KJØREVEIEN

Nr. 7 - 2003

Jernbane er svaret

310 mennesker ble drept i biltrafikken i fjor – og tallene øker. Overføres mer av trafikken på jernbane, vil ulykkestallene gå ned. Dette er ett av budskapene i Jernbaneverkets historiske profileringskampanje. Side 14

Foto: Scanpix

Signaler

Fokus på jernbanen

I disse dager er det ett år igjen til det store jubileet. 1. september 2004 har vi hatt jernbane i 150 år i dette landet. NSB og Jernbaneverket har gått sammen om å planlegge jubileumsaktivitetene, og i et eget innstikk som følger denne utgaven av Kjøreveien og NSBs internblad Vingehjulet, kan du lese om jubileumsforberedelsene. Vi legger opp til at 2004 skal bli et år med positiv oppmerksomhet på jernbanen.

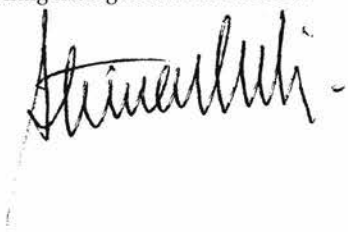
Oppmerksomhet har jernbanen også fått i sommer. NSBs svake økonomiske resultater med risiko for nedleggelse av fjerntogtilbud har vært en gjenganger i pressen. Positiv oppmerksomhet kan neppe dette kalles, men likevel har det utløst en debatt om viljen til å satse på jernbanen.

Flere politikere har gått langt i å love støtte til fjerntogene, og vi i Jernbaneverket har dokumentert at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt at de opprettholdes. Det er imidlertid viktig at velviljen overfor fjerntogene og eventuelt økt offentlig kjøp ikke går på bekostning av budsjettene til Jernbaneverket. Hvis våre budsjetter svekkes, vil mulighetene for å styrke jernbanen bli betydelig redusert.

Vi i Jernbaneverket må bli flinkere til å fortelle omverdenen om hvilken betydning en livskraftig jernbane har for samfunnet. Som et ledd i dette arbeidet starter vi nå en landsomfattende informasjonskampanje der vi fokuserer på jernbanens fortrinn, og ikke minst på jernbanens muligheter.

Kampanjen vil bli synlig gjennom plakater på stasjonene, tilbud til skoler og tiltak mot presse og media for øvrig. Alle ansatte vil få nærmere informasjon om innholdet i kampanjen, og du kan lese mer her i Kjøreveien.

Hver enkelt av oss har en viktig jobb som jernbanens ambassadører, og da er det viktig med god ballast i form av solid kunnskap om hva jernbanen virkelig betyr. Vi trenger å ha jernbanen skarpere i fokus.



16
Eventyr

Les om et eventyr som foregår mer enn 1.000 meter over havet – med tog, sykkel, niste, multer, personlig frihet og et imponerende stykke jernbanehistorie som noen av ingrediensene.

KJØREVEIEN 7-2003

Til prosjektenes tjeneste - Nå kommer den tunge delen 4
Den spennende måneden 6
Suksess for omstridt nabotåg 8
Transport mest terrorutsatt - Svært liten fare 9
Tidenes største kontrakter 10
Jernbaneverkets nye kommunikasjonssenter 11
Tidenes jernbaneprofilering 12
Rekord på Rallarvegen 13
Debutant i Rallar-eventyret 14
Ikke skremt av utenlandstap 16
Tog under Gibraltarstredet 18
Møte med: Norges første fritidsrallar 19
Smånytt 20
Info om info 22
Mitt jernbanebilde 24
Feil i juli 28
Punktlighet og driftsulykker 29
Harry-sporet 30
31
32

4 Best

Ingen skal være i tvil om at Prosjekttjenester er best. Personer med kompetanse på prosjektstyring og byggeledelse skal hentes herfra – og ikke eksternt.

6 Skyggeside

Den menneskelige delen av en omorganisering har en solside og en skyggeside. Bedriftsoverlegen snakker om skyggesiden.

12 Skål!

Jernbaneverket har grunn til å skåle i champagne. Kontrakter på 1,5 milliarder kroner er underskrevet, og om tre til fem år kan den nye togradioen tas i bruk.

10 Terror

Terrortrusselen mot jernbanen er liten, men vurderinger fra Politiets sikkerhetstjeneste leses på linje med værmeldinger fra Meteorologisk Institutt.

KJØREVEIEN

INTERNBLAD FOR JERNBANEVERKET

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken

ADRESSE, REDAKSJONEN:
Svein Erik Bakken
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
22 45 51 56
E-post: svein.erik.bakken@jbv.no

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
Opplag: 5.000
www.jernbaneverket.no

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

Redaksjonen avsluttet 18. august 2003.

INFORMASJON I JERNBANEVERKET:

HOVEDKONTORET

Etatsdirektør Svein Horrisland
(22 4)5 51 55

Informasjonsdirektør
Jan Erik Kregnes
Tlf 22 45 54 21

Region Øst
Kjell Bakken (22 4)5 75 73

Region Nord
Dag Svinsås (72 5)7 25 25

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

Til prosjektenes tjeneste

Fra nyttår samles Jernbaneverkets kompetanse på planlegging, prosjektering og prosjektgjennomføring i én og samme enhet. Kjetil Nevstad har fått den store jobben med å bygge opp og lede den nye enheten, som får navnet «Prosjekttjenester» og blir en del av Utbygging.

OLAV NORDLI

Prosjekttjenester vil få omlag 350 medarbeidere. Alle ansatte i BanePartner blir overført til den nye enheten. De fleste av dagens medarbeidere i Utbygging inngår også - unntaket er sentrale staber og GSM-R prosjektet.

- I tillegg er det også aktuelt å overføre noen medarbeidere fra plan- og prosjektkontorene i regionene, samt fra Teknikk. Dette vil bli nærmere utredet og konkretisert utover høsten, opplyser Kjetil Nevstad når Kjøreveien oppsøker ham i hjørnekontoret på Stortorvet.

På plass i BanePartner

Kjetil har nemlig overtatt som leder av BanePartner allerede fra 1. august i år. Dette innebærer at BanePartner rapporterer til utbyggingsdirektøren og fortsetter som egen resultatenhet fram til Prosjekttjenester opprettes.

«Vi kommer ikke til å tvangsplassere folk»

For riktig å kunne pepre den nye sjefen med spørsmål, har Kjøreveien bedt om hjelp fra tre framtidige medarbeidere i Prosjekttjenester: Kathrine Dæhli og Erik Mæhlum fra BanePartner, samt Magne Eidsnes fra Utbygging. Men Kjetil har ikke vondt for å snakke seg varm uten hjelp fra oss:

- Bakgrunnen for å opprette Prosjekttjenester er et behov for sterkere erfaringsutveksling og deling av kompetanse på tvers av enhetsgrensene, samt et ønske om en mer effektiv utnyttelse av Jernbaneverkets ressurser på dette området, forklarer han.

Sikrer sysselsettingen

- Det er to hovedområder som blir sentrale for den nye enheten. Det ene blir å utføre konkrete oppgaver innenfor planlegging og prosjektering på oppdrag fra enhetene i Infrastruktur. Det andre blir å låne ut personer med kompetanse innenfor prosjektstyring og byggeledelse til utbyggings- eller vedlikeholdsprosjekter.

- I dag leier Jernbaneverket inn medarbeidere til slike oppgaver eksternt, samtidig som BanePartner har problemer med å opprettholde aktivitetsnivået. I framtida må alle enheter i Infrastruktur gå til Prosjekttjenester først, slik at Jernbaneverket kan sikre egen sysselsetting. Ekstern innleie kan bare skje dersom det ikke finnes tilstrekkelig kapasitet eller kompetanse hos oss, sier Kjetil.

- *Hvilke utfordringer innebærer denne situasjonen?*

- Dette må ikke bli en sovepute. Hvis vi får følelsen av å være et monopol, kan dette gå ut over kvaliteten på våre tjenester. Det er viktig at vi kan måle oss opp mot andre aktører og vise at vi er effektive og profesjonelle. Enheten skal ikke være så stor at det ikke blir behov for et eksternt marked.

Skal være best

- Markedsføring og utvikling av vår kompetanse blir viktigere enn noen sinne. Våre oppdragsgivere må aldri være i tvil om at det er vi som er best. Prosjekttjenester vil innebære en styrking av ingeniørmiljøet i Jernbaneverket, og det blir en stor utfordring å forene det beste fra alle miljøene og utnytte kompetansen på tvers. Samtidig må vi hele tiden søke impulser og konkurranse utenfra.

- Den nye enheten skal ikke konkurrere på det åpne markedet. Men har vi ledige ressurser, kan vi gjøre oppdrag for eksterne, gitt at dette ikke påfører oss risiko. Dermed håper jeg at det samarbeidet som BanePartner har med Oslo sporveier og Banverket, kan fortsette. Eksterne oppdrag vil også gjøre hverdagen mer variert og interessant, mener Kjetil.

«Alle må gå til oss først»

- Generelt tror jeg den nye hverdagen vil by på mange nye og spennende muligheter for medarbeiderne, blant annet til å utvikle kompetanse og karriere innenfor ledelse og prosjektledelse ved siden av tekniske fag, legger han til.

Usikkerhet

Kathrine og Erik legger ikke skjul på at omstillingsprosessen har skapt usikkerhet og utrygghet i BanePartner.

– Vi ser fram til å få alt på plass, men nå er vi spente på hvordan vi blir innplassert i den nye organisasjonen. Vil endringene føre til nedbemanninger?

- Når vi skal innplassere medarbeiderne i det nye organisasjonskartet, får alle anledning til å komme med ønsker om hva de vil jobbe med. Vi kommer ikke til å tvangsplassere folk, sier Kjetil.

- Det ligger i kortene at effektiviseringen av Jernbaneverket vil føre til nedbemanning på sikt, men jeg roper ikke om dette nå. Hvis det blir ubalanse mellom oppdragsmengden og bemanningen, vil vi måtte tilpasse organisasjonen, men det er for tidlig å si hvilke tiltak som kan bli aktuelle. Organisasjonene og Personal sentralt har sammen definert en pakke med virkemidler, og oppsigelser er pr. i dag ikke definert som tiltak.

Under samme tak

- Vil medarbeiderne måtte flytte på seg?

- Vi må være der prosjektene er, men jeg tror ikke det blir nødvendig for mange å flytte. De som blir overført fra plan og prosjektkontorene, vil bli lokalisert sammen med regionene og jobbe med lokale prosjekter. Når det gjelder de som sitter i Oslo, ønsker vi å samle alle under samme tak. Vi håper å få dette på plass i løpet av høsten.

Hektisk høst

- Nå i disse dager arbeider vi med å konkretisere hvordan Prosjekttjenester skal organiseres, samt utarbeide stillingsbeskrivelser for lederstillingene. Dette gjøres i nært samarbeid med tillitsvalgte og ledere i dagens organisasjon. Lederstillingene blir lyst ut i september, slik at ledergruppa i den nye enheten kan komme sammen i midten av oktober, forklarer Kjetil.

Møte: Kjøreveien regisserte et møte mellom Kjetil Nevstad (t.h.) og tre av hans framtidige medarbeidere i Prosjekttjenester. F.v. Erik Mæhlum, Kathrine Dæhli og Magne Eidsnes. (Foto: Olav Nordli)

- Det er viktig at ledergruppa er aktiv i tida før Prosjekttjenester opprettes. Vi må planlegge virksomheten for 2004, blant annet gjennom å inngå rammeavtaler med oppdragsgiverne slik at vi kan kartlegge oppgavevolum og aktiviteter for neste år.

Erfaring fra omstilling

- Kan du fortelle litt om personen Kjetil Nevstad også?

- Jeg er utdannet siviløkonom og har jobbet ti år med salg og ledelse i konsulentbransjen. For halvannet år siden kom jeg til Jernbaneverket som økonomi- og prosjektstyringssjef i Utbygging. Jeg er 35 år gammel og opprinnelig fra Ulsteinvik på Sunnmøre. Utenom jobben springer jeg mye – jeg løper i skogen og løper etter min toårige datter, smiler Kjetil.

«Må aldri være i tvil om at vi er best»

- Hvis du ikke klarer å holde styr på henne, hvordan skal du da kunne lede oss, spøker Magne, og et øyeblikk blir Kjetil svar skyldig. Men ikke lenge.

- Fra min tid i konsulentbransjen har jeg erfaring fra flere omstillingsprosesser, og jeg regner med at det er denne ballasten er en viktig grunn til at jeg har blitt valgt til denne jobben, sier han.

- Det blir veldig interessant å jobbe framover, og mange personlige utfordringer får jeg nok. Samspillet med ledergruppa, utvikling av mål for organisasjonen, bygging av et godt arbeidsmiljø – alt dette blir spennende. Men jeg har tro på at vi vil lykkes, for jeg får dyktige medarbeidere. Og det er jo stort sett kjentfolk som samles i den nye organisasjonen, mange har hatt kontakt og samarbeidet i ulike sammenhenger tidligere. Jeg gleder meg, og det tror jeg alle andre som blir en del av den nye enheten, også har grunn til!

olav.nordli@jbv.no

- Nå kommer den tunge

- Hittil har omorganiseringen omfattet den lette delen. Nå kommer den tunge. Da er det viktig at ansatte føler de blir tatt vare på og ikke ekskludert, sier bedriftsoverlege Hans Knut Otterstad i Jernbaneverket.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Det krever at de ansatte får god informasjon og muligheter til å mestre situasjonen. Jernbaneverket må ikke kun se på omorganiseringen som en prosess der en flytter folk, men også se på hvilke arbeidsvilkår menneskene vil få i den nye organisasjonen, påpeker Otterstad.

Usikker organisasjon

- Jernbaneverket må involvere de som blir berørt av endringene. Føler de seg ekskludert, vil de oppleve Jernbaneverket som en dårlig arbeidsgiver som de ikke trenger å være lojale mot.

«Oppleves som en krise»

- Men lojalitet er da et kjent varemerke på jernbanefolk?

- Ja, og Jernbaneverket er helt avhengig av lojale medarbeidere. Hvis en ikke har lojale medarbeidere i en sikkerhetsorganisasjon, så er det en usikker organisasjon. En gambler ikke med sikkerheten, og jeg føler meg trygg på at Jernbaneverket fortsatt vil sette sikkerheten i høysetet.

Krise

- Mange ansatte er usikre på om de har jobb, hva de skal jobbe med og hvor de skal jobbe. Hva vet bedriftshelsetjenesten om konsekvensene av denne uroen?

- Omorganiseringen er todelt. Det ene er omorganiseringen i seg selv, det andre er en nedskjæring av bemanningen. Begge deler er truende for dem som føler seg usikre på om de har jobb i framtiden. For dem kan omorganiseringen oppleves som en krise.

- Vi vet generelt ganske mye om konsekvensene. Mange får sykdommer, først og fremst av psykisk karakter. Erfaringene fra andre omorganiseringer i arbeidslivet er at bedriftshelsetjenesten vil få pågang av folk som har problemer.

Ikke koblet inn

- Det som skjer i Jernbaneverket, vet vi lite om fordi bedriftshelsetjenesten ikke har vært koblet inn i prosessen. I tillegg er den heller ikke avsluttet. Det er opp til ledelsen hvor mye de vil involvere oss.

- Hva synes du om at dere ikke er koblet inn?

- Jeg tror det er riktig om bedriften kobler oss inn i prosessen. Vi kan komme inn på to nivåer. Det ene er å gi råd om hva som blir konsekvensene. Det andre er å ta seg av de ansatte når konsekvensene viser seg. Den siste delen kommer til å ta mest tid.

- Hadde det vært en fordel om dere hadde kommet inn på et tidligere tidspunkt, slik at dere kunne gitt nyttige og forebyggende råd?

- Det er et ledende spørsmål som det er lett å svare ja på.

- Hva kunne vært gjort annerledes og bedre?

- Vi må se resultatene av hele prosessen før vi kan gi noe svar på det. Ønsker Jernbaneverket å gjøre seg nytte av vår kompetanse, så har en gått glipp av de innspill som vi kunne kommet med. Om det hadde vært nyttig eller ei, er et hypotetisk spørsmål.

Alle må ta ansvar

- Hva kan den enkelte medarbeider og hva kan lederne på alle nivåer gjøre for å gjøre gjennomføringen minst mulig smertefull og mest mulig menneskelig?

«Vi har ikke vært koblet inn»

- Dette er kjernespørsmålet. For å gjøre det på en god måte trengs det ledere som skjønner at mennesker har behov for annet enn å fullføre en jobb-beskrivelse i økonomiske termer.

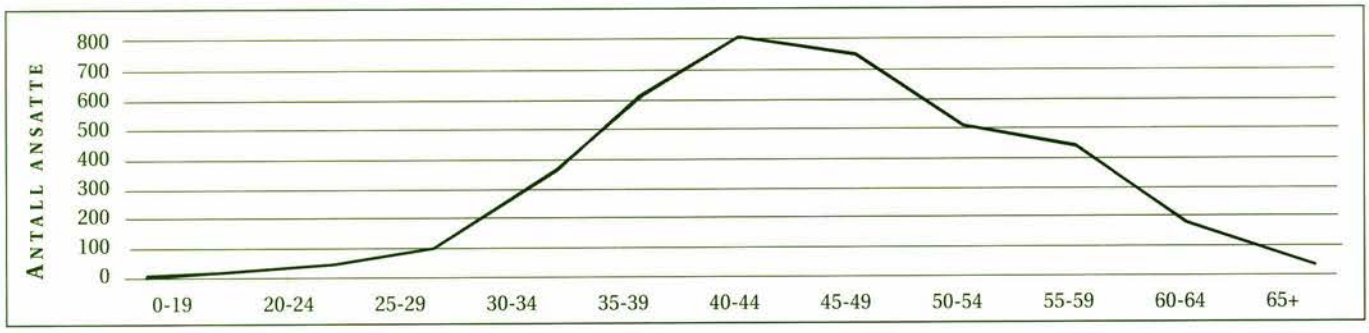
- Det finnes en menneskelig side ved alle typer arbeid som går på at folk har visse behov. Da er det viktig at det blir meldt fra om behovene. Her har alle et individuelt ansvar. Den enkelte må si ifra. Dersom en ikke er på banen, så får en sørge for å komme dit. Det kan skje gjennom linjesystemet eller de ansattes organisasjoner.

- Det blir litt for enkelt bare å skylde på lederne for manglende informasjon. Samtidig har lederne et ekstra stort ansvar i endringsprosesser.

Elitetenkning

- Har du flere gode råd?

- Den delen av omorganiseringen som har vært gjennomført, er den lette delen. Nå kommer den tunge delen. Den krever



Gamle: *Hele 1127 av Jernbaneverkets ansatte er over 50 år.*

delen

en annen kompetanse enn den første. En må vite litt om hvilke behov menneskene har. Da må en ha en dialog og samarbeide med de ansatte.

- Omorganiseringer er ofte preget av en elitetenkning som foregår på et abstrakt nivå, der de som sitter i spesielle posisjoner, driver det fram. Noen i Jernbaneverket opplever dette som en kjempeprosess, der de får utfolde seg sjøl og får være i nærheten av maktens sentrum.

- Kanskje blir ikke folkene i resten av organisasjonen så glade, eller de føler at de blir tilsidesatt. Det er viktig at en ikke får en slags «de-de-tenkning».

Tapere

- Ansatte som Kjøreveien har snakket med, fryktet at uroen og usikkerheten kan gå ut over den ansattes helse og føre til økt sykefravær. Deler du denne frykten?

- Vi vet en del om dette ut fra erfaringer fra andre bedrifter. I en slik prosess er det vinnere og tapere, samt de som kommer likt ut. Vinnerne og de som kommer likt ut, trenger ikke oss. For dem er det status quo eller en forbedring.

«Mange har veldig liten sjanse i arbeidslivet»

- Så er det taperne. De vet vi ikke noe om før resultatet av prosessen for den enkelte er kjent, kun at vi kommer til å få en tapergruppe, og at noen må ta seg av dem.

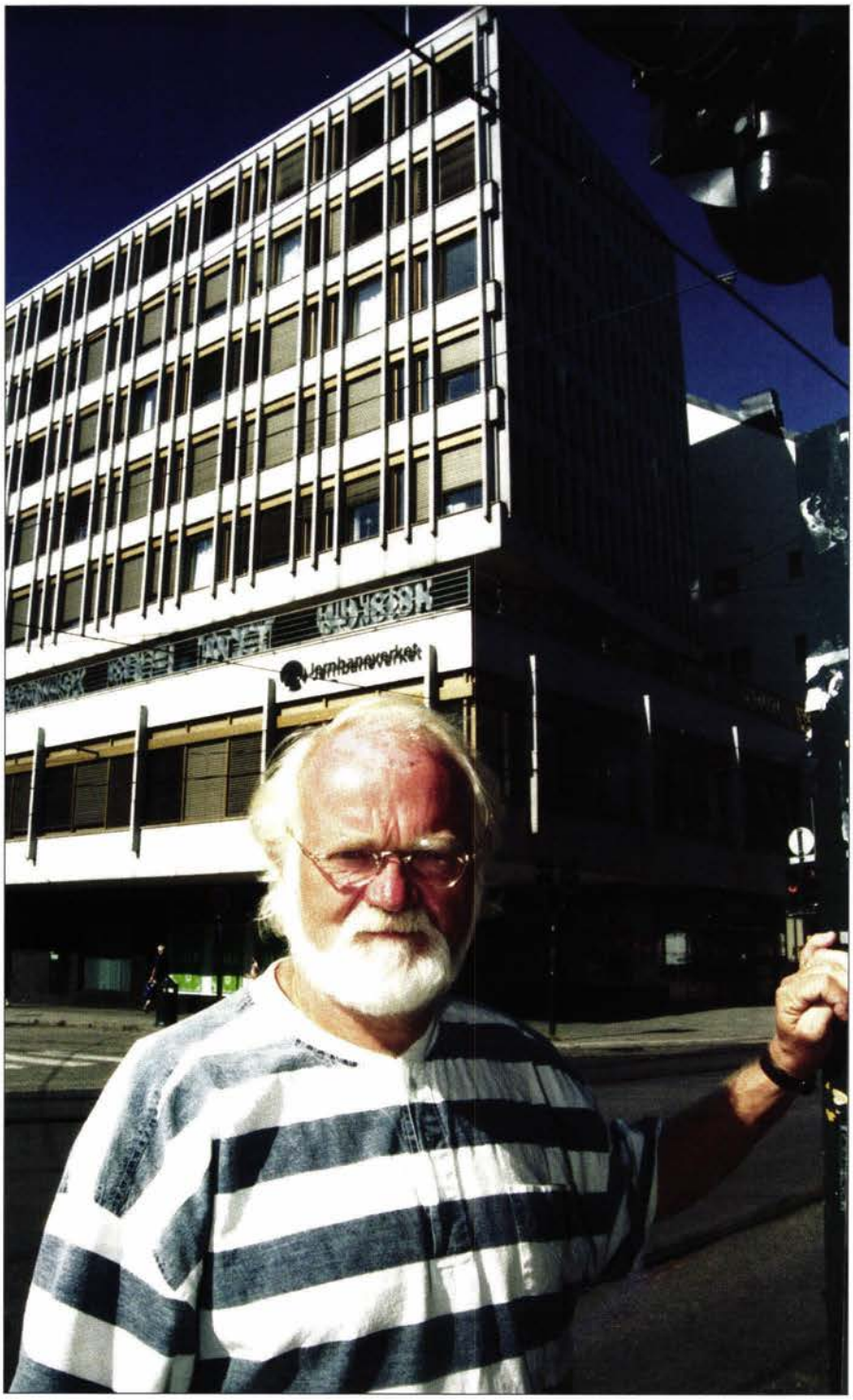
Motstridende

- Har omorganiseringen så langt ført til økt sykefravær?

- Det har vi motstridende signaler på. I siste tertial i fjor steg sykefraværet kraftig, mens sykefraværet er betraktelig redusert i første tertial i år. Erfaringene er at folk i et slags forsvar holder på jobbene sine når bedriften omorganiserer.

- Det som blir testen, er når vi ser hvor mange som skal sies opp eller som er overflødige og hva som ellers skjer med dem.

- Hva kan dere gjøre for å hjelpe de ansatte under gjennomføringen av det nye Jernbaneverket?



Smertefritt: *- Skal gjennomføringen skje mest mulig smertefritt, trengs det ledere som skjønner at mennesker har behov for mer enn å fullføre en jobbbeskrivelse i økonomiske termer, sier bedriftsoverlege Hans Knut Otterstad.*
(Foto: Svein Erik Bakken)

- Vi kan hjelpe til med å være en generell støttespiller sammen med deres lege og støtteapparatet ellers i samfunnet. Hva slags hjelp er helt personavhengig. Noen klarer mot alle odds endringer veldig godt. Andre klarer seg dårlig. Vi må derfor ta hvert enkelt tilfelle for seg.

- Hva betyr det at to av tre i Jernbaneverket er over 45 år?

- Det betyr at det er mange som har veldig liten reell sjanse i arbeidslivet på grunn av høy alder. Det er en ekstra belastning og betyr at det blir enda mer krevende og viktig å ta menneskelige hensyn, avslutter bedriftsoverlege Hans Knut Otterstad.

svein.erik.bakken@jbv.no

Den spennende måneden

September blir den mest spennende måneden for prosjektet «Et effektivt og moderne Jernbaneverk». Snart faller alle de organisatoriske brikkene på plass, og innen 1. desember skal alle kunne vite hvor de skal jobbe.

TORE HOLTET

- Rundt 1. september vil det foreligge en sluttrapport om Fellestjenester og konsekvensene av eventuell flytting til Hamar. Her vil det i forslags form bli tatt stilling til dimensjonering, organisering og plassering av disse tjenestene. Det samme gjelder den nye enheten Prosjekttjenester. I de kommende dager og uker skal det gjennomføre en del forhandlinger og fattes en del vedtak. Men i løpet av måneden vil mye være avklart, opplyser prosjektleder Erling Hogstad til Kjøreveien.

Nye betegnelser

I det interne arbeidet innen Infrastruktur er det forsøkt ryddet opp i navnejungelen som gjerne oppstår når bedrifter skal omorganiseres.

Utbygging: Enheten som ble betegnet Prosjekt i Jernbaneverkets forslag til organisasjonsmodell, skal hete Utbygging. Begrunnelsen er at denne betegnelsen er godt innarbeidet overfor eksterne samarbeidspartnere, og at den beskriver kjernevirksomheten : å bygge ny jernbaneinfrastruktur i Norge.

Prosjekttjenester: Den såkalte Planleggings- og prosjekteringspoolen foreslås nå kalt Prosjekttjenester.

Utvikling: De lokale planenhetene i regionene foreslås kalt Utvikling.

Regionene: Forvaltningsområdene vil ifølge forslaget bli hetende Region øst, Region nord og Region vest. Sistnevnte dekker området sør/vest.

Hvor havner Teknikk?

Jens Melsom er i sommer tilsatt som teknisk direktør, men i skrivende stund er det ikke avklart hvor det tekniske miljøet skal plasseres. Her knytter det seg spenning til den geografiske plasseringen.

- I det hele tatt vil vi det i løpet av måneden være klart hva som skjer innenfor de ulike enhetene, forteller Hogstad.

- *Hva med menneskene som skal jobbe i den nye organisasjonen? Når vil plasseringen av dem være avklart?*

- Først skal det gjennomføres en del forhandlingsrunder med de ansattes organisasjoner. Dernest skal det tilsettes ledere i alle ledd. Vi har sagt at alle skal vite hvor de skal være 1. desember. For de flestes vedkommende vil dette være klart på et tidligere tidspunkt.

Forståelse og motstand

- *Hvordan opplever prosjektlederen stemningen blant de ansatte foran den mest spennende måneden i prosjektet?*

- Jeg synes vi fremdeles at vi møter høy grad av forståelse. De fleste mener det er viktig å gjøre noen grep i forhold til å utnytte all vår kompetanse. Det forhindrer ikke at vi møter forskjellige oppfatninger om hva som må gjøres. For mange er det selvfølgelig vanskelig å være enig i forandringer som treffer dem direkte.

Lederne drilles

Hogstad understreker at jobben ikke er gjort selv om beslutningene er tatt.

- Den store utfordringen er å sette ut i live det som står skrevet. Etter hvert vil alt bli innarbeidet i våre virksomhetsplaner, og vi starter et lederutviklingsprogram som skal støtte opp om innføringen. Jernbaneverkets ledelse (JL) vil formulere en del krav til lederne i gjennomføringsfasen, slik at alle ledere konkret vet hva som forventes av dem, opplyser prosjektleder Erling Hogstad.

tore.holtet@jbv.no

Lederutvkling: *Lederne skal drilles for å få gjennomført den store omorganiseringen.* *(Foto: Tore Holtet).*

Fornøyde: *Både produktsjef Erlend Solem, NSB, og banesjef Kristine Jessen, er meget godt fornøyd med utviklingen til Nabotåget.* *(Foto: Dag Svinsås)*

Suksess for omstridt Nabotåg

TRONDHEIM (Kjøreveien): **Trønderne reiser i Vesterled som i travleste vikingtiden. NSB har nemlig fått stor suksess med sin nyskapning «Nabotåget», som to ganger om dagen går mellom Trondheim og Østersund.**

DAG SVINSÅS

I juli ble det likså godt satt en «All time high»- rekord. Med mer enn 50 prosent belegg på alle tog passerte til sammen 8.500 passasjerer Storlien.

EU-strid

Men ikke alle trøndere liker det nye toget - i det nordligste trøndelagsfylket har man heftet seg ved dekoren på vognene. Her skinner det nemlig i gult og blått.

Hadde det vært det svenske flagget, ville nok reaksjonene uteblitt, men det er den etter hvert vel kjente EU-logoen som pryder Nabotåget. Dette faller mange EU-motstandere tungt for brystet og har skapt rimelig friske overskrifter i de lokale media.

«Gudfar»

- Jeg må vel bare innrømme at jeg ikke er direkte overrasket over reaksjonene. Vi har brukt veldig lite på markedsføring av den nye ruten, så jeg takker jo for så vidt for den ekstra oppmerksomheten som disse reaksjonene har skapt. Ikke all PR er god PR, men dette har jeg ikke noe problemer med å stå for, kommenterer produktsjef i NSB Region Nord, Erlend Solem, som nok er «gudfar» til Nabotåget.

EU har bidratt økonomisk ved at en del er finansiert med såkalte interregionale midler. Dette er penger som tildeles prosjekt mellom EU-land og ikke-EU-land.

Tilpasset

- Det er egentlig ikke noe splitter nytt produkt vi har lansert, men vi har tilpasset ruten til behovene og kravene hos dagens reisende. I stedet for et to timers opphold på Storlien – som egentlig ikke er et sted du oppholder deg på i to timer uten å være ute i et spesielt ærend – så er det i dag bare fem minutter å vente før du blir kjørt videre inn i Jämtland.

NSB og Erlend Solem har naturlig nok fokusert på svenskehandelen, som også i Trøndelag er stadig økende på grunn av valutafordelene og i utgangspunktet lavere priser på en del varer.

Solem har utviklet grensehandelspektret og inngått samarbeid med det kjente alpinstedet Åre. Studentene i stiftsstaden reagerte kjapt på et kombinert alpint togtilbud til Åre og kjøpte opp 600 utlagte tog- og heiskort på rekordtid.

Meget tilfredse

Solem understreker videre et utmerket samarbeid med svenske kolleger og ser ikke bort fra at det svensk-norske samarbeidet på sikt kan forsterkes.

Målgrupper skifter etter årstidene: Når snøen forsvinner, retter Solem sitt markedsskyts mot golfspillende herrer og shoppere av motsatt kjønn. Pensjonister har også fått sin egen dag på Nabotåget.

- Vi som jobber med Meråker-banen, er jo selvsagt meget tilfredse med Nabotåget. Det har skapt økt oppmerksomhet, økt trafikk – og mer «trøkk» på banen. Dette er en utvikling vi absolutt vil være med og støtte opp om, er banesjef Kristine Jessens kommentar.

Det er de norske togsettene BM92 som trafikkerer strekningen. Etter grensen overtar svenske lokførere den videre fremføring.

dags@jbv.no

Transport mest terrorutsatt ...

Transportsektoren er den delen av den sivile infrastruktur som er mest utsatt for terrorangrep. Dette betyr ikke at trusselen er vurdert som spesielt stor for den norske jernbanen eller andre transportmål i Norge.

GRY HEGE TODAL OG BRYNJAR LIA

Dette kommer fram i en fersk rapport fra Forsvarets forskningsinstitutt (FFI). Rapporten er en del av terrorismeforskningen (Terra) og forskningsprogrammet Beskyttelse av samfunnet (BAS) ved FFI.

FFI presiserer at transportsektoren først og fremst er en mulig arena for terroraksjoner og i mindre grad et mål i seg selv.

Arena for terroraksjoner

T-baner/undergrunnsbaner/forstadsbaner er naturlig nok attraktive mål for terrorister fordi det er ubeskyttede samlingssteder for mange mennesker. Radikale islamistgrupper med tilknytning til al-Qaida har vist betydelig interesse for undergrunnsbaner som terrormål.

En annen vel så kritisk og farlig situasjon for passasjerene er brann i undergrunnen. Oslos T-bane utsettes flere ganger årlig for brann- og røykutvikling. Andre «lukkede rom» som personterminaler kan også være utsatt for samme type trusler som undergrunnsbanene.

Hyppigste form

Aksjoner mot eller bruk av kjøretøy på vei er imidlertid den aller hyppigste formen for terrorisme mot transportmål. Dette omfatter både anslag mot transportmid-

Attraktive mål: *T-baner/undergrunnsbaner/forstadsbaner er attraktive mål for terrorister. Bildet er fra terroristaksjonen mot undergrunnsbanen i Tokyo 20. mars i 1995. (Foto: Scanpix).*

ler med passasjerer og anslag der lastebiler og varebiler benyttes som leveringsmidler for store bomber. Slike bilbomber har vært brukt i en rekke dødelige terroraksjoner.

Et nytt element i trusselbildet når det gjelder lastebiltrafikken, er transport av farlig gods og bruk av selve lastebilen og dens kommersielle last som våpen. Det finnes flere klare indikasjoner på at al-Qaida har hatt planer om å bruke lastebiler med farlig last som terrorvåpen.

Terrortrusselen mot jernbanen

I den vestlige verden er det til nå registrert få terroraksjoner mot togtrafikken. Informasjon fra FBI tyder imidlertid på at al-Qaida vurderer angrep både mot passasjertog, viktige jernbanebroer og mot selve skinnegangen for å forårsake hjulavsporing og mot togvogner med farlig last.

I al-Qaidas treningsleirer i Afghanistan ble det funnet fotografier av amerikanske jernbaner, vogner og knutepunkt, og notater som tydet på at det ble drevet opplæring i sabotasje mot skinnegangen.

Amerikanske myndigheter arresterte nylig et al-Qaida-medlem som innrømmet å ha planlagt aksjoner mot jernbanen. Den samme personen innrømmet også at al-Qaida hadde planer om å kutte brospennet på Brooklyn Bridge i New York.

Terrortrusselen mot norske transportmål

Fra å være fokusert på amerikanske militære og sivile mål av stor symbolsk betydning har al-Qaida det siste halvåret gjentatte ganger understreket betydningen av å ramme USAs økonomi. Det er også i den sammenheng blitt rettet en meget direkte trussel mot land som samarbeider med USA, og Norge er blitt spesifikt nevnt med navn.

Dette betyr imidlertid ikke at trusselen er vurdert som spesielt farlig for den norske jernbanen eller andre transportrelaterte mål i Norge. Det er først og fremst norske interesser i muslimske land som anses som aktuelle terrormål. Eventuelle angrep mot mål i Norge vil mest sannsynlig utføres for å ramme israelske eller amerikanske interesser.

Begrense

Konsekvensene av en terroraksjon avhenger i likhet med en ulykke av hvor godt situasjonen håndteres. Forebyggende tiltak er også viktig fordi de bidrar til å begrense skadeomfanget både ved terror og ulykke.

Jernbaneverket har utarbeidet beredskapsplaner for ulike situasjoner som for eksempel avsporinger, sammenstøt, kollisjon mellom tog og buss, brann i tunnel etc.

... men svært liten fare

- Jeg er enig i at terrortrusselen mot jernbanen i Norge ikke er særlig stor. Sammenlignet med andre farer i samfunnet er den svært liten.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl i Jernbaneverket i en kommentar til en rapport fra Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI), som blant annet har vurdert faren for terrorangrep rettet mot transportsektoren i Norge.

- For øvrig må vi bare forholde oss til hva ekspertene i Politiets Sikkerhetstjeneste, Forsvarets Forskningsinstitutt og andre mener, fortsetter Skovdahl.

Svært liten

- Betyr dette at det ikke er mer farlig å reise med tog i dag som følge av terrortrusselen enn i gode gamle dager?

- Vanskelig å svare absolutt ja eller nei på dette spørsmålet. Sannsynligheten for terror mot jernbane er alltid - og har alltid vært – til stede. Men sannsynligheten er på et så lavt nivå at sammenlignet med andre farer i samfunnet, blir den svært liten.

- Er tiltakene som Jernbaneverket har gjort for å beskytte jernbanen og togtrafikken omfattende i forhold til tidligere?

- Tiltakene går i hovedsak på forberede beredskapsplaner og økt oppmerksomhet omkring disse farene. Det er ikke omfattende, fysiske tiltak.

Ikke overdramatisere

- Jernbaneverket har deltatt aktivt i det såkalte BAS-prosjektet i to år og har innhentet mye nyttig informasjon om forhold vi må beskytte oss mot.

- Etter 11. september 2001 ble terrortrusselen mot transport gjenstand for grundige vurderinger, også i Jernbaneverket. Vi gikk systematisk gjennom hvilke ulykker som vil kunne inntreffe som følge av terror, hvilke metoder eventuelle terrorister kan tenkes å bruke og hvilke tiltak vi bør gjennomføre for å beskytte oss. Beredskapsplaner ble oppdatert, og enkelte prosedyrer/rutiner ble endret.

- Det er viktig å være oppmerksom på trusselen og ta sine forhåndsregler, men man må ikke overdramatisere.

Sammenfallende

- Det er i stor grad de samme typen ulykker som brann, avsporing og sammenstøt som kan inntreffe som følge av uønskede hendelser (uhell) som av terrorhandlinger. Beskyttelsestiltak blir også i stor grad sammenfallende, i hvert fall de tiltak som er planlagt gjennomført etter at ulykken har inntruffet.

Oppmerksom: *- Det er viktig å være oppmerksom på terrortrusselen, men man må ikke overdramatisere, sier sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl.*
(Foto: Tore Holtet).

- Det er de skadeforebyggende tiltakene som til en viss grad er forskjellige. Litt uhøytidelig kan vi si at vi må lese værmeldinger fra Meteorologisk institutt og trussel- vurderinger fra Politiets sikkerhetstjeneste med samme interesse, avslutter sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl.

svein.erik.bakken@jbv.no

Tidenes største kontrakter

20. august ble den andre av to kontrakter på til sammen om lag 1, 15 milliarder kroner for byggingen av en ny landsdekkende togradio inngått med systemleverandør Siemens. Tidligere i sommer ble kontrakten for anleggsarbeidet inngått med Netel as.

ØYSTEIN GRUE

Det nye togradiosystemet er beregnet å koste 1.5 milliarder kroner og skal etter planen være ferdig utbygget i løpet av tre til fem år, avhengig av bevilgningstakten.

Teknologien er i prinsippet den samme som for GSM-mobiltelefoni, men er skreddersydd for tale- og datakommunikasjon i tilknytning til fremføring av tog og jernbanerelatert virksomhet etter en felles europeisk standard – GSM-Rail.

Erstatte

GSM-R skal erstatte dagens togradiosystem og fire andre kommunikasjonssystemer som i dag brukes på jernbanen. Systemet vil dekke alle togstrekninger i Norge.

Sist uke var det anleggsstart mellom Bodø og Rognan på Nordlandsbanen.

De første banestrekningene som vil bli bygget ut er Nordlandsbanen, Rørosbanen og Raumabanen. Disse strekningene trafikkeres i dag uten togradio, og har kun blokktelefon-forbindelse med togleder.

Bedre sikkerhet

- GSM-R vil gi et vesentlig bidrag til togsikkerheten og sørge for en enklere trafikkavvikling, understreket jernbanedirektør Steinar Killi da kontraktene ble signert henholdsvis 15. juli og 20. august.

- I Europa er en rekke kommunikasjons- og signalsystemer i bruk i forbindelse med jernbanetransport, og GSM-R skaper et teknologisk fundament for grenseoverskridende togfremføring i Europa, påpekte Killi.

Skåler: *Jernbanedirektør Steinar Killi (t.v), styreformann Erik Salling i Netel AS og utbyggingssjef Harald Nikolaisen skåler for inngåelsen av tidenes største enkeltkontrakt.* *(Foto: Harry Korslund)*

Intensiv evaluering

Etter en intensiv evaluering av seks tilbydere på anleggsarbeidene og to tilbydere på system-leveransen, kunne GSM-R prosjektet den 15. juli inngå kontrakt med Netel AS. Kontrakten har en ramme på 650 millioner kroner og er den største enkeltkontrakten Jernbaneverket har inngått.

Kontrakten omfatter alle fysisk infrastruktur. Netel AS skal blant annet bygge om lag 800 basestasjoner og installere utstyr som gir dekning i rundt 300 tunneler.

Netel AS er et heleid datterselskap av det svenske Peab-konsernet, og vant kontrakten i konkurranse med flere store skandinaviske konkurrenter.

- Netel er valgt ut i fra en helhetlig teknisk og økonomisk vurdering, samt en vurdering av gjennomføringsevne, sier Steinar Killi.

Jernbaneverket har valgt Siemens som systemleverandør. 20. august ble kontrakten med Siemens Scandinavia, med en økonomisk ramme på 500 millioner kroner, signert i Oslo.

- Kontrakten er mer komplett enn tilsvarende kontrakter i Sverige eller andre land som er kommet lengre med utbyggingen av GSM-R-nettet, opplyser markedssjef Tommy Barkenes i Siemens til Kjøreveien.

God fremdrift

- Prosjektet har så langt klart å holde de meget tøffe fristene som var forutsatt for gjennomføring på Nordlandsbanen og senere Rauma- og Rørorsbanen, sier utbyggingssjef Harald Nikolaisen. Men Nikolaisen legger ikke skjul på at tidsfristene er meget krevende.

- For å holde de frister som Statens Jernbanetilsyn har satt, er vi ikke bare avhengig av endelig avklaring fra Samferdselsdepartementet/Stortinget med hensyn til finansieringsform, men også avtaler og godkjenning hos den enkelte berørte grunneier og reguleringsmyndighet.

- Dernest kommer utfordringene med å fremføre strømforsyning til mer enn 500 antennepunkter. Fremføring av strømforsyning til antenner og tunneller utgjør en betydelig del av arbeidet som nå er i gang fra Bodø og sørover, forteller Harald Nikolaisen til Kjøreveien.

oyg@jbv.no

Jernbaneverkets nye kommunikasjonssenter

Driftssenteret for den nye GSM-R-togradioen skal bygges opp på Marienborg i Trondheim. Mellom 30 og 40 årsverk blir knyttet til senteret, som skal være klart til prøvedrift fra nyttår.

ØYSTEIN GRUE

Brikkene begynner å falle på plass for byggherren i GSM-R-prosjektet, Jernbaneverket Utbygging. Aktiviteten mellom Bodø og Rognan kom i gang i august, som forutsatt, og oppbyggingen av et driftssenter for GSM-R-nettet i Trondheim pågår for fullt i regi av GSM-R prosjektet i Utbygging.

Knutepunkt: - Når GSM-R-systemet er ferdig bygget ut, blir Marienborg kommunikasjonsknutepunkt for hele landet, sier regiondirektør Morten Mørch. (Foto: Øystein Grue).

Topp moderne

Regiondirektør i Region Nord, Morten Mørch, hilser beslutningen om GSM-R-senteret til «nye» Marienborg velkommen. I midten av oktober flytter regionen fra Pirsenteret.

- Driftssenteret for ny togradio på Marienborg bidrar til å gjøre miljøet på Marienborg topp moderne, med regionforvaltning og ny togledersentral komplett. Når GSM-R-systemet er ferdig bygget ut, bli Marienborg kommunikasjonsknutepunkt for hele landet.

- Med lokførerne og NSB vegg i vegg får vi en komplett samling av jernbanekompetanse i landets nest største jernbaneknutepunkt, fremholder Morten Mørch.

- Jeg ser mange fordeler av å samle kompetansen for det nye togradiosystemet der brukere som mangler togradio – og de som skal leve med en overlappingstid med nytt og gammelt system møtes.

Trekke veksler

Regiondirektøren har stor tro på at GSM-R miljøet kan trekker veksler på nærheten til forskningsmiljøene som NTNU og SINTEF har i Trondheim.

- Kanskje kan vi se at Jernbaneverket og spisskompetansen i miljøene i Trondheim utvikler nye anvendelsesområder for GSM-basert kommunikasjon, inn-skyter Morten Mørch.

Regiondirektøren ser frem til å gjenerobre hevdvunnen jernbanegrunn og blåse nytt liv i tradisjonsrike Marienborg. På midten av 1900-tallet hadde så mange som 1.500 jernbanefolk sitt daglige arbeid her.

- Med administrasjonen til Jernbaneverket Region Nord, nytt driftssenter for GSM-R og NSBs virksomhet på «nye» Marienborg blir det samlet godt og vel 200 ansatte, avslutter Morten Mørch.

Start innen nyttår

- Driftssenteret på Marienborg må være operativt før nyttår, da prøvedriften på strekningen Bodø-Rognan starter, sier utbyggingssjef Harald Nikolaisen.

- Selv om GSM-R-prosjektet anbefalte å legge driftssenteret til Oslo, ser vi i prosjektet frem til å samarbeide med miljøene i Trondheim om oppbyggingen av driftsmiljøet for et landsdekkende GSM-R-samband. Fullt utbygget antar vi at mellom 30-40 årsverk vil være tilknyttet den døgnkontinuerlige driften ved GSM-R-driftssentralen.

- Spørsmålet om når hele landet vil være knyttet til det nye driftssenteret, herunder hvor lang overlappingstid med nytt og gammelt sambandsutstyr Jernbaneverket må leve med, avhenger imidlertid av bevilgningstakt og finansieringsløsning for GSM-R-utbyggingen, avslutter Harald Nikolaisen.

oyg@jbv.no

GSM-R prosjektet

- Øker sikkerheten på jernbanen.
- Gir mer effektiv utnyttelse av jernbanesystemet.
- Dagens togradio dekker om lag 60 prosent av banenettet.
- Et fåtall av om lag 600 tunneller har togradio-dekning.
- Jernbaneverket har midlertidig dispensasjon fra Statens Jernbanetilsyns krav om togradio på alle banestrekninger og i tunneler.
- 32 land i Europa skal bygge ut GSM-R-nett
- Pris for GSM-R fullt utbygget i Norge er om lag 1,5 milliarder kr.
- Utbyggingsperiode 3-5 år, avhengig av finansiering.

Tidenes jernbaneprofilering

Den 1. september er startpunktet for tidenes profilering av jernbanen her til lands. - Kampanjen skal synliggjøre jernbanens store muligheter overfor publikum, politikere, media og våre egne ansatte, sier informasjonsdirektør Jan Erik Kregnes.

SVEIN ERIK BAKKEN

- I første rekke vil dette bli en plakat- og mediekampanje. Det betyr at vi skal være synlige for folk enten de befinner seg på stasjoner eller på toget. Samtidig skal vi være synlige i riksmedia og ikke minst i lokalmedia, fortsetter «kampanjens far».

Videre skal ungdom i alderen 16 til 19 år trekkes inn i kampanjen via en skoleweb som tilbys elvene i den videregående skolen. På all epost som de ansatte i Jernbaneverket sender, vil budskapet «Det er vi som bygger den moderne jernbanen i Norge» komme automatisk med.

Økt forståelse

- Hva er hovedmålet med kampanjen?

- I tillegg til å vise jernbanens potensial og muligheter er det viktig at våre egne ansatte får en klar forståelse for hvor viktig jobb hver enkelt gjør. Vi ønsker at våre medarbeidere skal få stoltheten tilbake.

- Samtidig er det et klart hovedmål at så mange som mulig her til lands skal ha en forståelse av hva jernbanen gjør. Folk flest er for dårlig kjent med hva jernbanen egentlig står for, og hvilke klare fortrinn den har.

- Vi ser andre land i Europa satser stort på jernbane, mens vi her i Norge henger etter. Hovedpoenget må være å få Stortinget til å øke investeringene til jernbanen.

Aldri vært viktigere

- Hva er de viktigste budskapene?

- I den første delen av kampanjen retter vi søkelyset mot jernbanens rolle og potensial i Norge, skyter prosjektleder Sindre Ånonsen inn. - Vi starter kampanjen med temaene trafikksikkerhet, jernbanens rolle og jernbanen og Europa.

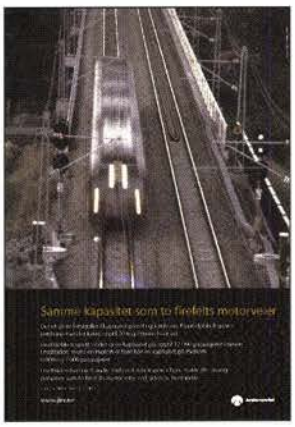
- Trafikksikkerhet er et tema som veldig mange er opptatt av. Jernbanen kan virkelig være med og redusere ulykkene i trafikken. Jo mer trafikk vi får over fra vei til jernbane, jo mer vil ulykkene i trafikken gå ned. Jernbane er etter vår mening trafikksikkerhet i praksis, fortsetter Kregnes.

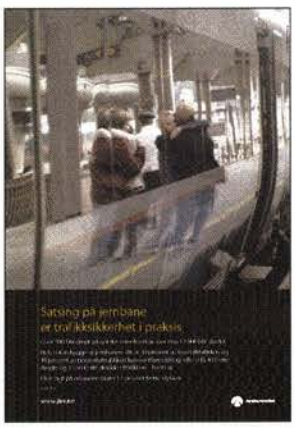
- Videre forteller kampanjen hva som vil skje hvis jernbanen forsvinner. Samtidig som vi slår fast at aldri før har jernbanen vært viktigere.

Gods over på jernbane

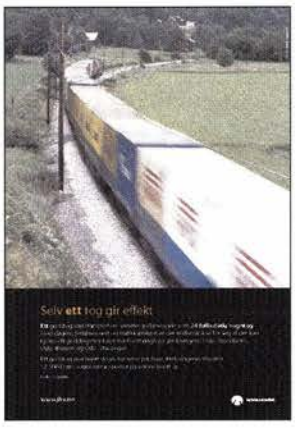
- Det tredje temaet er Norge og EU. EU har gjennom sin transportstrategi klargjort at det er helt uaktuelt for EU-land å bygge flere motorveier for å ta hånd om økt godstransport. Den skal over på jernbane.

- Gjennom standardisering skal godstransport på jernbane bli mer effektiv.





Samtidig går EU inn for å begrense godstransporten på motorveiene ved hjelp av veiskatt. Tyskland og Østerrike har alt vedtatt avgifter på veitransporten som vil bety økte utgifter og svekket konkurransekraft for de som fortsatt benytter veien som transportåre. Jernbanen vil derfor være framtiden for frakt av gods i Europa.



Se folk i øynene

- Hvilke resultater forventer dere av kampanjen?

- Først og fremst ønsker vi å gjøre våre egne ansatte bevisst på hvor viktig oppgave og jobb hver enkelt gjør. Enhver jernbaneansatt skal kunne se hvem som helst i øynene uten å blunke og være stolt over den jobben han eller hun gjør.

- Videre at vi på sikt kan se helt andre resultater i forhold til bevilgning til jernbane. Vi ønsker langt større bevilgninger som vil være nødvendig for å kunne opprettholde og utvikle videre en moderne jernbane i Norge, avslutter Jan Erik Kregnes.

svein.erik.bakken@jbv.no

Synlige: *- Kampanjen skal vise hva jernbanen er og kan bli på stasjoner, i togene, i media og overfor våre ansatte, sier prosjektleder Sindre Ånonsen og prosjektansvarlig Jan Erik Kregnes.*

(Foto: Svein Erik Bakken)

Plakatsitater

- Antall reiser på jernbane er på et historisk høyt nivå.
- Uten jernbanen vil det bli 5.400 flere busser og 6.800 flere trailere på veiene hver dag.
- Ett godstog kan transportere like mye som 24 trailere.
- Europa satser på jernbane.

Rekord på Rallarvegen

HARDANGERVIDDA (Kjøreveien): **Antall syklister som har syklet hele eller deler av Rallarvegen mellom Haugastøl og Voss har aldri vært større. Knapt noe sted er det bedre tilrettelagt for å kombinere sykkel med tog enn tvers over Hardangervidda!**

ØYSTEIN GRUE

Tar du toget til Finse, Haugastøl, Myrdal, Flåmsbanen eller Voss fra Oslo eller Bergen, kan du velge turlengde og vanskelighetsgrad etter egen kondisjon. En tur med leid eller medbragt fra Finse ned til Haugastøl - eller vestover forbi Bergensbanens høyeste passeringspunkt; Fagervatn/Fagernut – er høyst overkommelig for voksne så vel som for barn.

Opplevelsen blir gjerne større om du har erfaring fra noen sykkelturer og kjenner utstyret du bør ha med deg. Været på fjellet skifter raskt i september, og bli ikke overrasket om snøen dukker opp. Ikke glem klær for store temperaturvariasjoner fra morgen til kveld.

Sykkel på toget

Kristian på 8 1/2 og pappa bestilte plass for medbragt sykkel på tog 63 kl. 16.11 fra Oslo S til Haugastøl. Underveis besluttet vi å ta toget helt frem til Finse for å spare kreftene til en lang dag på sykkelen dagen etter.

Dette var uproblematisk. Ved billettbestilling hadde NSBs billettkontor sørget for reservering av plass til to sykler. På retur fra Myrdal til Oslo dagen etter fikk vi byttet tog fra nattog til tog 608 kl. 16.50 – som hadde plass til syklene.

Erfaringen fra i sommer viste at NSB – med litt fleksibilitet med hensyn til avreisetidspunkt og retur mellom mandag og fredag – kan ordne plass for egen sykkel til Haugastøl, Finse eller Myrdal. Dermed fungerer kombinasjon egen sykkel og tog aldeles utmerket.

For syklister som trenger en sykkel med mindre rammestørrelse, kan det å få med egen sykkel bli avgjørende både for opplevelse og egen sikkerhet. I helgene bør du satse på de tidlige sykkeltogene som har plass til 100 sykler per avgang.

Overnatting

Er du medlem i Den Norske Turistforening, vil Finsehytta/Hallingskeid gjerne være førstevalg om du trenger kost og losji. Tar du toget til Finse om ettermiddagen, starter du uthvilt neste dag etter en god frokost på Finsehytta eller på hotellet Finse 1222 – som stort sett holder åpent fra januar til november.

Begge steder kan du kjøpe/smøre nistemat, fylle termosen og få gode råd før du starter. Et skjønnsomt utvalg i sykkelutstyr finner du også på Finse.

Rekordmange syklister

Etter at NSB har bygget om Signaturtogene med plass til 10 sykler i hvert sett og utvidet kapasiteten på de såkalte sykkeltogene på Bergensbanen til 100 sykler, har en voksende gruppe oppdaget kombinasjonen Bergensbanen og Rallarvegen.

John Ove Svensli i NSB Persontog Forretning anbefaler de som vil være sikker på sykkelplass, å sende sykkelen minimum 48 timer i forveien til utgangspunktet for turen. Erfaringsmessig blir det rift om sykkelplassene i weekenden i slutten av august og frem til midten av september.

Midt i uken er det lettere å få med sykkelen på samme tog som du ønsker å reise med. Hjemreise søndag blir gjerne nåløyet for mange. Her må du sikre deg sykkelplass god tid i forveien.

Rent og pent

I forbindelse med siste oppgradering og linjeomlegging på Bergensbanen øst for Finse, har Jernbaneverket gjennomført et betydelig oppryddingsarbeid langs den gamle traseen. Flere kilometer snøoverbygg og gamle snøskjermer – som var boltet fast i stein og fjell mellom Finse og Gråskallen/Tunga - er fjernet.
I dag er det i størrelsesordenen 11 km snøoverbygg igjen på høyfjellet.

Langs ny linje – som ble åpnet høsten 1999 - ser det i dag grønt og ryddig ut. Langs gamlelinjen ligger det imidlertid ennå igjen rask, men også her vil Region Vest rydde opp.

Jernbaneverket har bekostet vedlike-

Passerer: *Kristian (8 1/2) passerer Signatur 602 fra Bergen til Oslo ved en av de nye undergangene, der Rallarvegen krysser Bergensbanen mellom Haugastøl og Finse.* *(Foto: Øystein Grue).*

Fin vei: *Grupper av familier og venne-gjenger har inntatt Rallarvegen, som er bedre vedlikeholdt enn noen gang. Bildet er tatt ved Tunga, øst for Finse.* *(Foto: Øystein Grue).*

holdet av Rallarvegen.

- Veien har ikke vært bedre på 100 år! sier daglig leder på Rallarmuseet og sykkelentusiast Magne Johan Rørvik.

Rallarvei for bilister?

Som syklister på Rallarvegen møtte vi flere bilister – som så sitt snitt til å kjøre Rallarvegen fra Haugastøl over halve veien til Finse – før en bom stopper motoriserte turister som svinger av fra Rv.7.

Regiondirektør Truls Erik Hegrenæs i JBV Region Vest bekrefter at veibommen på Haugastøl står åpen, kun med en anmodning om å betale bompenger før man kjører videre på Rallarvegen.

- Denne veistubben eies av et veilag bestående av grunneiere og Jernbaneverket. JBV gir et årlig tilskudd for å holde veien ved like, opplyser regiondirektøren.

oyg@jbv.no

Høydeforskjell:

Haugastøl	988 moh
Finse	1222 moh
Fagervatn	1343 moh
Hallingskeid	1110 moh
Myrdal	867 moh
Flåm	2 moh
Voss	56 moh

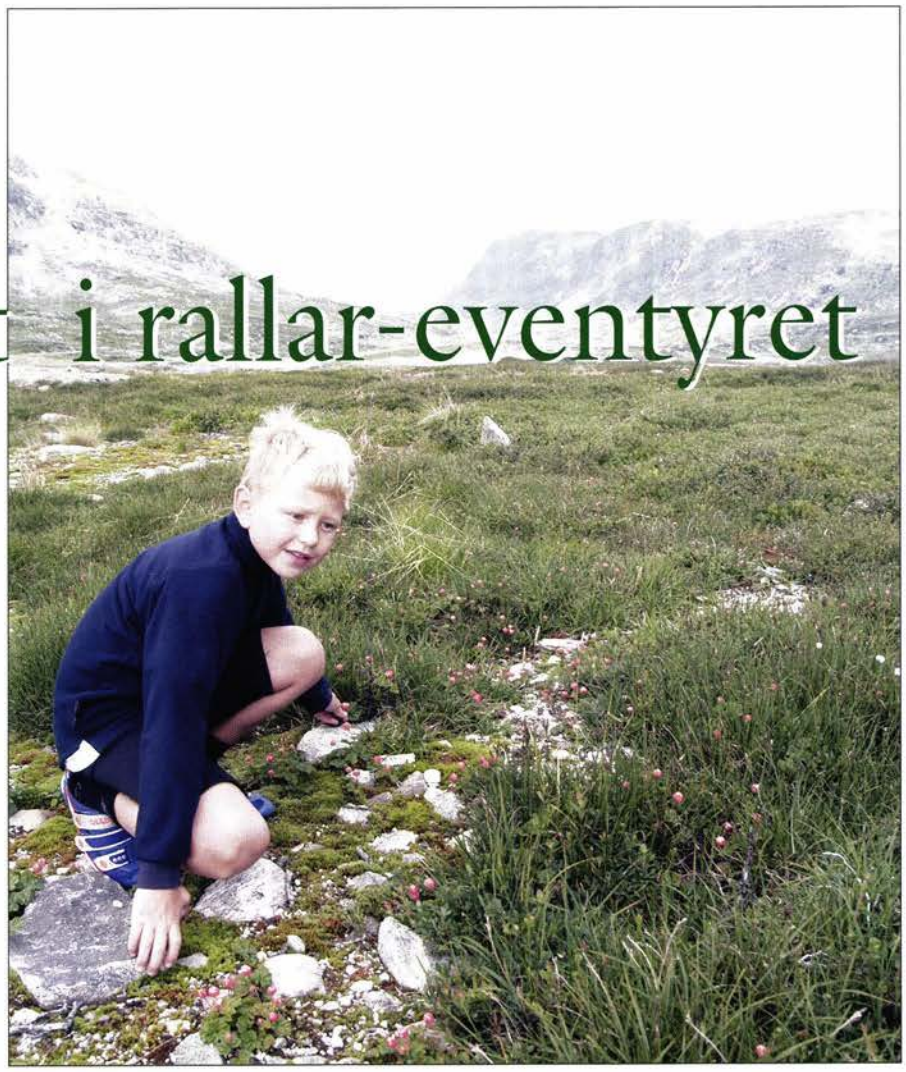
Avstander:

Haugastøl - Finse	27 km
Finse - Myrdal	35 km
Myrdal - Flåm	17 km
Myrdal - Voss	43 km

Dette er rallarvegen

- 122 km og 1,5 m bred grusveg mellom Haugastøl –Voss fra anleggsperioden for Bergensbanen på 1890-tallet.
- Stortingsvedtak i 1912 om at standarden på Rallarvegen fra riksveg 7 til Finse skal begrenses til gang- og sykkelvei.
- Privat vei, som vedlikeholdes av Jernbaneverket og private grunneiere.
- Benyttes som anleggsvei av Jernbaneverket og Statnett til jernbane og elektrisitetsforsyning.
- 20-25.000 syklister på Rallarvegen i 2002.
- Sykkelutleie; 300 sykler på Haugastøl, og 100 sykler på Finse.

Tidligmulter: Kristian finner de ettertraktede multene på en liten myr ved Tungevatnet. Men denne dagen er i tidligste laget for multa. (Foto: Øystein Grue)



Debutant i rallar-eventyret

RALLARVEGEN (Kjøreveien):
En forfriskende bris får svetten i pannen til å tørke før vi rekker å ta imot sykkelen fra en hjelpsom konduktør på Signaturtoget fra Oslo. Turen fra storbyen til Haugastøl ble unnagjort på tre og en halv time i stekende sol. Endelig er vi klare for fjellet.

ØYSTEIN GRUE

Kristian står og ser på en gruppe på seks fargerikt antrukne syklister som kom med samme tog som oss, til fjells for å trene til Birkebeinerrittet - offroad-syklistenes styrkeprøve mellom Rena og Lillehammer. Råskinnene forsvant med minimal opp-pakning i retning Finse.

Sommerlig sengetid

Vi tar oss tid til å sjekke lufttrykk i dekk og at bagasjen er godt stroppet fast. Det er tidlig kveld, og vi beregner å bruke fem timer på 27 kilometer og 230 høydemeter fra Haugastøl til Finse, med ankomst Finsehytta i sommerlig sengetid for en åtte-åring.

Farten til «birkebeinerne» inspirerte åpenbart vår unge debutant på Rallarvegen. Han legger seg foran og tråkker iherdig.

- Pappa, jeg er da åtte og et halvt! minner en lyslugget kar meg om og setter opp tempoet. - Spar på kreftene til vi begynner på stigningene, hujer jeg.

Døsige kyr

Vi nyter å sykle i shorts, der vi møter små grupper av syklister som er på vei tilbake mot sivilisasjonen, - mens vi har opplevelsene foran oss. Gamle seter-grender med døsige kyr som har lagt seg godt til rette og tygger drøv, passeres.

Lengre oppover dalen tar vi en stans for å leske strupen ved en bekk med krystallklart vann. Et tog passerer - og vi vinker.

Etter to timer tar vi en god pause. Jeg forteller om rallarene som i 1894 begynte å bygge veien over fjellet mellom Haugastøl og Uppsete. Med meisel, bor, dynamitt og rå håndkraft ble veien bygget. Og parallelt med denne: jernbanen - som gjorde det mulig å reise fra Kristiania over fjellet til Bergen og videre til England og Amerika med båt.

Vi forsyner oss av nistematen og litt søtsaker for å få opp blodsukkeret.

Ett hundre år senere inntar terrengsykler med dempere og flere titalls gir Rallarvegen, som ble bygget for karavaner av kløvhester, hestekjerrer og anleggsslusker mens de arbeidet seg innover i denne mest værharde del av fjellheimen mellom Hallingdal, Aurland og Voss.

Multe-stopp på Tunga

Innen vi passerer Gråskallen og den gamle Brattfoss bro - der Bergensbanen forsvinner inn i fjellet, er den tyngste delen av stigningene unnagjort.

- Der inne ligger det en stasjon, hvor togene kan stoppe eller møtes - mens snøstormen raser her utenfor, forklarer jeg. Klokka har passert ti, men det er ikke for sent for en liten multeutflukt. Og Kristian finner bærene på en liten myr ved Tungevatnet. Men denne dagen er i tidligste laget for multa. I fjor kunne du plukke solgule, saftige multer så sent som i midten av september her oppe, 1100 meter over havet.

Det begynner å bli skumt innen vi når Finsevann. Vi står et øyeblikk og skuer mot blåisen på Hardangerjøkulen. På sørsiden av Finsevann lyser det fra en teltlykt, og vi kan høre at det et god stemning i teltleiren.

God stemning er det inne på Finsehytta også. Vi er heldige og får hele peisestua for oss selv. En madrass på gulvet, med pute og dyne. Hvilken luksus!

- Tenk på alle de utforkjøringene vi får i morgen, på vei tilbake til Haugastøl, da pappa! Jeg gleder meg allerede jeg, kvitterer Kristian.

oyg@jbv.no

Ikke skremt av utenlandstap

Baneservice har tapt på satsingen i utlandet, men direktør Lars Skålnes er ikke skremt av den grunn. - Vi har lært av våre feil og ønsker å kjempe om nye oppdrag i Sverige og Danmark.

SVEIN ERIK BAKKEN

Liten bit: *Baneservice vil kjempe om oppdrag både i Sverige og Danmark, samt på andre felter enn jernbane i Norge.* *(Arkivfoto: Svein Erik Bakken)*

Etter et samlet tap på vel 14 millioner kroner har Jernbaneverket vedtatt å legge ned datterselskapet Baneservice Prosjekt AS. I tillegg kommer kostnadene med å legge ned selskapet.

- Hovedårsaken til tapene er dårlig kvalitetssikring av anbudene på to store prosjekter i Danmark og Sverige, opplyser Skålnes.

Svikt i rutinene

- Hvorfor var kvalitetssikringen for dårlig?

- Det skyldes svikt i rutinene som rett og slett ikke ble fulgt, og kunne derfor like godt ha skjedd med oppdrag her til lands.

- Hva har dere lært?

- Vi har lært å sikre anbudene bedre. Vi har nå innført et helt nytt kalkulasjons- og prosjektstyringssystem, samt gjennomført en grundig opplæring av kalkulatører og prosjektledere i hele Baneservice. Videre er de personene som hadde ansvaret for anbudene som gav store tap, ikke her lenger, for å si det sånn.

Bedre rustet

- Betyr det at dere nå står bedre rustet enn før til å kjempe om nye kontrakter?

Ja, det gjør vi definitivt. Da tapene ble avdekket for to år siden, tok styret initiativ til en uavhengig granskning. Forslaget til forbedringer fra granskingen har vi innarbeidet i våre rutiner og forbedret dem. Det har derfor kommet noe godt ut av dette, selv om skolepengene var høye.

- Hva blir målet for virksomheten når dere blir aksjeselskap?

- Et selskap som driver lønnsomt og sikkert.

- Hvor stor del av jernbanemarkedet i Norge tar dere sikte på?

- Vi vet ikke hvor stort marked som blir konkurranseutsatt, og denne usikkerheten er den største risikofaktoren for Baneservice framover. Vi har som mål å kjempe til oss om lag 40 prosent av oppdragene innenfor vårt område som kommer fra Jernbaneverket.

Utnytte kapasiteten

- Har dere planer om å konkurrere om oppdrag utenom jernbanen og utenlands?

- For å være konkurransedyktig er vi nødt til å utnytte kapasiteten vår bedre. Da er både andre oppdrag utenom jernbanen i Norge og på jernbanen i Sverige og Danmark aktuelt å gå inn på.

- Særlig interessant er Sverige innenfor aksen Charlottenberg - Stockholm og sørover. Der kan vi med et fornuftig valg av prosjekter få arbeidsoppgaver i deler av året som vi ikke kan produsere i Norge. Vi snakker da om oppdrag med tunge maskiner der vi kan utnytte vår kompetanse som et effektivt selskap.

Ikke skremt

- Så dere er ikke skremt vekk fra utlandet på grunn av de to store tapene?

- Nei, vi er ikke skremt sånn sett. Men vi har absolutt lært av både de gode og de dårlige erfaringene. Baneservice skal ikke ha jobb i utlandet for å være i utlandet, men fordi det er nødvendig for å være konkurransedyktig i Norge.

- Det er ikke aktuelt å gå lenger ut i verden enn til Sverige og Danmark i overskuelig framtid. Danmark er ikke et så stort og interessant marked som Sverige. Det er svenskene som skal satse kraftig i tiden framover, og vi ønsker å være med på en liten del av dette.

Hyggelig

- Dere har nettopp fått et stort oppdrag som underentreprenør i byggingen av den nye togradioen?

- Det er hyggelig sak for oss og et prosjekt som går over lang tid. Det er bra å ha i bunnen og for å kunne regulere produksjonen over hele året og utnytte kapasiteten vår på en god måte. Det var derfor et svært viktig prosjekt for oss å få, avslutter Lars Skålnes.

svein.erik.bakken@jbv.no

Fakta

- Baneservice Prosjekt AS ble opprettet med Stortingets velsignelse i februar 2000.
- Selskapet har utført fire oppdrag i Danmark og et i Sverige på til sammen 140 millioner kroner siden starten i februar 2000.

For dyrt: *Broforbindelsen ble skrinlagt fordi den ble for dyr og problemene med sikkerheten for store.*

Tog under Gibraltarstredet

Startskuddet ventes snart for en av verdenshistoriens største teknologiske utfordringer: en togtunnel mellom Europa og Afrika under Gibraltarstredet.

HENRIK BRYN

Den nåværende uenigheten mellom Spania og Marokko om illegal immigrasjon og de spanske kolonirestene Melilla og Ceuta ventes ikke å bety vesentlige endringer i det gigantiske prosjektet: togtunnel mellom Europa og Afrika for transport av passasjerer, kjøretøy og gods.

Fra år 2010 - 2015

En jernbanetunnel kan klare jobben, og ideen borer seg videre inn i framtiden. Hvis innvendingene ikke er for store, kan de første menneskene gå mellom Afrika og Europa når spanske og marokkanske arbeidslag håndhilser ved møtet under stredet.

Det er fem millioner år siden sist noen kunne møtes i det som i dag kalles Gibraltarstredet. Så lang tid er det nemlig siden de to verdensdelene hang sammen. Da ble kontinentene skilt fra hverandre av jordens indre krefter. Middelhavet og Atlanterhavet fløt sammen og skapte det stredet som senere har fått navn etter den massive kjempeklippen i nord, Gibraltar.

«... trolig opp til EU om togtunnelen skal realiseres»

Det er dette stredet det er tanken å bore seg under, og nå venter det gigantiske anleggsarbeidet bare på grønt lys fra politikerne. Eller blir det rødt? Inntil videre står signalet i gult.

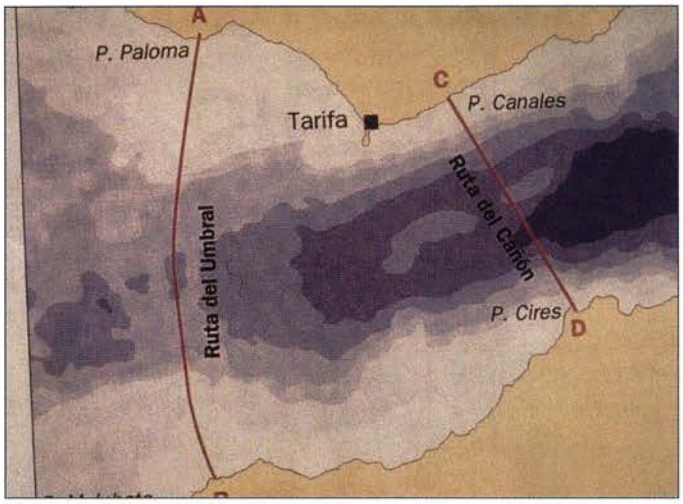
Kongeprosjekt

Togforbindelsen vil få stor betydning både for utviklingen i hele Nord-Afrika og for Europa.

Det var Marokkos avdøde kong Hassan som i 20 år presset på for å få sin livsdrøm oppfylt - direkte forbindelse til Europa og deretter medlemskap i EU. I 1979 underskrev han en samarbeidsavtale om prosjektet med Spanias kong Juan Carlos.

I Spania er forbindelsen omstridt, også med rasistiske undertoner. Regjeringen Aznar har fra starten av gjort det klart at den vil styrke forholdet til Marokko. Derfor kan politiske hensyn bli utslagsgivende når den endelige beslutningen tas.

Hang sammen: *Inntil for fem millioner år siden hang Europa og Afrika sammen. Da ble de to kontinentene skilt fra hverandre, og Atlanterhavet og Middelhavet fløt sammen i Gibraltarstredet.*
(Illustrasjoner: Viking Reporters).



900 meters dyp: *Øverst et tverrsnitt av den valgte linjeføringen med opp til 300 meters vanndybde. På den korteste strekningen mellom Europa og Afrika er dybden 900 meter.*

I to faser over 20 år

Togforbindelsen har vært på planleggingsstadiet i mange år, men det er fortsatt usikkert hva man vil finne på bunnen av et av verdens mest trafikkerte farvann. Havbunnen under Gibraltarstredet likner et geologisk lappeteppe. Forskjellige jord- og klippelag er blandet hulter til bulter etter at de to kontinentene begynte å bevege seg fra hverandre.

«Havbunnen likner et geologisk lappeteppe»

På det smaleste stedet mellom de to kontinentene er det 14 kilometer, men vanndybden på opp til 900 meter gjør umulig å bygge tunnelher. Det eneste alternativet vil ifølge ingeniørene være en hengebro av nesten naturstridige dimensjoner, med et brospenn på 5 km og et sentralt tårn som er 1 km høyt.

Først ett, så to tunnelløp

I stedet har planleggerne valgt en dobbelt så lang linjeføring fra Punta Paloma i Spania til Ras Malabata i Marokko. Her er det «bare» 300 meters vanndybde og de geologiske forhold er mer egnet. Avstanden mellom de planlagte jernbaneterminalene vil være vel 42 km. Spesialtogene vil bruke en halv time på strekningen.

Samfunnsøkonomiske beregninger viser at én enkelt tunnel vil være nok til å betjene den forventede trafikkmengden i 20 år. Først deretter vil det være nødvendig å bygge en ekstra tunnel. Enveiskjøring i hvert tunnelløp vil øke hele forbindelsens kapasitet fire ganger.

Nettopp muligheten for å dele hele anleggsarbeidet i to faser har vært et av de vesentligste argumenter for å velge en tunnelløsning. Alternativet var en kombinasjon av lavbro og hengebro. Den siste bropillaren skulle i så fall stå på 300 meters dybde, og de tre hengebrospennene ville hver få en lengde på 3,5 km.

400 millioner mennesker

For mange skeptikere er det imidlertid ikke de tekniske, men de samfunnsøkonomiske perspektiver som trenger seg på, og som kan gi planen et usikkert fundament.

Passasjertrafikken over Gibraltarstredet er fire-fem ganger mindre enn over Den engelske kanal. Beregninger viser at først i år 2025 vil knapt 11 millioner brukere benytte seg av den faste forbindelsen. Dette er fortsatt bare halvparten av det nåværende trafikkgrunnlaget for tunnelen mellom England og Frankrike.

En tunnel for jernbanegods har mulighet for å øke trafikken med opptil åtte millioner tonn i år 2025, men det forutsetter politisk vilje fra EU til å oppheve nåværende handelsrestriksjoner. Hovedveiene og jernbanen i Nord-Afrika har dessuten slett ikke kapasitet for en sterk trafikkøkning. Likevel forutsetter de samfunnsøkonomiske studiene at forbindelsen skal betjene et område på 16 millioner kvadratkilometer med 400 millioner innbyggere og dermed få innvirkning på store deler av Europa og Nord-Afrika.

Start med servicetunnel

Tunnelløsningen ble valgt fordi den for lavest mulig investering i forkant kan dekke det stigende trafikkbehovet langt inn i neste århundre.

Anleggsarbeidet er delt i to faser med 20 års mellomrom. Den første fasen starter med en servicetunnel av forholdsvis begrenset omfang. Den er beregnet til å koste 2,5 milliarder kroner, fordelt over en anleggsperiode på seks år.

Servicetunnelen er nødvendig som en del av et endelige jernbaneprosjektet, og vil dessuten gi verdifulle erfaringer for arbeidet med den egentlige jernbanetunnelen senere.

«Spesialtogene vil bruke en halv time på strekningen»

Hele første fase beløper seg til 25 milliarder kr. Prisen omfatter ikke renteutgifter i løpet av den lange byggeperioden, og det er ikke tatt høyde for uforutsette problemer som kan endre de økonomiske forutsetningene for et prosjekt i denne størrelsesorden. Det skjedde for tunnelen under Den engelske kanal, og Gibraltarforbindelsen byr på enda større tekniske utfordringer.

EU involveres

Likevel er det trolig opp til EU om togtunnelen skal realiseres. Prosjektet er så kostbart at det vanskelig kan gjennomføres uten store EU-bidrag og -garantier, selv om forbindelsen i seg selv vil vekke stor interesse og tiltrekke seg investeringer fra det private næringsliv.

For øvrig er det ikke første gang det bygges tunnel mellom Europa og Nord-Afrika. Allerede i 1930-årene satte Den spanske republikk i gang med å anlegge en tunnel, men arbeidet nådde ikke mer enn 50 meter før borgerkrigen satte en midlertidig stopper for prosjektet.

Møte med: Olaf Wiegels

Norges første fritids

Olaf Wiegels begynte å bygge museumsjernbaner før begrepet var oppfunnet. Norges første fritidsrallar og Lommedalsbanens far er likevel verken smalsporet eller ensporet, og han har skarpe meninger om det meste.

TORE HOLTET

Vi treffer den vitale 60-åringen, som til daglig er seniorringeniør i Jernbaneverket, langt inne i skogen øverst i Lommedalen. Der ligger hans livsverk – en museumsbane med 60 centimeter sporvidde. Iført rallarhatt og godt brukte arbeidsklær er Olaf Wiegels i sitt rette element. I sinn er han ikke så forskjellig fra den gangen han som 15-åring begynte å bygge jernbane i familiens hage på Haslum i Bærum.

- Rallaren lavest

Men mellom 60-åringen og 15-åringen ligger det ikke bare ett liv i jernbanens tjeneste, og han innrømmer ha trukket store «veksler» på kona Margrethe, deres tre barn og to barnebarn. For Olaf Wiegels har all sin dag hatt hobbyen som jobb og jobben som hobby.

«Jeg føler at jeg er inne i den fjerde sirkelen»

Også i sine snart 40 yrkesår har anlegg og anleggsteknikk vært det fagområdet som har ligget hans hjerte nærmest.

- Anleggsdrift har alltid vært et musealt stemoderlig behandlet område. Det har helt sikkert sammenheng med at rallaren og slusken sto lavest på samfunnets rangstige. Derfor er denne delen av jernbanehistorien så fascinerende, om enn ikke så musealt attraktiv som kongevogner med plysj, filosoferer mannen som i Lommedalen byr på «kultur i natur» og rekreasjon med «det lille toget i den store skogen».

- Mange trives på tur med Norges minste damplokomotiv i et fredelig sommerlandskap, og om vinteren åpenbarer det seg et eget nissehus i skogen foruten at det serveres pepperkaker og gløgg med «kanetog» på nyttårsaften, reklamerer han.

Men Lommedalsbanen er først og fremst et enestående jernbanemuseum som viser hvordan skinnegående materiell ble brukt i anlegg, industri og forsvar.

Vendepunktet

Når jernbanen neste år feirer sine 150 år, har Olaf Wiegels ekstra grunn til å jubilere. Han kan på sett og vis feire sitt private 50 års jernbanejubileum. For den storstilte jubileumsutstillingen som markerte jernbanens 100 år i Norge, ble et vendepunkt for den allerede da teknisk begavede 13-åringen fra Haslum i Bærum.

Unge Olaf nøyde seg ikke med ett besøk på Filipstad. Suget etter viten om jernbanens mange spennende tekniske detaljer satte seg så intenst at han oppsøkte utstillingen gang på gang.

- Det meste fanget interesse, men det var spesielt stas å stå inne på damplokomotivet «Alf», som hadde gått på Rørosbanen, minnes han.

Wiegels er ikke i tvil om at jubileumsbesøkene i 1954 er årsaken til at jernbanen skulle få en så dominerende plass i hans liv – i jobb og fritid.

Ulovlig start

Hans etter hvert omfattende private jernbaneutbygging hadde sin opprinnelse i to ulovlige tralleturer på den nedlagte Sperillinjen, som gikk fra Hen stasjon nord for Hønefoss.

Denne «utskeielsen» som 15-åring skulle gi inspirasjon til noe de fleste oppfattet som helsprøtt: Olaf ga seg ikke før han fikk bygge jernbane i familiens egen hage – til sine foreldres hoderysten.

- Jeg fikk laget 60-70 meter med spor, og her kunne jeg kjøre med en tralle fra en anleggsbane som tyskerne hadde bygd på Krogskogen, forteller 60-åringen begeistret – før han med ett får er mer alvorlig drag i ansiktet.

- Året etter trengte faren min ekspedisjonslokale til sitt gartneri, og det ble bygd rett over jernbanelinja ...

Svart på henda

Farens inngrep i unge Wiegels jernbaneverden hindret ikke sønnen i å oppsøke nye historiske spor: Da trafikken ble innstilt på Urskog-Hølandsbanen i juni 1960, og det ble tatt til orde for å bevare den mer omtalte Tertitten, var han ikke sen med å melde sin interesse.

Flere prominente personer engasjerte seg for Tertitten, men blant de interesserte var det bare én som kunne tenke seg på bli svart på henda – og det var 17-åringen fra Bærum! Jernbaneentusiasten fra vestkanten arbeidet med å bevare og ruste opp jernbanen inne i «urskogen» i 18 sammenhengende år. Urskog-Hølandbanens fremste ildsjel fritidspendlet mellom to ytterpunkter i Akershus for å være banemester, driftsbestyrer, lokfører, togleder og konduktør. Og den dag i dag gleder han seg over at Tertitten er det mest besøkte halvoffentlige museet i fylket.

«Anleggsdrift er blitt musealt stemoderlig behandlet»

Men en skikkelig rallar gir seg ikke om ett anlegg er utført. Slik er det også med Wiegels.

Jernbane i hagen

I 1968 fikk han fikk tak i et damplokomotiv som hadde blitt pensjonert fra Bjørkaasen Gruber i Ofotoen. Etter ni år var barnedrømmen om jernbane i egen hage realisert, men som det står i en av brosjyrene for Lommedalsbanen: «Jernbanedrift i villabebyggelsen viser seg uforenlig med godt naboskap».

- Gjennom samarbeid med kultur-

-rallar

Livsverk: *Olaf Wiegels startet med å bygge trallebane i hagen og endte opp med litt av et livsverk; et jernbanemuseum i skogen. (Foto: Tore Holtet).*

etaten i Bærum kommune og grunneiere i Bærum fikk jeg i 1978 klarsignal for å bygge banen ved Tolverud i Lommedalen, og etter 10 års anleggsdrift var banen 0,7 kilometer lang, forteller Wiegels.

- I 50-, 60- og 70-åra var det dugnadsånden som rådde. I dag tror jeg ikke det hadde vært mulig å bygge noen museumsjernbane noe sted. Hele samfunnet er blitt så egosentrisk at ingen kan utføre noe uten å ha en fakturaadresse, konstaterer den samfunnskritiske 60-åringen.

De rikeste åra

Som mange kjenner til, er det ikke bare inne i hager og skoger at ingeniør Wiegels har vært med på å bygge jernbane. Etter å ha blitt headhuntet til NSBs hovedstyre og til jobben som sporkontrollør på omtrent alle landets jernbanestrekninger, søkte han seg til Oslo distrikt for å få bredere erfaring. Og da hele jernbanesystemet skulle bygges opp i hovedstaden, satt Wiegels midt i smørøyet.

- De 20 åra på plankontoret for Oslo S-utbyggingen var en rik tid. Alle anlegg ble bygd til den pris og den tid som Stortinget la til rette for. Mye kunne også vært gjort annerledes under byggingen av Gardermobanen, enten det gjaldt løsmassetunnelen i Eidsvoll som klappet sammen, fordyrelsen av toplankrysset sør for Lillestrøm eller den bedrøvelige Romeriksporten.

- Hadde man tatt seg litt mer tid, gjort flere grunnundersøkelser og lyttet til folk med erfaring, kunne mange av skadene vært unngått, påstår han og gir en advarsel til de planleggere som har lett for å vise verdensmestertakter:

«Ingen kan utføre noe uten å ha en faktura-adresse»

- Du bør både være med på planlegging, bygging og drift for å bli en god planlegger.

Og Wiegels har vært med på det meste. Også på det organisatoriske planet.

- Jeg føler at jeg er inne i den fjerde sirkelen. Hvert tiende år har vi omorganisert oss, og vi har knapt gjennomført den ene omorganiseringen før vi er i gang med den neste. Ofte tenker jeg: Det var kanskje like greit med et sidrumpa NSB, sier senioringeniøren, som likevel roser Steinar Killi for å ha stoppet AS-prosessene og tilbakeført personalet til forvaltning.

- Vi blir ikke mer effektive av å føye på 24 prosent moms hver gang vi skal utføre en oppgave, sier Olaf Wiegels, som gjerne kunne fylt hele Kjøreveien med sine meninger- enten det dreier seg om gamle jernbaneanlegg, privatisering av offentlige tjenester, byplanlegging, vegetasjonskontroll eller kommende års jernbanejubileum.

Det er godt han har sin egen jernbane der han kan sette mange av sine tanker og ideer ut i livet.

tore.holtet@jbv.no

Små-nytt

Gulljubilerende telegrafister

Etter initiativ og glimrende forarbeid av Per Johan Krogstie, møttes 15 fra Jernbaneskolens telegrafistkurs til en meget vellykket markering av sitt 50-årsjubileum på Smedsgården i Hallingdal.

De 16 av telegrafistene uteksaminert i 1953 som er gått bort – ble minnet med stillhet og så leste Magnhild Okkenhaug «Mot soleglad» av Arne Garborg, og Per Johan Krogstie framførte en velskrevet prolog.

Til å stole på

Ingen tidligere generasjoner har gjennomgått så store forandringer på 50 år som jubilantene, som også markerte 25-årsjubileet på Høsbjør ved Hamar. Gleden over gjensyn var stor, og gode minner ble frisket opp.

Else Krogstie holdt festtalen. Hun kom inn på «gutta på stasjonen» som skapte det gode miljø rundt seg på alle måter – også i kulturell sammenheng, som medlemmer av kor og orkester, idrettslag og reiselivsforeninger, og om de som ble med i politisk aktivitet, nettopp fordi de var til å stole på.

«Den gongen og itte nå»

- De kunne både klokke og kalender og de var oppdratt til å ha jernbanens tarv for øye. Slike egenskaper var verdifulle når de ble pålagt større styringsoppgaver. Det var samhold og vennskap mellom kollegene, det var trivsel i alle ledd.

- Jernbanestasjonene var sentrale midtpunkt i lokalsamfunnet, og de var velstelte, med plener og blomster. Men det var «den gongen og itte nå» som Alf Prøysen skriver i en av sine viser sa Else Krogstie i sin velformulerte og treffende tale.

Sentralt medvirkende til at jubileet kom i stand var også Kåre Johansen, Kjell Gunnar Paulsrud og Tom Syvertsen og Alv Okkenhaug, som også var kveldens fortreffelige toastmaster. Og så var det mimring og dans til ut i de små timer.

Jubeltelegrafister: 1. rekke f. v; Ingvar Heimdal, Kjell Gunnar Paulsrud, Rolf Nyquist, Kjell Solberg, Per Johan Krogstie, Paul Fjellvang, Tom Syvertsen. 2. rekke f. v; Kåre Johansen, Roald Hernæs, Alv Okkenhaug. 3 rekke f. v.: Kjell Hagrim, Egil Bjørkli. Bakerst f. v.; Harald Hamnes, Sigmund Rambøl, John E. Thoresen.

Tysk jernbanetilsyn stopper ICE med diesel

Det tyske Eisenbahn-Bundesamt for jernbanesikkerhet stanset 24. juli all trafikk med de dieseldrevne ICE-settene av typen BR 605 som trafikkerte linjene Nürnberg-Dresden og München-Zürich.

Vedtaket kom som en overraskelse på operatøren Deutsche Bahn AG fordi jernbaneindustrien hadde forsikret at alle problemer med de 20 ICE-settene som nå er stanset, ville være løst innen neste ruteendring i desember.

Da ville også de nåværende hastighetsreduksjonene kunne oppheves. Nå må i stedet DB AG finne andre ICE-togsett og endre personalplanene for å kunne opprettholde tilbudet på disse strekningene.

Tysk test-tog i 275 km/t

Den 26. juni i sommer kom et tysk testtog på strekningen Köln-Düren-Aachen opp i en hastighet på 275 km/t. Toget brukte bare 11 minutter mellom Köln og Düren.

Prøveturen var en del av en rekke tester for å kunne starte opp vanlig rutetrafikk med hastighet på 250 km/t i desember. For å få tillatelse til dette må man kunne dokumentere testkjøring med ti prosent høyere fart.

ICE-S er en kraftpakke på sporet med maksimalhastighet på 400 km/t.. Strekningen Köln-Düren-Aachen vil gå inn som en del av den planlagte høyhastighetslinjen Paris - Brussel - Köln - Amsterdam og London.

Skifter navn og leder

Små-nytt

Avholdsforbundet i jernbanen har ikke bare skiftet navn til Norske Jernbaners Avantgard. Organiasjonen har også fått ny leder.

Ny leder er Gunnar Vestby, og han har overtatt lederklubba etter forbundets mangeårige leder Rolf Andreassen.

«Aktiv livsstil i rusfritt miljø» er motto for Avantgarden, og bakgrunnen er at stadig færre av medlemmene har avgitt løfte om totalavhold.

I stedet for å fokusere på den strenge avholdslinjen har organisasjonen nå som formål å virke for redusert bruk av alkohol og andre berusende midler blant alle jernbanetilsatte og deres familier.

NJA forsøker å fungere som støtteapparat for kollegaer med rusgiftproblemer. Virksomheten vender seg spesielt mot yngre tilsatte, og arbeidet er primært å skape aktiviteter i rusgiftfrie miljøer.

Aktivitetene spenner fra faste vinterkurs, skitreff, sykkelturer og fotturer i fjellet til ungdomskurs, temamøter, helgekurs og ulike arrangementer på NJAs feriesteder.

Skifte: Rolf Andreassen (t.v.) har overlatt lederklubba i Norske Jernbaners Avantgard til Gunnar Vestby.

Under Norske Jernbaners Avantgard (NJA) sitt 110. ordinære landsmøte møtte 39 medlemmer på Alver Hotell nordvest for Bergen. Besøk på Vestnorsk Utvandringssenter og Geirr Tveit - arrangerte folketoner framført av ekteparet Anne Mari og Johannes Møllerup utgjorde rammen rundt arrangementet.

Under møtet var det uenighet om et forslag om NJA-venn-medlemskap. Det ble vedtatt oversendt et eget utvalg. Forslag om forbundsmerket (logoen) var det derimot stor enighet om å beholde.

Gunnar Vestby fra avdeling Oslo er valgt for ett år, mens nestleder Karin Johannessen Rysst og organisasjonssekretær Ellen Källmann Hennum begge ble gjenvalgt for to år.

Ny leder i studienemnda ble Per Gommerud. Kåre Fossum er fortsatt sekretær. Ny kasserer blir Anne Grete Kristiansen avdeling Drammen. I ungdomsnemnda ble Ove Carstensen avdeling Drammen valgt til leder.

Flere dobbeltdekkere til DB AG

Bombardier har fått en ordre på 298 nye toetasjes jernbanevogner til det tyske selskapet Deutsche Bahn AG.

I kontrakten som har en verdi på 411 millioner Euro, er det inkludert en opsjon på ytterligere 300 vogner.

De bestilte vognene skal leveres i perioden 2004-2006. Vognene skal produseres hos Bombardiers avdeling i Görlitz i Tyskland. Med denne tilleggsbestillingen vil DB AG disponere flere enn 1.300 slike vogner som er meget godt likt av passasjerene.

De nye vognene vil bli satt i trafikk i sju av Tysklands Bundesländer fra Schleswig-Holstein i nord til Bayern i sør. Bombardiers dobbeltdekkere er også i bruk i Israel og i Danmark, og de vil snart også komme i trafikk i Luxembourg.

Verre for danske togrøykere

Som hos oss er også danske røykere en utsatt rase på toget. Nå vil DSB halvere tallet på togseter som tilbys røykere.

Fra 25 prosents røykerandel vil DSB gå ned til det halve: 10-12 prosent. I de sterkest belagte togene må i dag ikkerøykere ta til takke med seter på røykerplass for i det hele tatt å komme med.

I et IC3-togsett med 144 plasser vil tallet på røykerplasser gå ned fra 37 til 16. Endringen kan ikke gjennomføres over natten da også ventilasjonssystemet i togene må bygges om.

Søknad om støtte fra Sykekassens Stønadsfond

Renteavkastningen av Sykekassens Stønadsfond kan anvendes til hjelp for medlemmer i Jernbanens Sykekasse som har vært særlig hardt rammet av sykdom, og hvor Jernbanens Sykekasse sine ordinære refusjoner eller Folketrygdens ytelser ikke gir tilstrekkelig dekning av utgiftene.

Til orientering opplyses det at tildelte stønader utbetales i januar 2004.

Når det søkes om stønad fra Sykekassens Stønadsfond, må det vedlegges kvittering(er) for utgiftene som søkes dekket. Søknaden sendes innen 15. november til:

Sykekassens Stønadsfond
Jernbanens Sykekasse
0048 Oslo.

Positivt driftsresultat

Små-nytt

For første gang leverer BaneTele AS et positivt driftsresultat. Ikke rart at konstituert administrerende direktør Matthias Peter er fornøyd.

Teleselskapet fikk et driftsresultat etter avskrivninger på 12 millioner kroner i første halvår i år.

- Jeg vil ikke binde oss til noe tall på årsbasis. Driftsresultatet vil vokse noe, men en dobling er nok for optimistisk, sier Peter til Dagens Næringsliv.

Omsetningen første halvår er på 281, 7 millioner kroner.

- Vi får minst like stor omsetning i siste delen av året, mener han.

Ikke overskudd

I tredje og fjerde kvartal vil inntektene fra BaneTeles to største avtaler med Uninett og Jernbaneverket bli høyere.

BaneTele der en av fem ansatte ble sagt opp,er ferdig med nedbemanningen.

- Nå snur vi oss i større grad mot markedet, uten at det betyr at vi vil bruke mange penger på dyre kampanjer. På grunn av finanskostnader blir det ikke overskudd i 2003, opplyser Matthias Peter.

***Fornøyd:** BaneTelesjef Matthias Peter kan fornøyd opplyse at driften i selskapet gikk i pluss første halvår i år. (Foto: Svein Erik Bakken)*

Valgte BaneTele

BaneTele AS ble valgt som leverandør av et komplett IP-nett til hele Jernbaneverket.

BaneTele og Jernbaneverket har inngått en avtale til en verdi av om lag 110 millioner kroner fordelt over fem år. Avtalen skal sikre Jernbaneverket en stabil, sikker og tilgjengelig IT-infrastruktur for å ivareta sine oppgaver på en kostnadseffektiv og målrettet måte.

Økt konkurransekraft

Etablert i BaneTeles Multiservice nett får Jernbaneverket i første omgang en oppgradering av sine administrative systemer.

Med dette nettet som fundament vil også fremtidens tjenester være lett tilgjengelig på en fleksibel måte, samt at det bidrar til å øke Jernbaneverkets totale konkurransekraft.

- Vi har gjennom et fruktbart samarbeid med Jernbaneverket utviklet løsninger som tilfredsstiller jernbanens strenge krav til sikkerhet og kvalitet i leveranse av tjenester. Dette bekrefter BaneTeles posisjon i det norske telemarkedet som en dominerende kommunikasjonsleverandør til utvalgte segmenter, sier en fornøyd administrerende direktør Matthias Peter i BaneTele.

Skarp konkurranse

- BaneTeles landsdekkende IP-infrastruktur og evne til å vise fleksibilitet ved å utvikle løsninger tilpasset våre behov var avgjørende for valget av BaneTele, som hadde skarp konkurranse av andre sentrale leverandører, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

Avtalen mellom BaneTele og JBV gir også muligheten til videreutvikling av BaneTeles «Digitale markedsplass». Det betyr at tjenester som telefoni, videokonferanser, TV med mer kan gjøres lett tilgjengelig gjennom den «Digitale markedsplass» på de fleste steder i BaneTeles landsdekkende Multiservice nett.

Vellykket arbeidshelg

Små-nytt

STAVANGER (Kjøreveien):

Den første helgen i august ble det gjennomført omfattende arbeider mellom Sandnes og Stavanger. Størst spenning knyttet det seg til etableringen av ny undergang på Jåtta.

SINDRE ÅNONSEN

Det er sjelden det blir gjennomført lengre sporbrudd på den meget trafikktette strekningen mellom Sandnes og Stavanger. Men første helgen i august skulle det altså legges inn en undergang på Jåttå, byttes masse på Forus og fjernes en veksel i samme området.

I tillegg ble det gjennomført rydding av vegetasjon på hele strekningen som var stengt for trafikk fra 05.30 lørdags morgen frem til 10.00 søndags kveld.

Pakket og klart: *Om ettermiddagen på søndag 3. august var arbeidene med undergangen over, og sporet var pakket og klart. (Foto: Sindre Ånonsen)*

Fornøyd

Byggeleder på Jåttå, Kjell Rune Pettersen i Bane Agder/Rogaland, opplyser at arbeidene med undergangen gikk raskere enn planlagt.

- Entreprenøren som stod for gravearbeidene leide inn BaneProduksjon til å gjennomføre de jernbanetekniske arbeidene, sier Pettersen, som er meget fornøyd med gjennomføringen.

Undergangen kunne heises på plass allerede klokken 13.00 på lørdagen, og klokken 17.00 på søndag var sporet over undergangen pakket - fem timer før strekningen skulle åpnes for trafikk.

Avtale om togtrafikk på Bratsbergbanen

Telemark Fylkeskommune har nå inngått avtale med NSB om trafikken på Bratsbergbanen. Avtalen gjelder for ett år om gangen fram til 2007.

NJÅL SVINGHEIM

Som tidligere meldt på Banenettet ville ikke NSB inngi noe anbud for å kjøre lokaltogene Porsgrunn - Skien- Notodden. Selskapet mente at anbudsunderlaget var for dårlig, men sa seg samtidig villig til å vurdere å kjøre trafikken dersom det likevel skulle bli aktuelt med en slik forespørsel etter anbudsrunden.

Trakk seg

Det eneste selskapet som la inn et anbud, var Connex. De var ikke villige til å drive trafikken for de 11 millionene som Telemark fylke tilbød. Dermed sto man uten noen til å kjøre togene fra sommeren 2004.

Fylkeskommunen har etter dette ført forhandlinger med NSB, og det er dette som nå har ført til en avklaring om at trafikken på banen fortsetter. Det blir åtte avganger i hver retning på Bratsbergbanen på hverdager.

Få stoppesteder

Avtalen skal formelt undertegnes i løpet av få uker og den skal også kunne forlenges med ett år om gangen etter 2007. Togene planlegges å få stoppesteder bare i Notodden, Nordagutu, Skien og Porsgrunn. Dermed blir reisetiden bare 55 minutter Notodden - Porsgrunn.

NSB sier seg også villig til å vurdere flere stopp for fjerntogene på Sørlandsbanen gjennom Telemark slik at disse togene kan brukes av skoleelever og andre. Steder som kan få flere togstopp fra neste sommer, er Lunde og Drangedal i tillegg til Neslandsvatn og Nordagutu.

Fortsatt NSB: *Y1-motorvognene på Bratsbergbanen vil fortsatt bli kjørt av NSB. (Foto: Njål Svingheim)*

Ny bruker-undersøkelse

Informasjon om informasjon
Fra Biblioteket

Nå spør og graver vi igjen...

I fjor gjennomførte vi en spørreundersøkelse blant et kvalifisert utvalg av JBVs ansatte (280 personer). Vi ønsker å følge opp i år med en undersøkelse om Bibliotekets elektroniske tjenester. Gjennom BaneNettet kan vi nå alle uansett hvor i landet dere har arbeidsplassen, og det er viktig at vi formidler tjenestene så demokratisk som mulig. Tilbakemeldinger fra dere er derfor veldig viktig. Vi sender undersøkelsen ut til et utvalg, og kanskje nettopp du er så heldig at du får svare på denne. Har du ikke mottatt spørreskjemaet og har lyst til å si oss noe, er du velkommen til å sende oss tips. Det kan være ønsker angående bøker og tidsskrifter eller andre tips og kommentarer som har med formidling av informasjon å gjøre.

Vite mer: *Biblioteket med Liv Tyskø Slettbak (foran) i spissen vil vite mer om hva Sigrid Stokke og Magne Nordgård og andre brukere mener om deres tjenester.* *(Foto: Svein Erik Bakken).*

Biblioteket i ny organisasjon

Skjer det noe med Bibliotekets plassering i disse omorganiseringstider? Nei, det gjør det ikke. Vi vil fortsatt være en del av Informasjonsavdelingen under den nye benevnelsen M (marked). Vår nye forkortelse vil være MIB (selv om vi ikke har skiftet kjønn eller kledd oss i dress siden sist).

Ny litteratur

Det kommer stadig inn ny litteratur til biblioteket. Denne gangen frister vi med tre nye tyske anskaffelser i serien DB-Fachbuch. Felles for disse bøkene er at de er grunnleggende og detaljerte innen sitt område, i tillegg til at de er rikt illustrert.

Den første boka ser på planlegging og utføring av overbygning. Den skal gi kjennskap til hvordan mennesker, maskiner, verktøy og materiell virker sammen. Oversiktlig blir arbeidsmetoder for installasjon og ombygging av jernbanespor og sporveksler, inkludert sporrensing, behandlet. Det blir også sett på utviklingen av arbeidsmaskiner og arbeidsmetoder.

Arbeitsverfahren für die Instandhaltung des Oberbaus av Lothar Marx, Detlef Bugenhagen og Dietmar Mossman.

Skinnegående trafikk deles inn i to grupper: person- og godstrafikk. Innen persontrafikk er det viktigste hvor fort en kommer fram til reisemålet og komforten om bord, mens en innen godstransport ønsker høy kapasitet. Ut fra disse forskjellene er det viktig å se på utviklingen av person- og godstog. Boka tar blant annet for seg forskjellige bremsetyper som må tilpasses etter materiellets bruk. Forfatteren går også gjennom tekniske løsninger for person- og godsvogner.

Fahrzeugtechnik Teil 1: Bremseinrichtungen, Güter- und Reisezugwagen av Jürgen Janicki.

Helt siden den første jernbanen ble bygd, har skinnegående trafikk måttet tilpasse seg ulike krav og oppgaver. Denne boka tar opp forskjellige typer skinnegående trafikk, fra tog som trafikkerer det vanlige jernbanenettet, til de kollektive tilbudene i byer som T-bane, trikk og bybane. I tillegg går den også igjennom ulike tekniske deler vedrørende motorvogner og lokomotiver.

Fahrzeugtechnik Teil 2 : Triebfahrzeuge und Triebwagen av Jürgen Janicki.

Lurer du på hvordan du skriver et ord eller betydningen av det? Bruk Bokmålsordboka & Nynorskordboka som finnes gratis tilgjengelig på nettet.

Nettstedet er et samarbeidsprosjekt mellom språkmiljøene ved universitetene i Norge. Du finner lenken på Bibliotekets lenkesider under Språk, eller du kan gå rett inn på siden med denne adressen: www.dokpro.uio.no/ordboksoek.html).

«Linjevisitør»

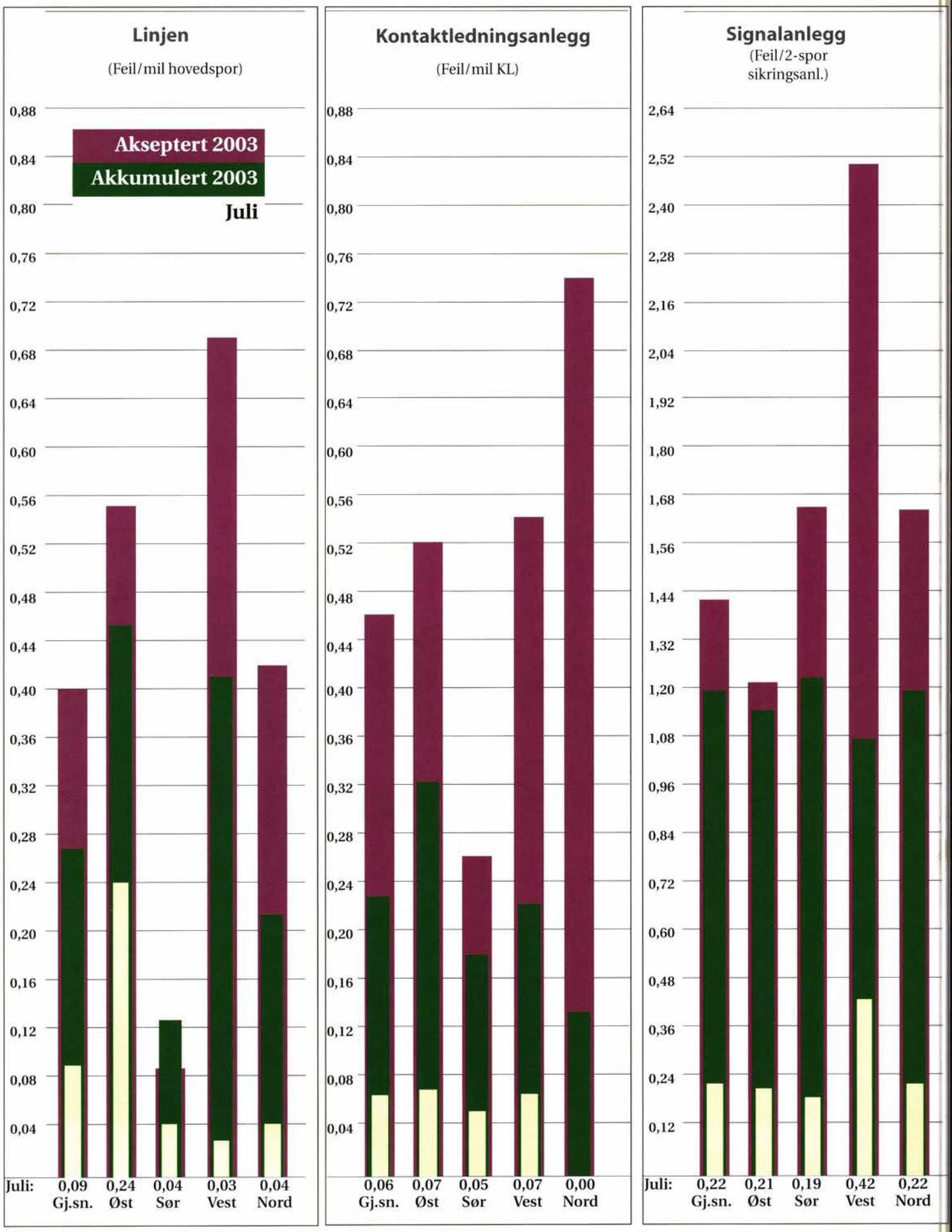
Foto : Martin Kyte, Voss

Bikkja på bildet ble observert idet den visiterte sporet et sted i Hallingdal.
Om den fikk nesa opp fra pukken, ville den kanskje fått med seg at det faktisk er solslyng akkurat der den passerer!

Bilder som dette er kun mulig for den som har kamera med og klart til enhver tid.
Det er brukt et Olympus Camedia C-3000 Digitalkamera for å ta dette bildet.

Alle som vil, kan sende inn sitt forslag til «Mitt jernbanebilde».
Bildet sendes til Jernbanens fotoklubb Øst v/Øyvind Bardalen, Amtmanns Bredes gate 14, 3045 Drammen eller på epost: oyvind.bardalen@nsb.no

Feil (Feil med driftsforstyrrelser)



Punktlighet (% av tog i rute til endestasjon)

	Mål	Mai	Juni	Juli	Hittil 2003
LANGDISTANSE:					
Persontog:					
Dovrebanen	90	92	89	87	88
Nordlandsbanen	90	91	91	86	85
Bergensbanen	90	86	91	83	84
Sørlandsbanen	90	90	81	82	87
Godstog					
Dovrebanen	90	78	91	84	84
Nordlandsbanen	90	97	89	86	76
Bergensbanen	90	79	88	74	78
Sørlandsbanen	90	86	96	93	89
MELLOMDISTANSE:					
Østfoldbanen	90	91	87	78	89
Vestfoldbanen	90	89	78	75	82
Lillehammer	90	92	87	88	84
FLYTOG:					
(ank. Gardermoen)	100	97	97	95	96
LOKALTOG:					
Oslo-området (hele døgnet)	90	85	87	88	86
Jærbanen	90	89	82	82	88
Vossebanen	90	89	84	85	91
Trønderbanen	90	98	95	92	92

Driftsulykker*

	2002	Juni	Juli	Akkumulert
Sammenstøt:				
Tog - tog	0	0	0	0
Tog - person	4	0	0	1
Tog - kjøretøy	8	3	2	10
Tog - objekt **	8	0	2	3
Avsporing:				
Persontog	2	0	0	1
Godstog	2	0	1	2
Andre tog	0	0	0	0
Drepte:				
Reisende	0	0	0	1
Ansatte	0	0	0	0
3. person	1	0	0	1

	2002	Juni	Juli	Akkumulert
Alvorlig skadde:				
Reisende	1	0	0	0
Ansatte	0	0	0	0
3. person	3	0	0	0

*Driftsulykke på linje eller stasjon hvor skinnegående materiell har vært i bevegelse, og hvor person er drept eller alvorlig skadet, eller hvor det har oppstått store skader på skinnegående materiell, spor og andre installasjoner.

**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).

PORTO BETALT VED INNLEVERINGA P.P. NORGE/NOREG

B

RETURADRESSE:
Bedriftssupport AS,
Postboks 358 Sentrum,
0101 Oslo

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
Nr 7 - august/september 2003

Harry-sporet

Hurra for deg...

Neste år runder runder jernbanen i Norge 150 år. En respektabel alder både i et relativt og reelt perspektiv. Forberedelsene til feiringen er godt i gang og har vært det lenge. Undertegnede kjenner ingen detaljer, men antar at det legges opp til verdige markeringer med vekt på variasjon og bredde i form og innhold.

Når sant skal sies, er jeg heller ikke overdrevent opptatt av detaljene. Ikke det at jeg ikke bryr meg. Klart jeg er spent på hvordan komitéen planlegger å feire min jubilerende arbeidsplass. Men jeg egner meg altså ikke til spekulasjoner. Dog har jeg i den senere tid alt oftere fundert på hva som vil bli jubilanten til del av godord og gaver. Når hodet fylles av slike tanker, merker jeg uvegerlig små, nervøse rykninger i kroppen.

Nyttig og unyttig

Det har noe med erfaringer å gjøre. Man har da vært i selskap før, må vite, og med selvsyn kunnet studere det ene gavebordet etter det andre, fylt til randen med alskens nyttige og unyttige gjenstander. Andelen av gaver i sistnevnte kategori synes stort sett å ha en lei tendens til å øke proporsjonalt med jubilantens alder. Og vi runder altså 150 - remember? Er det rart det rykker nervøst i skrotten?

Tanken teller

Jeg forsøker å søke trøst i vissheten om at det sjelden er reinspikka ondskap som ligger til grunn for alt av unyttigheter som finner veien til norske gavebord. Folk flest mener det vel, og når alt kommer til alt, er det tanken som teller. Dessuten er det jo heller ikke alltid like greit å vite hva man skal forære godt voksne jubilanter. De har jo stort sett det meste av det de trenger fra før. Slik også med jernbanen kanskje - eller kanskje nettopp ikke?

Vettug spor

Nuvel, jernbanen mangler i hvert fall ikke venner. Det er imidlertid et sørgelig faktum at de fleste av våre beste venner mangler både penger og innflytelse i det monn som kreves for å bringe jernbanen tilbake på et vettug spor. Skal jernbanen overleve konkurransen i det norske transportmarkedet, må det satses skikkelig. Og skikkelig satsing koster som kjent penger. Penger som våre nest beste venner – rikspolitikerne - dessverre ikke synes å være villige til å satse. Hvis de ikke plutselig ombestemmer seg da – det har jo skjedd før - og for alt jeg vet, kan det godt hende igjen. I påvente av at jubileet braker løs krysser jeg fingrene, og håper at politikerne gjør nettopp det. I motsatt fall er fagre ord og garanterte festtaler alt vi kommer til å sitte igjen med. Og som ungdommen gjerne sier: Det ville vært teit det!

Harry K

Månedens lille frekke

En kar fra Narvik dro i unge år til Oslo for å friste lykken som baneformann i hovedstadsområdet. Han likte seg godt og besøkte aldri hjemtraktene. Men da moren hans fylte nitti, vendte han nesen nordover. Som eldste sønn fikk han det ærefulle oppdrag å holde tale til sin gamle mor. Som nordlendinger flest var han en mann av få ord, men under middagen plinget han i glasset og reiste seg. Lenge sto han der og kikket på moren, før han sa med malmfull røst: Ja, du mor, du mor – du helvetes mor...!