerksomhet omkring sikkerhet. Mange er villige til å betale nesten hva som helst for å øke sikkerheten litt mer. Samtidig er etterslepet på vedlikehold enormt stort på jernbanen. Er en gått for langt med å bruke penger på sikkerhet som gir små ekstragevinster sett i forhold til å få en jernbane som fungerer?

- Det er veldig vanskelig å si. For meg er det viktig at folk føler seg sikre når de tar toget.

- Så en har ikke gått for langt?

- Her vil jeg stole på de innspill og råd som vi får fra Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn. De har begge en viktig rolle for at vi skal prioritere riktig. Det kan være en sammenheng med etterslep på vedlikeholdssiden og sikkerhet.

Forsvarer krengetogsatsing

- De siste årene er det brukt veldig mye penger på å kjøpe mer moderne og raskere tog for å korte ned reisetiden. Samtidig gjør manglende vedlikehold av kjøreveien at deler av eller hele gevinsten går tapt?

«Målet er nivået i Nasjonal transportplan.»

- Det er ønskelig at togene går raskere, og at reisetiden går ned. En del tog går raskere enn tidligere. Den utviklingen håper jeg vil fortsette. Jeg tror kombinasjonen av utbedring av banen for at togene skal gå fortere og sikkerhet henger nøye sammen.

- Jeg mener at bruken av formidable summer på satsingen på krengetog har vært riktig og framtidsrettet. Et bevis på det er at trafikken på de lange Signaturstrekningene øker betydelig. Vi må fortsatt investere for å få ned reisetiden.

- Tidligere samferdselsminister og parti- og regjeringskollega, Odd Einar Dørum, sa at «etterpåklokskap er verdens mest eksakte vitenskap». Ville du handlet annerledes om du hadde vært samferdselsminister de siste fem- seks årene der en nesten ensidig har satset på nye tog og bygge Gardermobanen, mens etterslepet på vedlikehold bare har blitt større og større?

- Ja, vi burde ha investert mer. Det har jeg ikke problemer med å si. Nå får vi prøve å ta et steg av gangen framover. Vi har gjort betydelige investeringer, tatt betydelige grep og brukt milliarder for å legge til rette for krengetog.

- Dette er jo fortsatt hastighets- og sikkerhetstiltak og ikke vedlikehold?

- Ja, det er også viktig å prioritere vedlikehold. Jeg innser også at det politisk er lettere å få gjennomslag for investeringer enn vedlikehold.

Nedlegging

- Jernbanedirektør Steinar Killi har uttalt at det kan bli aktuelt å vurdere å legge ned strekninger fordi Jernbaneverket ikke har penger til å drive hele nettet. Hagen vil legge ned lange strekninger. Kan det bli aktuelt å legge ned jernbanestrekninger i de kommende årene?

- Om jernbanedirektøren synes det er

interessant å legge ned strekninger, så er jeg interessert i å se på hvilke det er. Uansett transportform, så skal vi vurdere om det er riktig å drive med det som vi holder på med. Per dags dato tror jeg det er riktig å drive med det vi gjør. Nå sier jeg ikke ja eller nei til noe som helst, men vi skal være så ærlige at vi må stille spørsmålet om vi driver jernbanen riktig i Norge.

- *Gjør vi det?*

- Per dags dato i forhold til det som står i budsjettet, ja.

- *Hva kan vi gjøre riktigere?*

- Da må vi se på tvers av transportgrenene. Har vi det tilbudet som er bra, og som vi burde ha.

Vil kjempe

- *Har vi det tilbudet som vi bør ha?*

- Utviklingen innen luftfart har vist at det har vært viktig å satse jernbane i Norge. Plutselig går flytrafikken kraftig ned, og etterspørslen etter jernbanetjenester øker uforutsett og betydelig.

- *Hva slags endringer ser du for deg?*

- En kan lure på hvor lenge den nye frykten for å reise med fly vil vedvare. Det kan godt tenkes at en god del av de nye som nå velger toget, synes det er bra. Opplevelsen av Signaturtoget er veldig positiv for mange. Mange sier at det var minst like bra å reise med det nye Signaturtoget som å reise med fly.

- *Betyr det at du tror at jernbanen har en framtid som er vel så bra som dagens situasjon?*

- Ja, jeg har absolutt tro på jernbanen og jeg kjemper for det jeg tror på, sier samferdselsminister Torild Skogsholm mildt, men bestemt.

«Det er viktig å satse der jernbanen har sine fortrinn.»

Usikre løfter om mer penger

Regjeringspartiene med støtte fra Frp sørget for at Jernbaneverket får 15 millioner kroner mindre til investeringer i 2002. Samtidig lovte alle partiene i Stortinget unntatt Frp å øke bevilgningen til jernbanen i årene framover, men hva hjelper det når Carl I. Hagen vil legge ned store deler av Jernbane-Norge?

SVEIN ERIK BAKKEN

I Sem-erklæringen slo Regjeringen fast at «det legges opp til en økning av bevilgningene til Jernbaneverket». I stedet for en økning ble resultatet av Stortingets behandling av samferdselsbudsjettet for i år en reduksjon av bevilgningene til investeringer.

I sin innstilling viser Stortingets samferdselskomite til at forslaget til budsjett for Jernbaneverket var omlag 630 millioner kroner lavere enn det som skal til for å oppfylle Jernbaneverkets handlingsprogram for perioden 2002-2005, som igjen bygger på Stortingets behandling av Nasjonal transportplan (NTP).

Fagre løfter

Flertallet i Stortingets samferdselskomité, alle partier med unntak av Frp, erkjenner derfor at «rammene til jernbaneformål må øke senere i perioden for å oppfylle planrammene i perioden. Særlig må Jernbaneverkets investeringsbudsjett økes».

Med dette kommer et stort flertall på Stortinget nok en gang med fagre løfter om framtidig satsing på jernbanen.

Storstilt nedlegging

Fremskrittspartiet slår på sin side fast i den samme innstillingen at «det er ønskelig i langt større utstrekning å satse på bygging og vedlikehold av veinettet, framfor investeringer i jernbanenettet og kjøp av tjenester fra NSB».

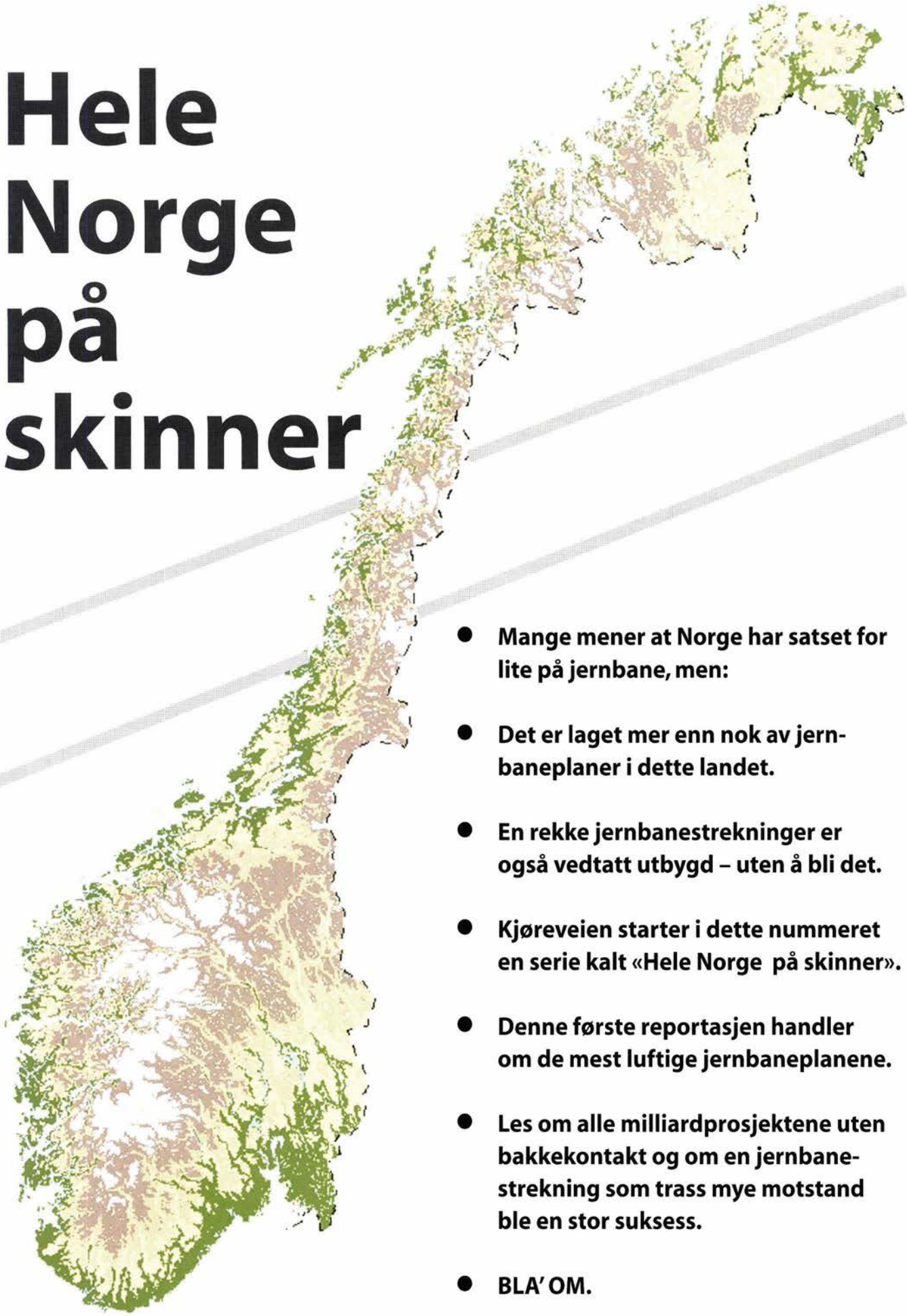
Frp mener videre at utviklingen går i retning av mer og mer flytrafikk og mindre bruk av jernbane på hele strekninger mellom store byer som Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand og Bodø. Frp vil derfor «siden det uansett må være vei mellom byer og tettsteder vurdere om lange jernbanestrekninger bør legges ned og erstattes av et langt bedre transporttilbud basert på buss».

Kaldt Frp-vann

Dermed heller Frp kaldt «jernbanevann» i hodet på regjeringspartiene Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

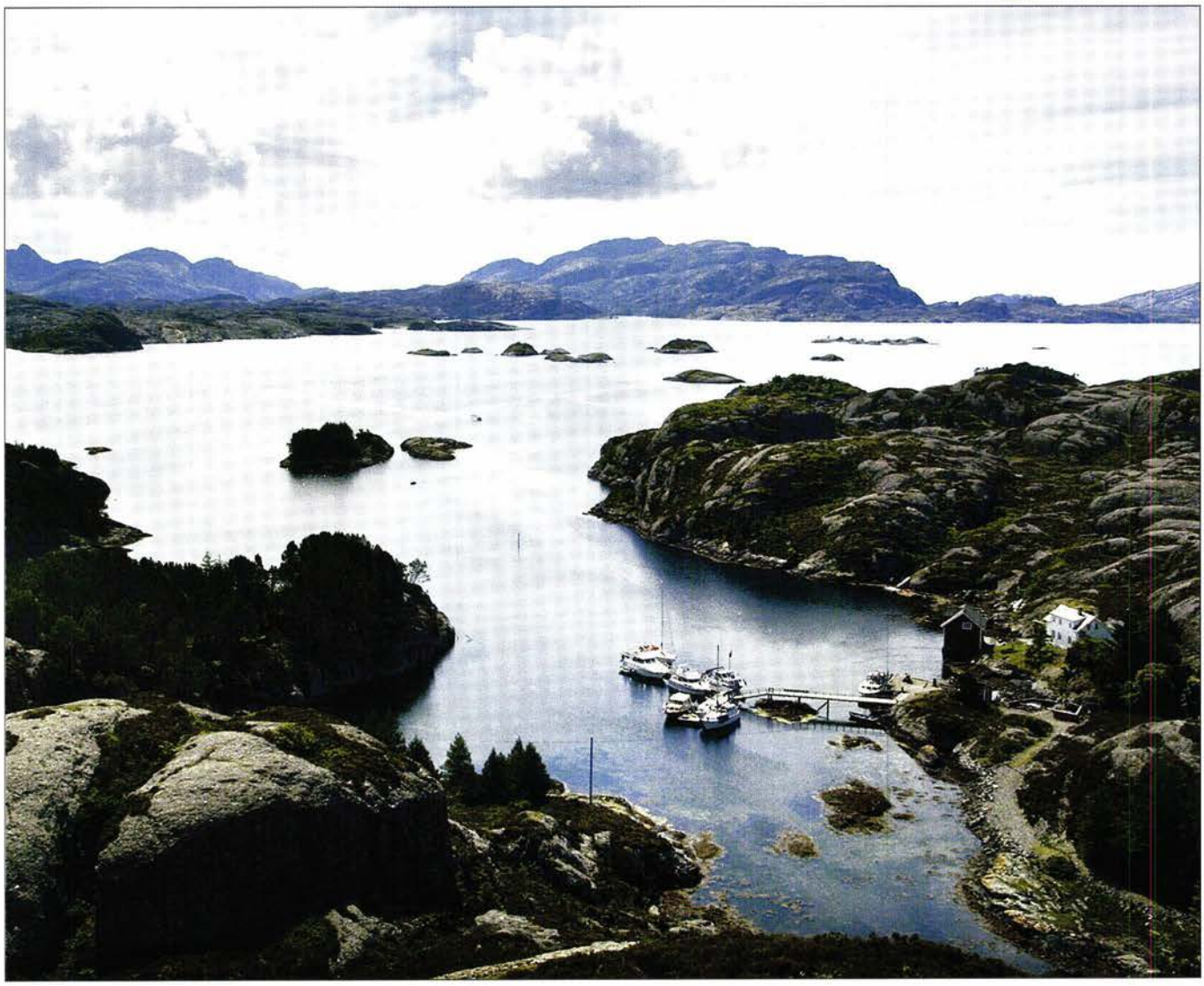
Skal den såkalte samarbeidsregjeringen overleve, er den helt avhengig av Frp og Carl I. Hagens støtte. Hvordan Kjell Magne Bondeviks regjering skal få med Carl I. Hagen på den økningen i bevilgningene til jernbanen i årene framover som skal til for å komme i rute med Jernbaneverkets handlingsprogram og NTP, er ikke lett å forstå.

Hele Norge på skinner



- **Mange mener at Norge har satset for lite på jernbane, men:**
- **Det er laget mer enn nok av jernbaneplaner i dette landet.**
- **En rekke jernbanestrekninger er også vedtatt utbygd – uten å bli det.**
- **Kjøreveien starter i dette nummeret en serie kalt «Hele Norge på skinner».**
- **Denne første reportasjen handler om de mest luftige jernbaneplanene.**
- **Les om alle milliardprosjektene uten bakkekontakt og om en jernbanestrekning som trass mye motstand ble en stor suksess.**
- **BLA' OM.**

Jernbaner uten bakkekontakt



Over fjord og fjell: *Flere av jernbanene som aldri ble bygd, gikk over fagre fjorder og fjell på Vestlandet.*
(Foto: Jan M. Lillebø, Bergens Tidende)

Ja da, ikke mas. Alle får sin jernbane. Dette var en gang den rådende politiske oppfatning i Norge. I 1923 vedtok Stortinget en så omfattende jernbaneutbygging at en senere samferdselsminister kalte det en komedie. I den optimistiske ånden etter krigen forelå det planer og krav om 4.000 nye kilometer med jernbane.

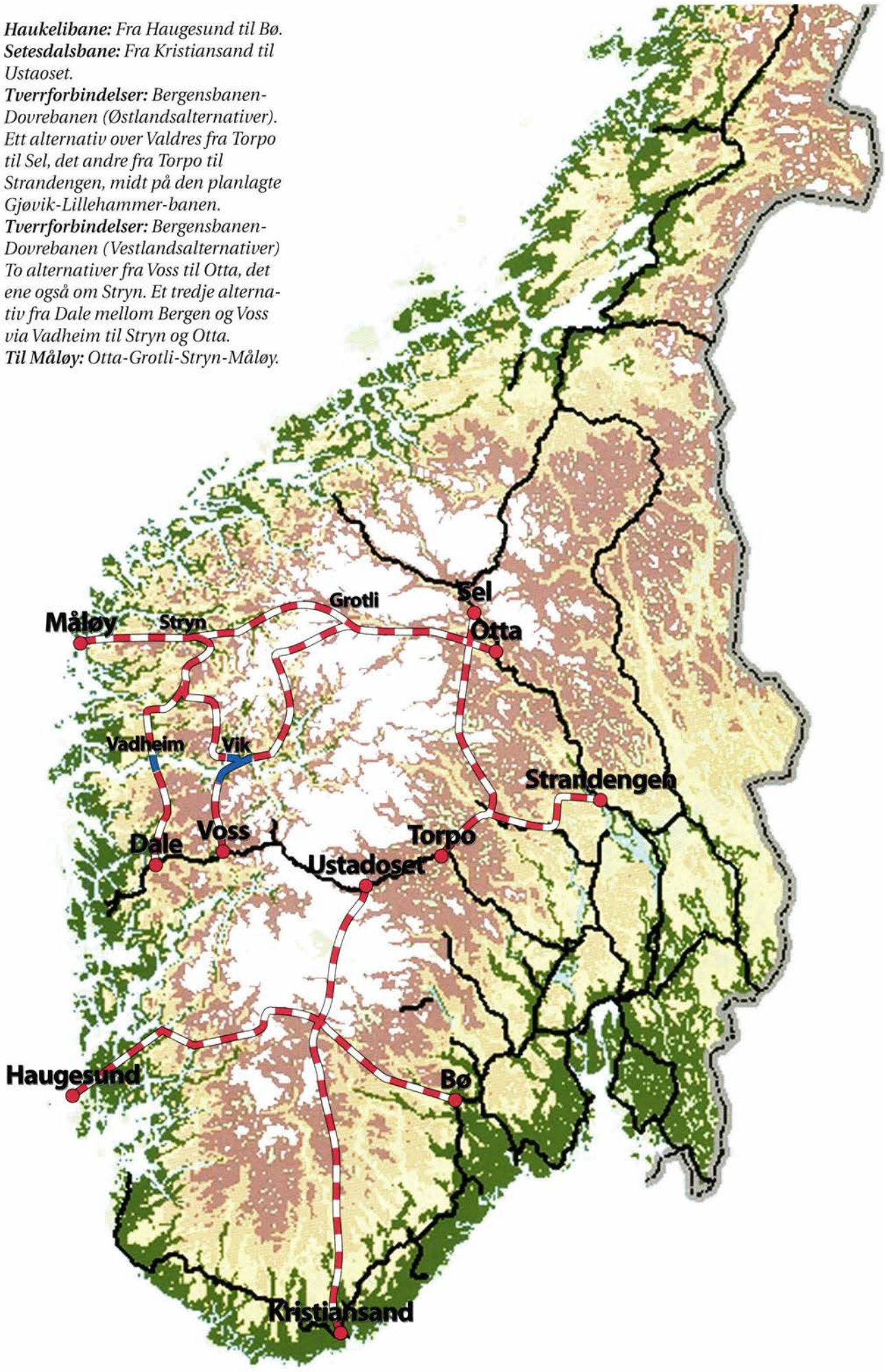
TORE HOLTET

Denne reportasjen handler om noen av de lanserte jernbanestrekningene som aldri kom og som i virkelighetens verden manglet den nødvendige bakkekontakt.

Planer og dokumenter i kilovis vitner om at den ene jernbanen større enn den andre ble mer eller mindre seriøst utredet. Kartet over alle de planlagte jernbanene så ut som et edderkoppnett.

Kjøreveien går her inn i de største luftslottene; gjengir deres historie, hva de ble anslått å koste etter dagens kroneverdi og hvordan de ble vurdert i sentrale jernbanedokumenter.

Haukelibane: *Fra Haugesund til Bø.*
Setesdalsbane: *Fra Kristiansand til Ustaoset.*
Tverrforbindelser: *Bergensbanen-Dovrebanen (Østlandsalternativer). Ett alternativ over Valdres fra Torpo til Sel, det andre fra Torpo til Strandengen, midt på den planlagte Gjøvik-Lillehammer-banen.*
Tverrforbindelser: *Bergensbanen-Dovrebanen (Vestlandsalternativer) To alternativer fra Voss til Otta, det ene også om Stryn. Et tredje alternativ fra Dale mellom Bergen og Voss via Vadheim til Stryn og Otta.*
Til Måløy: *Otta-Grotli-Stryn-Måløy.*



HAUKELIBANEN

Lengde: 369,6 kilometer
Pris: 4,9 milliarder 2001-kroner

Tanken om en jernbane fra Haugesund via Haukeli til Telemark ble lansert i Haugesund bystyre alt i 1870-åra. Lite skjedde de påfølgende åra, men under forarbeidene til den første omfattende jernbaneplanen av 1923 ble det gjort linjebefaringer på strekningen Haugesund-Røldal-Haukeli-Bø.

Selv om Stortinget den gang nøyde seg med å vedta den 62 kilometer lange strekningen mellom Haugesund og Etne, og senere annulerte også det vedtaket, ble saken tatt opp igjen med full tyngde etter andre verdenskrig.

Kommuner i Telemark, Hordaland og Rogaland satte ned Komiteen for Haukelibanen, og de ville ha hele banen «opptatt snarest mulig som et viktig ledd i gjenreisingen og utbygging av landets naturlige hjelpekilder.»

Haukelibanen – i en ny form – har ennå sine forkjempere. De ser for seg at en slik bane kan spille en nøkkelrolle i et moderne banenettverk i Sør-Norge.

Hvorfor ja?

En Haukelibane, slik den først ble lansert ville fått stor betydning for passasjertrafikken mellom Haugesund-Sauda-Odda-området og Østlandet-Trøndelag-Nord-Norge. Reisetiden mellom Haugesund og Oslo ville blitt redusert til det halve.

For godstrafikken ville banen hatt mest å si vestover. Fra lokalt hold ble det lagt stor vekt på transport av trelast fra Telemark, foruten transport til industristedene Odda og Sauda.

Hvorfor nei?

Jernbanekommisjonen av 1949, som fikk i oppdrag å foreslå en ny jernbaneplan, vendte tommelen ned for Haukelibanen. Hovedbegrunnelsen var størrelsen på prosjektet og svakt trafikkgrunnlag.

«Både i Haugesund-Karmøy og i Odda og Sauda er næringslivet i utpreget grad basert på sjøtransport, og det vil derfor være naturlig først å sørge for effektivt veisamband østover, før en på et senere tidspunkt bygger en transportåre av så stor kapasitet som en jernbane,» uttalte kommisjonen.

SETESDALSBANE TIL BERGENSBANEN

Lengde: 272 kilometer ny bane
Pris: 4,6 milliarder 2001-kroner

Setesdalsbanen Kristiansand-Byglandsfjord ble åpnet for drift i 1896. Banen var smalsporet og 78,4 kilometer lang.

I jernbaneplanen av 1923 ble det fremmet forslag om å forlenge banen fra Byglandsfjord til Valle – en strekning på 82 kilometer. Under siste krig ble det i tillegg tatt opp et arbeid for å utbedre og forlenge den helt fram til Bergensbanen.

Hvorfor ja?

Begrunnelsen for en helt ny Setesdalsbane var at den ville bidra til å knytte sammen stambanene våre. Den ville redusere jernbanedistansen Bergen-Kristiansand med 207 kilometer.

Flere «Flåmsbaner»: Dersom en del av luftslottene av jernbaner som ble planlagt på Vestlandet i forrige århundre hadde blitt realiser, ville vi hatt flere baner av typen Flåmsbanen. *(Foto: Rune Fossum)*

Hvorfor nei?

Det meste av denne banen ville gå gjennom folketomme strøk. Den ville nesten bare ha lokal betydning for Setesdalen, og til sammen ville den kunne dekke et folketall på 8.000 mennesker.

Jernbanekommisjonen av 1949 var klar i sin tale: «Kommisjonen finner ikke at det er grunnlag for bygging av denne bane, og vil i den forbindelse understreke de høye anleggskostnader, den sterke stigning og det svake trafikkgrunnlag.»

Likevel ble det ikke utelukket at deler av prosjektet kunne få større aktualitet senere, for eksempel med en Haukelibane eller en indre stambane.

TVERRFORBINDELSER BERGENSBANEN-DOVREBANEN (ØST)

Lengder: 718 kilometer (Torpo-Sel) og 838 kilometer (Torpo-Strandengen)
Pris: 3,1 og 2,5 milliarder 2001-kroner

Det opprinnelige forslaget om en tverrforbindelse mellom Bergensbanen og Dovrebanen ble framsatt av en Bergenskomite etter første verdenskrig. Den gang ble det lansert en bane fra Torpo til Sjoa.

27. november 1940 tilrådde Bergen formannskap at prosjektet Torpo-Sel «snarest undersøkes ad offentlig vei.»

Hvorfor ja?

Disse strekningene var først og fremst ment å skulle gi bedre forbindelse mellom Bergensdistriktet og Trøndelag.

Hvorfor nei?

Ifølge jernbanekommisjonen av 1949 ville disse to prosjektene til sammen tilføre Statsbanene over en million kroner i tap hvert år. Nasjonaløkonomisk av de mest ulønnsomme, var konklusjonen.

TVERRFORBINDELSER BERGENSBANEN-DOVREBANEN (VEST)

Lengde: 664-767 kilometer
Pris: 4,6-6,8 milliarder 2001-kroner

Det var Bergen, Hordaland og Sogn og Fjordane som i flere sammenhenger

lanserte en vestlig tverrforbindelse mellom Bergensbanen og Dovrebanen. Mange alternativer var inne i bildet, men Voss-Vik-Otta-prosjektet pekte seg etter hvert ut som det beste.

26. mai 1950 fremmet Hordaland «eit rettkome krav frå Vestlandet» om at det «snarest råd» blir bygd en slik forbindelse.

Hvorfor ja?

Fra lokalt hold ble det lagt vekt på at Vestlandet hadde fått en meget liten del av landets jernbanestrekninger, sett i forhold til både areal og folkemengde.

En bane fra Voss til Otta ville forkorte jernbaneforbindelsen mellom Bergen og Trondheim med opptil 380 kilometer.

Hvorfor nei?

Igjen var manglende trafikkgrunnlag hovedbegrunnelsen for å si nei. 1949-kommisjonen fant «et sterkt misforhold mellom tverrbaneprosjektenes størrelse og kostende og de trafikkoppgaver som de er ment å skulle løse.»

OTTA-GROTLI-STRYN-MÅLØY

Lengde: Vel 300 kilometer
Pris: 4,6 milliarder 2001-kroner

Denne må ses i sammenheng med ovennevnte forslag om en vestlig tverrforbindelse, og den har ingen lang historie. 28. oktober 1946 fattet likevel Nordfjord samferdselsnemnd et enstemmig vedtak om at banen måtte med i den nye jernbaneplanen.

Prosjektet har senere fått meget beskjeden omtale.

Hvorfor ja?

Denne banen ville i slutten av 1940-åra kommet 80.000 mennesker til gode i Nordfjord, Sunnfjord og deler av Sunnmøre.

Hvorfor nei?

Banen ville blitt meget dyr. Jernbanekommisjonen ofret den liten oppmerksomhet og uttalte at den heller ville foretrekke en jernbaneforbindelse til Ålesund.

Gigantiske 40 milliarder

De fleste jernbanekjennere trekker på smilebåndet over alle de nevnte gigantplanene, som etter dagens kroneverdi ble anslått å koste rundt 40 milliarder 2001-kroner - bare utbyggingen.

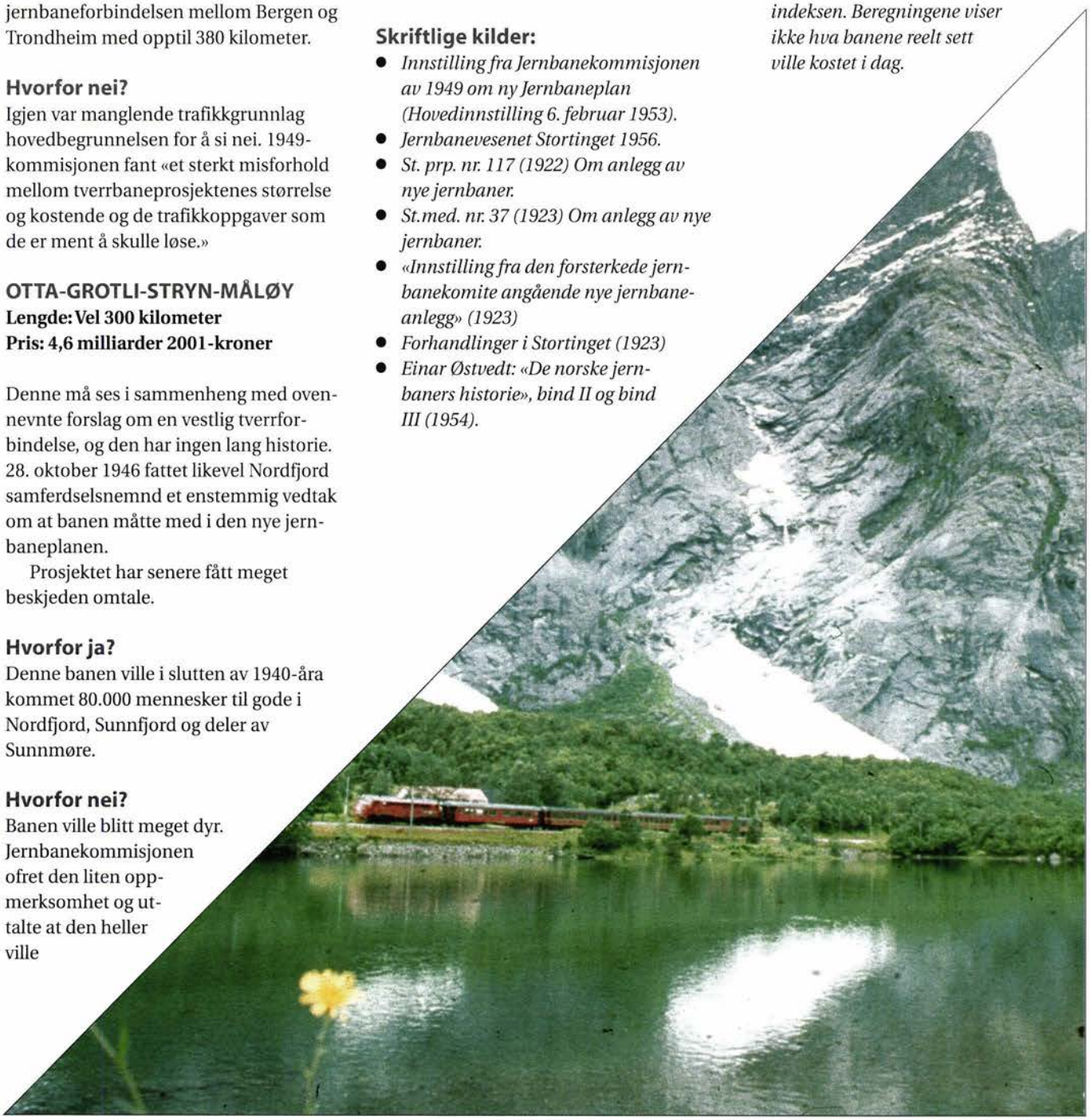
NSBs tidligere konserndirektør, Yngve Pedersen, som kjenner norsk jernbane bedre enn de fleste, sier det rett ut:

- Jeg har vanskelig for å tro at noen, kanskje bortsett fra enkelte politikere, tok disse planene alvorlig. Du ser jo hvordan det gikk med dem!

Skriftlige kilder:

- *Innstilling fra Jernbanekommisjonen av 1949 om ny Jernbaneplan (Hovedinnstilling 6. februar 1953).*
- *Jernbanevesenet Stortinget 1956.*
- *St. prp. nr. 117 (1922) Om anlegg av nye jernbaner.*
- *St.med. nr. 37 (1923) Om anlegg av nye jernbaner.*
- *«Innstilling fra den forsterkede jernbanekomite angående nye jernbaneanlegg» (1923)*
- *Forhandlinger i Stortinget (1923)*
- *Einar Østvedt: «De norske jernbaners historie», bind II og bind III (1954).*
- *Internett/Statistisk Sentralbyrå (www.ssb.no/emner).*
- *Bergensbanen, Gyldendal Norsk Forlag*

Merk: Prisene på de ulike prosjektene er beregnet ut fra utviklingen i krone verdi fra 1947/1948 til november 2001, med utgangspunkt i konsumprisindeksen. Beregningene viser ikke hva banene reelt sett ville kostet i dag.



Fra fantasi til butikk

En jernbane over høyfjellet hører hjemme i fantasiens verden, mente motstanderne av Bergensbanen. Men banen som kostet to statsbudsjetter ble kjempet gjennom etter mange tøffe politiske drakamper. Den dag i dag går banen med gevinst.

TORE HOLTET

Bergensbanens far var anonym. Det vil si: Forstmester H. A. Gløersen skrev en anonym artikkel i Bergensposten den 24. august i 1871, og den vakte oppsikt. Sjelden eller aldri har en enkelt avisartikkel hatt en så direkte betydning for et jernbaneprosjekt.

«..synke til fortjent Armodsdom»

Gløersen viste til at man i utlandet forlengst hadde innsett hvor viktig jernbanen var. Et land som «forsømmer av yderste Evne at utvide sit Jernbanenet, faar finde seg i at holde sig utenfor Verdenskonkurrancen og at synke til fortjent Armodsdom» skrev han, og minnet om hvordan Kristiania hadde blomstret opp etter at den lille jernbanestumpen til Mjøsa kom.

«Skulde ikke Bergen kunde blive det samme for de forenede Riger, som Liverpool er for Storbritannia?» spurte Gløersen og la til: «Fra Bergen kan jo Storbritannia naaes paa faa Timer og New York på 15 døgn.»

Mot Sverdrups vilje

Artikkelen ble mottatt med begeistring og spontant fulgt opp av flere sentrale bergensere. Kort tid etter bestemte Bergens styrende organer å sende en søknad til regjeringen om å undersøke mulighetene for en jernbane fra Bergen til Østlandet over Voss og Hallingdal.

Søknaden møtte liten respons i hovedstaden, men bergenserne ga seg ikke. De la om taktikken og foreslo at det i første omgang ble bygd jernbane til Voss.

Formannen i Stortingets jernbanekomité, Johan Sverdrup, var meget skeptisk. Han ville ikke bevilge penger til lokale prosjekter uten først å ha vurdert landets jernbanebehov under ett.

Han fikk i første omgang til en utsettelse, men måtte bøye seg for flertallet da Bergens lokale myndigheter bidro med hele 4,8 millioner kroner – på betingelse av at Stortinget behandlet saken senest i 1876.

«Endestasjon» i ødemarken

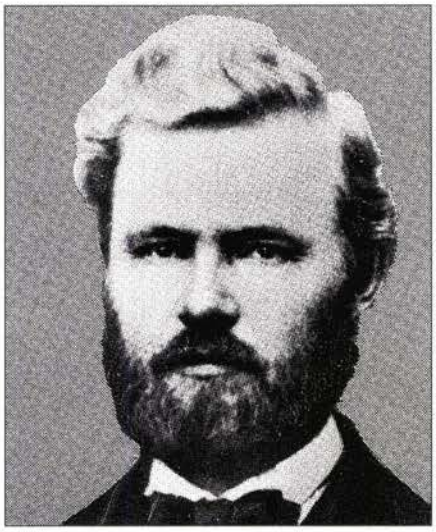
Den mektige industriherren Peter Jebsen, også han medlem av Stortingets jernbanekomité, fikk i 1875 trumfet gjennom Vossebanen. Det skjedde først etter at han stilte seg som personlig garantist for å fullføre anleggsarbeidet hvis entreprenøren skulle avgå ved døden.

Vossebanen sto ferdig sju år senere - med entreprenøren i live. Men tunnelarbeidet hadde blitt langt mer omfattende enn antatt.

Enkelt var det heller ikke å få Stortinget til å vedta en sammenhengende bane til hovedstaden. De største konkurrentene var Sørlandsbanen, Gjøvikbanen og Nordlandsbanen.

Etter en opphetet jernbanedebatt som gikk over fem dager i mars/april 1894, fant venstremannen, Jørgen Løvland, på

«Fantasi»: Snømengdene på høyfjellet gjorde at mange oppfattet Bergensbanen som et fantasiprosjekt.
(Foto: Rune Fossum)



Far: *Bergensbanens far, forstmester H. A. Gløersen.*

Garantist: *Konsul Peter Jebsen – Vossebanens garantist.*

Skeptiker: *Johan Sverdrup – Vossebanens skeptiker.*

et finurlig kompromiss: Bergensrepresentantene skulle få bygd et stykke av Bergensbanen hvis de stemte for en bane fra Egersund til Flekkefjord. Og dermed vedtok Stortinget med 60 mot 53 stemmer å bygge en bane fra Voss til Taugevatn – et lite fjellvann midt oppe i nakne ødemarken!

Dette tilsynelatende uforståelige vedtaket krevde selvsagt en oppfølging, og den 2. juni 1898 vedtok Stortinget å bygge hele Bergensbanen fra Bergen til Oslo – bredsporet. Da den stod ferdig i 1909, hadde alt sammen kostet 52,5 millioner kroner. Et tilsynelatende beskjedent beløp, men som på den tiden tilsvarte ikke mindre enn to statsbudsjetter!

- Et fantastisk fremskritt

- Et smart politisk spill av flere ildsjeler gjennom mange år gjorde Bergensbanen mulig, konstaterer regiondirektør Truls Erik Hegrenæs i Jernbaneverket Region Vest.

- Hvor viktig var den nye jernbaneforbindelsen mellom øst og vest?

- Til å begynne med var den alfa og omega. Uten verken vei- eller jernbaneforbindelse var vestlendingene meget isolert. Med Bergensbanen kunne folk komme seg til hovedstaden på 12-14 timer. Det var et fantastisk fremskritt.

- Hva hadde Bergen vært uten Bergensbanen?

- Det er ikke godt å si. Bergen som by ville nok ligget der i en eller annen form, og banen har betydd mer for Hallingdalen, mener Hegrenæs. For jernbanen skapte for øvrig liv i Hallingdal. Uten Bergensbanen ville turistmål som Geilo, Finse og Haugastøl vært ukjente navn.

Kamp mot naturkrefter

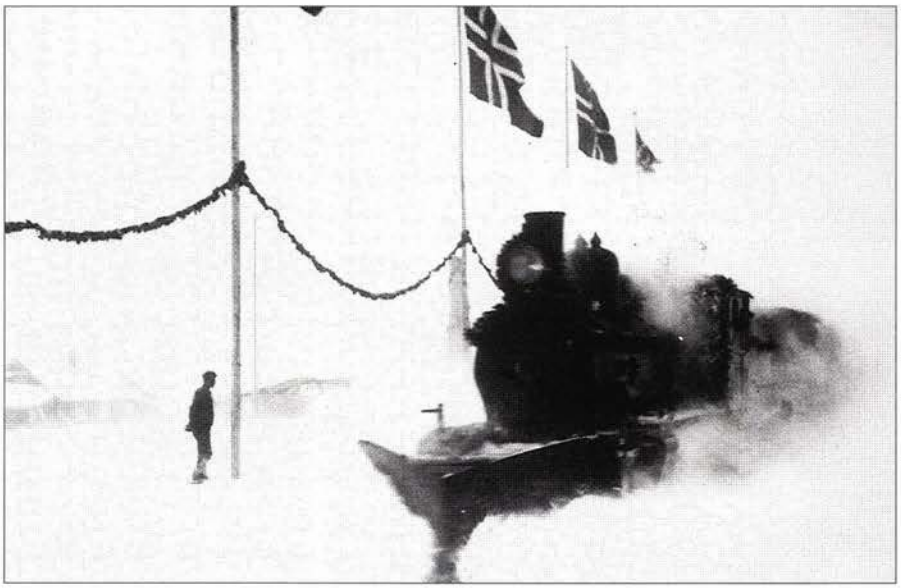
Strekningen Oslo-Bergen tar nå 6,5 timer, og med krengetog i full fart vil jernbanen kunne bli en enda sterkere konkurrent til bil- og flytrafikk. Tallet på passasjerer har i mange år ligget stabilt på rundt 700.000 over Finse.

Kronargumentet mot Bergensbanen var de store snømengdene som kunne falle ned på høyfjellet, og det var årsaken til at mange kunne påstå at banen hørte hjemme i fantasiens verden.

Og vinterkaos ble det – mange ganger. Men de siste åra er det lagt ned 750 millioner kroner for å ruste opp høyfjellstrekningen, og de store vinterproblemene eksisterer ikke lenger.

Persontrafikken er selvfinansierende, mens godstrafikken går med brukbare overskudd.

«Fantasiprosjektet» er blitt god butikk, i den forstand at Bergensbanen greier seg bedre enn de fleste andre jernbanestrekninger.



Åpning: *Med faner og flagg ble Bergensbanen offisielt åpnet 27. november 1909. Her er det historiske øyeblikk fanget inn på Finse.*

- Jernbane var «gratis»

- Mange av jernbanestrekningene som ble foreslått, hadde ikke et trafikkgrunnlag. Men hvis kommuner og fylker fikk gjennomslag for en jernbane, slapp de unna økonomisk. Jernbane fikk man «gratis», staten fikk regningen.

TORE HOLTET

Mangeårig informasjonsdirektør i NSB, Reidar Skaug Høymork, setter ord på bakgrunnen for de mange og urealistiske jernbaneprosjektene.

Tilfeldig: *- Det var nesten helt tilfeldig hvilke jernbanestrekninger som ble lansert, forteller de to tidligere NSB-lederne Yngve Pedersen og Reidar Skaug Høymork.* *(Foto: Svein Erik Bakken).*

Norge – et u-land

- Mens svenskene tidlig så behovet for et sammenhengende jernbanenett, var det i Norge mer tilfeldig hvor man begynte å bygge. Den første Hovedbanen mellom Christiania og Eidsvoll ble først og fremst bygd for å kunne transportere planker, poengterer han.

- Likevel bidro jernbanen til å åpne landet. Transportmessig var Norge et u-land før toget kom.

Biler og fly

- Hvordan forklarer du den enorme jernbaneoptimismen som rådde i 1920-åra?

- Bilen var praktisk talt ikke kommet på banen ennå, det var stor tro på jernbanen i mellomkrigstida. Men alle ambisjonene som var nedfelt i jernbaneplanen i 1923, ble virkeligheten drept av Stortinget i 1956, selv om det aldri ble nedfelt i noe vedtak. Det ledende regime etter krigen, med Trygve Bratteli og Erik Brofoss i spissen, trodde på biler og fly.

Jernbanen hadde gått med store underskudd, og det fikk Trygve Bratteli til å uttale de bevingede ord om at alle deler av landet ville ha sin berettigede del av NSBs underskudd.

- Veier og flyplasser var den nye tids evangelium, oppsummerer Skaug Høymork.

- Kunne ikke mene alvor

Yngve Pedersen, som gjennom åra har hatt flere fremtredende roller i NSB-ledelsen, er minst like klar i sine uttalelser:

- Vestlandskommuner som brukte penger på store jernbaneplaner, kunne like godt kastet pengene ut av vinduet. Jeg forstår ikke at de kunne mene alvor, sier han.

Jernbaner mellom ytterpunkter som Haugesund og Telemark, Kristiansand og Bergensbanen, Bergensbanen og Dovrebanen samt en stambane gjennom Vestlandet fra Haugesund i sør til Trondheim i nord.

Dette er vyer som får den tidligere konserndirektøren i NSB til å riste på hodet. Også han understreker at de fleste planene kom til gjennom lokale initiativ – uten at de ble sett i sammenheng med landets behov.

«... alle deler av landet ville ha sin berettigede del av NSBs underskudd»

Mot ukjent mål

- Våre sentrale politikere gjorde heller aldri reelle forsøk på å lage en stamjernbaneplan. Til å begynne med, fra 1850 til 1880, var de lokale initiativ enerådende. Resultatet ble mer eller mindre tilfeldige banestrekninger her og der, uten en gang å ha samme sporvidde. Sprangvis framrykning mot ukjent mål, som en tidligere jernbanedirektør uttrykte det.

- Noen av planene fortoner seg som summen av lokale jernbanekrav?

- Det var vel akkurat det de var. I vårt land har det vært tradisjon for å fatte omfattende vedtak så lenge de er uforpliktende. Når det kommer til bevilgninger, ser verden helt annerledes ut. Denne tradisjonen har vi båret med oss inn i vår tid, sier Yngve Pedersen og nevner et ferskt eksempel:

- Så sent som i juni i fjor ble det vedtatt en ny nasjonal transportplan. Noen måneder senere bevilger Stortinget vel 600 millioner kroner mindre til Jernbaneverket enn det som sto i planen!

DSB på norske skinner?

- Dersom norske myndigheter og Jernbaneverket åpner for fri konkurranse på det norske jernbanenettet, er vi ikke uinteressert, sier viseadministrerende direktør Keld Sengeløv i DSB til Kjøreveien.

SVEIN ERIK BAKKEN

Bakgrunnen for at de danske statsbanene (DSB) nå ser på mulighetene for å operere utenfor Danmarks grenser, er flere.

Tapet av tidenes første anbudskonkurranse om å kjøre tog i Danmark var trolig den utløsende faktoren. Frykten for ytterligere tap av markedsandeler og i neste omgang å bli spist opp av et større jernbaneselskap, er andre faktorer. Dette kombinert med rikelig med penger på bok etter flere år med store overskudd, er hovedårsakene til at DSB nå ser på mulighetene til å kjøre tog i andre land.

Stridens kjerne

For første gang i dansk historie ble seks togstrekninger på Midt- og Vestjylland i fjor lyst ut på anbud for perioden 2003 til 2010. Strekningene representerer rundt 15 prosent av den danske togtrafikken.

DSB tapte på tross av at de la inn det billigste tilbudet. Det var et tilbud som innebar en reduksjon i tilskuddet fra den danske stat på hele 50 prosent.

Likevel valgte den nye, konservative trafikkministeren, Flemming Hansen, tilbudet fra det privateide, britiske selskapet Arriva som var 30 prosent billigere enn tilskuddet til dagens DSB-drift på de nevnte strekningene.

Mens trafikkminister Hansen mener DSB tilbud ikke er realistisk og i strid med retningslinjene for anbudskonkurransen, mener ledelsen i DSB det stikk motsatte.

Ledelsen i DSB reagerte derfor meget kraftig, og administrerende direktør de siste åtte årene, Henrik Hassenkam, varslet sin avgang. Styret i DSB truet med å gjøre det samme, samt med å gå til rettssak mot Trafikministeriet. Etter forsonende møter med trafikkministeren har styret i DSB motstrebende valgt å fortsette i sine verv.

Kjempeoverskudd

DSB har i flere år vært meget god butikk. Overskuddet i 2001 forventes ifølge Berlingske Tidende å bli på hele 1,2 milliarder kroner. Ikke nok med det, ifølge en rapport fra McKinsey er DSB på en rekke områder blant de mest effektive selskaper i Europa.

Ledelsen i DSB frykter at en ytterligere kraftig reduksjon av deres virksomhet kan føre til at jernbaneselskapet blir spist opp av det gigantiske tyske statsselskapet, Deutsche Bahn, eller andre store europeiske selskaper.

Ikke uinteressert

Ledelsen mener derfor at dersom DSB skal overleve, må de vinne framtidige konkurranser i Danmark og eller ekspandere utenfor landets grenser.

Sengeløv som fra 1. februar er konstituert som administrerende direktør i DSB, opplyser til Kjøreveien at noen av de landene som DSB ser på, er England, Tyskland, Nederland og Sverige. Til nå har ikke DSB brukt sine finansielle muskler på å vinne innpass på noen av disse markedene.

- For tiden skanner vi markedene rundt oss for å se hvor det kan være muligheter for oss å operere. Vi har stor respekt for togselskapene i våre naboland og føler stor ydmykhet ved tanken på å kjøre tog i utlandet, understreker Sengeløv.

- Vi er ikke uinteressert om Jernbaneverket og norske myndigheter åpner for danske tog i Norge, enten i samarbeid med NSB eller på egen hånd. Ikke minst ville det vært fint om NSB og DSB kunne gjøre noe sammen. Et slikt samarbeid kunne i tillegg virke beroligende både på politikerne og medarbeiderne i NSB, mener Keld Sengeløv.

Velkommen

I dag har NSB nærmest monopol på passasjertrafikken på jernbane i Norge. Kun på strekninger som NSB ikke ønsker å trafikkere, kan andre i dag slippe til. Stortinget har bedt Samferdselsdepartementet legger forholdene til rette for konkurranse på det norske jernbanenettet ut over dagens åpning på godssiden.

- Når de nødvendige politiske vedtak og regelverk er på plass, vil vi hilse konkurranse også på passasjersiden på jernbanenettet velkommen. I første omgang ser vi for oss en forsiktig start med at for eksempel nærtrafikken rundt større byer som Stavanger, Bergen og Trondheim der staten i dag kjøper tjenester av NSB, legges ut på anbud, sier jernbanedirektør Steinar Killi i en kommentar.

Ekspandere: *Kanskje blir Øresundtoget eller andre danske tog å finne på både svenske og norske skinner i framtiden.*
(Foto: Johnni Lassen, DSB)

Mindre «tøffe» jærbuer?

Positiv tendens: *-Tallene fra Synergi indikerer at «Tøffere enn toget?» har hatt positiv effekt, sier Jonny Vatne*
(Foto: Sigurd Egeli)

DRAMMEN/KRISTIANSAND (Kjøreveien): **Har holdningskampanjer som «Tøffere enn toget?» noen effekt? Resultatene så langt viser en kraftig nedgang i antall registrerte tilfeller av ulovlig ferdsel i sporet mellom Egersund og Stavanger. Men vil det vare?**

SINDRE ÅNONSEN

- Det er jo det vi håper da, men vi er avhengig av å holde oppe aktivitetsnivået, sier sikkerhetsrådgiver Jonny Vatne i Region Sør.

Siden kampanjen «Tøffere enn toget?» ble igangsatt 18. oktober, har antall registrerte tilfeller av ulovlig ferdsel i sporet sunket drastisk. - Særlig i de områdene der vi arrangerte skoleaksjoner, sier Vatne.

Mens det på strekningen Egersund-Stavanger i ukene før aksjonen ble registrert folk i sporet hver dag, har man fra 18. oktober opplevd uker uten noen registrerte tilfeller. - Den positive tendensen har holdt seg frem til og med uke 49, og etter dette har jeg ikke tall, opplyser Vatne. Han er spent på om tallene vi stige igjen, og om den gode tendensen er et blaff.

Følger opp

Vatne sier regionen følger opp enkelthendelser så langt det lar seg gjøre, og nevner flere eksempler.

- Klarer vi å lokalisere vedkommende som har vært i sporet, så iverksetter vi tiltak rettet mot den dette gjelder, nærmiljø, skole eller arbeidsplass. For eksempel hadde vi et tilfelle på Nærbø der en ansatt i et busselskap ble tatt på fersken i sporet. Da kontaktet vi arbeidsgiveren.

- På Skoppum i Vestfold ble nylig to 10 og 12 år gamle gutter tatt av politiet, hvilket satte en real støkker i dem. I tillegg hadde vi en episode på Mosby der en ung gutt ble observert på en planovergang rett før toget kom. Her ble skolen varslet av både politi og Jernbaneverket. Dette ledet til at rektor kjørte en full orienteringsrunde i alle klassene, og i tillegg sendte skolen brev med elevene hjem der det ble advart mot ferdsel i sporet, forteller Vatne. Det er en reaksjonsform han setter pris på.

Feie for egen dør

Vatne benytter for øvrig anledningen til å minne ansatte i jernbanen om at også vi har et ansvar for å gå foran som gode eksempler.

- Dessverre ser vi at altfor mange både i Jernbaneverket og NSB synder mot dette. Folk går blant annet i sporet på vei til og fra parkeringsplasser, hvilket er ulovlig uten verneutstyr, sier Vatne som etterlyser en holdningsendring hos dem som gjør dette.

Ellers har sikkerhetssjef Wenche Johannesen i Region Sør presentert de positive tallene i sikkerhetsforum på Stortorvet. - Sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl har sagt han ønsker å se nærmere på materialet vårt, sier hun til Kjøreveien.

- Direkte sabotasje

- Når vi gjennomfører en så god og sterk kampanje som «Tøffere enn toget?», virker det som direkte sabotasje dersom våre egne ikke overholder bestemmelsene om ferdsel i spor.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl i Jernbaneverket i en kommentar til at våre egne ansatte bryter sikkerhetsreglene, ofte rett foran øynene på de reisende rundt om på stasjonene.

Det er ikke bare ansatte i Jernbaneverket som nærmest systematisk bryter sikkerheten ved ulovlig ferdsel i sporene. Også ansatte i NSB BA gjør det. Ikke minst gjelder det lokomotivførere som blant annet nærmest konsekvent nekter å ha på seg sikkerhetsvest utenpå sine flotte skinnjakker.

Svært uheldig

- Dersom det er slik at medarbeidere både hos oss og NSB bryter bestemmelsen om ferdsel i spor, er det viktigste tiltaket å arbeide aktivt med opplæring og kulturbygging i egne rekker. Vi må forklare og skape forståelse hos alle for at de brudd på bestemmelsene som vi som jernbaneansatte gjør, gir en svært uheldig påvirkning på allmennheten, fortsetter Skovdahl.

Sikkerhetsdirektøren mener en slik oppførsel ufarliggjør noe som både er forbudt og farlig. - Liv og lære må stemme overens, slår han fast.

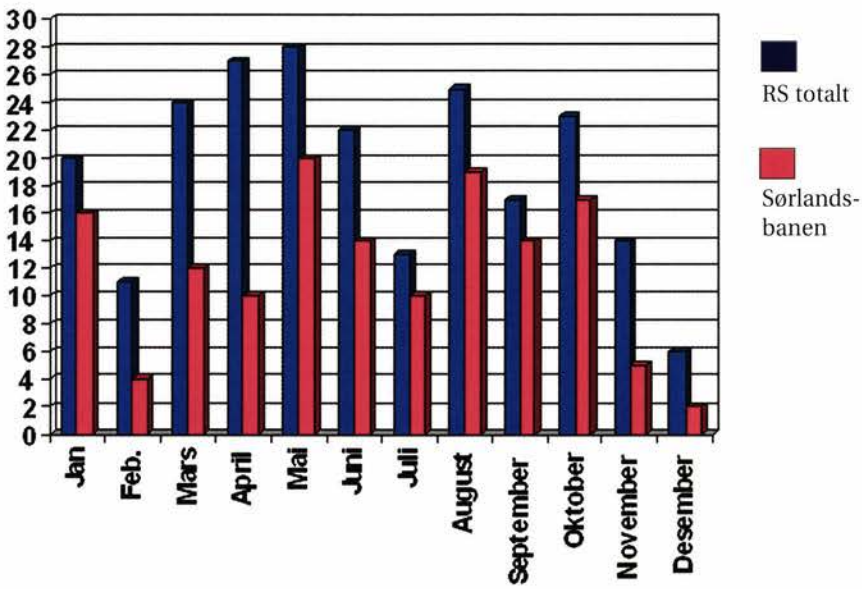
Oppsigelse

- Jeg vil oppfordre alle som observerer slik ulovlig atferd, til å sende inn Synergimeldinger slik at omfanget blir kartlagt og nødvendige tiltak og reaksjoner kan iverksettes. I yttersete fall kan det ble snakk om oppsigelse, opplyser han.

- Men tiltak behøver ikke bare bestå av «straffereaksjoner» mot regelbryterne. Det er sikkert en grunn til at noen velger å gå i sporet; kanskje det er behov for å lage andre atkomstveger eller sette opp gjerde. Rapportering til Synergi gir et godt grunnlag for slike vurderinger.

- Når NSB får Synergimeldinger fra Jernbaneverket om at NSB-personale blir observert i sporet eller bryter andre bestemmelser, har NSB tilsvarende prosesser som oss, avslutter Ove Skovdahl.

Trendoversikt 2001-RS, personer i spor



Kraftig ned: *Antall personer som har oppholdt seg ulovlig i sporene i Region Sør er gått kraftig ned siden holdningskampanjen «Tøffere enn toget» ble satt i gang midt i oktober i fjor høst.*

Skal granske jernbaneulykker

Havarikommisjonen skal fra nyttår av granske jernbaneulykker i tillegg til flyulykker og alvorlige hendelser. Trolig kommer kommisjonen med tiden også til å omfatte ulykker til sjøs og i trafikken.

Havarikommisjonen for sivil luftfart og bane blir det nye navnet fra 1. januar. Samtidig får kommisjonen ansvaret for å finne årsaken til jernbaneulykker og alvorlige hendelser. I grove trekk vil man foreta gransking på samme måte som man har gjort en årrekke innen luftfarten.

60 ulykker

- Vi antar at det dreier seg om cirka 60 ulykker og alvorlige hendelser innen jernbanen årlig. I tillegg kommer mellom 100 og 150 ulykker, alvorlige hendelser og andre hendelser innen luftfart, sier direktør Finn Heimdal i Havarikommisjonen til NTB.

Det nye ansvarsfeltet har ført til at kommisjonen har ansatt tre nye havariinspektører og en psykolog som skal arbeide med menneskelig faktor. Havarikommisjonen har 15 ansatte ved kontoret på Kjeller.

Felles kommisjon

I regjeringserklæringen til Bondevik-regjeringen fremgår det at man ønsker en felles undersøkelseskommisjon for hele transportsektoren: luft, bane, sjø og vei. Heimdal regner med at en slik felleskommisjon vil bli etablert i nær fremtid. Det betyr imidlertid ikke at alle trafikkulykker skal granskes av kommisjonen.

- En kommisjon kommer nok til å granske ulykker som gjelder offentlig transport, hvor man kan gi tilrådinger som kan følges opp av for eksempel Vegdirektoratet, sier Heimdal.

Heimdal mener den største utfordringen for Havarikommisjonen for sivil luftfart og bane blir å få alle nye medarbeiderne til å tenke etter samme filosofi. - Vi skal gjøre sikkerhetsundersøkelser, med andre ord bedre sikkerheten og ikke fordele skyld eller ansvar, understreker Finn Heimdal.

Spente og glade for nye oppgaver

TROFORS (Kjøreveien): **Trafikkstyrer Bjørn Haugen gleder seg og kollega Kjell Bjørnar Johansen er spent. Begge ser på oppgaven med å administrere serviceerklæringen om informasjon på stasjoner som en stor utfordring.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Klare: *Hovedansvarlig for Jernbaneverkets nye administrasjonssenter for serviceerklæringen om informasjon på stasjoner, Bjørn Haugen og kollega Kjell Bjørnar Johansen, er klare til å ta fatt på nye utfordringer.*
(Foto: Svein Erik Bakken)

Først en liten leksjon i geografi. Trofors er ikke som navnet kan tyde på, et sted i Sverige. Trofors er sentrum i innlandskommunen Grane sør for Mosjøen i Nordland. Ikke nok med at Trofors er sentrum i Grane; Trofors er omtrent så midt imellom Norges nordligste og sydligste punkt som det går an å komme.

Kjempefint

- Trofors stasjon hadde tidligere en del godstrafikk. Der er det helt slutt på. Nå er vi stasjon med persontrafikk for kommunene Grane og Haltfjelldalen og litt til reisende som skal videre til Brønnøysund, opplyser Haugen.

- Da vi fikk forespørselen om å bli administrasjonssenter for serviceerklæringen om informasjon på stasjoner, sa vi ja med en gang.

- Hva betyr valget av dere for arbeidsplassene ved stasjonen?

- Vi får blant annet mer varierte arbeidsoppgaver. Fra før har vi salg av billetter i tillegg til trafikkstyrertjenesten. Billettsalget henger kanskje på lengre sikt i en tynn tråd. Det var derfor kjempefint å få denne oppgaven her. Det trygger våre to arbeidsplasser, fortsetter Haugen, som er såkalt hovedansvarlig for den nye tjenesten.

Fire muligheter

- Hva blir de konkrete oppgavene?

- Vi skal registrere klagene enten de kommer via kortene som blir plassert ut på stasjonene, blir ringt inn, kommer på epost eller som vanlig brev. Vi gir alle klagene et referansenummer som vi informerer klageren om. Det skjer gjennom et brev der vi opplyser at klagen er registrert og sendt videre til behandling der og der. Dermed blir det lett for klagerne om de ønsker å følge opp hva som skjer med saken.

- Vi er også pålagt å svare folk som lokalt klager på NSB. De vil også få et skriftlig svar på at klagen er registrert og oversendt NSB da klagen ikke er Jernbaneverkets ansvar.

- Tror dere folk kommer til å stusse når de skal sende klagene sine til hva de kan oppfatte som et ukjent sted i Sverige?

- Ja, blant annet østlendingene kommer kanskje til å lure litt. Men dette er jo også en fin form for desentralisering av arbeidsoppgaver. Vi får en mer givende jobb, samtidig som vi avlaster administrasjonen i Oslo.

Frykter ikke kjeft

- Gleder eller gruer dere dere til å ta fatt på alvor?

- Personlig så gleder jeg meg og ser det som en utfordring å få mer bredde i arbeidsoppgavene. Vi har et veldig strukturert arbeid som trafikkstyrere, slik sett blir det lett å kombinere arbeidsoppgavene.

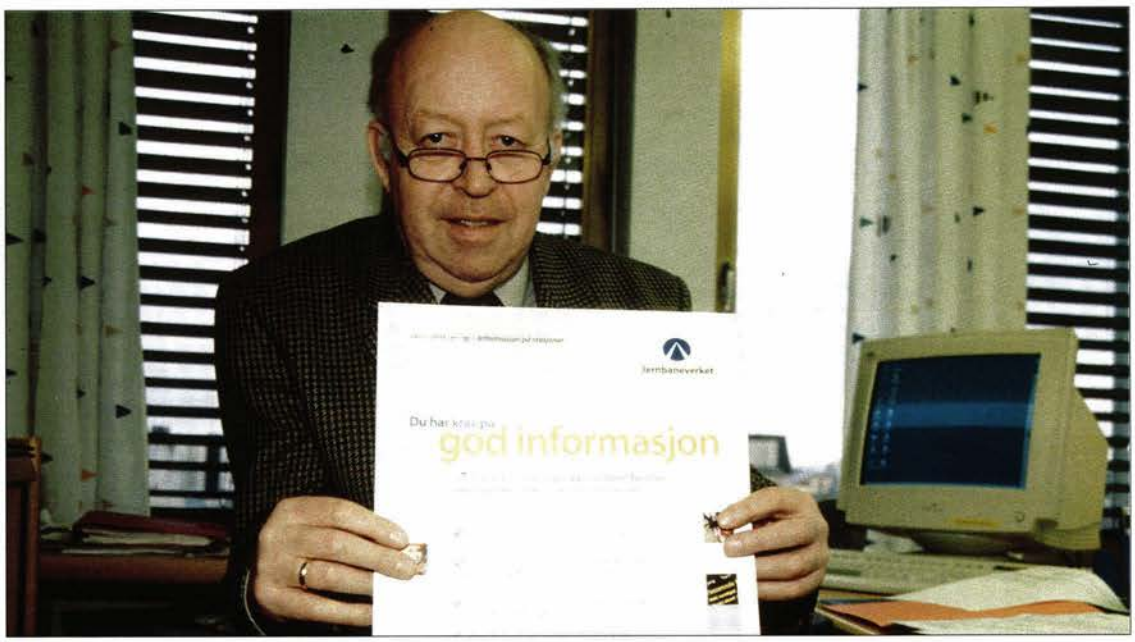
Johansen ser også på den nye oppgaven som en utfordring. - Om jeg direkte gleder meg, vet jeg ikke. Spent er nok mer det rette ordet.

- Frykter dere å få mye kjeft for dårlig informasjon på stasjonene?

- Nei, vi som kun skal sitte her og legge inn klagene på data og sende dem videre til behandling, får nok ikke noe kjeft. Vi kan jo uansett ikke gjøre noe med årsakene til klagene. Det skal andre ta seg av.

- Har dere kapasitet nok om dere blir nedlesset av klager?

- Serviceerklæringen har vært testet ut på enkelte baner på Østlandet. Etter et halvt års erfaringer med serviceerklæringen der ser det ikke ut til at arbeidsmengden skal bli så stor at vi ikke rår med det. I likhet med ledelsen er vi usikre på hvor stor arbeidsmengden blir når erklæringen fra 6. januar blir innført over hele Jernbane-Norge, avslutter Bjørn Haugen og Kjell Bjørnar Johansen.



Finnes ikke: - Det finnes ikke noe mer irriterende enn å vente på et tog som ikke kommer når det skal, og du i tillegg ikke får noen informasjon. Vi håper at serviceerklæringene skal hjelpe oss til å bli bedre, sier trafikkdirektør Arne Habberstad i Jernbaneverket. (Foto: Svein Erik Bakken)

Få klager på stasjons-informasjonen

- De første dagene fikk vi kun fem - seks klager på mangelfull eller dårlig informasjon på stasjonene. Vi tror derfor at det er et stort gap mellom det publikum opplever, og antall klager som vi så langt har fått inn, sier trafikkdirektør Arne Habberstad i Jernbaneverket.

SVEIN ERIK BAKKEN

Den 6. januar ble serviceerklæringen for informasjon på stasjoner tatt i bruk over hele Jernbane-Norge. Erklæringen går i korthet ut på at togreisende som ikke får den informasjonen på stasjoner og holdeplasser som de har krav på, blir oppfordret til å gi tilbakemelding om dette til Jernbaneverket.

Flerdobling

Siden 1. juli i fjor har serviceerklæringene vært i funksjon på Bergensbanen, Vestfoldbanen, Trønderbanen og Østfoldbanen. I denne prøveperioden kom det inn 230 klager på informasjonen på stasjonene.

- Selve apparatet for å håndtere serviceerklæringene er nå på plass. Administrasjonssenteret for serviceerklæringene på Trofors er i funksjon. Det samme er apparatet som skal behandle klagene i hver enkelt region.

- Siden 6. januar har antall klager til administrasjonssenteret på Trofors ligget på fem-seks per dag. Det er jo ikke særlig mange. Vi kan trolig gange opp flere ganger om alle som ikke har fått den informasjonen som de har krav på, klagde til oss, fortsetter Habberstad.

Hovedtyngden

- Hovedtyngden av klagene kommer fra Region Øst. Hele tre av fire klager kommer derfra, noe som for såvidt er naturlig, da det er her vi har de fleste kundene. Det er derfor særlig i Region Øst vi må se på hvordan vi kan bli bedre til å informere på stasjoner og holdeplasser.

- Hva klager folk mest på?

- Det har vi ikke noe entydig bilde av ennå. Etter hvert som antall henvendelser øker, håper vi å få et bedre bilde av hva folk opplever. Vi tror ikke at klagene så langt forteller den hele og fulle sannheten om det.

Irriterende

*- **Daværende** trafikksjef Arne Habberstad i Region Sør sa til Kjøreveien i forbindelse med presentasjonen av de nye serviceerklæringene i fjor vinter at «vi bør klare å innfri kravene i serviceerklæringene bortimot hundre prosent». Mener trafikkdirektøren for hele Jernbaneverket det samme?*

- Ja, informasjonen er viktig. Det er kundene vi snakker om. Du kan bare tenke med deg selv når du står og venter på et tog som ikke kommer når det skal, og du får ingen informasjon. Noe mer irriterende enn det finnes ikke.

- Hva blir den største utfordringen?

- Den største utfordringen blir å få informasjonsanlegg som fungerer. Det er på de tekniske løsningene for informasjon vi føler skoen trykker mest. Den viktigste oppgaven framover blir derfor å få til gode løsninger her.

Bli bedre

- Hvordan håper du at kundene merker forskjellene etter innføringen av serviceerklæringer?

- Jeg håper selvfølgelig at de skal merke det fordi vi er blitt bedre til å informere. Det er jo hovedtanken bak serviceerklæringene.

- Hva blir gevinsten da?

- Det blir et togtilbud som blir mer konkurransedyktig, avslutter trafikkdirektør Arne Habberstad.

Knockout for Nordlandsbanen

Togberging: *Det første leddet av det avsporede lokaltoget heises om bord på lekteren.* *Foto: Region Nord*

NORDLANDSBANEN (Kjøreveien):
Usedvanlig store nedbørsmengder og snøsmelting førte til at Nordlandsbanen fikk flere ras og utglidninger enn noen gang tidligere. Det tok to uker før trafikken gikk som normalt igjen på Nordlandsbanen.

RONALD HOLMSTRØM

På den nordligste delen av Nordlandsbanen, mellom Bodø og Lønsdal, kom det i alt syv ras, hvorav fem gikk over jernbanelinja. Det største raset var på over 1000 kubikkmeter masse, men jernbanen gikk i ei skjæring og mye av raset hoppet over. Om lag halvparten av den utraste massen ble likevel liggende på jernbanelinja.

Virkelig galt

- De fleste av rasene kom torsdag kveld. Det har vært jord iblandet stein som har kommet nedover fjellsidene, opplyser oppsynsmann Per Thomas Risvoll.

Mellom Fauske og Rognan stasjoner kunne det ha gått virkelig galt da et persontog kjørte inn i et ras og sporet av. Persontoget havnet med fronten ned i sjøen, men ingen personer ble alvorlig skadd. Noen få meter lenger ut i sjøen er det stupbratt ned til fjordbunnen.

Togbergingen innebar at lektere måtte bestilles fra Trondheim, og at teknikere måtte flys fra Tyskland, men ytterligere komplikasjoner skulle oppstå: Seilingshøyden var ikke godt nok sjekket ut. Lekterne kom seg vel under brua over Saltstraumen, men lenger inne i fjorden

støtte kranene inn i et kraftspenn. Seks kabler måtte kuttes, og husholdningene i Skjerstad måtte klare seg uten strøm ved middagstider.

Kjørte gjennom ras

De første rasene på Nordlandsbanen kom i industriområdet Gruben like nord for Mo sentrum. Det kom tre ras i løpet av ett døgn. Det første raset kom torsdag formiddag, men massene nådde ikke helt fram til sporet, og det ble derfor besluttet at det skulle være saktekjøring forbi rasstedet.

Da det første toget på ettermiddagen kjørte forbi rasstedet og var i ferd med å sette opp farta, kjørte det inn i et nytt ras som var kommet over sporet. Toget pløyde seg gjennom raset og fortsatte mot Mo, men da ble banen stengt.

- Jeg følte at situasjonen var ute av kontroll, og klokka 14.50 stengte jeg Nordlandsbanen mellom Mo og Dunderlandsdalen, sier oppsynsmann for linjen Bernt Olsen. Samme kvelden, den 10. januar ble hele Nordlandsbanen stengt for trafikk.

Verst ved Skughei

Nordlandsbanen var stengt for trafikk, også for visitering. Den kunne ikke gjennomføres før dagen etter og dagslyset var kommet. Da folk fra BaneProduksjon visiterte linja fredag morgen, oppdaget de flere utglidninger ved Skughei, 20 kilometer nord for Mo.

I den største utglidninga hadde 3000 – 4000 kubikkmeter masse rast ut av fyllinga og ned mot Ranaelva. Bredden på utglidningene i fyllinga var om lag 200 meter målt langs sporet, og i lengde var massene glidd opp til 35 meter ned mot Ranaelva.

Mannskaper fra BaneProduksjon jobbet døgnet rundt med å kjøre inn steinmasse; en lokal entreprenør er hyrt inn for å legge massen i fyllinga. - Alle mann er i arbeid, og med tre skift jobber vi døgnet rundt. Vi er 25 personer fra vårt produksjonsområde; i tillegg har vi leid seks personer fra Mosjøen, sier gruppeleder Magne Martinsen i BaneProduksjon. For å komme seg trygt til bunnen av fyllinga med anleggsmaskiner måtte de lage en anleggsveg.

Tørke opp

- Løsmassene som lå bunnen av fyllinga var så bløte at vi måtte la det hele tørke i halvt døgn før vi torde å kjøre ned anleggsmaskiner. Deretter tok det to døgn å lage en sikker anleggsveg til foten av utglidninga, utdyper Magne Martinsen.

- Fyllinga var god, men den var gammel. Jeg tror den ble bygd for Dunderlandsbanen på begynnelsen av 1900-tallet. Den gamle fyllinga besto av grus og deretter var den plastret med leire. Nå skal det lages ei fylling etter dagens prinsipper, sier Bernt Olsen.

- Den nye fyllinga skal bare bestå av sprengstein som bygges lagvis oppover, og for hver tiende meter langs fyllinga ages det skråningsdrensgrøfter gjennom de tette yttermassene inn til gruskjernen, legger Bernt Olsen til.

Ros

Mellom Mo og Lønsdal er det setninger på sporet flere steder, og mange stikkrenner er tette av slam. I alt er det åtte - ti steder hvor det må plastres med stein på utsiden av fyllingene.

På Krokstrand i Dunderlandsdalen sto BaneProduksjon på til langt på natt. Innsatsen redda sannsynligvis ei fylling fra å gli ut. Ei stikkrenne hadde gått tett; vannet ble lagt i rør over sporet og ble pumpet over på den andre siden av fyllinga. En gravemaskin hjalp til med å måke vekk slammet.

- Jeg har aldri opplevd noe så intenst i mitt arbeidsliv, slår Magne Martinsen fast. - Jeg må rose alle som har vært med; i gammel jernbaneånd har alle stått på som best, skryter driftslederen.

Gevinst av opprusting

- Nå kom det riktignok mindre nedbør lenger sør på Nordlandsbanen, men opprustingsarbeider i 1999 og 2000 har gitt oss en kjempegevinst, sier Are Sjåmo, oppsynsmann på strekningen Lassemoen – Bjerka.

- Det har bestemt gitt oss færre problemer, gjentar han.

Når dét er sagt, fikk også denne delen av Nordlandsbanen sitt. I området ved Mosjøen var det sterk vind, og to kilometer nord for Mosjøen vasket havbølger ut deler av ei fylling. Om lag 500 kubikkmeter stein må tilføres fyllinga på nytt.

Ved Drevatn var det ei stikkrenne som ikke klarte å ta unna vannet. Der ble 40 – 50 kubikkmeter masse vasket ut av ei fylling. Mellom Elsfjord og Bjerka var det ei utglidning i tilstøtende terreng. En bekk som er ledet gjennom ei stikkrenne, endret føring og dannet seg et nytt løp gjennom fyllinga.

- Ved Elsfjorden var det fare for at ei stikkrenne skulle tette seg. Dersom det skjedde, ville det bare ta sekunder før vannet rant over jernbanelinja. Etter at Nordlandsbanen ble åpnet fram til Mo på søndag, var det vakt ved fyllinga helt fram til vannstanden begynte å synke, sier Are Sjåmo til Kjøreveien.

Rakk å handle

Oppsynsmann Terje Bjørhusdal for strekningen Lassemoen - Steinkjer fikk, i forhold til de øvrige oppsynsmennene, mindre problemer å stri med. I underkant av 300 kubikkmeter masse gled ut like nord for Grong. Utglidningen ble reparert innen ett døgn etter at den ble oppdaga. Det var også antydning til ei lita setning, men togene kunne kjøre i normal hastighet.

- For det første fikk vi mye mindre regn, men vi så at mildværet kom og rakk heldigvis å handle. Produksjon har vært flinke til å visitere og åpne stikkrenner, avslutter Terje Bjørhusdal.

Ras-fakta

Større ras og utglidninger på Nordlandsbanen

Strekning	Type	Antall
Bodø – Lønsdal	Ras	7, hvorav 5 over linja
Løndsal – Bjerka	Ras Utglidning	3 1
Bjerka – Lassemoen	Utglidning, tilstøtende terreng Utvasking i sjø	1 1
Lassemoen - Steinkjer	Utglidning	1

I tillegg kommer 1 togavsporing som følge av ras, og utallige mindre ras, tette stikkrenner og mindre setninger.

Stor skade: *Oppsynsmann Bernt Olsen skuer utover skadene som regnværet påførte Nordlandsbanen. Fra Skughei, nord for Mo.* *(Alle foto: Ronald Holmstrøm).*

Hovedårsaken til rasrekorden

- Regn og mildvær på snødekket og frossen mark er hovedårsaken.

Det sier geotekniker Einar Lyche i konsulentfirmaet Scandiaconsult i Trondheim. Lyche har befart flere av stedene hvor det har vært ras og utglidninger. Han er ikke tvil om hva som er årsaken.

Unormalt

- Rasene og utglidningene er uten unntak forårsaket av at det har kommet unormalt store vannmengder både oppå og ned i grunnen, sier geoteknikeren.

I romjula var det en voldsom kuldeperiode, hvor temperaturen var nede mot 30 kuldegrader flere steder. Kulden har mange steder ført til at det er dannet ei tett is- eller telehinne ytterst i bakken.

Nedbøren og smeltevannet fra snøen finner alltids vei inn i jordmassene, men slipper ikke ut igjen på normalt vis der telen fungerer som et lokk. Det oppstår dermed et vanntrykk i løsmassene bak den tette teleskorpen. Trykket øker etterhvert som grunnvannstanden stiger.

Velling

- I utsatte skråninger og fyllinger vil grunnvanntrykket gjerne bli størst ved foten. Til slutt bryter trykket gjennom teleskorpen, og løsmasser og vann raser ut, ofte i en eneste velling, forklarer Einar Lyche. Telen hindrer altså drenering, men også andre årsaker spiller inn.

- Dårlig fyllmasse og gamle drenssystemer som ikke lenger fungerer som de skal, medvirker også. På Skughei er det spesielt fordi overbygninga til Nordlandsbanen er lagt oppå underbygninga for den gamle Dunderlandsbanen.

I Varglia over sporet langs Saltdalsfjorden nord for Rognan har strømning av store overvannmengder nedover fjellsiden regelrett revet løs vegetasjon og løsmassedekket over fjellet, og sendt massene ned på sporet, legger geotekniker Einar Lyche til.

Døgnet rundt: *Om lag 20 000 kubikkmeter sprengstein fraktes inn med lastevogner. Dumpere kjører massen videre til fyllingen. Fra Skughei.*

Vil samle informasjonen

- Region Nord vil straks se på rutinene når det er meldt normalt store nedbørsmengder, flomvarsel, snøsmelting o.l. for å forbedre vår evne til å kombinere ulik informasjon.

RONALD HOLMSTRØM

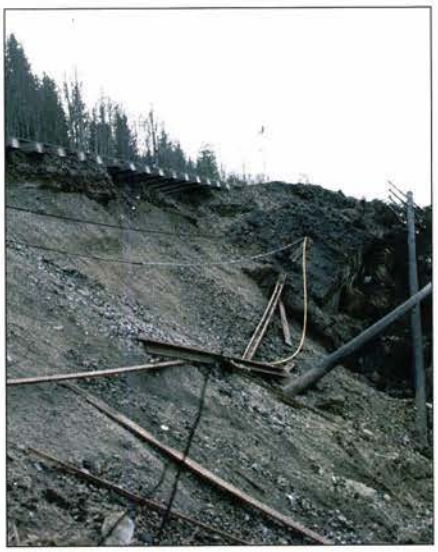
Det sier regiondirektør Morten Mørch i Jernbaneverket Region Nord i en kommentar til at meteorologene sier at det vil bli mer nedbør i framtida, og at det blir flere tilfeller med store nedbørsmengder.

Må forbedres

- Vi har i ettertid lært at det samlet finnes mye informasjon om tilstanden langs banen. Det gjelder både hos togpersonalet, egne mannskaper ute, ved togledelsen og i regionledelsen uten at all denne informasjonen er samlet i ett punkt og blir til «styringsinformasjon» hos dem som foretar vurderinger og eventuelt beslutter hva som skal gjøres.

- Dette må vi forbedre, fortsetter han. Region Nord kommer også til å se på hvilke fullmakter utepersonalet har, til å handle i ekstreme avvikssituasjoner og til å jobbe mer med sikkerhetskulturen.

- Kulturelt må det jobbes videre med at sikkerhet går foran punktlighet - vi preges nok av en kultur hvor framføring av tog veier svært tungt, avslutter Morten Mørch.



Rot: *Kabler og master ligger hulter til bulter etter utglidningen. Fra Skughei.*

100-års vær

Nedbørsmengdene som ble målt i perioden 7. til 11. januar i år på Mo, blir av en klimaekspert karakterisert som et såkalt 100-års vær.

Over linja: *Ved industriområdet Gruben like nord for Mo sentrum gikk det tre ras. Fra Grubhei.*

RONALD HOLMSTRØM

- Nedbørsmengder på 107,2 millimeter som ble målt på Mo den 11. januar, er mye, men ikke sensasjonelt. Siden målingene starta på denne stasjonen i 1957 har vi målt mer nedbør enn dette på et døgn fem ganger. «Rekorden» er 123,1 millimeter i august 1971. Da hadde vi for øvrig to døgn på ei uke med høyere verdi enn dette, sier Gudmund Anders Dalsbø i Klimaavdelingen ved Det norske meteorologisk institutt.

- Derimot er det mer uvanlig med så mye nedbør over flere sammenhengende døgn. Om vi slår sammen målingene for 10. og 11. januar, får vi den høyeste målte todøgnsverdien. 161 millimeter på to døgn regner vi med i snitt bare vil forekomme hvert femtiende år. Slår vi sammen alle de nevnte fem døgna, regner vi med en returperiode på 100 år, sier Dalsbø til registreringene.

Vil øke i fremtida

Det norske meteorologiske institutt forsker på fremtidig klima i Norge, og de har estimert utviklingen frem til 2050.

- Nedbøren frem til 2050 vil øke i Nord-Norge, og det vil bli hyppigere tilfeller av store nedbørsmengder. Det er sannsynligvis den kraftigste nedbøren, altså døgnverdier på ti millimeter og mer, som får noe økning, sier lederen av Klimaavdelingen ved Det norske meteorologisk institutt, Bjørn Aune.

Når det gjelder ekstreme verdier er det mer usikkert. Det er klart at en varmere atmosfære vil kunne inneholde mer nedbør, og dermed kan også ekstremene øke. Men vi vet foreløpig ikke nok til å si om ekstrem nedbør vil forekomme oftere eller ikke.

- Temperaturøkningen vil også føre til at vintrene blir mer ustabile, i hvert fall i lavlandet, slik at mer nedbør vil komme som regn. Men nedbørsutviklingen er veldig avhengig av hvordan vindretningene blir i årene fremover, legger Bjørn Aune til.

Nedbørs-fakta

Nedenfor finner du nedbørsmengdene Det norske meteorologiske institutt har registrert idet Kjøreveien går i trykken. Vi gjør oppmerksom på at det i tre-fire dager etter 11. januar kom betydelige mengder nedbør.

Fra målestasjonen på Mo industripark ble det registrert følgende mengder:

7/1	22,5 mm	10/1	54,0 mm
8/1	28,5 mm	11/1	107,2 mm
9/1	21,0 mm		

Målingene er gjort klokka 8 om morgenen og gjelder nedbør siste 24 timer.

Landets første hjulskadedetektor

LER (Kjøreveien): **På Dovrebanen ved Ler har Jernbaneverket Region Nord montert landets første hjulskadedetektor. Den har som funksjon å avdekke togsett med hjulskader.**

KARI GROTDAL BRÆND

Systemet består av 16 måleceller som er plassert i skinnegangen, og en kiosk med data- og elektronikkutstyr ved siden av sporet. Inne i kiosken står en Instrument Rack, en måleboks som registrerer data i en PC.

Denne kommuniserer i første omgang med en PC på Pirsenteret, hovedkontoret til Region Nord i Trondheim. Der avleses data, og skader på hjul kan oppdages.

Kostnadsbesparende

Dette systemet har vært i bruk på australske jernbaner i seks år og avdekker skader som flate partier på hjulbanen som skyldes bremsing, materialavskallinger, ovale hjul og flere skader på samme hjul.

- Tidligere ble skader som dette avdekket ved lytting av stasjons- og banepersonale. Ved at vi tidlig har muligheten til å avdekke hjulskader kan vi hindre avsporinger som ødelegger spor, vognmateriell og gods, sier senioringeniør Alf Helge Løhren.

- Kostnadene i forbindelse med avsporinger er store, og hindres en avsporing, er det fort snakk om innsparte kostnader mellom fem og ti millioner kroner.

Utprøving av utstyr

Dette er første gang en hjulskadedetektor leveres i Norge, og det vil derfor være nødvendig med utprøving og kalibrering av utstyr og signaltolking.

- Systemet ble montert i perioden 25. - 30. november i fjor, og vi ser for oss en prøveperiode på et halvt års tid, sier prosjektleder Stig Lien. I løpet av denne perioden regner Lien med at de har skaffet nok erfaring med utstyret slik at det kan tas i bruk aktivt.

Alf Helge Løhren.

Når systemet kommer i permanent drift, vil signalene gå automatisk til togledelsen, og de vil be om vogninspeksjon eller gi stoppordre ved overskridelse av fastsatte grenseverdier for hjulskader.

- Cargo Nett har vist stor interesse for dette prosjektet, og hvis det fungerer, vil også andre regioner vurdere å anskaffe utstyret, sier Lien.

Positive erfaringer

Etter en måneds prøvetid er det avdekket hjulskader på mellom ti og tjue vogner, og i de fleste tilfellene er vognene tatt ut av trafikk.

- Små innkjøringsproblemer har vi hatt, men erfaringene så langt er positive. Leverandøren i Australia har vært flink til å følge opp, og feil i oppstartsfasen har blitt luket bort i løpet av en måned, sier Alf Helge Løhren.

Landets første: *Ved Ler utenfor Trondheim er landets første hjulslagsdetektor i prøvedrift.*
– Erfaringene så langt er positive, sier prosjektleder Alf Helge Løhren.
(Foto. Kari Grotdal Brænd)

Hjulskadedetektor-fakta

Kostnader: 3,3 millioner
Leverandør: Industriell måleteknikk, Skårer i Akershus
Underleverandør: Teknis, Australia

- Kombinerer akseleometere og lastceller med strekklapper for å måle slagkraft og hjul-/aksellaster
- Hastighetsintervall for måling 30 - 200 km/t
- Største hjuldiameter for kontroll av hele hjulbanen: 1062 millimeter (svilleavstand 600 mm)
- Målenøyaktighet +/- 5%
- Tre alarmnivåer
- Skadeklassifisering uavhengig av avfjæret masse/last
- Definerer hvilken aksel og hvilket hjul på akselen som har skade.
- Hastighetsmåling

Danskenes nye prestisjeprosjekt

Krysningspunkt: Byggingen av den nye Flintholm stasjon som blir et sentralt knutepunkt både for Fredrikssundsbanen, Ringbanen, Metroen og en stor busterminal, er som Banestyrelsen informasjonsmedarbeider, Lisbeth Ligaard, viser, i full gang. *(Foto: Svein Erik Bakken)*

KØBENHAVN (Kjøreveien):
Byggingen av den nye tverrgående bybanen rundt København sentrum er for tiden Banestyrelsens prestisjeprosjekt nummer én. Ringbanen skal stå ferdig i 2005 og vil koste 1,4 milliarder kroner.

SVEIN ERIK BAKKEN

Ringbanen vil gi de reisende fra S-toglinjene fra Storkøbenhavns fem byfingre mulighet for hurtig og bekvemt skifte til den nye tverrgående bybanen, samt gode muligheter for skifte til et stort antall busslinjer, regionaltog, samt Københavns nye tunnelbane, Metroen.

Kun to hus

Den nye bybanen blir 11,5 kilometer lang og vil gå fra Hellerup ved Kystbanen til Klampenborg og Helsingør til Nye Ellebjerg stasjon på nordsiden av Øresundsbanen.

Ringbanen vil følge dagens S-togspor og et godsspor. Dermed blir det kun rundt to kilometer som må bygges helt nytt. Det betyr igjen at kun 18 eiendommer blir berørt direkte, derav to hus som blir ekspropriert.

Raskere

I 1998 inngikk den sosialdemokratiske regjeringen en avtale med Sosialistisk Folkeparti og Enhetslisten om å styrke kollektivtrafikken, blant annet ved å bygge Ringbanen. I november året etter vedtok de samme partiene en rammeavtale for trafikkområdet der ferdiggjørelsen av Ringbanen ble framskyndet med to år til 2005.

Det første offisielle spadestikket ble tatt den 20. september i 2000 ved Flintholm stasjon. Den første delen av bybanen skal etter planen tas i bruk tidlig neste år. Nok en strekning åpnes i 2003 og siste delen i 2005.

Hvert femte minutt

Det blir totalt 12 stasjoner på den nye banen, derav seks nye. Langs Ringbanen ligger det hele 75.000 arbeidsplasser, og nesten like mange arbeidstakere er bosatt langs banen.

I tillegg vil Ringbanen gi muligheter til byutvikling i områder som i dag har en lav utnyttelsesgrad.

Når banen kommer i full drift, vil det gå et tog i hver retning hver femte minutt på dagtid om hverdagene, og hvert tiende minutt på kveldstid og i helgene.

Det forventes at opp til rundt 95.000 reisende vil bruke Ringbanen daglig, derav vil hele 60.000 benytte den nye Flintholm stasjon. Vel halvparten av de reisende vil være tidligere busspassasjerer, mens rundt en fjerdel vil de «stjele» fra privatbiler.

Maksimal hastighet blir 80 kilometer i timen. Med stopp på samtlige 12 stasjoner blir reisetiden på hele strekningen på 11,5 kilometer rundt 18 minutter.

Driftssentral: *En del av nøkkelpersonellet i BaneCom samlet rundt lederen, Kai-Tore Rønold, fra venstre salgssjef Knut A. Abrahamsen, markedskonsulent Grete Molden og kundeansvarlig Bengt Olsson. (Foto: Svein Erik Bakken)*

- Stort udekt behov

- Innen jernbanen i Norge er det et stort udekt behov for kommunikasjonstjenester. Både til intern informasjon og til publikum er det svært mye ugjort. Vår hovedoppgave blir å vise fram mulige tekniske og finansielle løsninger.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier leder av BaneCom, BaneTele AS sin nye underavdeling for jernbanemarkedet, Kai-Tore Rønold, til Kjøreveien.

BaneTele AS er nå bygd opp som et konsern. Der er BaneTele Nett AS et heleid datterselskap som skal operere på det åpne markedet utenfor jernbanefamilien, mens BaneCom skal ta seg av virksomheter som driver på og ved jernbanen. De to andre underavdelingene i BaneTele AS, Nettplan og utbygging og Drift, skal betjene både BaneTele Nett og BaneCom.

Pleie jernbanemarkedet

- Hovedgrunnen for å opprette BaneCom som egen avdeling er ønsket om å rette oppmerksomheten mot og pleie denne delen av BaneTele sitt marked, fortsetter salgssjef Knut A. Abrahamsen i BaneCom.

- Spesielt etter at vi overtok deler av virksomheten til Enitel etter konkursen, er det viktig for oss å vise at vi fortsatt har oppmerksomheten rettet mot jernbanemarkedet.

- Hvem er kundene?

- Primært de som er innenfor gjerdet langs skinnene, NSB og Jernbaneverket med datterselskaper. Også eksterne prosjekter og selskap som dukker opp langs jernbanen, vil naturlig høre inn under BaneCom sitt ansvar.

Datatransport

- Hva kan dere tilby jernbanefamilien?

- Først og fremst trafikk og transport av store mengder data. Gjennom kjøpet av virksomheten til Enitel fikk vi sammen med nettet langs jernbanelinjene et veldig stort og sterkt fibernett over hele landet.

- Dette kommer godt med når vi skal bygge ut den nye togradioen (GSM-R) og IP-nettet? Videre kan vi tilby våre jernbanekunder telefoni og et produkt som vi kalle IP-VPN (Virtuelle Private Nett), opplyser kundeansvarlig Bengt Olsson.

Hovedoppgaven

- Hva blir hovedoppgaven framover?

- Vårt primære mål er å hjelpe NSB og Jernbaneverket med å nå sine mål ved hjelp av god og sikker kommunikasjon. Kanskje kan vi også være nyskapende for å avdekke muligheter innen den teknologien vi disponerer til å kunne betjene NSB og Jernbaneverkets kunder på en bedre og mer hensiktsmessig måte, fortsetter Rønold.

- Hvor mange er og blir dere?

- I dag er vi 13 stykker i BaneCom. Mange nye produkter og et mer aktivt salgsopplegg vil kreve flere folk. Bare som følge av GSM-R prosjektet vil vi bli 15-20 flere ansatte. Budsjettert omsetning er i år beregnet til rundt 58 millioner kroner.

Uenig

- Mange vil si at vi bruker for mye krefter på å selge til hverandre?

- Jeg vil heller si tvert om. Jeg tror det er riktig å si at det er et stort udekt behov for kommunikasjonstjenester i jernbanemarkedet. Både internt og i forhold til publikum er det mye ugjort. Det kommer blant annet av for små bevilgninger og for lite penger. Vår oppgave blir å vise muligheter både teknisk og finansielt for å få ting til å skje utenom de vanlige finanskildene fra staten.

- Det vil alltid være en diskusjon om hvor mye tid som skal brukes på å selge ting inn til hverandre. Jeg tror at de fleste har godt av å bli minnet på at ingen ting er gratis. Samtidig er det viktig å ha konkur-

Nytt museum ved Mjøsa

HAMAR (Kjøreveien): **Er det noen som virkelig tar sats inn i det nye årtusen, så er det Norsk Jernbanemuseum. Arbeidene med byggetrinn én på det nye museet har pågått et år. Kontorene tas i bruk til våren og utstillingslokalene til sesongen 2003.**

SVEIN GRAADAL

- Med det nye museet kan vi møte publikum på en helt annen måte, sier museets direktør Andreas Dreyer.

- Innendørs vil vi fremstå som et helt nytt museum. Når byggetrinn to står ferdig, har vi et fullverdig jernbanemuseum å vise frem, idyllisk beliggende ved Mjøsas bredd. Som jernbanemuseum er vi alene i Europa om å kunne vise jernbanehistorikk i et helt parkanlegg, fortsetter Dreyer.

Nybygg: *Byggetrinn 1 omfatter den lange hallen med to spor og lokalene i tilknytning til den. Ringstallen med svingskive blir en viktig del av byggetrinn 2. Illustrasjon: Kraft Arkitektkontor A/S.*

Tog i bystasjon

Byggetrinn én omfatter ombygde industrilokaler like ved dagens museum. Utstillingshallen får to spor med plass til vogner og lokomotiv. I tilknytning til denne blir det nytt, midlertidig inngangsparti, foajé og kiosk. Et nybygg vil romme snekker-, maler- og metallverksted, samt et stort verksted for rullende materiell. Byggetrinn éen omfatter også nytt bibliotek, kontorer og personalgarderober.

- Rundt 1990 var museet blitt nedslitt. Vi begynte å slite med trangboddhet innendørs, samtidig som parkanlegget ble for lite, sier Dreyer.

- Jernbane er i prinsippet en utendørs affære, derfor legger vi stor vekt på utendørs utstillinger og aktiviteter. Vi har jobbet aktivt med dette prosjektet i 12 år. Kulturbygg tar det ofte lang til å realisere. Samtidig har det modnet, og det har det tjent på.

Reise i tid

- «En reise i tid» er arbeidstittelen for byggetrinn én. En bystasjon vil være et estetisk grunnlag for utstillingene. Vi vil vise en kronologisk og tematisk gjennomgang av norsk jernbanehistorie. Både høyteknologiske og tradisjonelle virkemidler vil bli brukt for å aktivisere publikum, forteller han.

Nytt bibliotek blir også viktig, ikke minst for jernbanehistorisk interesserte som driver forskning i større eller mindre skala.

- For oss som jobber her, vil trangboddheten være over. Det betyr at vi endelig får utnytte stabens faglige kvalifikasjoner fullt ut. Vi vil bruke Tertitt-toget til å frakte publikum mellom utstillingslokalene og bygningene i motsatt ende av området, og dermed binde hele området sammen. Ved detn gamle hovedbygget planlegger vi en liten stasjonsby, med blant annet pakkhuset fra Kløfta. Her vil vi kunne bygge opp et helt miljø rundt noen av de bygningene som allerede er en viktig del av museet, sier Dreyer.

Byggetrinn to og tre

I tilknytning til bygningen som står ferdig om drøyt tre måneder, vil det i byggetrinn to bli oppført en større bygning. Den vil blant annet omfatte en ringstall med mange spor for utstilling av rullende materiell, kino, kafé, plenumssal og helt nytt inngangsparti. Til slutt vil parkanlegget bli betydelig utvidet når arealene til Hamar Camping overtas.

- Planlagt overtakelse av byggetrinn én var i februar 2002. Nå er det utsatt til mai. Da vil vi starte innflytting i kontorene. Den publikumsrettede virksomheten sommersesongen 2002 vil gå som tidligere i dagens museumspark, med utstillinger i «gamlebygget». Våren 2003 vil vi ta i bruk hele byggetrinn én, og forhåpentligvis være i gang med trinn to, sier en optimistisk Andreas Dreyer.

---

renter i markedet, slik at prisene blir riktige, og at produktene oppfyller de krav som stilles, og holder den kvalitet som forventes, mener Rønold.

Godt eksempel

- Her er GSM-R er godt eksempel på hvordan vi kan få det til. Alle vet at behovet for ny togradio i Norge er rimelig stort, men ingen har fått gjort noe med det på grunn av mangel på penger.

- Nå mener vi at den nye togradioen kan bygges ut på tre-fire år og finansieres med midler i markedet gjennom BaneTele som aksjeselskap. Dette er et godt eksempel på hvordan vi også på andre områder kan jobbe i framtiden og løse ting raskere enn tidligere.

- Så vi har solgt for lite til hverandre tidligere?

- Ja, og dermed har vi fått gjort altfor lite.

Ikke monopol

- Men blir ikke dere nærmest et monopol når dere disponerer kjøreveien?

- Nei, men vi har en stor fordel ved at vi fysisk er tett på virksomheten langs jernbanenettet. Telenor er en reell konkurrent, samtidig som de er større enn oss.

- Så dere kan ikke ta hva slags priser dere vil?

- Nei, vi kan bare ta de prisene som markedet er villig til å betale. Å dra fordeler av at vi tidligere var en del av jernbanefamilien, tror jeg snart er en saga blott. Vi må innstille oss på at vi er en konkurrent på lik linje med andre, og vi må etter hvert tåle å bli sett på som en hvilken som helst aktør, avslutter Kai-Tore Rønold.

Bedre sikkerhet på over

I erkjennelsen av at Jernbaneverket ikke får bevilgninger som gjør det mulig å fjerne alle farlige planoverganger, blir det nå gjennomført en rekke tiltak for bedre sikkerheten på planovergangene. Prosjektleder Terje Eidsmoen oppfordrer til bruk av kreative og utradisjonelle løsninger.

SVEIN ERIK BAKKEN

Overgangene representerer i dag et av de største sikkerhetsproblemene knyttet til jernbanedriften. Siden ingen planoverganger er like, blir det en betydelig utfordring å gjennomføre egnede tiltak på hver enkelt av dem. Først ute er de private planovergangene som er i daglig bruk.

Lavest mulig risiko

De aller fleste planovergangene i Norge er private og brukes bare av et fåtall personer. Alle offentlige planoverganger er sikret med bomanlegg eller lyd-/lysanlegg.

Selv om bilførere og andre som krysser jernbanen på planovergangene har et selvstendig ansvar for å forsikre seg om at det ikke kommer tog, har Jernbaneverket et ansvar for å legge forholdene best mulig til rette for at kryssingen av sporet kan skje med lavest mulig risiko.

Flere tiltak

I løpet av første del av 2002 vil Jernbaneverket derfor sette opp nye skilt ved alle planoverganger som er i daglig bruk. Skiltene har teksten «STOPP, se og lytt etter tog», og er ment for å øke oppmerksomheten hos vegfarende.

I tillegg vil det bli lagt vekt på å bedre sikten gjennom blant annet bedre rydding av vegetasjonen. Andre tiltak som vurderes, er bygging av flere bomanlegg, inngåelse av avtaler med brukere av planoverganger om varsling ved for eksempel tømmertransport; utsetting av kasser med strøsand på utsatte steder og utbedring av veggeometri på særlig vanskelige planoverganger.

Enkelte steder er også toghastigheten satt ned. Det skal også gjennomføres en informasjonskampanje for å forsøke å gjøre brukerne mer oppmerksomme på faren ved å krysse jernbanen på de private planovergangene.

Jernbaneverket vil også i 2002 fortsette å nedlegge og fjerne farlige planoverganger, men ambisjonsnivået må senkes i forhold til det som er skissert i Nasjonal transportplan på grunn av lavere tildeling over statsbudsjettet.

Vanskelig

Arbeidet med sikkerheten på planoverganger er nå organisert som et prosjekt, ledet av Terje Eidsmoen ved Hovedkontoret. Prosjektgruppen er tverrfaglig sammensatt av folk fra hver av regionene og fra flere avdelinger på Hovedkontoret.

- Kunnskapen om hver enkelt planovergang finnes i regionene, og det er derfor også regionene som må prioritere hvilke tiltak de ønsker å gjennomføre først, sier Terje Eidsmoen.

- Det er vanskelig å lage entydige modeller for å finne risikoen ved planovergangene. En planovergang med stor biltrafikk kan for eksempel ha høy risiko selv om den ligger oversiktlig til på grunn av høy brukshyppighet. På samme måte kan planovergang med lav biltrafikk også ha høy risiko fordi togtrafikken på stedet er stor. Eller det kan være en planovergang på en lite trafikkert bane som får høy risiko fordi sikten er svært dårlig. Dette er kunnskap som finnes i regionene, og som de selv må omdanne til handling i form av riktige tiltak ved hver enkelt planovergang, sier Eidsmoen.

Utradisjonelt

Det blir nå etablert rutiner for rapportering på framdriften i planovergangsprosjektet. På den måten skal det være en

gangene

Nye skilt: - I løpet av det første halvåret vil Jernbaneverket sette opp nye skilt ved alle planoverganger som er i daglig bruk, opplyser prosjektleder Terje Eidsmoen (t.v) og medlem av prosjektgruppen, Njål Svingheim. (Foto: Sindre Ånonsen)

entydig oversikt til enhver tid som viser hvilke tiltak som er gjennomført, hvor de er gjennomført og hva som videre er planlagt.

- Vi ønsker også kreativ og kanskje litt utradisjonell tankegang i forbindelse med sikkerhet på planovergangene, sier Eidsmoen. - For eksempel kan det være aktuelt å stenge planoverganger helt for biltrafikk, men tillate fotgjengere å passere. Jernbaneverket kan opparbeide parkeringsplass på «riktig» side av sporet, eller kanskje til og med gå så langt som å bygge en garasje på «riktig» side av banen. Det kan vise seg langt billigere enn å måtte lage en kulvert til flere millioner kroner.

- Det hele dreier seg om at vi må dreie fokus fra «bare» å tenke kulverter og bruer til å tenke på et helt spekter av mulige tiltak, sier Terje Eidsmoen.

Sande i det gode selskap

SANDE (Kjøreveien): **Målt med Jernbaneverkets ypperste måleverktøy – «Målevogna» – er det dokumentert at den nye Sandeparsellen holder samme standard som Gardermobanen og deler av strekningen Ski - Moss.**

***Siste sjekk:** Terje Vasset, teknisk kontor Region Sør (t.v) bistår Remmy Jørgensen under målevognkjøringen på Sandeparsellen. (Foto: Øystein Grue)*

ØYSTEIN GRUE

- Disse strekningene er i en klasse for seg, sier Eystein Hillesund, Seksjon Teknisk Dokumentasjon.

Meget god kvalitet

- Mandag ettermiddag 26. november ble det nye dobbeltsporet mellom Koppervik og Holm grundig testet. Den gule og sorte målevogna ankom Sande-parsellen i solnedgangen og gjennomførte målinger med såkalte vedlikeholdsgrenser, som er strengere grenser enn de grenseverdiene som vanligvis benyttes, forteller senioringeniør Eystein Hillesund til Kjøreveien.

Måleresultatene viser at sporgeometrien er av meget god kvalitet. Det var ytterst få feil, og de største utslagene ble avdekket i sporveksler og glideskjøtene til bruene.

Sporvekslene skulle pakkes en siste gang etter denne målevognkjøringen slik at disse feilene nå er rettet. Kvalitetstallet ligger på topp på hele den nye strekningen, bortsett fra de nevnte feil.

Blant de beste

- Skal vi sammenligne kvaliteten på den 17,5 km nye dobbeltsporstrekningen gjennom Sande med øvrige baner, ligger den nye Sande-parsellen på omtrent samme nivå som de absolutt beste strekningene her til lands; Gardermobanen og deler av Ski – Moss, fastslår Eystein Hillesund.

Kontaktledningsanlegget ble også målt. Selv om vi ikke er helt ferdig med verifiseringen av dette målesystemet, ser anlegget bra ut, kvitterer Eystein Hillesund, foreløpig uten kvalitetstall.

50 år på jernbanen – og like sprek

HAMAR (Kjøreveien): **- Den mest interessante tida var da vi monterte fjernstyring (CTC) på Dovrebanen fram til Hamar distrikt ble nedlagt. Åra bare rant vekk, sier Arvid Langseth, avdelingsingeniør i Seksjon signal og sikring, Region Nord, Hamar.**

SVEIN GRAADAL

Han begynte som lærling i verkstedet på Hamar høsten 1949. Arvid Langseth skulle bli lokfører som sin far og trengte verkstedpraksis. Trekker vi fra de to åra han gikk på teknisk skole, har han vært ved jernbanen i hele 50 år.

- Jeg var i verkstedet i to år; det var en veldig fin tid. Men fyrbøteraspirant ble jeg ikke, far ville ikke at jeg skulle bli lokfører. Han var av den gamle lokførerskolen, det var ikke noe å diskutere. Derfor ble jeg overført til elektroavdelingen på Hamar som lærling.

Læregutt

- Som læregutt i Gudbrandsdalen og på Raumabanen var jeg sammen med to montører, nå avdøde Sverre Huse og Henry Gyrud. Jeg lærte mye, det var fine folk begge to. På reisefot hadde vi tre ei losjivogn som ble sendt fra stasjon til stasjon. Bjorli, Verma og Marstein var fine steder. Lå vi på Åndalsnes og hadde en kort jobb på Romsdalshorn, tok vi tog eller buss opp og ned. At vi ikke var nede igjen til klokka fire, var det ingen som tok høytidelig den gang. Det var ei fin tid.

Så ble det elementærteknisk skole med lønn fra jernbanen.

Unge Langseth hadde lyst på mer utdanning og søkte og kom inn på Oslo tekniske skole. Fra jernbanen fikk han avslag på søknad om permisjon. Året etter kom han inn igjen.

- Etter kontorsjefens råd sluttet jeg på jernbanen, «de tar deg nok inn igjen», sa han.

- Jeg fikk diverse brev fra jernbanen om at jeg skyldte dem penger. Ferdig på skolen etter to år møtte jeg opp på jernbanen og fikk jobb i Elektroavdelingen i Karl Johansgate i Oslo.

- Jeg jobbet som konstruktør 3, sammen med nå avdøde Ragnvald Sørvik og Johan Kristian Danielsen, det var fremragende flinke signalfolk. Jeg hadde to års hurtigopplæring i signalanlegg.

Medalje: *Arvid Langseth gratuleres med Norges Vels medalje av Johan Anton Wikander. (Foto: Svein Graadal)*

Fjernstyring

Så bar det tilbake til Hamar i 1963; samme år begynte bygging av linjeblokk og CTC på Lillestrøm.

- Det holdt vi på med helt til 1969, vi jobba oss framover, først Eidsvoll - Hamar, så etappevis fram til Dombås. Det var ei veldig interessant tid sammen med folk fra Norsk Signal Industri som bygde anleggene, distriktets folk som monterte, og folk fra Hovedstyret som prøvde dem.

- Bygging av kontaktledningsanlegget pågikk samtidig, omtrent parallelt, det ble til sine tider nokså hektisk. Vi leide biler, utbyggingstempoet var så hektisk at vi måtte utnytte arbeidstida fullt ut. Vi holdt noenlunde ruta. Noen ganger ble vi forsinket, da måtte vi ty til vinteren. Hvis det som er i bakken er unnagjort om sommeren, lar det seg gjøre å gjøre resten om vinteren, selv om det ikke er ønskelig.

- Vi bodde i losjivogner; oppover Gudbrandsdalen på sommers tid bada vi i elva. Familien ble veldig mye alene; vi lå borte fem-seks dager i uka i lange tider. Selvsagt savnet en familien, en måtte gjøre det beste ut av det når en hadde tatt den jobben.

Av større ting var nytt sikringsanlegg på Dombås, et nokså stort anlegg etter norske forhold med fire togspor og tre linjer ut.

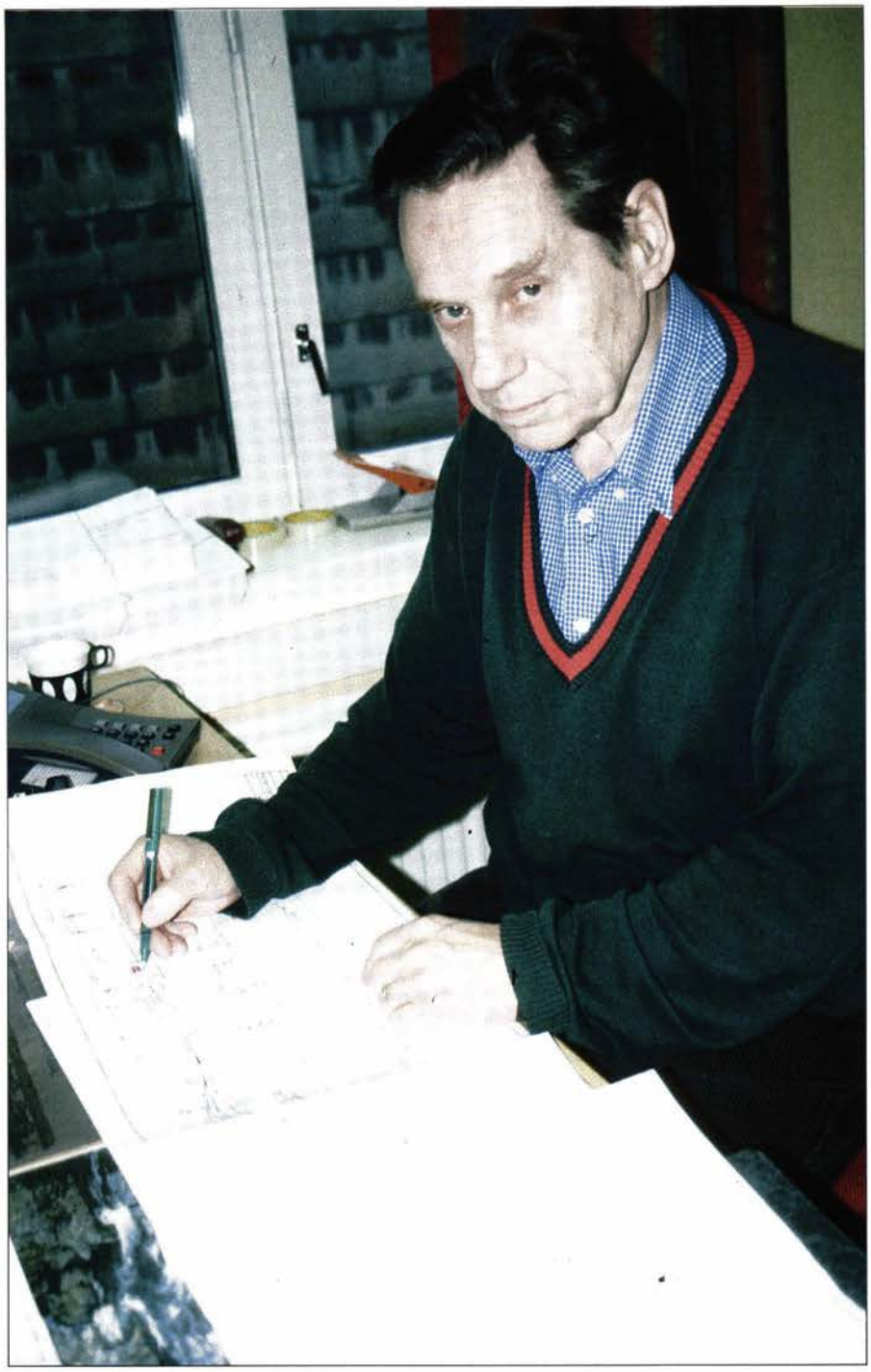
- Vi bygde det fullstendig i egen regi på slutten av 70-tallet; tegnet skjemaene og monterte opp rammer. Moderne kan en ikke si det er i dag, men det kan gjøre tjeneste i mange år ennå.

Langseth hadde etter hvert avansert til konstruktør 2, konstruktør 1 og avdelingsingeniør.

Fagmiljøet borte

- Forfallet begynte med at overingeniør

Møte med:



Tegner: Nå tegner Arvid Langseth nytt fjernstyringsanlegg for Grong stasjon.
(Foto: Svein Graadal)

Per Husom ble sterkt skadet i en bilulykke og senere døde, sier Langseth. - Litt etter ble Hamar distrikt oppløst; den ene etter den andre forsvant. En kan trygt si at fagmiljøet ble borte. I dag er det jo slik at montørene er delt mellom forvaltning og produksjon; det synes jeg er uheldig. Elektromontører er blitt spredt for alle vinder, med en sjef som har bakgrunn i skinner og pukk, dermed utvannes fagmiljøet.

- Teknisk kontor som jeg sorterer under, vinner ikke fram med ting som bør gjøres. Det skyldes dels pengemangel, men også den organisasjonsmodellen som er valgt.

- Vi sitter igjen med et inntrykk av at det ikke produseres så mye som før; det går med for mye tid til administrativt arbeid, inngå avtaler, kontrollere avtaler, betale avtaler. Dette drar med seg veldig mye papirarbeid, tid som heller kunne vært brukt til praktisk arbeid.

- Jeg ønsker meg fortsatt tilbake til 70-åra, da jeg kunne ringe til en montør når jeg så noe galt på et skjema. En montør kunne si: I går var det noe feil på en stasjon, vi kunne se på skjema og finne en måte å gjøre det på. I dag er dette ikke mulig, organisasjonsmodellen tillater ikke sånt. Jeg synes alle montører på kontaktledning og signal skulle tilhørt forvaltning. De skulle kunne styre de midler vi har til vedlikehold etter eget syn, selvsagt etter lovverket. Tror det ville blitt utført mer for pengene, og ikke alt det papirarbeidet som er i dag.

- Nå er det stusslig å komme til Tretten, Losna, Fåvang og andre steder. Det knitrer litt i relérommet, ringer i en telefon, folk er det ikke å se. Vi som var unge den gangen syntes det var fint at det var liv på stasjonene. Jeg tror ikke bygdefolket der i dag savner det, det tilhører den forrige generasjon.

Tegner nytt

Nå om dagen prøver Langseth å holde skjemamengden for strekningene Fåberg-Dombås-Åndalsnes og Hamar-Tynset noenlunde a jour.

- Innimellom tegner jeg litt på Grong der Region Nord skal bygge om til fjernstyring. I dag er det fjernstyring frem til Grong. Prøver å få til dette så fjernstyringen kan sende tog til Namsos.

Nylig fikk Langseth Norges Vels medalje for lang og tro tjeneste. Medaljen ble overrakt ved en enkel sammenkomst på Hamar for kolleger.

- Jeg skal gå av når jeg blir 70 i august neste år, sier Langseth. - Da skal jeg ofre meg for en 67-modell SAAB som jeg så smått har begynt å restaurere. Har hatt den siden den var ny; synes det er synd å gi den opp, nå har den stått uten skilter i over ti år.

- Hvorfor har du valgt å stå til du er 70?

- Rett og slett fordi jeg synes det med jernbanen og sikringsanlegg ikke har vært bare jobb, det har vært en interesse. Jeg synes det er interessant å lese om at det innføres skjøtløse sporfelter for eksempel, uten at jeg begraver meg i skjemaer og litteratur lenger. Og jeg kommer til å følge med sånn noenlunde i faget etter at jeg går av neste år.

Jernbaneglede i Jesu navn

DRAMMEN (Kjøreveien): **I Jernbanemisjonen er det lov å klemme hverandre. Om noen skulle finne på å ta seg en svingom, vil heller ingen protestere. Under alle omstendigheter svinger det av sangen og musikken.**

Norsk Jernbanemisjon

- Jernbanemisjonen var opprinnelig et amerikansk fenomen. Den ble stiftet 14. april 1872 i Ohio av George Meyer.
- Meyer var en stille, gudfryktig jernbanemann som begynte å holde gudstjeneste for kolleger på arbeidsplassen.
- Han tok Bibelens ord om å være «sendebud i Kristi sted» på alvor. Dette ble Jernbanemisjonens motto.
- Bevegelsen begynte raskt å bre seg til andre land, men kom ikke til Norge før rundt 1920.
- 19. april 1925 regnes som stiftelsesdag for Norsk Jernbanemisjon. Et stormøte på Vestbanegården i Drammen ble starten på organiseringen av en landssammenslutning.
- På det meste ble det arrangert julefester for 700 deltakere, og til og med i år 2001 hadde avdelingen i Drammen rundt 100 deltakere på sin julefest.
- Landsmøtene har samlet oppimot 250 deltakere, mens det på de siste landsmøtene har vært 80-100 deltakere.

TORE HOLTET

Du har kanskje ikke hørt om Norsk Jernbanemisjon? I så fall er du nok ikke alene. Men den tverrkirkelige sammenslutningen av troende jernbaneaktive og pensjonister, er så absolutt i live.

Nei da, oppslutningen er ikke som den var, men det skal også godt gjøres. For under glansdagene på 50-tallet samlet misjonsmøtene fulle hus i mang en norsk jernbaneby. Det husker ikke minst Birger Løkken (71), overingeniøren som først nylig gikk av etter nesten 54 år (!) i jernbanens tjeneste.

Barberere og pølsemakere

- Skal du bli med i jernbanemisjonen, stilles det ett krav: Du må du ha reist med jernbane minst en gang i livet, humrer Sverre Th. Hansen (69), og minner om at både barberere og pølsemakere har vært representert på mangt et møte.

Likevel hersker det liten tvil om at det store flertallet av «sendebudene» har lang fartstid i jernbanen. Sverre ble selv ble ansatt som verkstedlæring i 1950. Ennå redigerer han misjonens organ Signalet, som månedlig trykkes i 1.000 eksemplarer og distribueres ut i det ganske land.

Formannen Svein Løver Nilsen (63) er ikke mye dårligere. Skinnegangen ble hans yrkesvei fra 1956, da han tok utdannelse som overkonduktør. Jernbanemisjonen har fylt en sentral del av fritida hans siden 1969, både på nasjonalt og internasjonalt nivå.

Brobygger

Vi møter de tre i Misjonskirken i Drammen, nesten på historisk grunn.

- I Vestbanegården her i byen ble det i april 1925 holdt et møte som satte fart i jernbanemisjonen her til lands, beretter de.

Svein fyrer på peisen, setter på kaffen og stikker ut for å kjøpe wienerbrød. Kaffekos med noe attåt hører med når jernbanemisjonens folk samles.

- Et fantastisk godt miljø, sier de i kor. – Alle gir uttrykk for at de er glade over å treffes.

Sverre minnes en replikk fra en kvinnelig resepsjonist på en kristen internatskole: «Så hyggelig å se at dere klemmer hverandre! Det ser jeg ikke så ofte ...»

Men det er to spørsmål som aldri stilles: Det ene er hvilket kirkesamfunn folk tilhører; det andre er hva slags stilling de har eller har hatt i jernbanen.

- Vi legger alle tenkelige stridsspørsmål til side. Derfor har Jernbanemisjonen fungert som en brobygger mellom alt Guds folk.

Salmer og Samuelsen

Det er evangeliet som står i sentrum på alle møter, enten de holdes i Kristiansand, Stavanger, Bergen, Oslo, Drammen eller Trondheim – for å nevne de avdelinger som i dag er aktive.

Talerne holder seg til tradisjonell forkynnelse, ispedd mye sang og musikk fra kjente salmer til Åge Samuelsens mer svingende rytmer.

Formannen selv trakterer elektrisk trekkspill, og redaktøren har sikkert grep om gitaren. Og veteran Birger?

- Når ingen andre kan spille, stiller Birger opp, forteller de to andre.

- Jeg kalles Kirkens Nødhjelp, smiler han.

Står til tjeneste

Den internasjonale jernbanemisjonen kunne i år feire 75 års-jubileum, og 10.-13. august i år var 250 deltakere fra ni land samlet på Sanderstølen. Formann Svein sto ifølge hans misjonsvenner for et prikkfritt og minnerikt arrangement.

Men det er ikke bare sammenslutningen som begynner å dra på åra. Det

Synger: *«Dypt i hver hjertebunn finnes det strenger...» synger (fra venstre) Svein Løver Nilsen, Birger Løkken og Sverre Th. Hansen.* *(Foto: Tore Holtet)*

samme gjelder de som er med, og «våre» ildsjeler innrømmer at dagens jernbanemisjon kan minne om en pensjonistforening.

Deltakerne har «sendebud i Kristi sted» som motto. De skal fungere som misjonærer på sine respektive arbeidsplasser. I den grad de har lykkes, har det ikke bidratt til å senke gjennomsnittsalderen blant de aktive. Men de som er med, er sveiset sammen. Og ennå nøler de ikke med å rette en appell til sine jernbanekolleger:

- Husk at vi står til tjeneste om noen trenger hjelp eller en håndsrekning.

Gjenger i panna

- Har dere gjort dere noen tanker om hvorfor dere ikke når fram til den nye generasjonen jernbaneansatte?

- Folk har det så godt i dag. I trangere tider står det kristne budskapet sterkere, svarer formannen.

- Hva med Jernbanemisjonen i framtida?

- Det spørsmålet kan en få gjenger i panna av, noen og enhver, medgir Sverre.

- Får vi ikke flere yngre med, går det den gale veien, mener Birger.

Både han og Svein understreker at spørsmålet heller ikke må ses isolert fra spørsmålet om jernbanens framtid.

Fra tog til buss

- Det er for eksempel utenkelig for jernbanefolk at de skal måtte betale for å kjøre med jernbanen. Vi snakker nå om å samle opp våre landsmøtedeltakere i busser og konsekvent legge møtene til det sentrale østlandsområdet, forteller Svein.

Nedleggelse har aldri vært på tale.

- Men at jernbanemisjonen igjen skal bli like stor som den en gang var? Nei, med dagens politikk går ikke det, erkjenner Birger.

Alle tre mener likevel at de fleste av oss har godt av å høre Fanny Crosbys «Søk de forvillede» og istemmer:

«Dypt i hver hjertebunn
finnes det strenger.
Slappet av synden
dog stemmes de kan.
Rør dem med vennlighet
snart vil du finne.
Kjærlighets hånd kan slå tonene an.»

Mange vil kjøre lok

Populært: *Mange vil bli lokomotivførere i NSB.* *(Foto: Njål Svingheim)*

Hele 202 søknader kom inn da NSB utlyste lokførerutdanning til 36 førere. Det var flere folk fra Braathens blant søkerne. Lokførersituasjonen i NSB er svært anstrengt, og innstilte tog er ingen sjeldenhet.

I tillegg til å utdanne nye vil NSB også importere lokførere fra andre land.

I perioden fra november år 2000 til september i fjor mistet NSB mer enn 50 lokførere. Linx AB tok 13 med seg; 9 sluttet i NSB, 11 skiftet jobb i selskapet, 11 gikk av med pensjon og 10 måtte gi seg som lokførere av helsemessige årsaker.

Inneværende år er spesielt utfordrende for NSB i lokførersammenheng fordi kursing på de nye, italienske Pulstogene vil redusere stammen av operative førere.

Små-nytt

Skanska dømt for Hallandsåsen

Byretten i Ängelholm dømte 18. januar to ledere i entreprenørselskapet Skanska for lovbrudd i forbindelse med Rhoca Gil-skandalen i Hallandsåsen.

Produksjonsdirektøren fikk en bot tilsvarende 100 dagers inntekt for brudd på sikkerhets- og helselover som førte til at 22 ansatte fikk nerveskader etter nærkontakt med det giftige tetningsmiddelet.

Viseadministrerende direktør i selskapet ble dømt for forgiftning. Som kjent måtte et stort antall kyr slaktes etter å ha drukket vann som var forgiftet av acryl amid fra tunnelen i Hallandsåsen.

Samtidig fikk Skanska en rekordstor bot på tre millioner svenske kroner. Det var høsten 1997 at skandalen i Hallandsåsen ble avdekket.

Færre dyr drept

Det har vært langt færre elg- og reinpåkjørsler på Nordlandsbanen det siste året. Antall drepte rein i jernbanesporet har gått ned med 20 prosent, mens reduksjonen av drepte elg er på hele 40 prosent.

Jan Birger Almåsbro, assisterende banesjef på Nordlandsbanen, tror årsaken til nedgangen er skogrydding og sprøyting langs skinnegangen i tillegg til mindre snø. Totalt ble 415 rein og elg påkjørt i fjor.

Dobbeltdekkere til SJ

Svenskene skal ta i bruk toetasjes tog i regionaltrafikken. Den 17. januar ble en fullskalamodell av det nye toget X40 presentert.

De 43 togsettene som skal produseres av Alstom i Frankrike, blir levert i perioden fra høsten 2003 til januar i 2005.

SJ AB må betale 2,5 milliarder svenske kroner for togene som kan holde en maksimalhastighet på 200 km/t. Dobbeltdekkerne blir vesentlig å se i området ved Mälaren.

Rekord i forsinkelser

SJ satte i året 2001 en bedrøvelig rekord. Aldri tidligere har det vært så mange forsinkelser ved de svenske jernbaner.

Det er X2000 som er den store synderen. I året 2001 var bare 62 prosent av X2000-togene i rute, dvs. mindre enn fem minutter forsinket.

Ved samme anledning som SJ-sjef presenterte dobbeltdekkerne, kom han med de bedrøvelige punktlighetstallene og bekreftet at underskuddet for fjoråret ville bli på 100 millioner svenske kroner.

Miljødivisjon i Green Cargo

Den svenske godsoperatøren Green Cargo har nå skilt ut arbeidet med miljøprofilen i en egen divisjon.

Tidligere var miljø og kvalitet samlet under samme hatt, men ønsket om å sette enda sterkere kraft bak miljøarbeidet har ført til at denne divisjonen ble delt.

Magnus Swahn skal lede Green Cargos miljødivisjon, mens Mikael Nysten tar over kvalitetsarbeidet. Miljøjuristen Erika Åkerstrøm, med erfaring fra det svenske jegerforbundet og transportfirmaet ASG, vil også arbeide i den nye miljødivisjonen.

Hjallis til NJA- kurs

Små-nytt

Norsk Jernbane Avholdsforbund arrangerer sitt vinterkurs fra 7. til 10. mars 2002 og gir deg en gyllen mulighet til å møte tidenes skøyteløper Hjallis. Kong Glad er en av mange spennende foredragsholdere.

Dette kurset er åpent for alle ansatte i virksomheter med utspring i NSB BA og Jernbaneverket. Det er mulig å søke tre dagers permisjon hvis tjenesten tillater det. Kurset er lagt til Rondeslottet Høyfjellshotell (tidligere jernbanepersonalets feriehjem) i Rondane.

I tillegg til Hjalmar Andersen er også generalsekretær i Avholdsfolkets Landsråd, Bernt Bull, kommunikasjonsdirektør i NSB Ba, Audun Tjomsland og informasjonsdirektør i Jernbaneverket, Jan Erik Kregnes, blant foredragsholderne. Tidligere leder i Juvente, Vigdis Vestby, stiller det utfordrende spørsmålet: «Hvilken framtid har avholdsorganisasjonene i Norge?»

I tillegg til det rent faglige opplegget er det rike muligheter til adspredelse både ute og inne. Flott natur innbyr til lek og moro på og i snøen, eller man kan benytte svømmebassenget og badstuen.

Prisen på kurset er: aktive 700 kroner; pensjonister 1000 kroner; barn 0-5 år gratis; barn 6-11 år 300 kroner; barn 12-16 år 500 kroner.

Påmelding innen 17. januar eller snarest til: Ellen K Hennum tlf. 224 57152, 920 96348. Adr. JBV Personal Oslo City, Postboks 1162 Sentrum, 0107 OSLO. eller på e-mail: p.gommerud@c2i.net

Avholdskurs: Hjallis er en av flere spennende foredragsholdere på NJA sitt årlige kurs i Rondane. (Foto: Scanpix).

Veteranmesterskap i bowling

Ruth Fjeld fra JIL Sarpsborg og Martin Flobergsundet fra JIL Grorud fikk best poengsum i Jernbanemesterskapet for veteraner i bowling.

40 kampvillige deltakere stilte til dyst i mesterskapet som gikk av stabelen på Ski 1. november i fjor. De øvrige klassevinnerne var: Petra Hellum, JIL Hamar, Kristin Ohnstad JIL Ski, Bjørn Nesteby HIL NSB, Sigurd Klakegg JIL Ski og Ernst Svendsen JIL Ski,

JM i sjakk

Bjørn Egede-Nissen ble jernbanemester i sjakk for 2001. Han har vært mester en rekke ganger tidligere. Andre plass fikk Reidar Næss, som også vant klasse 1.

Jernbanemesterskapet ble avholdt i Trondheim i tiden 12.-14. oktober. Meget gledelig var at to nye, yngre kollegaer ved jernbanen deltok for første gang. Jernbanesjakken har behov for rekruttering. Det deltok i alt 16 deltakere fordelt på tre klasser.

Hobbyutvalgets leder Oddvar Svestad ga, på vegne av NJIF, Edmund Forselv forbundets innsatsmerke for sin innsats i jernbanesjakken gjennom mange år. Han har en ærerik karriere innenfor jernbanesjakk både nasjonalt og internasjonalt.

Det var et tett og spennende mesterskap som ikke ble avgjort før i siste runde.

Klasse Mester	Poeng
1. Bjørn Egede-Nissen, JIL Oslo S	5.0
2. Edmund Forselv, JIL Grorud	4,0
3. Erling Jøssang, Trondheim	4,0
Klasse 1	
1. Reidar Næss, JIL Oslo S	4,5
2. Bjørn Bergersen, Gjøvik	3,5
3. Sam Nikdal, JIL Oslo S	3,5
Klasse 2	
1. Arne Knudsen, Lokdriften	2,5
2. Oddvar Svestad, Hamar	2,5
3. Bjørn Sundfær, JIL Grorud	2,5

JM i bridge for par

Lars Frøland og John Våge fra Marienborg BIL vant Jernbanemesterskapet i brigde for par.

Mesterskapet ble i fjor arrangert i Trondheim helga 3-4/11med Marienborg BIL som arrangør. De ti parene som stilte sloss i for plasseringene.

Etter første dag, da 6 av 9 runder var avviklet ledet , JIL Trondheims Arne Basmo-Knut Singsaas feltet, tett fulgt av tvillingbrødrene Terje og Nils Hitrh fra Stålving. Det var skifte i teten helt fram til mål, og etter en sterk sluttspurt knep hjemmefavorittene Frøland-Våge pokaler og medaljer knepent foran vossingene.

Jernbanemestrene er kvalifisert til neste års FISAIC-mesterskap som skal arrangeres av Ungarn.

Nytt organ: EIM

Lær deg enda en kortform: EIM står for Association of European Rail Infrastructure Managers og er en sammenslutning av flere av «jernbaneverkene» i Europa.

EIM ble født 11. desember i fjor i Brussel og organisasjonen skal ta vare på infrastrukturselskapenes behov i forhold til EU-/EØS-lovgivning som berører jernbanen. Målet er å bidra til å utvikle en europeisk transportpolitikk som baserer seg på bærekraftig mobilitet gjennom effektiv utnyttelse av jernbanenettet. Talsmann for EIM er Bo Bylund i Banverket, og Jernbaneverket er med fra starten av.

Små-nytt

IKEA på sporet

Banverket har gitt IKEA grønt lys for å trafikkere med ett tog daglig i hver retning over Øresundsbroen.

Nettstedet X-rail påstår at IKEA med dette blir det første private selskap i Europa som begynner med grenseoverskridende togtrafikk i egen regi, men da har de vel glemt malmtrafikken mellom Kiruna og Narvik?

Det daglige togparet erstatter 50 godsbiler på strekningen mellom Älmhult i Sverige og Duisburg i Tyskland. Oppstarten for IKEA-togene er forsinket på grunn av problemer med å skaffe egnet trekkraft, men nå hare selskapet fått anledning til å bruke et nytt og spesielt stillegående diesellok, T 66, mens man venter på det optimale flerstrømsloket. Senest innen to år må IKEA ha gått over til elektrisk trekkraft.

Det første IKEA-toget skal etter planen ha avgang 15. april i år. I samsvar med selskapets miljøpolicy planlegger IKEA å opprette et omfattende jernbanenettverk for transport av IKEA-varer i hele Europa. Jernbaneandelen av transportvolumet skal økes fra 18 til 40 prosent i løpet av fem år.

Norsk Bane AS klar for avgang

17. januar holdt Norsk Bane AS stiftelsesmøte. Selskapet skal drive fram høyhastighetstog mellom Oslo og Haugesund/Bergen.

Dagen før stiftelsen manglet det fremdelen 260 000 på at målet om 1,3 millioner kroner i egenkapital er nådd. Daglig leder i interesseselskapet Sørnorske, Jørg Westermann, uttrykker stor tro på at det hele skal gå i orden.

Det videre arbeidet består i å få gjennomført en emisjon som gir selskapet en samlet kapital på 10 millioner kroner. Renteinntekten skal brukes til den videre planleggingsfasen. *(Haugesund Avis)*

Skien JM i fotball

JIL Skien ble Jernbanemestere i fotball ved å slå Stålving 2-1 i finalen.

Stålving Voss stod som arrangør av årets jernbanemesterskap i 7-mannsfotball.

Det var i utgangspunktet påmeldt 9 lag, men to lag måtte dessverre trekke seg dagen før. Dette er synd både for arrangør og de andre lagene. Kanskje flere lag kunne gjort som JIL Oslo S å ta med jenter på laget.

I semifinalene vant JIL Skien 4-2 over Stasjonskam. Drammen og Stålving slo «erkerival» JPS Bergen 3-1 etter straffekonkurranse.

I finalen begynte gutta å bli dyktig slitne etter uvant mange kamper på én dag. De fleste var nok fornøyd da dommeren blåste av kampen. Da stod det 2-1 til JIL Skien.

Følgende spillere ble jernbanemestere for JIL Skien:

Kjell Bjørn Hovd, Dag Arild Bergland, Per Ivar Sjøblom, Helge Skårdal, Geir Hansen, Nils Thomas Strømdal, Jan Aage Fansbust, Rolf Støen og Erik Olsen.

Kjell Bjørn Hoved fra JIL Skien fikk bestemannspremien, mens premien for dagens «tabbe» gikk til Berit Jelstad fra JIL Oslo S.

NJT Reisers program for 2002 kommer i slutten av januar!

Gruppereise med Kinareiser til Bejing 17.-25.02.02
Pris kr 9.690,- minus 5% NJT rabatt.
Tillegg for enkeltrom kr 1.500,-.
Du får også 5% NJT rabatt på alle Kinareisers
øvrige reiser i deres program for 2002

Med Hurtigruten på «Verdens vakreste sjøreise» !
Vi har plasser på Hurtigruta fra Trondheim den 20.04.02.
Turen går til Kirkenes og tilbake med full pensjon i dobbeltlugar.
Pris for honnørreisende kr 7.691,- og for andre reisende 8.997,-.

Scandorama
Reisekatalogen er allerede kommet.
Du får 5% rabatt på turprisene og kr 200,- i ekstra rabatt på bestillinger
foretatt før den 02.02.02.

Nytt av året er St. Petersburg 26.08.02!
En 6-dagers tur med tog, båt og buss.
Et samarbeide med Omnia resor. Pris kr 7.950,-.

Av programmet forøvrig nevner vi båtreiser Kristiansand - Newcastle/Edinburgh, charterfly til Cesme (Tyrkia), Igalo (Montenegro), NJTs hytter på Ustaoset og ikke å forglemme NSBs feriesteder.

Det lønner seg å være medlem av NJT!

NJT Reiser
Postboks 286 Sentrum, 0103 Oslo.
Telefon: 23 15 15 73 - telefax: 23 15 26 55.
Kontortid: mandag t.o.m. torsdag kl. 10.00 - 13.00.

Små-nytt

Sølv i Nordisk Jernbane-mesterskap i orientering

En sølvmedalje ble beholdningen for den norske troppen da det nordiske jernbanemesterskapet ble arrangert i Hjørring på nord Jylland sist i september i fjor høst.

Stafett: *Norges 1.lag i stafett bestod av fra v. Trond Cato Martinsen, Per Slungård og Tore Fagervold.*

Fordi svenske heller ikke stilte opp til dette mesterskapet, ble det noe amputert i forhold til tidligere år. Det gjorde det jo heller ikke bedre at vi ikke hadde maktet å stille fult lag på beina. Norge manglet to herreløpere og hadde ingen deltagere i dameklassen.

Løypene var krevende nok. Trond Cato Martinsen gjorde et meget bra løp i klasse H21 og løp inn til 2. plass i klassen vel fire minutter bak løpets vinner, Jesper D. Jensen fra Danmark.

I klassene H35 og H45 viste finnene sin styrke ved å besette de tre første plassene i begge klassene, mens våre løpere kjempet jevnt med danskene om de øvrige plassene.

I stafetten åpnet Norges 1. lag bra; Tore Fagervold løp godt på 1. etappe og vekslet som nr. 3 bak to finske lag. Etter 2. etappe var vi falt ned til 5. plass, men det var fortsatt håp om medalje. Trond Cato Martinsen løp bra på siste etappe, hadde nest beste etappetid, men det holdt ikke til noe avansement.

Resultater:

H 21-, 10,550 km, 20 poster, 9 deltagere
1. Jesper D. Jensen Danmark, 1.11.35. 2. Trond Cato Martinsen, Stasjonskameratene, 1.15.57. 3. Veli Mantere, Finland, 1.19.56.

H 35-, 6,925 km, 15 poster, 9 deltagere
1. Tapio Mannila, Finland, 49.01. 5. Tore Fagervold, BRØ BIL, 1.00.56. 6. Harald Klippenberg, JIL Stavanger, 1.02.06. 8. Tormod Søland, BRØ BIL, 1.04.06

H 45-, 6,125 km, 13 poster, 10 deltagere
1. Jarmo Rônnquist, Finland, 43.13. 4. Per Slungård, JBIL Halden, 47.53. 6. Arne Løvbakk, JIL Hamar, 50.43. 7. Magne Gjønnes, JIL Trondheim, 59.34. 9. Ole Johnny Bråten, Stasjonskameratene, 1.02.13.

Jernbanemuseets venners pris og stipend

Jernbanemuseets Venner har opprettet en pris og en stipendordning for å inspirere til arbeid for å ta vare på norsk jernbanehistorie. Prisen og stipendet deles ut på Norsk Jernbanemuseums åpningsdag i mai hvert år.

Generelt

Prisen og stipendet er på kr. 10.000.- hver.

Kandidatene vurderes og innstilles av Norsk Jernbanemuseums ledelse. Styret i Jernbanemuseets Venner bestemmer hvem prisen/stipendet skal tildeles. Prisen/stipendet kan deles av flere kandidater. Hvis ingen kandidater er kvalifiserte, deles ikke prisen/stipendet ut.

Pris og stipend kan ikke tildeles tilsatte ved Norsk Jernbanemuseum, medlemmer av Norsk Jernbanemuseums styre eller medlemmer av Jernbanemuseets Venners styre.

Prisen

Formålet med prisen er å inspirere til arbeid for å ta vare på norsk jernbanehistorie ved formidling av jernbanehistorie, forskning eller bevaringsarbeid.

Aktiviteten må hovedsakelig ha foregått i løpet av de to siste årene.

Prisen kan tildeles enkeltpersoner og organisasjoner.

Kandidater til prisen kan foreslås av medlemmer i Jernbanemuseets Venner. Forslagsstilleren må begrunne forslaget.

Stipendet

Stipendet skal være støtte til reise, opphold, tapt arbeidsfortjeneste mm. ved formidling, forskning, dokumentasjon og kompetanseheving innen norsk jernbanehistorie. Stipendet tildeles pågående eller planlagte arbeider.
Stipendet kan tildeles enkeltpersoner eller grupper.

Søknaden skal inneholde en beskrivelse av hva man ønsker å benytte stipendet til. Søkerne må dokumentere tidligere arbeid, f.eks. bokutgivelser, artikler, rapporter, prosjekter, o.l.

Forslag til kandidater til prisen og søknader om stipend sendes til:
Norsk Jernbanemuseum,
Postboks 491,
2301 HAMAR,
evt med jernbanepost til
Norsk Jernbanemuseum, HAMAR.
Merk konvolutten med «pris/stipend».

Frist: Forslaget/søknaden må være Norsk Jernbanemuseum i hende innen *31. mars* i det året man søker for.

Styret

KJØREVEIEN

INTERNBLAD FOR JERNBANEVERKET

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken

REDAKSJON:
Sindre Ånonsen, 75707
Ronald Holmstrøm, 55802
Kari Grotdal Brænd, 72708
Øystein Grue, 55933

ADRESSE, REDAKSJONEN:
Svein Erik Bakken
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
(22 4)5 51 56
E-post: svein.erik.bakken@jbv.no

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
Opplag: 4.750

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

INFORMASJON I JERNBANEVERKET:

HOVEDKONTORET

Etatsdirektør Svein Horrisland
(22 4)5 51 55

Informasjonsdirektør for trafikk
og kommunikasjon Jan Erik Kregnes
Tlf (22 4)5 54 21

Region Øst
Kjell Bakken (22 4)5 75 73

Region Nord
Stig Herjuaune (72 5)7 25 75

Region Sør
Sindre Ånonsen (32 2)7 57 07

Region Vest
Truls Hegrenæs (55 9)6 61 00

JBV Utbygging, Oslo
Øystein Grue (22 4)5 59 33

Jernbaneverket

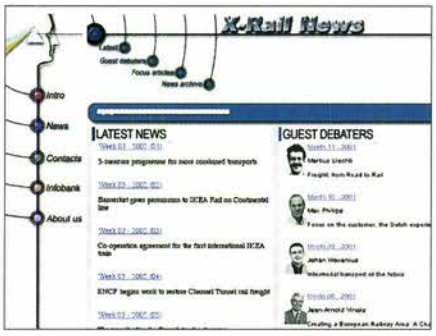
Informasjon om informasjon

Fra Biblioteket

Hvordan finne jernbane-stoff på internett?

Mange i Jernbaneverket trenger informasjon fra andre jernbaneinstitusjoner i Norden, Europa eller verden for øvrig.

Vi presenterer her flere nettsteder som gir oversikter enten som lenkesamlinger eller organisert i en database med muligheter for søking. Ingen er fullstendige, men samlet vil du finne det aller meste. Disse sidene er spesielt gode å bruke når du ikke kjenner navnet på et selskap, men vet at det holder til i for eksempel Portugal. Finn fram til disse på nettet ved hjelp av Bibliotekets lenkesamling:



- Velg *«Jernbane - Selskaper og internasjonale organisasjoner»*

Nettstedene er videre inndelt i:

- Trafikkselskaper
- Infrastruktur
- Internasjonale organisasjoner

Inndelingen skal hjelper deg med å finne raskere fram til organisasjonene du vil ha opplysninger om.

UIC

Denne lenkesamlingen har i utgangspunktet en felles samling for transportsektoren og dekker i prinsipp hele verden. De har en søkeside, men den er dessverre så dårlig at vi ikke vil anbefale den.

Du kan ikke kombinere for eksempel land og stikkord, og de treffene du får, er ofte til sider som ikke eksisterer lenger.

I tillegg kan du få helt «ville» treff på nettsteder som ikke har noe med transport å gjøre.

Järnvägsknuten

Det er den svenske jernbaneklubbens samleside for nasjonale og utenlandske nettsteder om jernbane. Den dekker alt fra modelltog til de store nasjonale trafikkselskapene.

Hvis du har det eksakte navnet til den organisasjonen du er på jakt etter, er det raskt å søke den fram i en søkemotor som for eksempel Google. Det er lurt å bruke anførselstegn «VR Cargo» - da får du færre og mer eksakte treff.

Kjenner du til X-rail?

Det er en nyhetstjeneste for jernbane i Norden og Europa som leverer ukentlige jernbanenyheter på nettstedet og som e-posttjeneste.

Bak tilbudet står en gruppe som alle har jobbet i jernbaneselskaper i Norden, men som nå er uavhengige konsulenter. Ved siden av nyhetene finnes bakgrunnsartikler om aktuelle temaer og månedlige gjesteskribenter. Ingen fra Jernbaneverket har deltatt foreløpig, så her ligger det en utfordring!

X-rail har også en database med referanser til selskaper og organisasjoner.

Endringer i års-/fribillett-rettighetene

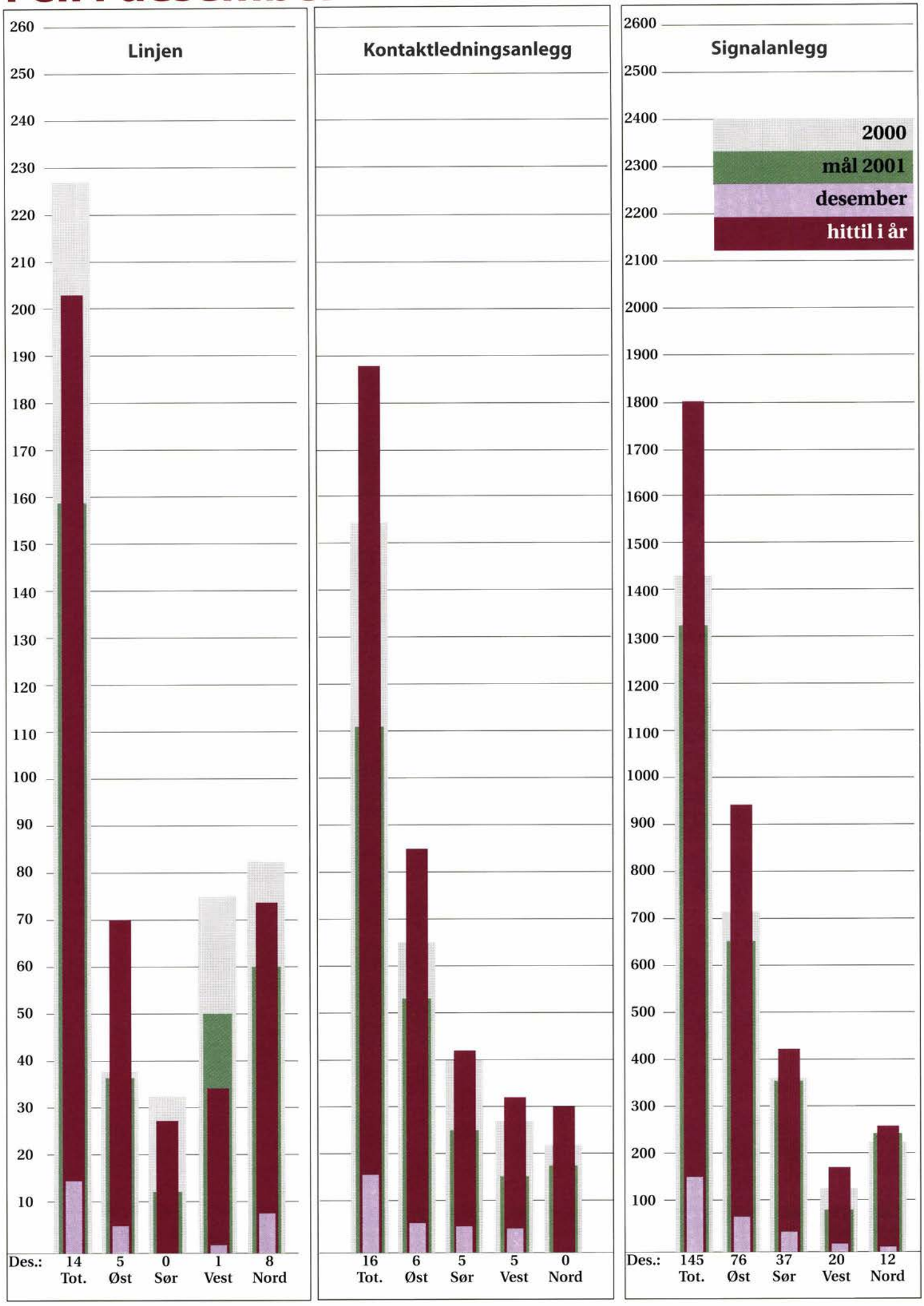
Fra 01.01.2002 gjelder følgene endringer i års-/fribillettrettighetene for tilsatte i Jernbaneverket:

Års-/fribilletten har ikke lenger gyldighet på Linx tog (dette gjelder også norsk strekning) tidligere bestemmelser om frifrakt er utgått.

Vi minner om at mer fyldig informasjon om års-/fribillettrettighetene finnes på BaneNettet under Admin/-Personal/Ny i JBV/Årsbilletter med NSBs tog.

Vi minner også om at billetter til andre FIP-land må bestilles tre uker før avreise og til land utenfor FIP senest seks uker før avreise. Det henvises til BaneNettet for nærmere informasjon om billettrettighetene og bestilling av utenlandsbilletter.

Feil i desember



KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 1 - Januar 2002

Tester nytt arbeidstøy

Etter 1. juli i år må alle ansatte i Jernbaneverket ha på seg nytt verne- og arbeidstøy når de skal utføre arbeid eller ferdes ute i sporet.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Fra og med samme dato er det ikke tillatt å ferdes i sporet med det gamle orange og blå arbeidstøyet og de gamle vernevestene, sier fagkonsulent Roar Engrønningen og HMS-koordinator Per R. Westreng i BaneProduksjon Øst til Kjøreveien.

EØS-krav

- Hvor innføre nytt arbeidstøy?

- Synbarheten er for dårlig på det gamle orange og blå arbeidstøyet og vernevestene i de samme fargene. De tilfredsstiller ikke lenger kravene til synbarhet som EØS-regelverket stiller til arbeidstøy og verneutstyr for alle som jobber i trafikken. Fra 1. juli i år skal derfor alle i Jernbaneverket som skal ut i sporene, kun bruke tøy og verneutstyr med de nye fargene.

- Det gjelder alle de 2.800 som har sitt arbeid ute på sporet, og alt annet personell i Jernbaneverket som skal ut i sporet.

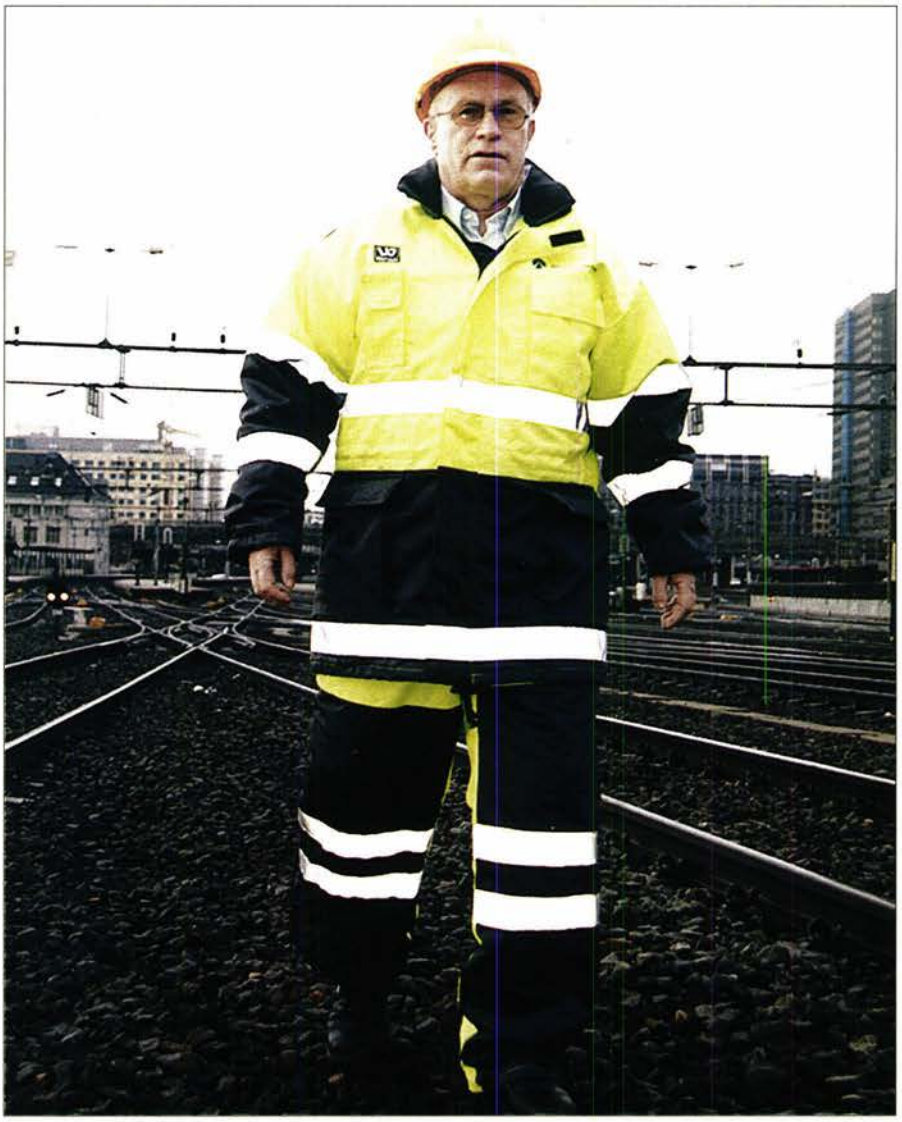
Meget fornøyd

- Hva skjer med dem som ikke har skaffet seg nye verne- og arbeidsklær innen fristen 1. juli?

- De kan ikke jobbe eller ferdes i sporet. Skal du fortsatt bruke det gamle tøyet, må du ha gjerde rundt deg om du skal kunne arbeide lovlig i sporet, og det går jo rett og slett ikke, slår de to fast.

- Noen hevder at de nye klærne er dårligere enn de gamle når det gjelder både synbarhet og brannsikkerhet?

- Det kan vi ikke forstå. Dette er det beste arbeidstøyet som i dag finnes på markedet. Vi har snakket med lokomotivførere som sier synbarheten på det nye verne- og arbeidstøyet er meget bra. Det er ikke for ingen ting at det er dette arbeidstøyet og verneutstyret som de nå har har innført i hele Europa.



På catwalken: *Jernbanedirektør Steinar Killi tok «catwalken» utenfor Oslo S i bruk da han sporty stilte opp som mannekeng og viste fram Jernbaneverkets nye verne- og arbeidsklær.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

Europeisk norm

- Klærne er videre lagd etter og tilfredsstiller europeiske normer for flammehemning. Årsaken til at de nye klærne er litt dårligere enn de gamle på dette punktet, er at de nye består av 50 prosent polyester, mens de gamle var av ren bomull.

- Samtidig må vi understreke at dette ikke er sveise- og skjæretøy. Med andre ord kan du ikke stå med vinkelsliperen og la spruten stå rett i beinet. Skal du gjøre det, må du ha ekstra beskyttelse.

- Grunnen til at det nye tøyet ikke er lagd i ren bomull er hensynet til synbarheten. Den blir ikke god nok om stoffet er av ren bomull.

- For de som etterlyser lommer til kneputer, så er de nå på plass. Det var kun den første utsendelsen som ved en glipp ikke var utstyrt med disse lommene, opplyser Roar Engrønningen og Per R. Westreng.