Jernbanen 150 år

Ekstrautgave til Kjøreveien og Vingehjulet ett år før 150 års-jubileet

1. september 2003

Foto: Lasse Storheil

En jernbane folk vil ha

Einar Enger og Steinar Killi, ledere i henholdsvis NSB og JBV, er enige om at Norge må ha en jernbane som folk vil ha. I denne førjubileumsutgaven sier Steinar Killi og Einar Enger at det må satses mer offensivt på jernbane i Norge. Politikerne må vite hva de vil med jernbanen, og fagre løfter må følges opp med politisk og økonomisk gjennomføringskraft.

Side 3, 4, 5 og 6

Forberedelsene til jubileet er i full gang, og du kan lese mer om hva som skal skje og om hvem som bidrar. Ju(bi)le(ums)gaven til ansatte røpes også. Jubileumskomiteen understreker at det er jernbanen som transportmiddel og ikke NSB eller Jernbaneverket som jubilerer.

Mange brikker på plass
Side 8 og 9

Derfor jubilerer vi
Side 10 og 11

Ansatte bidrar
Side 12 og 13

Nå er det ett år igjen

1. september 1854 kjørte det første toget mellom Kristiania og Eidsvoll. Hovedbanen var åpnet. Siden den gang er det bygd flere tusen kilometer jernbaner i Norge og materiellet er fornyet mange ganger. 1. september 2004 markerer jernbanen i Norge sitt 150-års jubileum.

Jernbanens betydning i et Norge, som midt i 1850-årene var i sterk økonomisk og industriell fremgang, var enorm. Både treindustrien og bergverkindustrien nøt godt av nye spor som kom, og ofte satt industrien selv i førersetet når nye baner skulle bygges. Hovedbanen ble for øvrig bygd i privat regi.

Toget kom snart til å spille en vesentlig rolle i opp-/utbyggingen av vårt land. Byer vokste frem i kjølvannet av jernbanen (ikke omvendt!). Hamar er et godt eksempel på dette. Jernbanen ble etter hvert den største arbeidsgiveren i landet, og i jernbanens beste år (ved 100-års jubileet) var det nesten 30 000 mennesker som hadde sitt daglige brød fra jernbanen. I tillegg var det sikkert tre ganger så mange mennesker som indirekte nøt godt av jernbanen.

Jernbanen har vært gjennom omfattende endringer siden starten, i likhet med resten av samfunnet. Kravet øker til en mer effektiv jernbane og mer jernbane for hver krone som investeres. Virkemidlene for å få dette til kan være å bringe flere aktører inn på sporet for å konkurrere med dagens selskaper (NSB, Flytoget CargoNet og Ofotbanen AS). Samtidig foreligger intensjoner om å bringe infrastrukturen opp på et nivå som gjør det mulig å utvikle de fremtidige aktørene på en slik måte at flere velger toget som transportmiddel.

Debatten om jernbanens fremtid er sommeren og høsten 2003 ganske omfattende. Politikerne utfordres til å sette klare grenser for hva man vil med en jernbane i Norge.

Midt under denne debatten gleder vi oss til jubileet neste år, der jernbanen skal feire seg selv. I dette førjubileumsnummeret kan du lese litt om hvilke forberedelser som er i gang og litt om hvorfor vi velger å markere passeringen av halvannet sekel.

Redaktører:
Svein Erik Bakken
Kjøreveien

Lasse Storheil
Vingehjulet

Jernbanen 150 år
Kjøreveien og Vingehjulet trykker et ekstra bilag i forbindelse med at det er ett år til jernbanen i Norge feirer 150 år. Bilaget distribueres også gjennom bladene til Norsk Jernbaneklubb og GM-gruppen.

Redaktører: **Svein Erik Bakken og Lasse Storheil**
Medarbeidere: **Reidar Skaug Høymork, Tore Holtet og Kari Anne Kvarving**
Produksjon og trykk: **Zoom grafisk AS, Drammen**

– Vi må tilby noe folk vil ha

– Jernbanen har hatt stor betydning i utviklingen av det moderne Norge. Skal jernbanen overleve, må vi tilby det som folk vil ha, og ikke et tilbud som folk mer eller mindre tvinges til å bruke.

Det sier jernbanedirektør Steinar Killi og konsernsjef Einar Enger i NSB AS i et fellesintervju med Vingehjulet og Kjøreveien.

– Dette blir jo rene salmekoret, utbryter Killi midtveis i intervjuet. Og Killi har rett. De to jernbanesjefene er enige om det meste. Først ved spørsmålet om konkurranse vil gi et dårligere eller bedre togtilbud, oppstod det visse meningsforskjeller.

«Dette blir jo rene salmekoret»

Historisk rolle

– Hva har vært jernbanens viktigste historiske rolle, og hvilken betydning har jernbanen hatt for utviklingen av landet vårt?

Einar Enger: – Jernbanen nærmest revolusjonerte i sin tid utviklingen av Norge. Jernbanen har derfor hatt en veldig stor betydning i arbeidet med å bygge og utvikle landet vårt. Det å ha en infrastruktur som fungerer, er helt avgjørende for utviklingen av industri, næringsliv og samfunn.

– De som vedtok det meste av dagens jernbanenett, var i stand til å tenke i et lengre tidsperspektiv. Det er noe jeg savner hos dagens politikere. Samferdsel generelt er langsiktig, jernbane i særdeleshet. Når du først har investert i spor og togmateriell, ja så har du valgt kursen for mange år.

Steinar Killi: – Jeg er helt enig med Einar. På en rekke områder har jernbanen hatt betydning for utviklingen av Norge til et moderne land. Sammenlignet med de store løftene politikerne var villige til under den tunge utbyggingen av jernbanen, er det bagateller det vi bygger ut i dag.

«Vekk med dampen»

– Hvilken enkeltsak eller begivenhet har betydd mest for utviklingen av jernbanen?

Steinar Killi: – Slagordet "Vekk med dampen" er trolig den enkeltsaken som har betydd mest. Elektrifiseringen representerte et nytt og stort sprang

→

framover. I nyere tid vil jeg trekke fram byggingen av vår første høyhastighetsbane, Gardermobanen. Den viser at jernbanen har et stort potensial, også i vår tid.

Einar Enger: – Satsingen på Gardermobanen er hva vår generasjon vil huske som den store saken. Beslutningen om å bygge Bergensbanen var en kjempestor satsning og viktig for hele jernbanens framtid i Norge.

– Historien viser at når jernbanen har hatt evne til å modernisere og tenke annerledes før andre konkurrerende transportmidler har gjort det, da har jernbanen skåret. Med unntak av Gardermobanen har det vært få eksempler på det de siste tiårene. Nå er det veisiden som ligger foran og kommer med de store, nyskapende prosjektene. Da kommer vi lett inn i en bakevje om vi ikke evner å gjøre noe med det.

«Jernbanen nærmest revolusjonerte utviklingen»

Bærekraftig utvikling

– Jernbanens første hundre år ble preget av dristighet, visjoner og bygging; de siste 50 år av stagnasjon og nedbygging. Hva slags århundre bli det enogtjuende?

Steinar Killi: – Plattformen for videre satsing på jernbanen i årene framover har stikkordet bærekraftig utvikling. Det å satse på tog der en ikke kan veibygge seg ut av trafikkproblemene, og hvor toget kan frakte mange mennesker raskt og miljøvennlig, vil da få politisk oppslutning som en framtidsrettet vei å gå. Jernbanen vil da stå enda klarere fram som et miljøvennlig alternativ for frakt av gods over store avstander.

Einar Enger: – Stikkordene for starten på det nye hundreåret vil være kortsiktighet og vedlikehold. Jeg tror derfor ikke vi får den helt store nytenkningen og satsingen i det første tiåret.

– Når vi kommer godt ut i det neste tiåret, og Steinar og jeg er ute av manesjen, så tror jeg at jernbanens tid kommer. Da knyttet opp til store endringer i samfunnet med hensyn til hvordan folk bosetter seg. Jo tettere vi klumper oss sammen, desto større muligheter får en miljøvennlig jernbane.

«Har hatt stor betydning for utviklingen av Norge»

Ingen sjanse

– Tror du det blir snakk om utbygging av nye baner når vi kommer over vedlikeholdsfasen?

– Jeg vil ikke si at det ikke blir utbygging av nye jernbaner i Norge. De kan komme rundt de store befolkningskonsentrasjonene eller andre steder som ikke jeg makter å se i dag. Jeg er i den forbindelse redd for at vi som daglig driver med jernbane, og som er opptatt med punktlighet og drift, lett blir litt for kortsiktige.

– En annet ting er hva vi legger i utbygging av nye jernbaner. Jeg tror jernbanen er nødt til å bygge nye infrastrukturer rundt Oslo, slik at de reisende kommer raskere fram. Klarer vi ikke det, har ikke jernbanen noen sjanse. Vi må få opp farten, bokstavelig talt, sier Enger.

Helt nødvendig

– Er utbygging av nye jernbaner utopi, Killi?

– Det som vil skje, og som er helt nødvendig, er at vi må bygge ut jernbanen der toget har konkurransemessige muligheter. Det betyr i første rekke i og rundt våre store byer og på Inter-City-strekningene, slik vi legger opp til i Nasjonal transportplan for 2006-2015.

– Helt nye traseer vil ikke være typisk de første tiårene. Men vi kan få noen. For eksempel Ringeriksbanen. Det er et prosjekt som før eller siden vil tvinge seg fram.

Frihet til å velge

– Jeg tror ikke jernbanen kan overleve veldig lenge med strenge politiske reguleringer uten frihet for folk til å velge. Vi er nødt til å ha et tilbud som folk vil ha. Ikke et tilbud som folk tvinges til å bruke. Det må være utgangspunktet for jernbanens videre satsing.

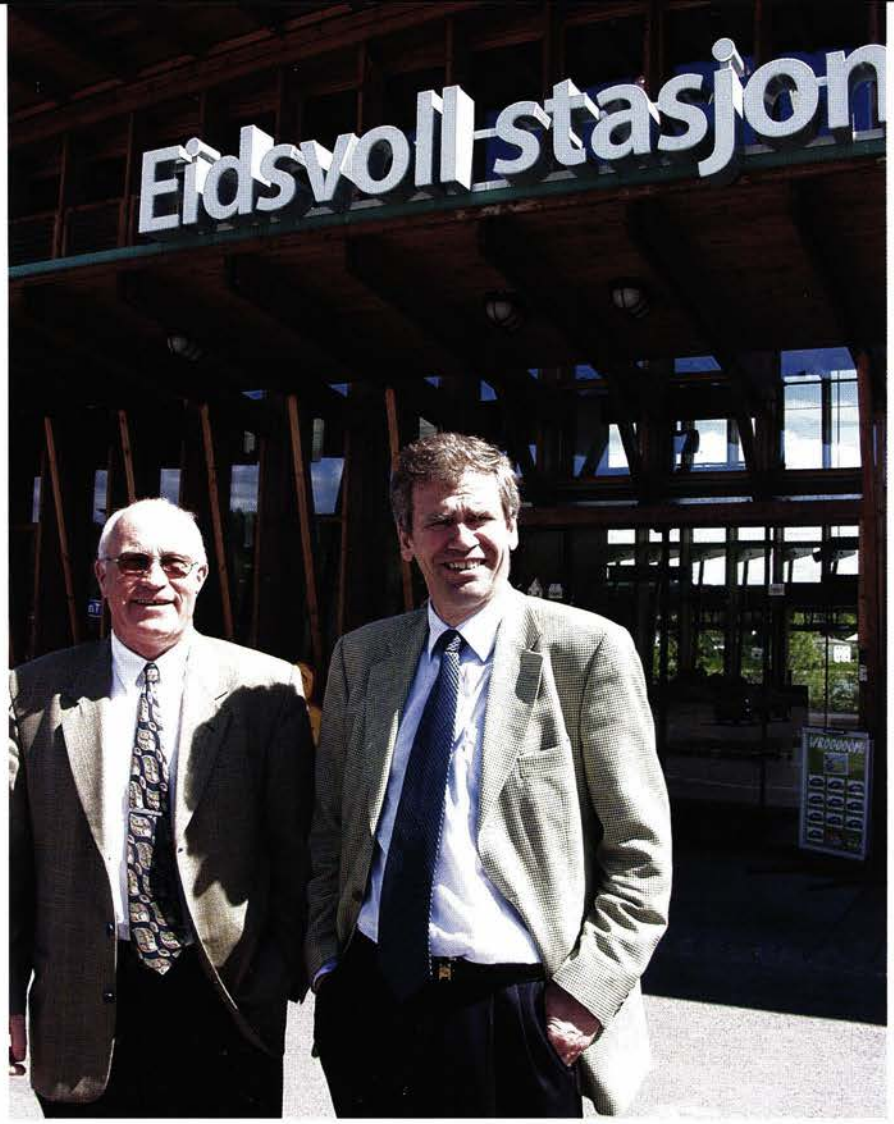
– Hva blir da den største utfordringen?

– Jeg er i likhet med Einar livende redd for at jernbanen og utbyggingen av infrastrukturen vil bli vurdert ut fra kortsiktige og konjunkturmessige forhold. Det blir helt feil når vi vet at levetiden på slike investeringer er 40-50 år.

Einar Enger: – Jeg mener at en av de største utfordringene er knyttet til å få en moderne kjørevei. Derfor må vi få en nødvendig satsing på infrastrukturen. Videre må vi som transportører gi publikum det de vil ha, som Steinar sier.

Tydelighet

– Dernest er det viktig hva slags rammebetingelser de ulike transportmidle-



ne skal ha. Med andre ord hva slags betingelser som fly, bil, buss og tog skal ha og se dette i sammenheng. Det er derfor en utfordring å ha politikere som balanserer de ulike hensynene, og som tydelig flagger hva de vil.

– Da er vi tilbake til langsiktigheten. Derfor blir overskriften på den aller største utfordringen: Tydelighet fra politikere og politikere som vil. Jeg forlanger ikke at jernbanen skal ha så mye mer midler enn det vi har, men det jeg forlanger er tydelighet på hva vi får. Så får vi forholde oss til det.

«Overlever ikke om ikke folk får frihet til å velge»

«Salmekor»

Steinar Killi: – Dette her blir reine salmekoret. Er det noe som er viktig for alle som er i nærheten av å ha et lederansvar, så er det tydelighet. Det er mye bedre at noen sier klart fra at de ikke vil ha jernbane. Så vet vi det.

– Det jeg ønsker meg minst, er julekort med løfter som en vet aldri kan bli oppfylt politisk, løfter som skaper store forventninger, og som vi møter hver gang vi er ute fra kontoret. Det er en håpløs måte å drive den type butikk på som vi gjør.

– Når det er sagt, så vil jeg vise til at analysene som er gjort i forbindelse med Nasjonal transportplan, viser at jernbaneinvesteringene er lønnsomme for samfunnet, noe en ikke kan si om veiinvesteringene. Samfunnet taper altså på ikke å investere i jernbane. Valget burde derfor være enkelt for politikerne.

«Må bli best bokstavelig talt på hjemmebane»

Dunke inn

– Hva er den største muligheten for jernbanen framover?

– Det er å få til et sikkert togtilbud med høy kvalitet og punktlighet i og rundt de store byområdene. Videre at vi kan levere god kvalitet og punktlighet på godstransporten over lange avstander.

«Den største utfordringen er tydelige politikere»

Det er det vi må satse på, og det vi, unnskyld uttrykket, må dunke inn i politikerne.

– Jernbanen kan ikke løse alle oppgaver. Vi kan ikke kjøre barn i barnehagen eller matjord til folks hager. Jeg har aldri ment at jernbanen skal tilby alle typer transporter. Det er ikke mulig. Det er ikke det vi diskuterer.

– Når vi snakker om satsing på jernbane, så er det på de områdene vi vet at kollektivtrafikk og jernbane er svaret på en bærekraftig utvikling. Det vil det koste penger å få til.

Opplevelser

Einar Enger: – På persontrafikksiden er det store muligheter for toget i å flytte reisende over korte avstander der konsentrasjonen av folk er stor. I tillegg er det muligheter på lengre strekninger, hvor kundene får en opplevelse ut over det å bli forflyttet fra ett punkt til et annet.

Steinar Killi: – Einar har gjort noe veldig riktig ved å gå tilbake til et varemerke som folk kjenner, nemlig NSB. Samtidig er det en håpløs tanke å kunne konkurrere med fly med tog som går i 110 km/t. En må heller foredle det markedet som toget skal betjene.

– Folk vil ha med seg ski og sykler og ha et stoppmønster på lange distanser som er mer likt det gamle NSB. Her er det noe å hente.

Best på hjemmebane

– Hva slags jernbane ønsker dere?

– Det er å bli et moderne tilbud der jernbanen har sine fortrinn og ikke konkurrere der andre transportmidler har sine fortrinn. Feiler vi her, kan det bli kostbart. Vi må med andre ord heller bli best, bokstavelig talt, på hjemmebane.

Einar Enger: – Vi må sørge for å få bygd en jernbane som folk ønsker seg når de har full frihet til å velge blant mange andre alternativer. Når fly, bil og buss er der, må vi ha et tilbud som gjør at de faktisk velger oss fordi det er det de best tjent med. Jeg tror ikke på noe som smaker av dressur av kunder. Det går ikke an å tvinge folk inn på toget, som Steinar sier, om de synes de ikke har noe der å gjøre.

Sabla viktig

– Vil konkurranse gi et bedre eller dårligere togtilbud?

Steinar Killi: – Det vil være rart om ikke konkurranse på jernbane skal være fornuftig, men det er krevende å få det til. Her kan det gjøres mange feil. For hele jernbanefamilien er det viktig å leve opp til den dynamikken som skjer i de andre transportgrenene. Den dynamikken er vi nødt til å følge med i skal vi i det hele tatt overleve. Det krever at vi hele tiden blir mer og mer effektive.

– Konkurranse er ikke et virkemiddel som kan brukes på alt, men der det er fornuftig. Jeg tror at vi går i retning av økt konkurranse, men så er det sabla viktig at det blir like konkurransevilkår.

– Jeg kan ramse opp en hel rekke ting som gjør at det er ulik konkurranse mellom bane og veitransport. Vi er blant annet underlagt en meget strengt tilsynsmyndighet, og heldigvis for det. For sikkerhet er en kvalitet. Men tilsvarende strenge krav stilles det ikke på veisiden.

Ikke noe simsalabim

– Videre er det en rekke andre ulike konkurransevilkår som det må ryddes opp i. Det blir ikke noen lett politisk oppgave. Men dette må en være klar over når en snakker om konkurranse. Vi snakker ikke bare om konkurranse mellom ulike togselskaper, men også mot de andre transportgrenene. Er ikke den lik, får vi heller ikke til konkurranse på jernbanen.

Einar Enger: – Nå begynner spørsmålene å bli slik at vi kan få noen meningsforskjeller. Jeg tror konkurranse vil gi publikum et bedre tilbud enn de ellers ville fått. Det med bakgrunn både i teori og praksis. Konkurranse gir en skjerpelse i de ulike ledd, og det vil bli enda viktigere enn før å levere et kvalitativt godt produkt.

– Når det er sagt, vil det bli ganske feil å tro at bare driften av jernbanen er lagt ut på anbud, så er alle jernbanens utfordringer løst. Det å ha et sett av rammebetingelser og ha en infrastruktur som fungerer i forhold til det et moderne samfunn krever, det er en mye viktigere faktor. En må derfor ikke trekke den slutningen at konkurranse er et simsalabim som løser det meste.

«Bærekraftig utvikling er stikkordet for jernbanen i framtiden»

– Frykter du dermed at konkurranse kan bli en sovepute for politikerne?

– Ja, hvis ikke politikerne følger opp og gir oss mulighet først og fremst gjennom en moderne kjørevei, så hjelper det ikke hvor mange aktører som skal prøve seg på en skinnegang som det er umulig å frakte folk på.

«Konkurranse er ikke noe simsalabim»

Effektiv bruk av pengene

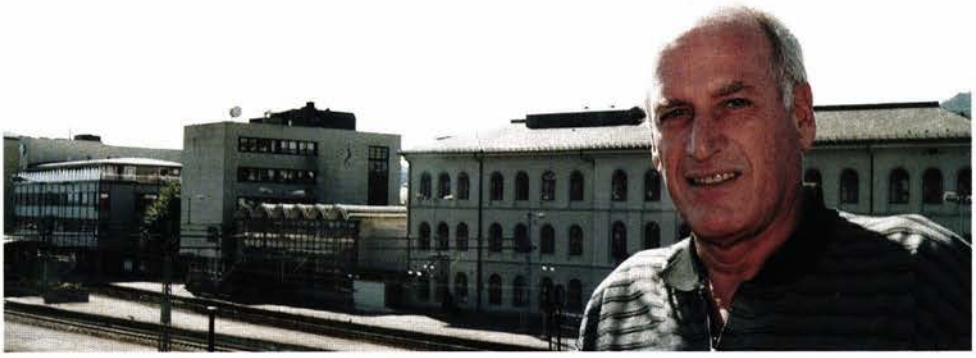
Steinar Killi: – Det blir stadig henvist til de 1,4 milliarder kronene som NSB får hvert år. Norge bruker ikke særlig mye penger på kjøp av jernbanetjenester i forhold til andre land. Det må politikerne ta inn over seg.

– Skal vi få politikerne til å bevilge mer penger til kjøp av togtjenester, må de være sikre på at pengene blir brukt effektivt. Jeg har ingen forutsetning for å si at NSB driver ineffektivt. Men ved å åpne for konkurranse, så får en målt om NSB eller andre togselskaper er effektive eller ei.

– Når det så kommer fram at det drives effektivt og ikke sløses med pengene, da vil det bli lettere å få mer penger, noe som er helt nødvendig om jernbanen skal kunne tilby en miljøvennlig og bærekraftig tjeneste som folk vil ha.

Tekst og foto:
Svein Erik Bakken og Lasse Storheil

Bruk jubileet til å få stoltheten tilbake



- Bruk jubileet til å spleise jernbanefamilien sammen på en skikkelig måte, sier leder av Jernbanepersonalets Fritidsråd, Hans Roar Nilssen.

– Klart vi skal markere jernbanen utad når jernbanen fyller 150 år. Men hovedmålet med jubileet bør være å styrke jernbaneånden og samhørigheten og å få stoltheten tilbake, sier leder i Jernbanepersonalets Fritidsråd, Hans Roar Nilssen.

– Jeg håper videre at de pengene som er blitt stilt til rådighet til jubileet, blir brukt på en skikkelig måte. Med andre ord må feiringen legges opp slik at jernbanefolk kjenner seg igjen. Kanskje kan en dermed få tilbake litt av den jernbaneånden og stoltheten som var vårt kjennetegn før - en ånd og en stolthet som mange savner i dag, fortsetter Nilssen.

– Jeg er mye ute blant folk fra NSB, Jernbaneverket, Linx, Flytoget og CargoNet. Vi har det kjempebra sammen. Dette gode samholdet må vi videreføre i det daglige arbeidet.

– Mener du at en bør legge mest vekt på den indre pleien i et jubileumsår?

– Ja, det bør være det viktigste.

– I forbindelse med jubileet er det snakk om en stor fest for alle ansatte ved jernbanen. Planen er at alle skal stille i uniform. Hva sier du til det?

– Det må ikke bli et krav om at folk skal møte opp i uniform. De bør få komme som de vil. Sjølsagt bør de som ønsker å stille i uniform, få gjøre det, men det bør ikke gjøres til et hovedpoeng ved festen.

Sterkt symbol

– For 30 år siden var uniformen et sterkt symbol for alle som jobbet på jernbanen. Jeg tviler på om den er like sterk i dag. La oss derfor først få tilbake den interne samhørigheten og stoltheten, da kommer nok folk igjen til å stille i uniform ved festlige anledninger i framtiden.

– Bruk i stedet festen og jubileet til å spleise jernbanefamilien sammen på en skikkelig måte og til å få opp igjen entusiasmen og spiriten som var blant jernbanefolk før, fortsetter Nilssen, som også advarer mot å konsentrere alle arrangementene i jubileumsåret til det sentrale Østlandet. - Jernbanen går også mange andre plasser i Norge, minner han om.

Dårlig tid

– Hvordan er Fritidsrådet trukket inn i arbeidet med jernbanens 150-årsjubileum?

– Vi ble invitert til et møte i jubileumskomiteen i mars. Her la vi fram vårt syn på hvilke aktiviteter som Fritidsrådet kunne bidra med. På forhånd hadde vi vært invitert til møter med et par firma som skal ha ansvaret for den rent tekniske delen av jubileet.

– Begynner det å bli dårlig tid?

– Ja, det er ikke så mange måneder igjen til jubileumsåret starter. Vi er derfor overrasket over at vi ikke har hørt et pip siden i mars. Skal vi stå bak arrangementer over et helt jubileumsår, så kreves det planlegging. Alle som jobber i Fritidsrådet eller i organisasjonene, gjør det på fritiden og har i tillegg en jobb å passe. Jeg tror ikke at vi får fri fra jobben til å planlegge og arrangere ting til jubileet. Jo kortere tid vi får, desto dårligere blir jobben.

Nesten alle

– Hva kan dere bidra med rent konkret?

– Nesten alle som jobber på jernbanen, har en eller annen tilknytning til Fritidsrådet og våre medlemsorganisasjoner driver med alt fra frimerker, sang, musikk til esperanto.

Vi kan bidra med det som komiteen ønsker vi skal gjøre. Det som så langt er bestemt, er at vi skal stå som arrangør av Europamesterskapet i Brigde på Hamar i juni i 2004. Det vil bære preg av 150-årsjubileet.

Det vil også alle NJIFs jernbanemesterskap i 2004 gjøre. Videre er det et Nordisk Musikkstevne i Trondheim i 2004. Også det mener vi bør bære preg av jubileet. I tillegg har vi en rekke sang- og musikkstevner som kan være med og markere jubileet.

Felles logo

– Hvordan kan disse arrangementene preges av jubileet?

– Det er det vi ikke har kommet fram til enighet med jubileumskomiteen om. Vi har foreslått at det lages en t-skjorte eller en ryggsekk eller noe lignende som gir et tydelig bevis på at deltakerne har vært med på et jubileumsarrangement.

«Jernbanefolk må kjenne seg igjen»

Videre foreslo vi en felles logo for jubileet, nærmere bestemt den som Kjøreveien og Vingehjulet har brukt i forbindelse med presentasjonen av fritidsvirksomheten. Vi synes denne med NSBs og Jernbaneverkets logo med skinner mellom er veldig god og foreslo å bruke den. Det håper vi også blir resultatet, påpeker Nilssen.

Bruk egne krefter

– Vi har vært kritiske til at ikke NSB bruker for eksempel jernbanens musikkorps i reklamesammenheng. I stedet ser vi at de bruker andre korps. Når vi har jernbanemusikk og jernbanekor, så bør det være sjølsagt at disse brukes av NSB og Jernbaneverket. Ikke minst er det viktig å bruke egne krefter i et jubileumsår.

– Er de gode nok?

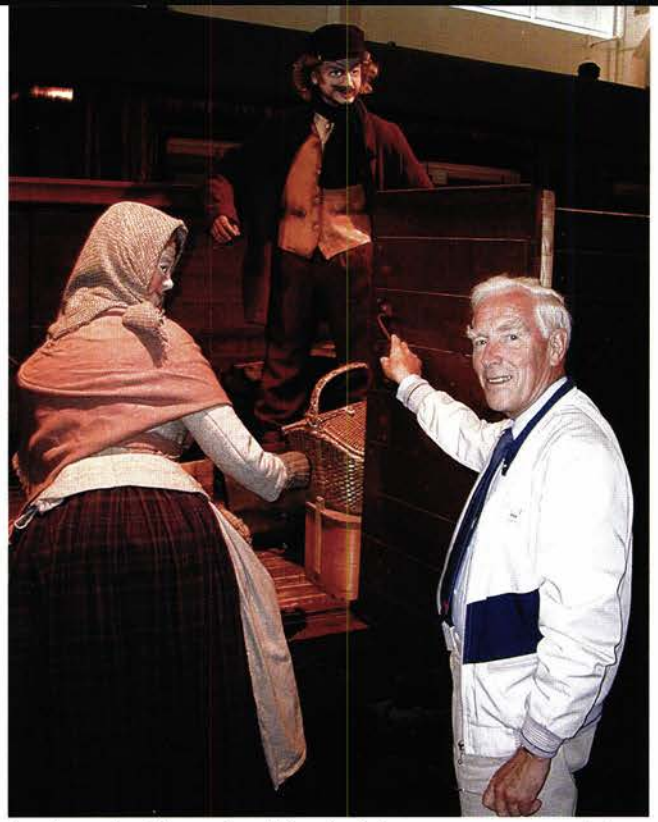
– Ja, jernbanens musikkorps er blant de beste i landet, og sangkorene holder også en meget høy standard.

– Så en bør ikke skamme seg over å bruke dem?

– Nei, tvert om. Det vil også være med på å profilere NSB og Jernbaneverket. Så sant vi har muligheter, så stiller vi opp. Det største problemet er her som ellers å få fri fra det vanlige arbeidet for å kunne stille med nok folk, sier Hans Roar Nilssen.

Tekst og foto: Svein Erik Bakken

Jubileet skal markeres med kjøring av det eldste materiellet som finnes.



Jernbanen hadde stor betydning for frakt av personer og gods fra første dag. Jernbanemuseet på Hamar har illustrert dette godt i sine utstillinger synes Yngve Pedersen.

Store planer for jubileet

Jernbanen feirer 150 år i september 2004. Det blir ett felles arrangement for ansatte i Jernbaneverket og NSB i Oslo Spektrum 4. september. Det er viktig å understreke at det er jernbanen som transportmiddel og ikke NSB eller JBV som skal feires.

Yngve Pedersen er sekretær og primus motor for arrangementskomiteen for 150 års-jubileet. Et eksternt selskap, Trond&Trond, har ansvaret for den praktiske gjennomføringen av jubileumsfeiringen.

Målet med jubileumsfeiringen

- Skape massiv, positiv, nasjonal oppmerksomhet
- Øke engasjement, motivasjon og stolthet
- Skape positivt løft i omgivelsenes oppfatning av jernbanen i Norge
- Øke kunnskapen om og bruken av jernbanens tjenester

Pedersen letter nå litt på sløret for hva som skal skje i noen hektiske dager i september neste år. Samtidig understreker han at det tas sikte på markeringer av jubileet over hele året 2004. Jernbanen kommer i fokus på et profesjonelt show i Oslo Spektrum, der kjente underholdningskrefter skal bidra.

– Ansatte, eventuelt med familie, vil bli invitert til showet lørdag den 4. september, og kanskje så mange som 7 000 mennesker vil fylle Oslos storstue. Gjennom Vingehjulet og Kjøreveien vil ansatte bli invitert til å melde seg på, sier Pedersen. Dette for å klare å skaffe en oversikt over hvor mange som kommer.

Eidsvoll

I tillegg til dette arrangementet vil aktuelle personer i norsk samfunnsliv bli invitert til hovedmarkeringen 1. september.

– Dette vil foregå på Eidsvoll, og det blir satt opp eget veterantog fra Oslo til Eidsvoll. Det beste som er bevart av gammelt materiell skal brukes. Jeg tenker på materiell som det virkelig ligger historisk sus i, blant annet den gamle kongevognen. Det blir gamle teakvogner fra 1920-30-årene. Det skal kjøres med damp og diesel, og den andre dieselmaskinen (Di3 602) som kom til Norge, skal være med i toget, sier Pedersen.

Etter arrangementet vil de inviterte bli tatt med tilbake til Oslo i det nyeste og mest moderne som NSB har av materiell.

Begrenset plass gjør at det bare blir ca 200 som kan delta på dette arrangementet.

Årsaken til at man velger denne datoen er at det første offisielle toget gikk fra Oslo til Eidsvoll 1. september 1854. Grunnarbeidene for Norges første jernbanestrekning startet den 8. august 1851.

Kongen invitert til Eidsvoll

– Det er sendt ut invitasjon til slottet i forbindelse med Eidsvoll-markeringen,

Jernbanen vil overleve

og kongens kabinettsekretær sier at datoen er notert, men at Slottet ennå ikke har programmet klart for kong Harald så langt ut i neste år, sier Pedersen.

NSBs styre og samferdselskomiteen, miljøkomiteen, samferdselsdepartementets ledelse og utenlandske gjester er blant dem som står på invitasjonslisten. I tilegg kommer fagforbundene, næringsliv og datterselskaper.

Eidsvoll stasjon er pusset opp til gammel stil, og en del av festlighetene vil være underholdning med historisk tilbakeblikk.

– Vi planlegger å bruke karettoget fra Jernbanemuseet og kjøre noen gjester fra den gamle til den nye stasjonen, når vi forlater Eidsvoll og setter oss i dagens materiell tilbake til Oslo.

Dermed har vi brukt utstyr fra 1860-årene, vogner fra 1920-årene og dagens materiell i løpet av noen formiddagstimer, sier Pedersen.

Togets dag

Togets dag har vært arrangert flere steder rundt om i landet de siste årene.

– Dette er gjort med stort hell både på Øst- og Vestlandet, og neste år ønsker vi å gjenta dette. Med egen innsats skal vi vise hva jernbanen står for ved å presentere for publikum vårt nyeste materiell og infrastruktur, påpeker Pedersen.

Det skal arrangeres et fagseminar en av dagene i september 2004. Jernbanens plass i fremtidens samferdsel blir hovedtemaet denne dagen, sannsynligvis 2. eller 3. september. – Vi håper å få både en norsk, nordisk og europeisk vinkling på denne konferansen. Her inviteres et bredt spekter av samferdselskompetanse og samferdselsmenere, sier Pedersen.

– Jernbanens mange aktive organisasjoner innen både musikk og kor, teater og revy har henvendt seg til jubileumskomiteen. Det skal settes opp en scene på Oslo S, og der er det meningen å presentere først og fremst interne krefter og kanskje eksterne bidragsytere. Her kan vi også vise jernbanens mangfold, og vi har tilbudt dette til våre markedsavdelinger.

Jernbanemuseet vil også spille en rolle, og det vil bli en egen markering i juni neste år, sier Pedersen.

Tekst og foto: Lasse Storheil

Tidligere var jernbanen allemanns transportmiddel. Bilder fra påskekøene i femtiårene sier sitt. Senere har bilene og den individuelle friheten overtatt.

Den gang stod jernbanen for 30 prosent av det totale antallet personkilometer innen samferdsel i Norge. Dette er redusert til bare 3-4 prosent i dag, og det forteller mye om utviklingen. Ingen reiser i dag på butikken med toget.

– Men jernbanen vil overleve, tror Pedersen, spesielt tror han godsfrakt vil leve godt mellom de store byene.

Nye selskaper kommer inn og frister med billigere tilbud overfor staten. Men så snart disse selskapene er etablert, ønsker de mer tilskudd. Dette ser vi i England der Connex nylig krevde øket tilskudd fra 600 millioner kroner til to milliarder kroner på to strekninger. Staten sa opp kontrakten med en gang, og Connex må avslutte forholdet før jul, i stedet for innen 2007, som var den opprinnelige planen. Dette viser at heller ikke private selskaper kan kjøre uten at staten kjøper transporttjenester.

– Den største utfordringen ved 150-års-jubileet er at vi har materiell fra år 2000, mens skinnegangen er fra slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet. Dette er noe unyansert fremstilt, men det er ikke samsvar i det hele tatt mellom infrastruktur og materiell. Dette kommer av at det ikke er politisk vilje å satse på jernbane. Det er flere stemmer å sanke ved å gjøre seg til talsmann for vei for våre politikere, mener Pedersen.

Statens oppgave

– Jeg har ingen tro på privatisering. Ser vi på de landene som har prøvd, er det bare katastrofe i England, mens Sverige sliter mer enn noen gang. Mens i de landene som ikke prøver på privatisering, er utviklingen god. Tyskland, Sveits, Belgia, Spania og Frankrike er eksempler på dette. Vi er et lite land som ikke er egnet for oppsplitting av jernbanetilbudet. Dette vil kundene lide under, tror Pedersen.

For eksempel koster avviklingen av rushtidstrafikken i store byer store beløp. Den er dyr og betyr at vi må sitte med dobbelt så mye materiell i forhold til det vi trenger ellers i døgnet, og som vi bare utnytter i korte perioder morgen og kveld. Derfor kjøper staten tjenester av NSB.

I Europa satses det på jernbane, spesielt i og mellom de store byene. La oss håpe at politikerne våre våkner av tornerosesøvnen og er villige til å satse her også, sier Pedersen.

Fremtid for jernbanen

Vi feirer ikke bare oss selv, men vi ønsker å vise at jernbanen har en fremtid. Jeg synes derfor det er viktig at vi har klart å markere jubileet sammen. Ingen infrastruktur uten tog og ingen tog uten infrastruktur, sier jernbanemannen Yngve Pedersen.

Han startet forberedelsene til jubileet med å skrive noen notater høsten 2000 for daværende konsernsjef i NSB, Arne Wam. Det er disse som i dag ligger til grunn for det som er blitt jubileumsprosjektet.

Nå er det vår t

Danmark feiret sitt store jernbanejubileum i 1997 – tyskerne var tolv år tidligere ute. Men først ute var England som alt i 1976 kunne feire jernbanens 150 års-jubileum. Nå er det vår tur til å feire!

Det er synd å si at Norge var på hugget da den industrielle revolusjon omsider innhentet landverts transport. Åpningen av jernbanen mellom Stockton og Darlington i England i 1826 ble overhodet ikke omtalt i norske aviser.

Først tre måneder etter det berømte lokomotivslaget ved Rainhill i 1829 kom en liten notis om saken i Morgenbladet. Den ble innledet slik:

«En ganske liten maskin setter seg selv og en dermed forbundet betydelig vekt i bevegelse med en likså stor kraft og en enda større hastighet enn de mest hurtiggående hester kan tilveiebringe i den samme distanse.»

Forfatteren er likevel inne på det som banet vei for jernbanedrift både i England og etter hvert også i Norge: Hastighet og kapasitet. Som i England var det i også Norge transport av gods som var jernbane-entusiastenes fremste anliggende.

Der England hadde kull, hadde Norge sitt tømmer, men engelskmennene hadde hatt jernbanedrift i 20 år før nordmennene begynte å utrede spørsmålet. I 1845 ble det nedsatt en kongelig kommisjon for å la: «undersøke og avgi innstilling om den hensiktsmessigste måte hvorpå et fullkomment kommunikasjonsanlegg kunne istandbringes til forbindelse mellom Kristiania, Mjøsa og Øyeren, samt å fremkomme med detaljert forslag til et sådant anleggs utførelse, ledsaget av omkostningsoverslag».

Folkefest

Og når det gjaldt fullkommenheten, hadde jernbanetilhengerne sterk konkurranse fra kanalister. Det hjalp imidlertid godt på jernbanesiden at den fikk drahjelp fra britisk kapital og gründerånd, og at den britiske generalkonsul i Norge gikk konkret inn i saken.

Målt med våre dagers utredningsomfang var tempoet i 1840-årene slett ikke dårlig. Allerede i 1848 fikk vi vår første Jernbanelov, og tre år seinere kom avgjørelsens time i Stortinget etter at jernbanespørsmålet hadde vært den store sak på folkemøter og i avisene vinteren 1851.

Det var den 15. mars 1851 at stortingsvedtaket om Mjøsbanen kom med 81 mot 25 stemmer. Mens samme dato i året 2001 stille gled inn i rekken av øvrige dager og intet 150-årsjubileum ble markert, ble begivenheten i 1851 feiret med champagne og folkefest over flere dager.

Det første spadestikk

Om utredningen hadde tatt noen år, gikk det desto raskere med oppfølgingen av stortingsvedtaket. Mindre enn et halvt år seinere, den 8. august 1851, fulgte neste akt: det første spadestikk på det som skulle komme til å bli Norsk Hoved-Jernbane.

På en løkke bak Oslo Bispegård, mellom bispegården og Botsfengselet var det rigget til en tribune med plass for 800 innbudte damer. Norske og britiske flagg vaiet i sommervinden; militærmusikken spilte opp, og midt på plassen var anbrakt en festkledd talerstol. Butikkene var stengt, skolene hadde fri, byens sangforeninger møtte opp med grønne og røde gullinnvirkede bånd, og offiserer, artillerister og ridende jegere lyste opp med sine gallauniformer.

Et folketog hadde brutt opp fra Oslo Ladegård ved 12-tiden. Dette festtoget ble mottatt av det engelske selskaps representanter og stattholderen, Severin Løvenskiold, som holdt en kort tale før han tok det første spadestikk med en sølvspade, og den første bit med gresstorv ble kjørt bort i en mahognytrillebår. Da brøt jubelen løs med hurrarop, kongesalutt og patriotiske sanger.

Dikteren Johan Sebastian Cammermeyer Welhaven, hadde skrevet diktet «Ved Arbeidets Begyndelse paa Jernbanelinjen» som begynner slik:

En Tanke, der blev båret
med Ild i Folkets Hu,
er som en Rune skaaret
i Fosterjorden nu.
Som ved sin bedste Ager
skal landet stå i Flor,
hvor Jernet Furen drager
fra dette første Spor.

Hovedbane på tre år

Det mest bemerkelseverdige i sammenligningen mellom den gang og nå er likevel farten i selve anleggsarbeidet. Etter bare tre år, og med primitive redskaper etter vår målestokk, ble vår første jernbane, Hovedbanen mellom Kristiania og Eidsvoll, høytidelig åpnet. Den 1. september 1854 var åpningsdagen og Morgenbladet skrev om begivenheten:

«Jernbanefesten var begunstiget av det yndigste vær, og var i enhver henseende skikket til å vekke inntrykk og etterlate de erindringer som en for vårt fedreland så betydningsfull begivenhet fortjener.

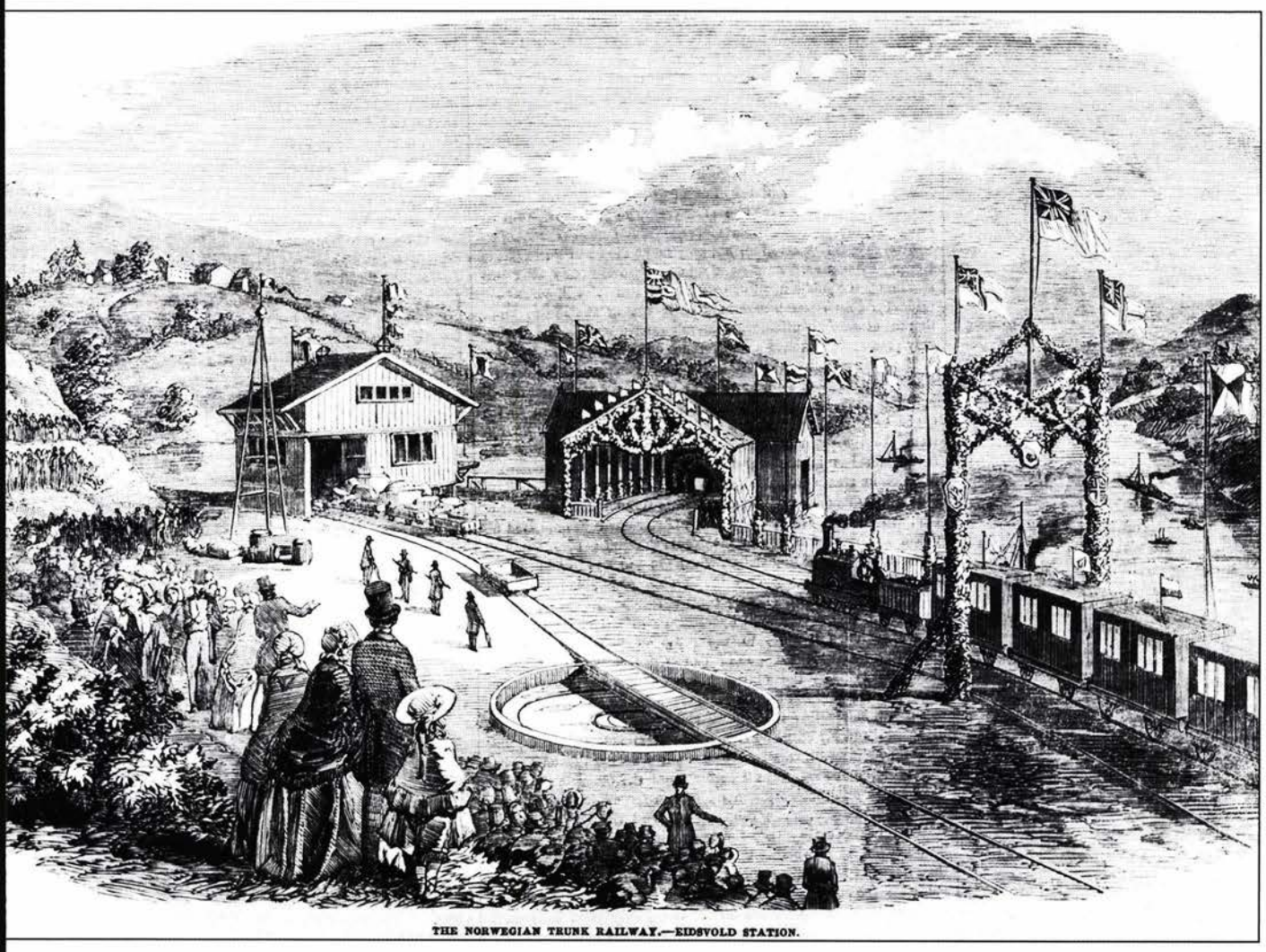
Åpningstoget gikk fra hovedstaden kl 09.30, og to og en halv time seinere gled toget inn på Eidsvoll stasjon. Etter en lunsj i stasjonshuset på Eidsvoll returnerte ekstratoget til Kristiania der det ankom kl 16. Og så var det fest etterpå.»

Høyere forening

Welhaven hadde skrevet diktet til spadestikket 8. august, men det var dikteren og journalisten Aasmund Olavsson Vinje som fulgte jernbanesaken tettest både under utredningsfasen, anleggsfasen og ved åpningen.

Allerede ved den første prøveturen i juli 1853 var Vinje en ivrig tilskuer som gikk hjem og skrev et dikt om begivenheten gjengitt i Christiania-Posten. Og

ur til å jubilere



1. september 1854 kan regnes som fødselsdagen for våre jernbaner. Den dagen fant åpning av driften på Hovedbanen mellom Kristiania og Eidsvoll sted. Her ser vi åpningstoget kjøre inn på Eidsvoll stasjon. (Illustrasjon: The London Illustrated News)

for Vinje sto damplokomotivet som en slags høyere forening av ånd og materie.

I eventyrlige hastigheter

For å forstå begeistringen for og troen på jernbanen rundt 1850 må vi nullstille oss og tenke oss innlands-Norge som det kommunikasjonsmessige u-land det faktisk var. Landeveiene - det forholdsvis beskjedne nettet som fantes - var stort sett i dårlig forfatning, og veiene fremsto i likhet med terrenget for øvrig som bedre farbart med snø på enn uten.

Forholdene gjør det mer fristende å snakke om «langsomhet» enn hastighet i transportavviklingen som var basert på hest som trekkraft. I denne situasjon er det at «eimhesten» som Vinje kaller damploket, dukker opp og fører den industrielle revolusjon inn på transportarenaen gjennom sporbunden trafikk i eventyrlige hastigheter. Er det da underlig at en utviklingsorientert mann som Vinje renner over av begeistring?

Jernbaner i 150 år

Siden 1. september 1854 har vi altså hatt jernbaner i fedrelandet, og det er det som er årsak til jubileet om et år.

Persontransport ble en stadig viktigere bieffekt av jernbanesatsingen; den halvoffentlige britisk-norske Hovedbanen ble helnorsk etter fem års drift, men først i 1926 ble den en del av Norges Statsbaner som ble opprettet som overbygning over statsbanene i 1883.

Tekst: Reidar Skaug Høymork

Muntre musikanter se

Når jernbanen skal feire sine første 150 år i Norge, er det bare naturlig at jernbanens egne musikere står sentralt. – Vi har store planer for jubileet, forteller lederen i Norsk Jernbanemusikkforbund, Mette Norheim.

I alt fins det syv jernbanemusikkorps i Norge, beliggende i Stavanger, Bergen, Oslo, Drammen, Hamar, Trondheim og Narvik. Korpsene har til sammen rundt 300 aktive medlemmer, og de vil alle være med og sette sitt preg på omgivelsene rundt om i landet i anledning jubileet.

Jernbanens Musikkorps Oslo foreviget under NM i Trondheim

Ivrige ildsjeler

– Blant korpsmedlemmene finner du både folk som jobber i NSB, Jernbaneverket og NSBs datterselskaper, men vi har også en god del medlemmer som ikke er ansatt i jernbanen, forteller Norheim, - og entusiasmen for jernbanen er like stor i alle leire!

Korpsmedlemmene er en aktiv gjeng både på musikkfronten og den sosiale fronten, og de vet å ta initiativ når det er noe de vil delta i. Så også når det gjelder jubileumsfeiringen.

– Du vet, det nytter ikke å sitte stille og vente på at noe skal skje, sier Norheim, - så derfor kontaktet vi jubileumskomiteen selv.

Forslagene florerer

Det er ingenting å si på entusiasmen, i hvert fall, for musikerne har kommet med en rekke forslag til hva de kan bidra med.

– Vi ser for oss at korpsene fra Oslo, Hamar og Drammen kan gå sammen i et storkorps og ha en konsert på Jernbanemuseet på Hamar, samt bidra under den offisielle markeringen 1. september og markeringen i Oslo Spektrum, forteller Norheim entusiastisk. Og det er ikke alt. Norheim har sammen med Oslokorpsets dirigent, Bjørn Morten Kjærnes, tatt initiativ til å søke Norsk Kulturråd om økonomisk støtte til å få skrevet et bestillingsverk til jubileet.

– Med unntak av korpset i Narvik har de seks andre korpsene meldt sin interesse, forteller Norheim. Tanken bak er at seks komponister skal skrive seks enkeltstående verk på om lag sju minutter, som så settes sammen til ett verk med tittelen «Underveis».

Det er allerede satt av tid til urframførelsen av hele verket på Norsk - og nordisk jernbanemusikkstevne i Trondheim i juni 2004, men publikum vil få sjansen til å høre de enkeltstående verkene før den tid.

er preg

– Vi planlegger at de ulike korpsene skal fremføre sitt verk på jernbanestasjoner på vei til stevnet i Trondheim, forteller Norheim stolt.

Ekte entusiasme

– Det er ikke sikkert at vi får gjennomført alle planene våre, men vi blir glade hvis vi får gjennomført i hvert fall noen av dem, sier Norheim, og forteller at dårlig økonomi er grunnen til at korpsene til tider må senke aktivitetsnivået noe.

Jernbanemusikkorpsene får støtte fra Fritidsrådet, men medlemmene må også spytte i penger selv.

– Da sier det seg selv at vi må velge bort noe, forteller Norheim. Men jubileet er så spesielt for oss at vi kommer til prioritere opptredener i forbindelse med dette.

Det er en prioritering alle i jernbanen bør sette pris på at de gjør!

Tekst: Kari Anne Kvarving
Bilde: Sverre Kjensmo og Lasse Storheil

Livlig på scenen i jubileumsåret

Korsang og annen underholdning vil ledsage publikum når de ferdes på Oslo S i jubileumsåret 2004.

Reisende til og fra Oslo S skal ikke kunne unngå å få med seg jernbanens 150års-jubileum. I tillegg til en bildeutstilling, skal det bygges opp en scene på seks ganger seks meter hvor ansatte i Jernbaneverket og NSB får muligheten til å opptre.

– Det skal bli liv og moro både for de reisende og for jernbanens egne ansatte, ivrer sekretær i jubileumskomiteen, Yngve Pedersen.

– Vi vil vise frem det kulturelle mangfoldet som fins blant jernbanens ansatte, samtidig som vi ønsker at jubileumsaktivitetene skal bidra til å øke fellesskapsfølelsen og styrke den gode korpsånden mellom de ansatte i NSB og Jernbaneverket.

Interne ressurser

– For oss er det om å gjøre å trekke på alle interne ressurser til underholdningen, fortsetter Pedersen. Komiteen har i utgangspunktet henvendt seg til fritidsorganisasjonene, men andre, både interne og eksterne, som har lyst til å bidra må gjerne ta initiativ til det.

– Vi vil gjerne engasjere flest mulig av våre ansatte og satser på sang, dans, musikk og teater. Vi håper på å få med ansatte fra hele landet; fra Kristiansand i sør til Narvik i nord.

Dette krever en enorm koordineringsinnsats, men Pedersen er optimist med hensyn til den praktiske gjennomføringen. Alt går, bare man vil!

Bildeutstilling

I tillegg til sceneopptredenene jobber komiteen med å få laget en bildeutstilling som skal vise hva jernbanen i Norge har vært, hva den er nå og ikke minst hva den kan være.

– Vi vil gjerne vise publikum de mulighetene jernbanen har, forteller Audun Tjomsland fra jubileumskomiteen.

I planleggingsfasen

Detaljene for opplegget er ennå ikke fastsatt.

– Vi må se på hva som er mest hensiktsmessig for NSB og Jernbaneverket og for kundene, forteller Tjomsland. For det er mye å tenke på i den praktiske gjennomføringen av arrangementene. Opptredenene må koordineres i henhold til hverandre og i henhold til ansattes fridager og reisemuligheter, og opptredenene må tilpasses Jernbaneverkets høyttalerinformasjon så de ikke overdøver trafikkinformasjonen.

– Helst vil vi arrangere sceneopptredenene neste sommer, men vi får se hva som lar seg gjøre, sier Pedersen. Det er mange biter som skal passe sammen.

Nasjonalt

I tillegg til markeringen på Oslo S håper Pedersen at jernbaneansatte rundt om i landet vil ta initiativ til markeringer rundt om på sine respektive stasjoner.

– Det er like viktig, om ikke viktigere, å markere jubileet lokalt som nasjonalt, sier Pedersen. Han nevner Togets Dag som en gylden mulighet.

– Togets Dag er tidligere år blitt markert ulike steder i landet, og tilbakemeldingene fra publikum tilsier at det har vært en kjempesuksess! Sceneopptredenene vil uten tvil følge i samme spor.

Tekst: Kari Anne Kvarving
Bilde: Terje Stensvold

Jernbanens sangfugler skaper stemning

Medlemmene i Jernbanekoret Oslo, juni 2003.

Det er ikke bare jernbanemusikanter som skal markere seg under jubileet. Også de 180 medlemmene i jernbanekorene rundt om i Norge skal være med og skape god stemning.

Korene som holder til i Kristiansand, Oslo, Hamar, Trondheim og Narvik skal gjøre sitt beste for at omgivelsene legger merke til jernbanenes 150-årsjubileum. Og ikke nok med det! På programmet neste år står i tillegg Jernbanekoret Oslos 75-årsjubileum i mars og Landssangerstevnet i Oslo i mai.

– Alt dette kommer i tillegg til de vanlige oppdragene våre, så 2004 blir et travelt år, fastslår Stig Rønningen og Terje Stensvold, som er henholdsvis leder og nestleder i oslokoret.

Alt på ett år

Hektisk aktivitet til tross, kormedlemmene gleder seg.

– Vi syns det er kjempeartig å stille opp for jernbanen, forteller Rønningen, og vi føler at folk setter pris på sangen vår. Korene har for tradisjon å stille opp på markeringen av 1. mai på sine respektive steder.

Oslokoret pleier i tillegg å opptre på alders- og sykehjem i Oslo kommune før jul hvert år, og i tillegg synger de julesanger på Oslo S den siste store utfartsdagen før jul.

– Vi ser at dette gleder mange i den travle førjulstiden, smiler Stensvold.

– Da vi spurte Einar Enger om han kunne tenke seg å være Landssangerstevnets beskytter, svarte han sporenstreks ja. Han sa også at sang og musikk står hans hjerte nær. Det syns vi er skikkelig artig, sier de entusiastiske sangerne.

Jubileumskonserter

Når det gjelder jernbanejubileet, har alle korene fått forespørsel fra Jernbanepersonalets Fritidsråd om de kunne tenke seg å delta på ulike aktiviteter under jubileet, men det foreligger ingen konkrete planer.

– Vi har ikke fått vite noe konkret om hva vi skal bidra med, men vi kommer stadig opp med forslag til både nye og gamle sanger vi kan fremføre, føyer de til og forteller at de ikke er bekymret for resultatet. Alle jernbanekorene har dyktige dirigenter, så det blir garantert ikke noe problem å sette sammen en feiende flott festforestilling, sier Stensvold.

Profilering

I likhet med jernbanemusikkorpsene, får jernbanekorene litt økonomisk støtte fra Jernbanepersonalets Fritidsråd, men også korene må drive en utstrakt dugnadsvirksomhet for å forsvare sin eksistens.

– Alt arbeidet er selvfølgelig ikke like artig, men kormedlemmene står på, forteller Rønningen. – Vi vil gjerne profilere oss og vise hva vi kan, både til det beste for jernbanen og for omgivelsene.

Tekst: Kari Anne Kvarving

Historisk

I september neste år har du mulighet til å bli med på en togreise omtrent slik den artet seg for 150 år siden. Et av verdens eldste, kjørbare museumstog vil gjøre stas på bursdagsbarnet Hovedbanen Oslo-Eidsvoll, og kanskje kommer kongen ...

Skibladner er verdens eldste hjuldamper i drift, men damplokomotivet Caroline er nesten like gammelt. For mens "Mjøsas hvite svane" ble satt i drift som en forlengelse av Hovedbanen i 1856, ble lokomotiv nummer 17 levert fra Robert Stephenson & Co. i Newcastle i 1861 og tatt i bruk på Kongsvingerbanen.

Når Caroline er ute på tur, trekker hun ei eldgammel godsvogn i tre og fem spartanske personvogner med lange trebenker uten gjennomgang. På fagspråket kalles dette et karettog, og det er et av de virkelige klenodiene på Norsk Jernbanemuseum på Hamar.

Det er ikke akkurat hver dag at dette museumskjøretøyet kommer tøffende på historiske skinner. Men når jernbanen feirer seg selv, skjer det: 1. september neste år er et stort antall gjester invitert til Eidsvoll stasjon, der de prominente gjestene blir fraktet med museumstoget fra historiske Eidsvoll stasjon til den nye endestasjonen på Gardermobanen. Helgen etter er det folkets tur til å stige om bord i Caroline-toget.

– Ved siden av et større arrangement på Hamar blir dette en av de store jubileumsmarkeringene våre, forteller overingeniør og togets faste maskinoperatør, Roar Stenersen ved jernbanemuseet.

«Kolstadbåten» og «Klevfosmerra»

– Det norske jernbanemateriellet ble bygd for å vare, og det er nok én av forklaringene på at mye av det gamle materiellet fremdeles er i kjørbar stand, forklarer Stenersen.

En god porsjon tilfeldigheter og et nitidig gjenoppbyggingsarbeid er and-

ogreise på de første spor

re grunner til at et så gammelt lokomotiv som Caroline ennå kan settes i trafikk. For Caroline har en mangslungen karriere bak seg:

Etter å ha tjenestegjort på Kongsvinger banen ble hun stasjonert på Hamar før hun etter en modernisering ble satt i trafikk mellom Ringebu og Lillehammer med blant andre sannsigeren Marcello Haugen som fyrbøter.

«Kolstadbåten» ble toget kalt på folkemunne, fordi lensmann Simen Kolstad på Ringebu hadde tatt initiativ til den lokale togforbindelsen.

I 1920 ble det solide Stephensonloket regnet som utrangert. Men i stedet for å havne på skraphaugen ble hun satt inn på sidesporet fra Ådalsbruk stasjon tilhørende Clevfos Cellulose & Papirfabrikk.

«Klevfosmerra» ble det nye tilnavnet, og hun holdt ut i nye 33 år med tunge godsvogner og bratte bakker.

Jubileumslok

100 år etter at Hovedbanen ble bygd, fikk den tilsynelatende utslitte «merra» opphøyet status. Lokomotivet ble langt på vei bygget tilbake til sitt opprinnelige utseende. Og det var først som rehabilitert pensjonist at hun fikk navnet Caroline.

Sammen med to museumsvogner og tre restaurerte karetvogner utgjorde det NSBs jubileumstog i 1954.

Etter jubileumsfeiringen for snart 50 år siden ble Caroline overført til Norsk Jernbanemuseum, der det var ute og luftet seg da Rutebok for Norge fylte 10 år i 1969. Høy alder gjorde imidlertid at helsa igjen skrantet, og loket havnet på utstilling – helt til det nærmet seg et nytt jubileum.

I 1988 lanserte nemlig Jernbanemuseets Venner ideen om å restaurere et komplett karettog til museets 100-årsjubileum i 1996. Ideen var å få liv i Caroline igjen og restaurere en passende vognstamme.

Karettoget

Loket ble fraktet til NSBs verksted Sundland i Drammen. Her ble stort sett alt over fotbrettet bygget nytt, mens maskineriet, rammene og hjulene er minst 120 år gamle.

– Det norske jerbanemateriellet ble bygd for å vare, og det er nok en av forklaringene på at vi kan bruke dette lokomotivet fra 1861, sier overingeniør Roar Stenersen på Norsk Jernbanemuseum.

Godsvogna rett bak loket er fra 1889. Enkelte vil kunne huske det som en del av skiutfartstog som blant annet gikk til Stryken, og den ble reddet fra hugging av Norsk Jernbaneklubb.

De kummerlige personvognene ble hentet fra høyst ulike steder. Alle så nær som en har stått på bakken minus understell og blitt brukt som uthus eller hytter. To av vognene var blitt solgt privat og benyttet som overnattingsrom på en leirskole, men Olaf Bjerknes – aktiv i Norsk Jernbaneklubb og nå ansatt i Jernbaneverket – kjøpte dem tilbake for private midler og sørget dermed for at de ble reddet.

Lillestrøm-Eidsvoll

Et kjennetegn ved disse vognene at de har utvendige langsgående stigbrett. Passasjerene henvises til upolstrede trebenker uten midtgang og oppvarming, og i tidligere tider måtte konduktøren bevege seg utendørs på det smale stigbrettet mens toget var i fart, med det tragiske resultat at enkelte rett og slett endte sine dager under hjulene.

Så risikabelt skal det ikke gå for seg når jernbanen feirer sine 150 år.

- Karettoget har imidlertid en begrenset aksjonsradius, og jeg ser for meg at vi kjører strekningen Lillestrøm-Eidsvoll i september neste år, forteller Roar Stenersen.

Tekst og foto: Tore Holtet

Blidspente forfattere! Fra venstre Jon Gulowsen, Helge Ryggvik og Trond Bergh.

Jernbanehistorie mellom fire permer

I anledning jubileet har Jernbaneverket engasjert tre norske historikere til å samle Norges jernbanehistorie mellom fire permer. Verket skal være ferdig i god tid før jubileumsdagen 1. september 2004.

Trond Bergh, professor i historie med hovedvekt på økonomisk historie og næringslivshistorie, tar for seg pionerperioden fra 1850 og frem til utbruddet av den annen verdenskrig i Norge 9. april 1940.

– Jeg legger stor vekt på jernbanens betydning og relevans i samfunnet, for hva den betydde sosialt og økonomisk i Norge, forteller Bergh, og legger til at han syns dette er et forsømt tema i norgeshistorien.

– NSB var jo lenge Norges største bedrift; et lite samfunn i samfunnet, spredt over nesten hele landet. Derfor har jeg skrevet et eget kapittel om etaten og om den kulturen som vokste frem blant de ansatte, sier professoren engasjert.

Store omveltninger

Jernbanens posisjon i samfunnet gjennomgikk store forandringer i tiden 1850 – 1940.

– Da jernbanen ble etablert og introdusert, innebar det store teknologiske og økonomiske omveltninger i samfunnet, forteller Bergh. Det var en nesten uhemmet entusiasme for jernbanen, og på landjorden hadde jernbanen nærmest monopol som transportmiddel. Vendepunktet kom i mellomkrigstida. Jernbanen måtte kjempe mot den gryende bilismen, og i denne nye konkurransesituasjonen var ikke lenger jernbanen den selvfølgeligheten den hadde vært i over femti år.

Historiens betydning i dag

Bergh tar for seg beslutninger som ble tatt i de første årene det ble drevet jernbane i Norge som har fått avgjørende betydning for dagens situasjon. Dette gjelder blant annet avgjørelsen om at jernbanens skulle være statlig drevet, omfanget og den geografiske prioriteringene på utbyggingen av nye banestrekninger og ikke minst valget mellom smalspor og normalspor.

– Både nasjonalfølelsen og Norges geografi hadde avgjørende betydning når beslutningene ble tatt, forklarer Bergh.

Jernbanen under den annen verdenskrig

Det andre bindet i verket handler om jernbanen fra 1940 og frem til vår tid. Boken skrives av Jon Gulowsen, som er professor i sosiologi, og Helge Ryggvik, som er historiker med doktorgrad i økonomisk historie.

– Det er et enormt spennende historisk materiale om jernbanen, forteller Ryggvik entusiastisk, og trekker frem jernbanens betydning under den annen verdenskrig som et eksempel på dette.

Jernbanen hadde stor betydning både for tyskerne og for den norske motstandskampen, forklarer Ryggvik, - og det at så mange jernbaneansatte var aktive i motstandskampen, fikk stor betydning for jernbanens stilling etter krigen. Etter krigen ble det lagt mange planer om nye og forlengede jernbanestrekninger, men planene ble av økonomiske grunner ikke realisert.

Modernisering

Etterkrigstiden startet ekspansivt for jernbanen. Konkurransen med privatbilismen drev moderniseringen fremover, og den såkalte MR-planen, Moderniserings- og rasjonaliseringsplanen, fra 1960 slo fast at jernbanen en gang for alle skulle bli moderne og konkurransekraftig. Dette innebar også bruken av ny teknologi, hvor den dampdrevne togparken ble erstattet med dieseltog og elektriske tog.

– Jernbanen er viktig for å forstå utviklingen i Norge i etterkrigstiden, forklarer Ryggvik, - og den politiske utviklingen i landet har alltid hatt store konsekvenser for jernbanen. Dette ser vi helt inn i vår tid. Jernbanen har vært gjennom store omveltninger de siste ti årene, og det blir spennende å følge utviklingen fremover.

Bøkene er tenkt å være julegaven til jernbanens ansatte i 2004.

Tekst: Kari Anne Kvarving
Bilde: Magne Hamar