

Jernbane

NR 3-2010

magasinet



Ut av vinterskodda

Hele Jernbane-Norge bretter opp ermene for å unngå at neste vinter blir som denne. Bedre utstyr, forsert fornyelse av infrastrukturen og en mer robust ruteplan er resepten som foreskrives.

Side 4-11



En svart dag

Idet Jernbanemagasinet skal gå i trykken, får vi melding om den tragiske ulykken på Sjursøya der tre mennesker ble drept og fire er skadet. Mine tanker går i første rekke til den nærmeste familien til dem som ble rammet, til venner og arbeidskolleger som må gå gjennom en tøff tid.

For jernbanen i Norge er ulykken en påminnelse om at jernbanevirksomhet har risikoer ved seg, at alvorlige ulykker fremdeles inntreffer.

Mange spør seg med rette hvordan 16 godsvogner i det hele tatt kan rulle ut fra Alnabru og ende opp i Oslofjorden.

Vårt utgangspunkt er at slike ulykker ikke skal skje. I disse dager er det ingen trøst at norsk jernbane ligger på europa-toppen i sikkerhet.

Jernbaneverket har gjennom en årrekke lagt ned store ressurser i et meget omfattende sikkerhetsarbeid. Vår virksomhet skal være tuftet på et sett av sikkerhetsbarrierer. Svikter det i ett ledd, skal systemet fange opp dette.

Likevel sviktet det altså denne gangen.

Ved en slik hendelse er det vår oppgave å bistå politiet og havarikommisjonen etter beste evne. Vi gjør det vi kan for å få alle fakta på bordet slik at det til slutt kan konkluderes med hva som har skjedd, og hvorfor utfallet ble så fatalt.

Ved en jernbaneulykke tar politiet umiddelbart over ledelsen av redningsarbeidet og starter med sine undersøkelser. Samtidig blir Statens Havarikommisjon for Transport varslet, og Jernbaneverkets egen uhellskommisjon trer i arbeid.

Jernbaneverket har iverksatt midlertidige tiltak på Alnabru for at godstrafikken skal kunne gjenopptas. Ett av tiltakene er at det inntil videre skiftes med skiftelokomotiv tilkoplede vognene.

Jernbaneverket foretar nå en full risikogjennomgang av hele godsterminalen og alle prosedyrer knyttet til bruken av den.

Jeg kan forsikre at norsk jernbane skal lære av de feil som eventuelt vil bli avdekket.

Vårt arbeid med å forbedre sikkerheten på jernbanen skal fortsette med stor tyngde.

Elisabeth Enger

ELISABETH ENGER
Jernbanedirektør

Innhold



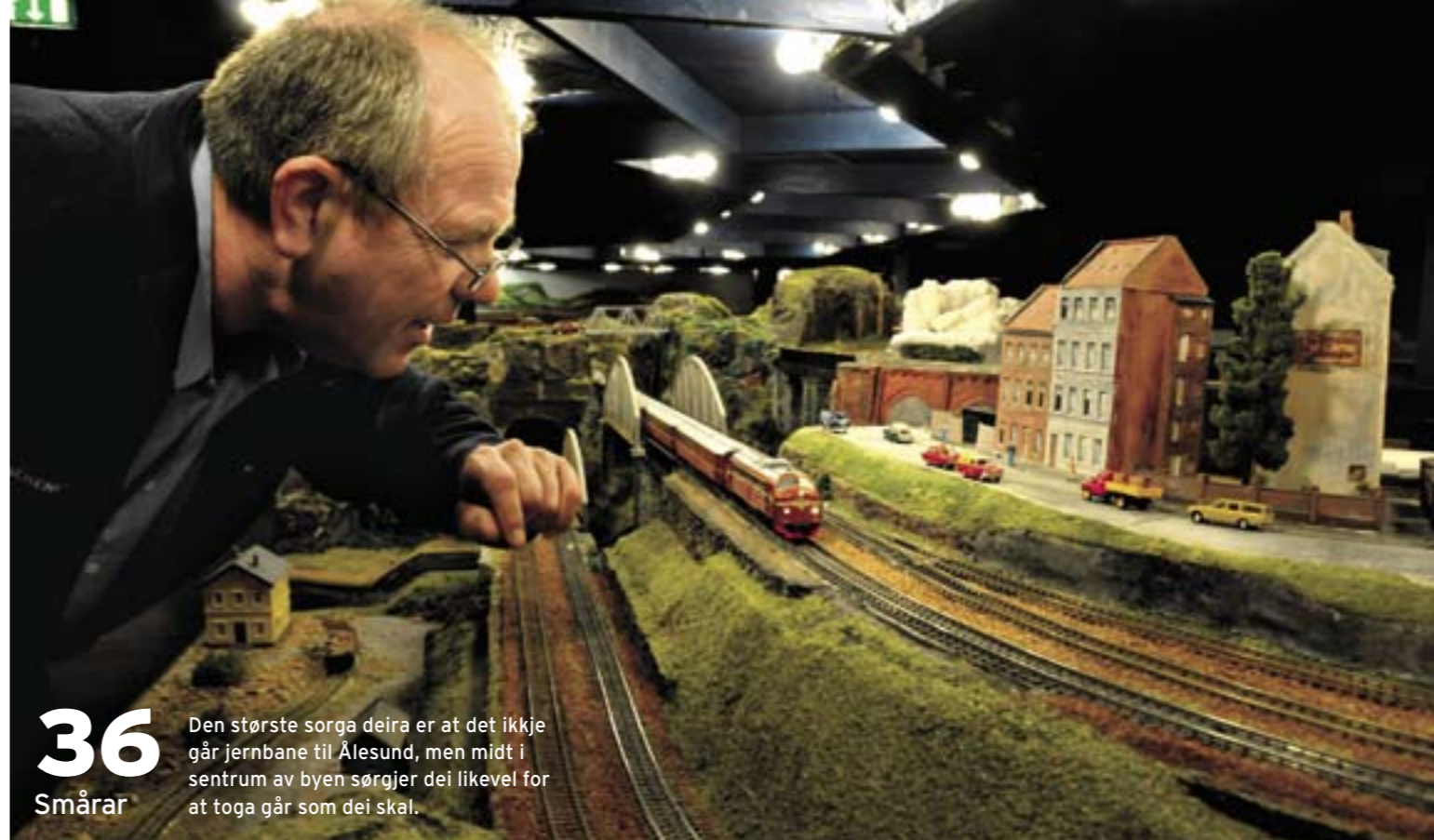
12 Færre feil

Denne baneformannen har en hektisk sesong bak seg, men har registrert færre feil i sporet enn på mange år ...



16 Som ny

Oslo-tunnelen blir snart som ny. I sommer forseres monteringen av akseltellere for å få ned antall signalfeil.



36 Smårar

Den største sorga deira er at det ikkje går jernbane til Ålesund, men midt i sentrum av byen sørgjer dei likevel for at toga går som dei skal.



23 Halvert

En omfattende skogrydding gir store resultater. Gjennom Hallingdalen er tallet på elgpåkjørsler mer enn halvert.



28 Håp

Jernbaneverkets nye organisasjonsdirektør ler høyt og trillende. - Det er håp i den latteren, skriver vår medarbeider.

Nytt utstyr og bedre beredskap	4
Min arbeidsdag: - Nesten helt feilfritt i sporet	12
Sagt om jernbanen	13
Innenriks	14
Arbeid høyt og lavt i sommer	16
Trenger kraftinnsats mot lengre togstans	20
Storhogst gir storgevinst	22

Innenriks	26
Møte med: - På rekordtid skal vi tenke stort	28
Mitt jernbanebilde	32
Månedens gjest	34
Store gutar med små tog	36
Utenriks	42
På skrått bakfra	44

Jernbane magasinet

NR 3 • 2010

ANSVARLIG REDAKTØR:

Svein Horrisland

REDAKTØR: Tore Holtet

FOTJOURNALIST: Øystein Grue

JOURNALIST: Arvid Bårdstu

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim

Reidar Skaug Høymork

Marit Bendz

Hilde Lillejord

Olav Nordli

FORSIDE: Hilde Lillejord

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Tore Holtet

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 52 98 (916 55 298)

E-post: tore.holtet@jbn.no

Redaksjonen avsluttet fredag 24. mars

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 6.300

Layout: Cox

Trykk: Stens trykkeri

Distribusjon: Grafisk Mailing

ISSN 1891-1676

JERNBANEMAGASINET PÅ NETT: www.jernbaneverket.no

Nytt utstyr og bedre beredskap

Mange år uten tilstrekkelige midler til fornyelse og investeringer slo hardt ut på togtrafikken i vinter. Nå legges det ambisiøse planer for å redde jernbanens ære neste vinter.

- Vi tar for gitt at neste vinter blir minst like hard. Og vi skal legge lista slik at vi tåler det uforutsette bedre, sier Tom Ingulstad, fungerende direktør for NSB Persontog.
- Vi bestiller nå det nødvendige ryddeutstyret, og dette skal være klart foran neste vinter, lover Jernbaneverkets banedirektør John Ole Grinde.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM, HILDE LILLEJORD OG ARVID BÅRDSTU **Foto:** HILDE LILLEJORD

AVISING: Her kjøres et lokaltog gjennom avisingsanlegget i Lodalen i Oslo. Glykol som er oppvarmet til 70-80°C, blir sprøytet på toget for å løse snø og is og for å forhindre at snø og is fester seg så lett til toget.



«Det er en ordentlig forbedringsprosess vi skal gjennom i løpet av de neste månedene»

TOM INGULSTAD, direktør NSB Persontrafikk

Da det norske folk var ferdig med jule- og nyttårsfeiringen og skulle dra på jobb igjen, brøt spetakkelet løs. I uke 1 var 35 prosent av lokaltogene rundt Oslo i rute i rushtid. Bare annethvert tog kom seg av gårde fra avgangsstasjonen i tide. Hele turneringen var i utakt med ruteplanen.

Siden ble det for så vidt bedre. Men også en punktlighet på 60 og 70 prosent i rushtiden samt lange perioder med total stans i trafikken som følge av infrastrukturfeil nærmest uke etter uke tært på tålmodigheten til de togreisende. Ikke minst fordi mange av de togene som kom, hadde mye mindre kapasitet enn de skulle. Der det skulle gått åtte vogner, kom det kanskje fire eller fem. Slik vil det fortsatt være en stund, kanskje helt fram til sommeren. Vinterens harde medfart med togene tar tid å reparere.

– Vi fikk den pepperen vi skulle ha, mener Tom Ingulstad. – Gene-

relle feil på materiell og infrastruktur ble forsterket da vinteren satte inn. Snø og is er ikke uvanlig om vinteren, men det at kulden sto på så lenge, gjorde at vi ikke fikk tint togsettene, og det utviklet seg skader. Det er banemotorer som kortslutter, kompressorer som gir opp og ekstra hjulslitasje. Når det skjer i et så stort omfang, går vi også tomme for reservedeler, forklarer Ingulstad.

Fra bane til vei

For CargoNet har vinterproblemene gitt dramatiske, operative og økonomiske følger. Store kunder har flyttet deler av varetransporten sin over fra toget til trailere. I tillegg har de hatt store skader på hjul.

– I fjor skiftet vi 950 hjulganger på de tre vintermånedene. I år har vi skiftet nesten 1 300 bare i januar og februar, forteller Halfdan Blytt.

Mantena har levert 150 hjul-



SLITNE TOG: Type 70 (bildet) er ille plaget når det er mye snø og langvarig kulde. Hvis den ene banemotoren i toget ryker, står det. Etterkommeren FLIRT har til sammenlikning tre banemotorer.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

ganger i uka. Dessuten har det kommer hjul fra Nord-Sverige. – Vi har utnyttet kapasiteten i Mantena, og vi var i dialog med MiTrans. Vi la om fra lok- til vognvedlikehold og brukte alt vi hadde av ressurser i Trondheim og Narvik. Vi gjorde, og gjør fortsatt, alt vi kan for å reparere, men vi er i ferd med å knekke nakken, sier Blytt.

Årsaken til problemene er snø, is og langvarig kulde. Når et godstog kjører inn på et ubrøytet kryssningspor for å vente på møtende trafikk, og det kan det samme toget være nødt til å gjøre mange ganger om det skal til Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø eller Narvik, blir hjulene varme når toget bremses ned for å stanse. Hvis det er 20-30 kuldegrader,

skal ikke toget stå lenge før bremsene er frosset fast til hjulet. Når toget tar av gårde, vil et fastfrosset hjul ende opp med hjulslag, og vogna må tas ut av toget.

– Vi har kjøpt 475 nye semi-vogner. De er ryggraden i systemet vårt. Men den store forskjellen på Norge og Sentral-Europa der disse vognene også går, er at der går det mye oftere tog. På Bergensbanen om natta går det godstog, så skjer det ingenting på ei stund før vi kommer med ett tog til. Det gir spesielle utfordringer her når godstogene må brøyte. Det ser vi på togene våre. Vi drar med oss i gjennomsnitt 13 tonn med is og snø på hver vogn. Hvis vogna skal lastes med en semihenger, må dette måkes bort for å gi plass.

Skal vogna brukes til konteiner, går den gjerne videre med denne ekstra tyngden, forteller Halfdan Blytt.

Spinning wheel

Denne vinteren var den første for CargoNet med det nye lokomotivet CE119. Det har også gitt noen erfaringer. Mens forgjengeren El14 hadde seks akslinger, har det nye bare fire. Dessuten er det nye tju tonn lettere. Det har gitt CargoNet noen utfordringer.

– Vi ser at traksjonsegenskapene faller når det er et lite snølag på skinnegangen. På Bergensbanen har det medført at vi har vært nødt til å redusere togvektene så vi ikke skal kjøre oss fast, forklarer Blytt.

Men lokprodusent Bombardier jobber med saken. Også med å få



luket ut andre, mindre problem med ny-loket. For CargoNet betyr det likevel at de vurderer å innføre sommer- og vinterruter der vinterrutene enten får en annen framføringstid eller at grensene for tonnasje settes ned. Men det er ingen god og langsiktig løsning. Den beste løsningen mener Halfdan Blytt ligger mye nærmere:

– Intuitivt har jeg på følelsen at hvis vi hadde klart å holde snøen vekk fra skinnegangen, hadde togene gått helt greit, sier han. Dessuten ønsker han seg et avisingsanlegg på Alnabru.

– Sprøyting av glykol på godsvogner kan være mer fornuftig brukt på godstog sammenliknet med persontog der det kan oppstå skader ved fuktinntrengning. Glykol virker slik at is og snø ikke

FRAMTIDA?: Denne prototypen av en lastetraktor, AMC2, har vært under testing i Norge i vinter for eventuelle modifikasjoner. Den har mye sterkere motor enn den gamle Robelen, har en helt annen og bedre kjørekraft og kan i tillegg kjøre mye fortere – også med arbeidsutstyr som snøfresere og sporrensere påmontert.

BETENKT: Steinar Hokholt ved Mantena verksted i Lodalen er betenkt over at togene ikke får tid til å tørke før de blir satt inn i trafikk igjen etter avising. Her viser han fram hva som skjer når togene kjører ut av varme tunneler og inn i snøføyka.





«Jeg kan love at vi nå bestiller det nødvendige ryddeutstyret, og at dette skal være klart foran neste vinter. Dette skal vi ha i orden»

JOHN OLE GRINDE, banedirektør Jernbaneverket

så lett fester seg, eller i det minste blir lettere å fjerne. Dessuten hindrer det korrosjon og virker smørende. Et slikt anlegg står høyt på ønskelista for neste vinter. Vi er i dialog med Jernbaneverket om det, sier Halfdan Blytt.

Mangler tog

For NSB kom vinteren brått på. Drevkasseproblemer på det nye lokaltogsettet type 72 gjorde at opptil syv togsett var ute av trafikk i fjor.

– Når det så kommer en uvanlig langvarig og streng vinter, da klarte vi ikke å levere lenger, sier Tom Ingulstad, som nå tror problemene med type 72 snart skal være løst.

– Vi har to av 36 togsett inne til nødvendig sluttoppgradering. Dessuten er det drevkasseproblem på sju. Men når disse problemene er løst, har jeg stor tro på at type 72 vil bli en god arbeidshest når leveransen blir sluttført. Dette toget har mye bedre motstand mot is og snø enn de gamle 69-settene, sier Ingulstad.

Når det gjelder mangelen på

togsett i vinter, er det særlig de gamle lokaltogene som har møtt veggen. – Vi må få type 69A og B ut av trafikk så fort som mulig. Men så lenge vi ikke har de nye FLIRT-togene inne, må vi bruke dem. Enn så lenge får vi se på hva som kan gjøres for å holde disse togene i live og mer robust enn nå. Skjønt det er ingen grunn til å tro at vi klarer å utrette mirakler på disse, innrømmer Ingulstad.

Den tredje togtypen som har skapt problem i vinter, er type 70 som brukes på pendelen mellom Lillehammer og Skien. NSB har totalt 16 slike togsett. I vinter har det skortet på tilgjengelige tog til vestfoldpendlernes store for-tvilelse:

– Vi måtte redusere fra 15 togsett til 12, og selv det viste seg vanskelig da det gikk i stykker komponenter det var lang leveringstid på. Da vi bestemte oss for å erstatte noen av avgangene med busser og kommuniserte dette, ble tilbudet mer forutsigbart. Men vi kan ikke ha det slik at en firedel av togparken er ute, sier Ingulstad, som ser lyspunkter også for Vestfold når FLIRT kommer:

– Ja, da blir utnyttelsen av type 70 mindre kritisk, og vi kan ha driftsklare togsett stående.

Effektivisering ...

En gang i tida var det mer enn 30 000 jernbaneansatte i Norge. Færre hender får følger når det blir vanskelig vinterføre, påpeker Ingulstad:

– Det er ingen der til å passe på når toget står på Kongsvinger om natta. Blir det 35 kuldegrader, er toget bunnfrosset. Det er heller ingen der til å ta en spade og gå ut i sporvekselen for å fjerne

isklumpen heller. Når isklumpen faller ned, må noen rykke ut med bil for å lete den opp og fjerne den. Imens står togene der. Det er et gjennomgående trekk at vi har fjernet mennesker og i for liten grad erstattet dette med andre måter å håndtere dette på.

Avvikshåndteringen koster dyrt. NSB har hatt mellom 20 og 50 busser som delvis har kjørt eller har vært stående i beredskap. Det er fryktelig kostbart.

– Det er penger som ingen har noen glede av unntatt som kompensasjon der og da for et avvik. Incitamentet økonomisk for å rette opp dette er i høyeste grad til stede, sier Ingulstad, og ser framover til neste vinter:

– Vi rekker ikke å sette i gang noe forskningsprogram, men må bruke det vi kan og har lært. Vi får spørre oss: Hva kan vi gjøre? Er det enda flere tineanlegg, er det å fjerne noen av flaskehalsene vi har erfart i forhold til å reparere skader som er løsningen? Hva med å forsterke bemanningen ute for å hindre at togsett fryser fast i løpet av natta? Er det mulig å produsere reservedeler nok til at vi kan være forberedt? I all enkelhet ikke akkurat noen rakettforskning, men rett og slett å ta inn over oss å måtte bruke mer ressurser, mer energi og mer penger. Mer folk også kanskje på å være bedre forberedt, sier direktøren for NSB Persontog.

Løsningen

I etterpåklokskapens lys ser Tom Ingulstad de kreftene som sliter og drar i jernbanen for å yte enda litt mer til tross for at kapasiteten er presset til det ytterste allerede.

– Trykket øker og øker fordi det stadig er flere som flytter til Østlandet, og de skal på jobb. Behovet for et kollektivsystem som tar unna dette, blir større og større. Dermed har vi i fellesskap strukket fellen så langt vi kan. Nå er det fullt mulig å si at vi har strukket den for langt. Når vi da kjører alt vi har, vil alle svingningene i leveransen bli tatt ut på kundene, forklarer Ingulstad.

Den ene løsningen kan være en form for «aksjonskort»: at en når det røyner på, kan trappe ned til et

lavere nivå på en planlagt og kommuniserbar måte.

– Da vet vi hvordan vi skal informere kundene, da vet vi hvor vi skal sette inn busser, vi vet hvilke tog vi skal ta ut og sende på verksted. I dag er situasjonen at alle planer er laget så viklet inn i hverandre, nettopp for å få ut den siste dråpen, at når noe tas bort, ryker hele logistikken. Det skulle ikke forundre meg om vi vil oppleve at vi totalt sett kommer bedre ut fordi vi vil ha bedre kontroll på logistikken, sier den erfarne jernbanemannen, og mener en slik plan kan foreligge til ruteendringen i desember.

– Det er en ordentlig forbedringsprosess vi skal gjennom i løpet av de neste månedene da trekket i den

MER UTSTYR: Denne roterende ploegen (Beilhack) brukes på høyfjellet. Nå investeres det i mye mer snøyddingsutstyr beregnet for baner i lavlandet. FOTO: ØYSTEIN GRUE



BANEDIREKTØRENS HANDLELISTE

Slik skal Jernbaneverkets utstyrspark rustes opp de kommende åra:

- Innkjøp av 9 lastetraktorer av type AMC2 (fra Italia) avgjøres i løpet av våren
- Innkjøp av ytterligere 15 lastetraktorer med mer enn 800 hk motor
- Rehabilitering av 11 Robel-traktorer
- Innkjøp av 5 nye ledningsvogner (LM)
- Oppgradering av 9 LM'er
- Innkjøp av to kombivogner for KL-arbeider
- Ombygging av 10 ballastvogner
- To kombipakkmaskiner
- Innkjøp av et antall snøfresere og sporrensere



«Det eneste vi har lykket med, er å sette inn flere ressurser, skaffe mer reservehjul og mer folk på Alnabru for å banke is og snø. Men sånn kan vi ikke holde på»

HALFDAN BLYTT, produksjonsdirektør CargoNet

«Der vi har fått gjennomført fornyelse, ser vi at antall feil har gått nedover»

ODD ERIK BERG, vedlikeholdsdirektør Jernbanverket



ETTER UVÆRET: Tomta til godsterminalen på Alnabru er gedigen og kan romme enorme mengder snø. Her blir en shovel liten. Bildet ble tatt mandag 22. februar.
FOTO: ROY SUNDSBY HANSEN

nye ruteplanen må legges. Det er en stor oppgave, sier Ingulstad som understreker at NSB og Jernbanverket her vil jobbe sammen mot samme mål.

Ser på utstyret

Når banedirektør John Ole Grinde i Jernbanverket skal skrive ut en resept for å friskmelde jernbanen, vil det stå fortsatt fornyelse og mer nytt og bedre utstyr for snørydding på den.

– Svakhetene i slitte anlegg kommer kraftig til syne når kulda setter inn og holder seg over lengre tid. Når dynamikken i anleggene forsvinner med kulda, fører dette til feil og driftsproblemer, sier Grinde.

Den største skavanken ved infrastrukturen, ved siden av mangelen på fornyelse, ligger på utstyrssiden, mener Grinde:

– Vi trodde vi hadde nok utstyr, men det viste seg ikke å stemme når vinteren ble som den ble. Jeg kan love at vi nå skal bestille det nødvendige ryddeutstyret, og at dette skal være klart foran neste vinter. Vi må ta høyde for slike vintre som i år. Utstyrsparken vår er ikke god nok, og prosessene for anskaffelse av utstyr må og skal også bedres. Vi må bli mer proaktive. Dette skal vi ha i orden, understreker Grinde.

Foran denne vinteren styrket Jernbanverket vinterberedskapen for Oslo-området med over 20 millioner kroner. Dessuten ble det bestilt og levert utstyr for det samme beløpet samtidig som reservedelslageret ble betydelig styrket. Dette skjedde som følge av evalueringen etter fjorårets vinter. Til tross for betydelige forbedringer var heller ikke dette nok.

– Denne vinteren lærte oss at

nøkkelen til god trafikkavvikling i snø og kulde er Oslo-området og Alnabru. Vi har også lært at en inndeling av beredskapen i to nivå, der vi på et høyere beredskapsnivå iverksetter avtaler med eksterne entreprenører, fungerer. Men vi trenger altså å kunne øke kapasiteten ytterligere når det virkelig kniper, sier John Ole Grinde.

Mer fornyelse

Også vedlikeholdsdirektør Odd Erik Berg i Jernbanverket viser til Oslo-området for å forklare hvor støtet må settes inn. Av totalt 1,7 milliarder kroner som skal brukes til fornyelse av spor og kontaktledninger i år, er 470 millioner kroner øremerket til strekningen Etterstad-Lysaker – og det samme de neste to årene. Det er han sikker på vil gi resultater.

– Der vi har fått gjennomført fornyelse, ser vi at antall feil har gått nedover. Hvis vi nå får stabile bevilgninger framover, vil vi kunne ta store skritt i riktig retning, ikke bare i Oslo-gryta, men også på de viktige banene mellom landsdelene, sier Berg.

Jernbaneverkets vedlikeholdsenhet kan nå for første gang på lenge dokumentere at de har begynt å få grep om de store vedlikeholdsoppgavene i infrastrukturen.

– Vi ser en positiv trend, og tallene på feil er på vei nedover. Den tøffe vinteren har satt jernbanen både i Norge og ute i Europa på harde prøver. Det er klart svakhetene i anleggene blir ekstra påtrengende når belastningene blir store i form av snø og langvarig kulde. Vi har derfor bare én ting å gjøre, nemlig å fortsette arbeidet vi har begynt på, sier Odd Erik Berg.

- Nesten feilfritt i sporet!

- En høyst normal vinter og nesten feilfritt i sporet! Meldingen kommer fra Roger Nilsen, Jernbaneverkets problemløser i Oslo-området. Han konstaterer at sporfornyelsen har gitt resultater, og at vinterens forsinkelser fortrinnsvis skyldes signalfeil og feil med kjøreledning.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Mellom 15 og 20 timer overtid i løpet av en snørisk helg fra november til april er helt normalt for baneformann Roger Nilsen og hans mannskap.

- Vi har vært unormalt heldige med snøfall denne vinteren. De har stort sett kommet i helgene, slik at vi har klart å rydde spor-



MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Roger Nilsen
ALDER: 47 år
TITTEL: Baneformann
ARBEIDSSTED: Banevakta Oslo S (Jernbaneverket Drift)

veksler og plattformer til mandag morgen, sier 47-åringen, som har vært ute en vinternatt før: Nordtrønderen begynte i NSB som 18-åring, året før Vestbanen ble nedlagt.

29 år senere er Roger Nilsen lommekjent i hjertet av Jernbane-Norge: på Oslo S, Alnabru, Drammenbanen, Østfoldbanen til Ski, Hovedbanen og Gardermobanen.

Fire arbeidslag med fem mann på hvert skift deler på vintervaktordningen på de mest trafikkerte banestrekningene i kongeriket.

Med fagansvar for skinnegang og sporveksler, som hvert døgn passerer av 900 tog med 100 000 passasjerer, er Banevakta parat døgnet rundt.

«Klumpvakta»

Som et nytt tiltak for å forbygge forsinkelser gjennom nålopet på Oslo S har to mann gått i vinterberedskap morgen (kl. 5-10) og ettermiddag (kl. 16-19) siden desember. De har rykket ut for å fjerne isklumper som faller av passerende tog. En liten isklump i sentrale sporveksler eller sporkryss på Oslo S kan raskt gi store forsinkelser om ikke togleder kan tilkalle en kompetent kjentmann.

- Ordningen legger beslag på nøkkelmannskap som vi ikke har for mye av når vi skal dekke et stort område, erkjenner Roger Nilsen. Han er vant med å bli ringt opp til alle døgnets tider, når noe står på.

Forsinkelsene som har oppstått i vinter, skyldes likevel i liten grad sporfeil i hans ansvarsområde. Signalfeil og feil med kjøreledning har gått igjen. Men dette ligger utenfor Banevakta sitt fagområde.

Lys i tunnelen

- I vinterberedskapsperioden fra

15. november til 4. april har vi hatt færre problemer i sporet enn på mange år. Fornyelsen av de mest utslitte sporkryss og veksler på Oslo S og inn i Oslotunnelen gir kort og godt færre feil.

- Det nytter å vedlikeholde, konstaterer arbeidsformann Roger Nilsen. Nå håper han fornyelsen av strømforsyning og signalanlegg kommer raskt.

Vaktmester i sporet

Telefonen kimer i ett sett mens intervjuet finner sted i brakkeriggen på Alnabru, der Banevakta har hatt sin base de siste seks åra. I det ene øyeblikket ringer snøkoordinatør, en ny funksjon i den forsterkede vinterberedskapsgruppen rundt Oslo S denne vinteren. Så er signalavdelingen på tråden, før togleder lurer på hvor nærmeste mann som kan løse et akutt problem på Oslo S, befinner seg. Roger Nilsen fordeler jobbene, titter på klokka, trekker pusten og er klar for neste spørsmål.

- Jeg stortrives i denne jobben! konstaterer han.

- Går det an å trives når dere får så mye pepper som i vinter?

- Absolutt! Arbeidsmiljøet som består av banearbeidere fra Jernbaneverkets eget driftsmiljø, Baneservice og Strukton Rail, jobber utrolig godt sammen. Noen og enhver kan bli inspirert av samarbeidsånden som råder her på Alnabru! Vår eneste bekymring er rekrutteringen. Gjennomsnittsalderen i de tre vinterberedskapslagene er over 50 år denne vinteren.

- Det tar tid å bli kjent på så mange sporkilometer og med så komplekse anlegg som vi har «vaktmesteransvar» for. Mest av alt trenger vi folk med maskinførerkompetanse og sikkerhetstjeneste. De er det ikke for mange av i dagens marked.



«**KLUMPVAKT:**» - For første gang har to mann vært i døgnkontinuerlig beredskap på Oslo S for å rykke ut og fjerne isklumper som faller av tog og blokkerer sporveksler. Dette har redusert forsinkelser på Oslo S, forteller baneformann Roger Nilsen.

SAGT OM JERNBANEN



«Fremskrittspartiet deltar gjerne i et jernbaneforlik, men det må inneholde mer enn småpenger»

BÅRD HOKSRUD, stortingsrepresentant (FrP) og medlem av Transportkomiteen

«Sosialøkonomen Jens Stoltenberg og hans gamle medstudenter i Finansdepartementet er så opptatt av å bevare styringen de har gjennom statsbudsjettet, at det går ut over satsingen på samferdsel. Ved å bevilge pengene til utallige samferdselsprosjekter år for år over statsbudsjettet, vil tempoet på nødvendig utbygging fortsatt skje i snegletempo»

ROGALANDS AVIS, lederartikkel

«Motorveien til Grenland er under bygging. Jernbanen til Grenland er i ferd med å forvitte. Det er realitetene, uansett hva de politiske målsettingene er»

TORE SVARVERUD, kommentarartikkel i Varden

«Jernbanepolitikk handler om distriktsutvikling og distriktspolitikk. Distrikts- og næringsutvikling er det primære, utviklingen av jernbane er noe som kommer etter»

OSMUND UELAND, rådgiver og jernbanelobbyist

«Bilen har varmeapparat og radio. Man kan ha det riktig hyggelig der. Hyggeligere enn på en kald plattform der man behandles som kveg som venter på slaktebilen»

RUNE ELVIK, forskningsleder Transportøkonomisk Institutt

«Arbeid til alle, er Stoltenbergs mantra. Men først må han få alle til arbeid»

BENEDICTE BERGSENG MÆLAN, underdirektør i Forbrukerrådet

«Lånefinansiering øker kostnadene ved samferdselsprosjekter. Når du har penger på bok, så kjøper du ikke varer på avbetaling»

SIGBJØRN JOHNSEN, finansminister (Ap)

Lange dager

Bærum kommune gir Jernbaneverket Utbygging tillatelse til å arbeide lengre dager på det nye dobbeltsporet Lysaker-Sandvika i sommer. Mens vanlig arbeidstid er satt til tidsrommet kl. 07-19, er det gitt tillatelse til å arbeide helt til kl. 22 fra 3. mai til 22. juli. Byggeleder Rolf Harr Larsen takker og bukker for tillatelsen til å bruke døgnet bedre for å rekke alt som skal gjøres innen tidsfristen. Han lover at det ikke vil bli utført spesielt støvende arbeider på kveldstid.



Ferieplanlegging

Norsk Jernbanepersonales Turistorganisasjon (NJT) har på nytt sørget for et rikholdig tilbud på feriereiser til sine medlemmer. Tilbudet favner fra hytter på fjellet til ferieleiligheter i Kroatia eller på Costa Blanca til cruise - med mer. NJT har sikret seg fire flotte leiligheter ved Torre Vieja der ei uke i høysesong koster fra 4500-5300. De minste leilighetene har to soverom, alle leilighetene har tilgang til norske og nordiske TV-kanaler. Det samme i byen Split i Kroatia. For sommerferie i Norge er kanskje hyttene til Lokmandsforbundet i Stolkilen (bildet) i Søgne de mest attraktive der de ligger helt i sjøkanten. Pris 6000-7000 per uke i sommer. Se www.njt.no for mer informasjon.

Veidekke i Sverige

Det svenske datterselskapet til Veidekke har fått kontrakt på å bygge 2,5 kilometer dobbeltsporet jernbane mellom Trollhättan og Göteborg. Det er her Banverket og Vägverket samarbeider om samtidig utbygging av motorvei og moderne jernbane. Veidekke skal bygge en parsell på meget vanskelig grunnforhold og må forsterke grunnen med pæling.



STÅR FOR TUR: Jernbaneverket har satt av 1,2 millioner kroner til å berge verkstedbygningen på Katterat fra videre forfall. Arbeidet skal gjøres i sommer.

Fortsetter på Katterat

Jernbaneverket fortsetter arbeidet med å ta vare på kulturminnet Katterat stasjon på Ofotbanen. I sommer skal det brukes 1,2 millioner kroner på å berge den særpregede verkstedbrakka fra videre forfall.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** BJØRN LARSEN

Stasjonsområdet på Katterat, tre mil fra Narvik og høyt over Rombaksfjorden, består av mange bygninger og en del tekniske installasjoner som viser utviklingen av Ofotbanen gjennom tidene. Basert på filosofien om «vern gjennom bruk» gjøres det år for år arbeider som gradvis gjenskaper stasjonsmiljøet til fordums prakt, og med det legger til rette for en ny bruk.

Parkanlegget er gjenskapt etter tegninger fra 1923, det er bygd ny plattform, og turstier i området er opprustet. På kulturminnedagen for halvannet år siden ble avslutningen av denne delen av restaureringene markert i nærvær av 300 interesserte.

I fjor fikk den gamle trafostasjonen ny funksjon som teknisk bygg for elektrotekniske installasjoner etter å ha stått ubrukt siden 1970. I vinter er det nedlagt et stort arbeid på stasjonsbygningen, som er restaurert etter antikvariske prinsipper

samtidig som deler av huset har fått en ny og mer moderne funksjon.

Verksted og smie

Nå er det den hundre år gamle verkstedbygningen som står for tur til å få en nødvendig ansiktsløfting. Her var det foruten verksted også smie og en liten butikk for de som bodde i denne veiløse grenda høyt oppe i den stupbratte dalsida. Faktisk var det en gang rundt hundre fastboende på Katterat.

- Verkstedbygningen skal tilbakeføres slik den opprinnelig var. I første omgang skal vi berge den fra videre forfall med å rette opp grunnmuren, legge nytt tak og restaurere veggene, forteller Bjørn Larsen, leder for stasjonsdrift og eiendomsforvaltning på Ofotbanen.

For å gjøre denne jobben ordentlig kreves tilgang på folk som har kompetanse - og å få tak i hundre år gamle teglsteiner.

Helomvending for Høvik

Høvik stasjon er ofte blitt kritisert for å være utilgjengelig og utrivelig. Nå kommer omvendingen som skal snu på det ...

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** HILDE LILLEJORD

Høvik stasjon blir benyttet av 170 000 togreisende bæringer i året. De som skal ha med barnevogn på toget, får regne med å slite med å komme seg opp de lange, bratte trappene etter turen. Rullestolbrukere kan bare glemme å ta toget her. Snart, eller mer korrekt forholdsvis snart, kan Høvik framstå som en moderne stasjon med enkel tilgjengelighet for alle. Det skjer takket være behovet for vendespor.

Det har seg nemlig slik at både togselskapene vil ha med seg folk til Lysaker stasjon når de kjører tog østfra. I dag er det flere lokaltog som snus på Skøyen.

Men skal det først bygges vendespor, må gjerne hele stasjonen moderniseres. Som sagt så kanskje gjort.

På høring

For nå har Bærum kommune hatt planprogrammet for omvendingen på Høvik til høring. Hvis alle synes opplegget er

bra og framdriften videre går knirkefritt, kan anleggsarbeidene starte opp i 2011 og sporene tas i bruk i desember 2012.

Planen er å bygge to nye, lange plattformformer for gjennomgående tog. Mellom disse to sporene blir det plass til tre vendespor. Men før det kan gjøres noe som helst, må gangbrua bort og stasjonsbygningen rives. Gangbrua vil komme tilbake i en moderne, penere og bedre versjon, mens stasjonsbygningen går over i historien. Dessuten vil det bli bygd kulvert fra en ny sykkelparkering. Bedre parkeringsplass for biler er også tegnet inn.

Når det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Sandvika står ferdig høsten 2011, kan trafikken på Drammenbanen overføres dit slik at det er mulig å utføre arbeidene på Høvik i fred og ro. Det krever at stasjonene Høvik, Blommenholm og Stabekk blir stengt i denne perioden. Det er noe som vil bli vurdert framover. Det gjelder å snu seg ...



SNART HISTORIE: Høvik stasjon er lite egnet som stasjon i dag.

Planoverganger

Jernbaneverket vil bytte ut alle innkoblingsfelt for sikringsanlegg ved planoverganger i løpet av 2010 etter at det i fjor ble registrert en økning i antall sikkerhetsfeil. Antall planoverganger totalt er fortsatt på vei nedover. I fjor ble det borte 62 planoverganger, og det ble utført forbedringstiltak på ytterligere 240. De siste ti årene har det forsvunnet ca. tusen planoverganger fra det norske jernbanenettet mens det er gjennomført forbedringer på svært mange av de resterende. Men fortsatt representerer planoverganger en betydelig sikkerhetsrisiko.

På lufta

Rekruttering av nøkkelpersonell er en prioritert oppgave i Jernbaneverket. Mens intervjuer til nye jobber vanligvis foregår ansikt til ansikt i samme rom, fikk personalrådgiver Thomas Birkelund i JBV Utbygging bruk for sine kreative evner da en søker hadde adresse i Dubai. Thomas koblet seg på Skype, som er et dataprogram for IP-telefoni, og fikk gjennomført intervjuet ansikt til ansikt - men på nett. Dermed sparte søkeren seg for en lang reise, og Jernbaneverket sparte noen tusen kroner på å slippe å betale fly og hotell.

Norges vels medalje

Fire trofaste jernbanemenn i Østfold, alle født i 1948, takker nå for seg etter mange år i jernbanens tjeneste og er blitt påskjønnnet med Norges Vels medalje for lang og tro tjeneste. De fire er Per-Edgar Jensen, Thore Johansen, Knut Bredholt og Arild Bredholt. De to sistnevnte (bildet) begynte som jernbanearbeidere på samme dag, 16. mai 1966, har jobbet sammen hele livet og slutter nå samtidig.



Arbeid høyt og lavt i sommer



KABELSKJØT: Olve Lillemoen i Norsk Jernbanedrift AS jobber hektiske nattskift med å skjøte signalkabel til akseltellere som skal eliminere signalproblemene gjennom Oslotunnelen.

Når togtrafikken stenges mellom Oslo S og Holmestrand i sommer, skal det jobbes høyt og lavt - ikke minst i og rundt Oslotunnelen. 30 dagers togstans gjør det mulig å forsere utskifting av flere gamle anlegg som i dag forårsaker forsinkelser.

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

– Før snakket vi om «16 dager'n» – nå snakker vi om «30 dager'n», sier utbyggingssjef Bjørn Hillestad, som mandag 8. mars fikk beskjed om at togtrafikken skal stanses i ytterligere to sommeruker for å få gjort unna flere av fornyelsesarbeidene i Jernbane-Norges nåløye. Det innebærer at det ikke vil gå tog mellom Oslo S og Holmestrand fra 10. juli til 9. august og heller ikke på deler av Oslo S fra 23. juli til 9. august. Og det er litt av en innsats som skal legges ned i sommervarmen.

Strømskinne

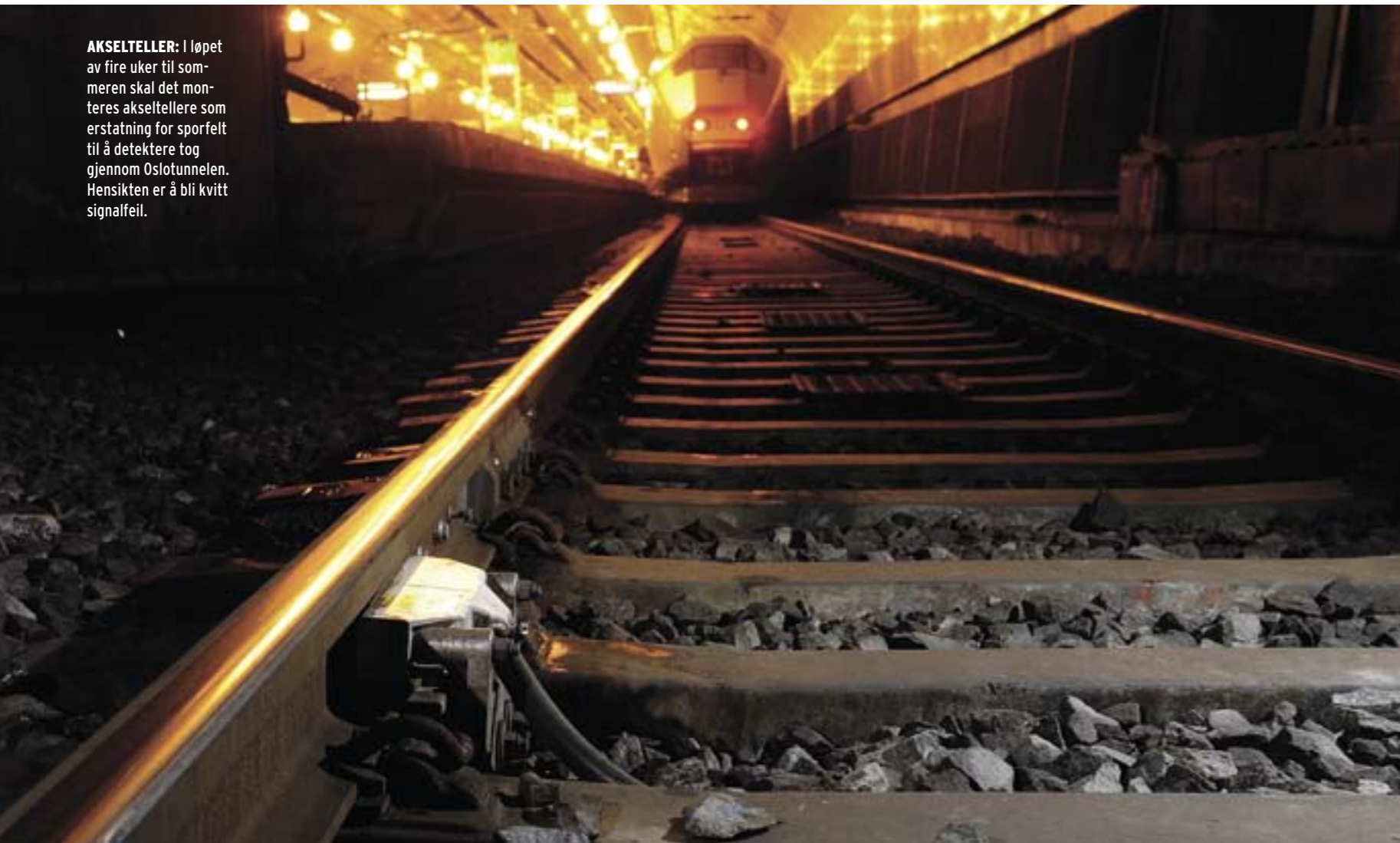
I tunnelen mellom Oslo S og Skøyen skal det for det første monteres en egen strømskinne i taket. Den skal erstatte et anlegg med åpne kontaktledninger (kjøreledninger) som når de av ulike årsaker rives ned, forårsaker betydelige forsinkelser.

Arbeidet med å få opp den nye strømskinna i tunnelen vil starte i sommer. Dette er imidlertid en omfattende jobb, og den vil etter planen være ferdig i 2011.

Akseltellere

– I løpet av de 30 sommerdagene regner vi videre med å montere akseltellere gjennom hele tunnelen. De skal som kjent erstatte dagens system med sporfelt for detektering av tog. Hensikten med dette er å få ned antall signalfeil i et område det er vanskelig å drive regelmessig

AKSELTELLER: I løpet av fire uker til sommeren skal det monteres akseltellere som erstatning for sporfelt til å detektere tog gjennom Oslotunnelen. Hensikten er å bli kvitt signalfeil.



FORSTERKNING: Kontaktledningen gjennom Oslotunnelen, som forsyner tog med elkraft gjennom strømvtageren, skal erstattes med en strømskinne. I dag kan ledningen rives ned av defekte strømvtagere og forårsake betydelige forsinkelser.



NYE KABLER: Ny jordkabel monteres i Oslotunnelen.

Fra to til fire spor

Øst for Sandvika gjøres i sommer en stor sporomlegging i samband med utvidelsen fra to til fire spor mellom Lysaker og Sandvika.

- Sporene her har vært midlertidig flyttet i byggeperioden, og nå legger vi i prinsippet om til permanent situasjon. Det blir fire spor østover fra Sandvika stasjon, hvor plattformene forlenges. De to sporene i midten fortsetter inn på dagens trasé for Drammen-banen, mens sporene på hver side skal dukke ned i den nye Bærumstunnelen, sier Bjørnar Karlsen, leder for totalbrudd i utbyggingsenhet Stor-Oslo.

- Tunnelen står først ferdig neste sommer, men da blir det mindre arbeid å koble inn de nye sporene, sier han.

- Sommerens jobb var planlagt gjort på 16 dager. Med utvidet stenging av banen kan vi også rekke ting som var planlagt seinere, blant annet fjerning av to provisoriske bruer. I vår regi blir det også arbeid med støyskjerm og ymse småjobber på Lysaker, samt at vi på oppdrag fra Bane skal ha byggeledelsen for skinne- og sviltebytte mellom Blommenholm og Sandvika, hvor Baneservice er entreprenør.

vedlikeholdsinnsett. Men for å være på den sikre siden vil vi utover høsten ha begge systemene intakt til vi vet at akseltellerne gir oss den effekten vi er ute etter.

Parallelt med arbeidene i sporet skal også en del andre barrierer passeres. Blant annet skal det nye akseltellersystemet godkjennes av Statens jernbanetilsyn, forteller Bjørn Hillestad og legger til: - Vi planlegger også å montere akseltellere på Skøyen-Lysaker.

Strømarbeider

Mye av fornyelsesinnsett i selve tunnelen denne sommeren dreier seg om helt nødvendige strømrelaterte arbeider.

- Vi skal blant annet montere sporvekselvarmere i trakta (ved inngangen til Oslotunnelen) og nye

fordelingstavler for banestrøm, beretter Hillestad.

Banetekniske arbeider står også på agendaen.

- På selve Oslo S kommer vi til å skifte ut flere sporveksler og sporkryss, og vi skal fornye flytogtraseen med nye skinner, forklarer Hillestad.

Skøyen

Den andre enden av Oslotunnelen, Skøyen, har vært en problemskaper i vinter. Her skal det monteres to nye sporveksler.

- I tillegg skal vi gå over kabelskjøter i signalanlegget, sier utbyggings sjef Bjørn Hillestad, som ser fram til å få gjort enda mer i sommer enn det opprinnelig var lagt opp til.

- Stengingen gjør at vi får gjort

mer i tillegg til at vi får bedre tid til å kvalitetssikre de arbeidene som gjøres, oppsummerer utbyggings sjef Bjørn Hillestad, som koordinerer hele det såkalte Osloprosjektet.

To prosjekter

Til sammen skal jernbanenettet i hovedstadsområdet fornyes for to milliarder kroner. Av dette utgjør opprustningsarbeidene innenfor Oslos grenser (Prosjekt Oslo) én milliard kroner. Disse arbeidene skal være ferdig når den nye ruteplanen innføres fra desember 2012.

Ytterligere én milliard kroner er øremerket fornyelse av anleggene i Stor-Oslo - innenfor Asker, Lillestrøm og Ski. Disse strekningene skal etter planen være ferdig fornyet innen utgangen av 2015.

Økt framdrift i Vestfold

- Uten togtrafikk i fire uker får vi gjort mer for en billigere penge, sier utbyggings sjef Ole Kontorp.

Parallelt med byggingen av den 7,7 kilometer lange strekningen mellom Tønsberg og Barkåker klargjøres det for byggestart på nytt dobbeltspor fra Holm i retning Holmestrand.

- På Holm sør i Sande, der det gamle dobbeltsporet gjennom Sande slutter og det nye skal påbegynnes, skal vi gjøre en del kompliserte grunnarbeider. Nå skal vi få unnagjort en viktig del av disse arbeidene i løpet av sommeren.

- Hva betyr fire ukers togstans?

- Det betyr en at vi kan skru av strømmen og jobbe fritt. Det igjen vil øke effektiviteten på den jobben som skal gjøres. Jeg sørger nå for at den gevinsten som oppnås ved å jobbe togfritt, blir lagt inn i anbudet, forklarer Kontorp.

Den økte framdriften i prosjektet gjør at det på kort tid må inngås flere avtaler med grunneiere.

- Men det skal vi få til, forsikrer utbyggings sjefen, som regner med å inngå kontrakt for grunnarbeidene i Holm rundt 1. juni - en drøy måned før selve jobben starter.

Storjobb i Drammen

I sommer skal sikringsanlegget på Drammen stasjon bygges fullstendig om. Dette er en meget komplisert jobb, og med to ekstra togfrie uker er prosjekteringsleder Tor B. Nilsen tryggere på å få til en vellykket overgang.

- Dette er den største ombyggingen av et relebasert sikringsanlegg på mange år. Bare for faget signal opererer vi med 14 permer som inneholder over 700 dokumenter. Alt som står i disse dokumentene, skal kontrolleres flere ganger før anlegget kan settes i drift, forteller Nilsen.

Den direkte foranledningen til denne ombyggingen er at Flytoget den 30. august i fjor forlenget sin pendel med avgang fra Drammen, først med to avanger og deretter med tre avanger i timen. For å øke kapasiteten og fleksibiliteten i trafikkavviklingen på stasjonen bygges derfor en ny sporforbindelse mellom spor 3 og 4.

- Den 18. juni starter arbeidene med å koble inn et midlertidig sikringsanlegg som skal være i drift fram til det permanente anlegget er ferdig ombygget, kontrollert og testet. Vi skal jobbe delvis med og delvis uten trafikk på sporet, sier Nilsen.

Etter at sikringsanlegget er ombygget, kan Flytoget greie seg med ett togsett mindre per døgn enn i dag. Dessuten er stasjonen da klargjort for innføringen av et økt rutetilbud fra 2012.

Trenger kraftinnsats mot lengre togstans

Et økende antall tog må innstilles på grunn av feil på gamle strømforsyningsanlegg. Feil av denne typen får ofte store følger i form av langvarig togstans. Innsatsen med å fornye anleggene trappes nå opp.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Hver andre time er tog forsinket på grunn av en eller annen feil på strømforsyningen til togene.

Terje Stømer, direktør i Bane Energi, minner om at store deler av strømforsyningssystemet på jernbanen i Norge har nådd en kritisk alder:

– Våre tekniske anlegg befinner seg i enden på den såkalte «badekarkurven». Det innebærer at vi opplever en markert økning i antall feil mot slutten av anleggenes levetid. Dette rammer omformere som ble bygget og tatt i bruk på 1940- og 1950-tallet og kontaktledningsanlegg som toget henter strøm fra. På flere banestrekninger har anleggene nådd en bekymringsfull høy alder. Mer enn 60 år gamle strømforsyningsanlegg plasserer Sørlandsbanen i en særstilling på landsbasis, konstaterer Terje Stømer.

Skal kutte forsinkelser

Vedlikeholdsdirektør Odd Erik Berg legger heller ikke skjul på at ikke minst kontaktledningsanleggene begynner å oppnå en respektabel alder.

– Hvordan skal dere få til en betydelig reduksjon i antall forsinkelser når tallet på feil øker?

– Vi har sagt at fram til 2013 skal vi redusere tallet på forsinkelsestimer fra over 10 000 i fjor til 6 500 timer i 2013. Nå retter vi derfor oppmerksomheten mot de store bidragsyterne til at tog blir forsinket. Deler av vår strømforsyning er en slik bidragsyter. Når det gjelder fornyelsen av kontaktledningsanleggene, må vi komme i gang med fornyelsen for

å unngå en dramatisk framtidig økning i feil som gir forsinkelser, erkjenner han.

Den nakne statistikken for perioden 2007-2009 viser at elkraftfeil utgjør 11 prosent av forsinkelsestimerne, mens feil på signal-/sikringsanlegg utgjør 37 prosent og banerelaterte 24 prosent. Men disse tallene forteller ikke hele sannheten.

– Mens feil på skinnegang og signal-/sikringsanlegg som oftest medfører kortere stans i togtrafikken, innebærer feil på strømforsyningsanlegg lengre stans, påpeker Terje Stømer. – Derfor er vedlikehold og rutiner samt målrettede fornyelser og investeringer som kan forebygge feil på strømforsyningen, spesielt viktig.

– Havarier i omformerstasjoner krever ofte lang reparasjonstid. Det er derfor kritisk når disse anleggene nå går mot livets høst.

Oslo-tunnelen først

Innsatsen med å fornye og forsterke de mest sårbare og mest trafikkerte strømforsyningsanleggene på jernbanenettet i Norge startet i Oslo-tunnelen i 2009. For å unngå nedrivning av kjøreledningen som forsyner nærmere 900 tog i døgnet med strøm gjennom Oslo-tunnelen, erstattes kobbertråden som kontaktledningsanlegget består av, med en robust strømførende skinne. I tillegg byttes og forsterkes eldre høyspentkabler på hele Oslo S, gjennom Oslo-tunnelen og forbi Skøyen stasjon i løpet av andre halvår inneværende år. I tillegg forsterkes og kompletteres sporvekselvarme – som vil gjøre



KAMERA VARSLER:

Jernbaneverket prøver nå ut et kamera som varsler når et tog med skade eller feil på strømvtageren passerer Skøyen i Oslo.



anleggene mer driftssikre vintertid..

Kniper verstinger

For dårlig kontroll med lokomotivens pantograf (strømvtager) er en av årsakene til at kjøreledninger rives ned. En ødelagt pantograf kan påføre kjøreledning og tilhørende strømforsyningsanlegg omfattende skader som det tar lang tid å reparere. Derfor prøver Jernbaneverket nå ut et svensk utviklet kamera som varsler togleder når et tog med skade eller feil på strømvtageren passerer Skøyen i Oslo. Få dager etter at pantograf -«radaren» var på plass i mars, ble det første toget med ødelagt pantograf «knepet».

60 år

Med et 60 år gammelt strømforsyningsanlegg er Sørlandsbanen i en særstilling på landsbasis. – I dag sliter vi med økende antall feil, forklarer Tom Knudsen, fagansvarlig for strømforsyning på Sørlandsbanen. Knudsen er utålmodig etter å komme i gang med en helt nødvendig fornyelse på de gamle anleggene for å snu tendensen med økte forsinkelser og innstilte tog.

– Erfaringene med nytt kontaktledningsanlegg fra Kristiansand til Moi, som sto ferdig i 2007, viser at nye anlegg reduserer antall stoppende feil til et minimum.

Stømer minner om at strømforsyningsanleggene også på andre strekninger nærmer seg «badekarkurven».

– Dette medfører at det må planlegges tilsvarende opprustninger på alle hovedbanestrekninger i tillegg til satsingen på Sørlandsbanen. Dette vil pågå i årene fremover, opplyser Terje Stømer i Bane Energi.

DA 444 TOG BLE INNSTILT

Årsskiftet 2009/2010 startet dårlig for Jernbaneverket etter at det oppsto brann i strømforsyningsanlegget i Askertunnelen den 29. desember. Havariet i strømforsyningsanlegget medførte blokkering av to av fire spor mellom Asker og Sandvika frem til 4. januar. Dette resulterte i omfattende innstillinger og forsinkelser i togtrafikken da trafikkavviklingen måtte foregå på to av normalt fire spor mellom Asker og Sandvika mens reparasjonene pågikk. I løpet av syv døgn ble 444 tog - flytog, regiontog, lokaltog og godstog - innstilt. I tillegg medførte brannen 94 timer forsinkelser på de øvrige tog gjennom flaskehalsen Asker.

Jernbaneverket har beregnet de umiddelbare samfunnsøkonomiske kostnader av brannen til 10 millioner kroner. Da er ikke kostnader knyttet til reparasjon, avvikshåndtering, politi, brannvesen og omdømmekostnader medregnet.

Brannen startet sannsynligvis i et koblingspunkt mellom kabel og kontaktledning og skyldes trolig materialtretthet.



FIN UTSIKT: Det har igjen blitt fin utsikt fra toget gjennom Hallingdal. Vestover fra Gol er skogen ryddet i 25 meters bredde.

Storhogst gir storgevinst

Jernbaneverkets store innsats for å rydde skogen langs jernbanelinjene gir nå gode resultater i form av færre dyrepåkjørsler, bedre sikkerhet og økt reiseopplevelse. Gjennom Hallingdal er tallet på elgpåkjørsler mer enn halvert siden hogsten startet for tre år siden.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

Når Jernbaneverket satser store beløp for å rydde vekk all skog inntil jernbanelinjene, er det ikke bare på grunn av viltet.

– Hovedårsaken er at vi må arbeide systematisk for å bedre regulariteten i togtrafikken, forteller Jon Anders Hefte. Han har ansvaret for skogryddingen gjennom Hallingdal og er også oppsynsmann på strekningen.

Nå er skogryddingen langs de 160 kilometerne fra Hønefoss til

Geilo nesten fullført, og resultatene lar ikke vente på seg.

Flere effekter

– På grunn av trange vedlikeholds-budsjetter var situasjonen blitt så ille at vi hadde trær helt inntil sporet på store deler av banen. Vi visste derfor at ved store snøfall eller kraftig vindvær, ville det med stor sannsynlighet falle trær over kontaktledningen med påfølgende stans i trafikken. Nå er dette pro-

blemet ikke-eksisterende helt fra Hønefoss til Geilo, smiler Hefte.

I løvfallsperioden om høsten får skogryddingen en annen positiv effekt: Skinnene blir mye mindre glatte. Når avstanden til løvtrærne blir større, legger det seg mindre løv på skinnene og godstogene kommer lettere opp de lange stigningene. I Hallingdal er dette blitt betydelig bedre på strekningen Ål – Geilo etter skogryddingen.



RYDDER ALL SKOG: Jernbaneverket bruker store beløp på å rydde unna all skog inntil jernbanelinjene.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Bedre og triveligere

En annen som smiler er lokfører Paul Ole Kleven. – Nå har vi fått en helt ny hverdag, sier Kleven. Det har blitt langt triveligere å kjøre tog gjennom dalen. Vi ser vi mye lenger enn før, og med et person-tog kan vi ta forholdsregler om vi ser elg inntil banen, sier han.

Det er selvsagt ikke alltid dyrepåkjørsler er til å unngå, noen ganger løper elgen bare rett ut i sporet, men tallene er på kraftig veg nedover. Fra 108 påkjørsler i perioden fra april 2007 til mars 2008, via 67 påkjørsler i samme periode i fjor, og til 45 påkjørsler

fra april 2009 til mars 2010.

– Det er aldri noe morsomt å kjøre på dyr. Hver gang er det en belastning for oss som kjører togene, foruten at det også skaper forsinkelser, sier Kleven.

Han er også glad for at Bergsbanen igjen kan forsvare å kalle seg en turistbane gjennom Hallingdal. De siste årene hadde gjengroingen langs banen vært så stor at det dessverre har vært lite å se for turistene. Mange fine utsiktspunkter på for eksempel strekningen Ørgenvika – Gulsvik hadde grodd igjen. Nå kan utsikten til vakre Norefjell og Krøderen

igjen nyttes på strekningen.

Nå som hverdagen for både lokførere og passasjerer har blitt så mye bedre på banen gjennom Hallingdal, har Paul Ole Kleven én ting å tillegge: – Nåde Jernbaneverket om dere ikke nå holder dette i sjakk slik at det gror igjen på nytt!

Flere påkjørsler på riksveien

Paul Ole Kleven er også med i viltneimnda i Gol kommune og er glad for tallene også fra dette synspunktet: – Det er viltneimnda som må ut og spore etter skadet vilt, og vi er glad for færre slike

jobber i forbindelse med jernbanen.

Når det gjelder vegtrafikken, er imidlertid tallene dystre.

– Det har i samme periode som jernbanen har hatt denne kraftige nedgangen dessverre vært en stor økning i påkjørslerne på riksveg 7 gjennom Hallingdal. Langs riksvegen står skogen ofte tett inntil vegbanen, og bilførerne ser ikke dyrene før de plutselig løper ut i veien. Vegvesenet har satt opp store varselskilt flere steder og også satt ned hastigheten på særlig utsatte strekninger.



Samarbeid

Jernbaneverket er med i et samarbeid med kommunene der det også brøytes opp skogsbilveier parallelt med jernbanen og legges ut for å holde dyrene unna jernbanen. – Dette ser også ut til å bidra til de gode tallene, forteller Jon Anders Hefte. Her om dagen kjørte jeg en slik skogsbilveg og observerte mye elg langs denne vegen, sier han.

I Jernbaneverkets hogstprosjekt inngår det full rydding av trær i hele bredden på begge sider sporet på Jernbaneverkets grunn. Dette er som regel i en bredde på 12-15 meter. Jernbaneverket kan også felle trær utenfor egen grunn om disse kan føre til fare eller hinder for jernbanedriften. – Vi har et godt samarbeid med grunneierne, sier Jon Anders Hefte. Fra Hønefoss til Geilo er det flere hundre grunneiere langs sporet, og de aller fleste er positive, sier han. Når vi hogger langs sporet, ser grunneierne ofte muligheten for også å hogge småteiger som ligger vanskelig til, og slik blir gevinsten enda større, sier Hefte. Oppdraget med hogst i Hallingdal gikk til entreprenøren Åsen Linjerydding som er spesialist på rydding under kraftlinjer.

– De har gjort en veldig god jobb, og nå gjenstår bare mindre partier mellom Flå og Haversting, sier Hefte. Totalt bruker Jernbaneverket 16-17 millioner på skogrydding langs banen på strekningene fra Hokksund og Roa til Geilo. Men hogstprosjektet gjelder for alle baner, og sikt, reiseopplevelse og regularitet bedres på alle strekninger som følge av dette.

25 meters bredde forsøkes

Mellom Gol og Torpo er det som et forsøk gjennomført såkalt utvidet rydding. På denne strekningen er skogen ryddet i hele 25 meters bredde. Grunneierne inntil sporet får selvsagt tømmerverket fra sin eiendom, og her er resultatene enda bedre. Mellom Nesbyen og Geilo er tallene for påkjørsler redusert fra 68 til 19 på tre år.

– Nå må vi sørge for at dette arbeidet videreføres som et prosjekt, sier Jon Anders Hefte. Han mener det er nødvendig for å sikre at etterveksten holdes nede og for at den gevinsten skogryddingen nå gir, blir av varig karakter.

– Hvis ikke, kan det fort bli verre igjen, det som vokser opp igjen, er jo rene desserten for elgen om det får vokse og gro til igjen, sier Jon Anders Hefte.

NY HVERDAG:

Lokfører Paul Ole Kleven (tv) og oppsynsmann Jon Anders Hefte i Jernbaneverket opplever begge en ny og bedre hverdag etter skogryddingen.

Nylok til Kirkenes

På nytt er Finnmark fylke på jernbanelinjen. Det skjedde da Northern Iron Ltd. starta opp att gruva på Bjørnevattn og treng jernbane for å få transportert jernmalmen dei åtte kilometrane frå gruva til utskiping i Kirkenes. Her går det no tog fram og tilbake heile døgnet, vanlegvis med ei last på 1200 tonn. Men om det er nok vogner tilgjengeleg, kan dei køyre tog på 1700-1800 tonn. Dragkrafta er ei splitter ny maskin levert frå Vossloh. Det nye dieselhydrauliske loket har ein motor som yter 1 500 hk.

FOTO: SYDVARANGER GRUVE AS



Modernisering på Bergensbanen

Snart skal den eldste fjernstyringsentralen i Noreg få avlysing. CTC-sentralen blei bygd i tidsrommet 1979-86 og har for lengst nådd pensjonsalder, både teknisk og økonomisk. Sentralen har korkje kapasitet til å handtere fleire stasjonar eller kryssingsspor. Auka krav til automatisering og betre handtering av avvik i rute-trafikken krev òg ein nyare fjernstyringsentral. Sikringsanlegga på Bergensbanen er heller ikkje av dei mest moderne. I ei digital verd kan ein seie det er historisk med reléstyrte sikringsanlegg.

Nytenking

Telemark fylkeskommune har sett på endringar i reisemønster og vil ha eit tog for pendlarar frå Larvik til Grenland og vidare med Bratsbergbanen og Sørlandsbanen mot Kongsberg og Oslo. Samferdslerådgjevar Torstein Fjeld i fylkeskommunen seier til avisa Varden at det er stadig fleire som pendlar frå Grenland mot Kongsberg og Oslo. Eit anna ønskje frå Telemark er eit tidleg tog frå Lunde mot Gardermoen og eit kveldstog som går motsett veg. Fjeld har lita tru på at ønskja deira blir oppfylte ved ruteendringa i desember så lenge NSB har for lite materiell.



BEREDSKAP: Tore Bekkelund (t.v.) i Jernbaneverket og Odd Gjestemoen i Geilo Raude Kross hjelpekorps ved den nesten ubrukte beltevogna Geilo Raude Kross fekk av Forsvaret.

Betre budd på høgfjellet

Saman med Geilo Raude Kross hjelpekorps har no Jernbaneverket og Statens vegvesen styrkt beredskapen på høgfjellet. Vegvesenet er oppteke av riksveg 7 over Hardangervidda, Jernbaneverket av Bergensbanen. På Haugastøl møtest veg og bane.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

Geilo Raude Kross er blant dei fremste i landet på fjellredningsteneste. Hjelpekorps har i mange tiår halde ein høg beredskap for skituristar, men òg for veg og jernbane.

I vinter er det bygd opp ein ny base for fjellredningstenesta. Basen ligg på Haugastøl. Her er snøskuterar, beltevogn, varmeapparat, spesialapparat for å få varme i frosne personar, matrasjonar, drikkekonteinrar og vanleg førstehjelpsutstyr.

- Beltevogn og snøskuterar vil alltid kunne ta seg fram til innesnødde tog eller bilar. Det skal ikkje gå meir enn ein halv time frå noko skjer til me er undervegs frå Haugastøl, seier Odd Gjestemoen i Geilo Raude Kross hjelpekorps. Dei samarbeider òg med Finse Raude Kross hjelpekorps for å nå raskt fram til eit eventuelt faststående tog på fjellstrekninga vestover.

Alltid klar

Rett attmed brøytestasjonen på Haugastøl står den nye konteinaren som inneheld utstyret som trengst. - Å få fram varme, drikke og mat saman med kompetent personell er det viktigaste når noko skjer, seier Gjestemoen.

Oppsynsmann i Jernbaneverket på strekninga Ål-Finse, Tore Bekkelund, er særst glad for samarbeidet som er kome i stand:

- Me har no fått ein mykje betre beredskap på fjellet om noko skjer. Her på Vegmannsbu på Haugastøl har me ein ståande avtale om at dei, utan omsyn til når på døgeret, set i gang med å koke varm drikke. Varm drikke er avgjerande ved redningsaksjonar i fjellet, forklarar Bekkelund.

Inne i konteinaren ligg det ferdigpakka kassar som raskt kan bli lessa på skuterer. - Skulle det skje noko på fjellet, er vi klar på kort varsel, lovar Odd Gjestemoen.

Vil halvere elgstammen

De store skogeierforeningene i Hedmark vil halvere elgstammen. Det kan gi færre møter mellom tog og elg i fylket.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** ØYVIND BRATT/RANA BLAD

Det er et utvalg nedsatt av de store næringsorganisasjonene Glommen Skog, Mjøsen Skog og Norskog som foreslår minst en halvering av elgstammen i Hedmark. Utgangspunktet for utvalget er primært å finne fram til en forvaltning som er best for skogeierne. Mens noen skogeiere bare har elgen på besøk utenom jakttid, for eksempel på vinterbeite der elgen spiser opp ungsbogen, er det andre som får inntektene av jakta. Noen har alt begynt å snakke om at bukken passer havresekken i forvaltningen av hjorteviltet. Det har nok skremt utvalget.

- Skal vi fortsatt få lov til å forvalte hjorteviltet, må forvaltningen skje på en måte som samfunnet aksepterer og synes er all right, sier Jo Petter Grindstad, som har vært sekretær for utvalget.

Kostbart vilt

En undersøkelse utført av Universitetet for miljø og biovitenskap på Ås viser at i gjen-

omsnitt tre mennesker dør og 75 blir skadd i snitt hvert år i møte med hjortevilt i veitrafikken. En påkjørsel med bare materielle skader er kostnadsberegnet til nesten 20 000 kroner. En personskade kommer fort opp i millionbeløp. I løpet av jaktåret 2008/09 ble 575 elger, 468 rådyr og 10 hjort drept i møte med bil eller tog i Hedmark. Totalt i Norge gikk det med 5 500 hjortedyr bare i veitrafikken.

Utvalget har ikke regnet på totale kostnader, men oppsummerer at beiteskadene i Hedmark alene har en samlet samfunnsmessig kostnad på svimlende én milliard kroner.

- I en bærekraftig forvaltning av hjorteviltet må vi naturligvis ta med de totale kostnadene for samfunnet, ikke bare for næringen. Det er derfor vi må balansere forvaltningen bedre, sier Grindstad.

Så er spørsmålet om det blir færre møter mellom elg og tog også hvis utvalget blir hørt og elgstammen halvert.



DYR(T): Den store elgstammen begynner å bli en betydelig samfunnskostnad i deler av landet.

Tog eller moped?

Om du skal reise miljøvenleg, skal du velje tog. Om ikkje det går, er mopeden det beste alternativet, syner ein rapport frå Statistisk sentralbyrå. Verst er det å ta hurtigbåt, drosje eller fly. Ein tur mellom Oslo og Bergen med fly gjev utslepp på 53 kilo per passasjer per tur. Køyrer du bil, slepper du ut 38 kg. Buss er betre med 15 kg utslepp. Toget på Bergensbanen, gitt at det går på ein miks av straum frå vasskraft og noko frå gasskraftverket på Kårstø, kjem ut med eit utslepp på berre 0,3 kg. Skulle toget vere innstilt, er det altså best for miljøet å ta mopeden - eller kanskje halde seg heime.

Fasiten

Jernbaneverket fekk tiltaksmidlar frå regjeringa på nyåret i fjor. Det ga ein auke på nivået for førebyggjande vedlikehald på 47 prosent samanlikna med 2008. Slik vart pengane brukte: 282 mill. til revisjonar og utskifting av komponentar, 207 mill. til visitasjon, inspeksjon og kontroll, 82 mill. til sporjusteringar, 28 mill. til forsering av skogrydding, 28 mill. til skinnesliping og sporvekselsliping, 19 mill. til å køyre målevogna, ti mill. til kulturminnevern, åtte mill. til vegetasjonskontroll, seks mill. til utskifting av relé i signalanlegg der polane ikkje er dekte med polduk og fire mill. til skinnesmøring.

Wiebe på sporet

Det tyske entreprenørselskapet WiebeGmbH trekte det lengste strået i kampen om å få bygge sporet gjennom Gevingåsen tunnel og samstundes rive det gamle sporet på Nordlandsbanen. Wiebe er i ferd med å bli godt kjend i Noreg. Det meir enn 150 år gamle selskapet, med meir enn tusen tilsette som har oppdrag over store delar av Europa, er spesialistar på bygging av spor. Til det føremålet eig dei sjølve tjue sporombyggingstog. Det var elles Wiebe som i fjor sommar var inne i trakta mellom Osilotnelen og Oslo S og bytta 14 sporvekslar, spor-kryss og 1200 meter med spor.

– På rekordtid skal vi tenke stort

Vigdis Saure kaster seg med liv og lyst inn i striden for å gire om Jernbaneverket fra forsvar til angrep, fra en defensiv kultur til en offensiv. Noe stort er på gang!

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

– Vi sitter her i dag med en organisasjon som i årevis har vært vant til å klare seg med lite, som har satt sin ære i å få det hele til å gå rundt med de magre midlene man fikk til rådighet, som er glade i jobben sin og med rette er stolte av hvor mye de har fått til innen de magre rammene, men som i realiteten aldri har hatt muligheten til virkelig å satse, presiserer Vigdis Saure.

Inne i hodet

– Nå har vi endelig fått muligheten. På rekordtid skal vi nå tenke stort. Der vi før lappet her og der, må vi tenke hele strekninger.

I stedet for å spre et tynt lag reparasjoner utover, må vi nå tenke nye tog og ny teknologi. Vi er rett og slett inne i et fullstendig annerledes scenario. Vi er allerede godt i gang. Jernbaneverket har kastet seg rundt og gyvd løs på prosjekter som ikke engang fantes på tegnebrettet for et halvt år siden. Og vi har lykket! Det sier noe om styrken i organisasjonen, den er virkelig imponerende. Tenk hvilken vanvittig omstilling som er i ferd med å skje inne i hodene våre!

Vigdis Saure har selv en viktig rolle i denne omstillingen. Da hun ble ansatt som ny personal- og organisasjonsdirektør i august i

fjor, var det åpenbart at utfordringene Jernbaneverket sto overfor, ikke bare handlet om jernbanelaglig spisskompetanse, men vel så mye om nye arbeidsmetoder, ny tenkning – kort sagt en ny type organisasjon med nytenkende personale. Akkurat nå ved påsketider, når dette bladet leses, vil en helt ny organisasjon og til dels en ganske ny ledelse se dagens lys, en organisasjon trimmet for morgendagens utfordringer.

Nye direktører

– Det som slår meg er hvor stor offentlig interesse jernbanen får, hvor ekstra synlig Jernbaneverket er i mediedebatten, og hvor stor oppmerksomhet vi får særlig når togene ikke går. Dette forteller hvor viktig jernbanen er for folk. Derfor er det så avgjørende at vi lykkes, at vi utnytter den økonomiske og politiske positivismen på en skikkelig måte.

Enkelte nye ledere er allerede på plass. Vigdis Saure er selv en av disse. Andre vil følge i raskt tempo: ny utbyggingsdirektør, ny økonomidirektør, ny sikkerhetsdirektør, ny teknologidirektør og ikke minst den nye trafikkdirektøren som skal bygge opp en kunderettet spydspiss innen organisasjonen. Plan- og utviklingskapasiteten skal også

styrkes, gjennom en samlet enhet bestående av blant annet regionale plandirektører.

I skrivende stund er ikke alle navnene klare – men direktørene vil utvilsomt bli en vesentlig del av mannskapet for å skape den moderne og effektive jernbanen som alle etterlyser. Noe nytt og spennende er på gang. Så er det avgjørende at de riktige hodene blir plukket.

«Engers engler»

«Er man skabt til nydelse, så skal man nyde!» Sitatet fra Peer Gynt står skrevet på kaffekruset til Vigdis Saure, og inntil relativt nylig ville det vært naturlig å spørre om dette mennesket virkelig hadde havnet riktig? Nytelse, liksom! Leser hun ikke aviser? Forstår hun ikke at det kun er snakk om smerte? Vondt og verk, skikkelig jernbaneverk? Men nei. Nye tider – ny tenkning:

– Da jeg leste stillingsannonsen ved påsketider, var jeg selvfølgelig pinlig klar over at jobben var full av tøffe tak, store utfordringer og negativ medieomtale. Og jeg som hadde en god jobb som jeg trivdes i. Men på den andre siden framsto toget som både grønt, riktig, viktig og samfunnsnyttig.

For Vigdis Saure var det likevel telefonsamtalen med jernbane-



ENGERS ENGLER: Mange idealistiske damer begynner i Jernbaneverket nå, sier en tilfreds Vigdis Saure.

«Mye av kunnskapen sitter i fingrene»

direktør Elisabeth Enger som utgjorde tunga på vektskåla.

– Hennes ambisjoner for jernbanen, ikke minst å sette kunden i fokus, virket overbevisende. Det var tydelig at hun trengte en organisasjonsdirektør som ikke stupte ved første motstand, noe som passet meg bra. For å gjøre godt arbeid er jeg avhengig av å tro på det jeg driver med, og denne utfordringen virket riktig.

Dobbelt incitament

Så flimrer et annet Peer Gynt-sitat over netthinna: «Om jeg hamrer eller hamres, ligefullt saa skal der jamres.» Om man kun flikker på det eksisterende, så er det galt, men om man tenker langsiktig og visjonært, så virker det også galt? Hvordan klare begge oppgavene samtidig?

– Innen organisasjonsteori opereres kun med to årsaker til at endring er nødvendig. Det er enten «burning platform», altså at noe MÅ gjøres, eller så er det lysten til å skape noe bedre. Hos oss gjelder begge deler! Vi er pukka nødt til å levere noe annet og bedre, og vi drømmer om en ny jernbane. Dermed har vi et dobbelt incitament! De veivalgene vi står oppe i nå, er å dosere hvor mye vi til enhver tid skal flikke, og hvor mye vi skal tenke langsiktig.

Driftig sunnmøring

Vigdis Saure vokste opp i den lille grenda Bjørke, innerst i vakre Hjørundfjorden. Man kan fylle inn mange historier her om driftige sunnmøringer, vant til å få mye ut av lite. Vigdis er intet unntak, og hun vokste til alt overmål opp som den eldste av seks søstre, derfor ble hun tidlig mors og fars hjelper innen alle typer praktiske gjøremål. Hun har kjørt traktor, melka kyr, satt garn og lagd mat. Om organisasjoner er som enkeltmennesker – en sammenlikning hun har sans for – svarer hun selv godt

til Jernbaneverkets allsidighet.

– Det er et utrolig spenn i kompetansen i denne organisasjonen, fra det tøffeste innen ny teknologi, via planlegging og ingeniørkunst til alle sorter håndverk. Vi er en stor organisasjon spredt over hele landet, der det ikke alltid er så lett å skape kommunikasjon. Togekspeditører finnes på de forunderligste stasjoner, der de sitter isolert og fungerer stort sett på egen hånd uten å se en arbeidsleder på uker og måneder.

Måle resultater

Vigdis overtok ikke farsgården, det gjorde en av søstrene. I stedet ble hun sykepleier på fylkessjukehuset i Volda. Og etter en mangslungen yrkeskarriere innen personal- og organisasjon, endte hun opp som HR-direktør i det verdenskjente legemiddelfirmaet GlaxoSmithKline. Her skal vi holde oss god for å servere blødmer om å «ta tempen på organisasjonen» eller «gi Jernbaneverket livgivende medisin».

I stedet snakker vi om alle omstruktureringene og organisatoriske stunts som jernbanen har vært gjennom.

– Vi må nok akseptere at ting funker også uten oss på Stortorget, og at mange av våre ansatte kan virke ganske uberørt av de stormene vi opplever her inne. Samtidig er det viktig å understreke at de nye prinsippene for styring og ledelse som nå er vedtatt, er alvor, og slett ikke noe overflattisk jippo. Vi må bli bedre på samhandling og utnytte alle ressursene som finnes i organisasjonen. Den store forskjellen fra tidligere er at kundene i langt større grad måler oss. Så må vi også bli bedre til å måle resultater, sånn at sluttproduktet blir det som kundene vil ha. I denne settingen er det slett ikke rom for feilslåtte organisatoriske eksperimenter.



Menneskene avgjør

I en del år var hun personalsjef i databransjen og fikk være med både på oppturen og nedturen rundt århundreskiftet. Her lærte hun at det hjalp lite med kraftige prosessorer og gigantiske minnebrikker om ikke også de menneskelige ressursene var på plass. Gode fagfolk var definitivt alfa og omega, nøkkelpersonell som innen data viste langt mer lojalitet til faget enn til bedriften.

– Den viktigste delen av pro-

duktet, og nøkkelen til all suksess, er menneskene. Jernbaneverket har tre tusen betydningsfulle ressurser. Dessverre har manglende satsing over tid gått ut over rekrutteringen, særlig i banedivisjonen, der vi har et hull på ti-femten årganger. Svært mange av medarbeiderne har vært i bedriften i nesten førti år, og når disse begynner å pensjonere seg rundt 2015, da finnes banestrekninger der vi i dag ikke har folk til å overta. Derfor tar vi inn en masse lærlinger nå. Samtidig blir det en

utfordring å få en del av veteranene til å stå lenger enn til de er 62 år. Det er nemlig ikke bare å skifte ut folk fra ene dagen til den andre. Mye av kunnskapen sitter i fingrene, og det trengs god tid med overlappning for å kunne overføre all denne kompetansen til en ny generasjon.

Stasjonsmaster

Den gode nyheten er at velutdannet og ressurssterk ungdom på nytt har fått sansen for å arbeide med jern-

bane. At sivilingeniørstudentene er på vei tilbake til den driftsarten som spilte så stor rolle for den historiske utviklingen av faget. At elevene på videregående synes toget er kult!

– Jeg tror vi må gjøre noe ekstra tøft for å tiltrekke oss flere. For eksempel å etablere en mastergrad innen jernbanefag, presiserer Vigdis Saure.

– Rett og slett en stasjonsmaster? Da ler hun høyt og trillende. Det er håp i den latteren.

GREFSEN: Kjøpte hus med hage i fjor, kun fem minutter fra Grefsen stasjon. Vi hører toget!



Vinter på Finse

Bildet fanger inn Finse på en bitende vinterdag. Kameraet ble plassert ute i le før fotograferingen for å bli kaldt så det ikke skulle pakkes med snø. Bildet er tatt på lysbildefilm, og det er brukt 20 mm vidvinkelobjektiv.

- Bildet i seg selv var enkelt nok å ta. Utfordringen besto mest i å forlate plassen ved peisen inne på hotellet, medgir fotografen.

MITT JERNBANEKAMERABILDE

NAVN: Øyvind Bardalen
Tittel: Lokfører
NSB Drammen
Bor: Drammen
Kamera: Nikon FM2



Det er togets tur nå

SV vil modernisere jernbanen i ekspressfart. Norge må velge toget i stedet for motorveier og flytrafikk, bilkøer og klimagassutslipp.

Køene er like lange, selv etter store investeringer i nye motorveier på Østlandet de siste årene. Flaskehalsene har bare forflyttet seg. Heller ikke togene har ledig kapasitet. Vinterens togkaos med forsinkelser og innstilte tog har vist hvor ille det står til. Kaoset er et resultat av lang tids politisk forsømmelse.

Rette opp svik

Skiftende regjeringers forhold til toget har vært mer sveikefullt enn noen kjærlighetshistorie. Fra 1992 til 2007 lå Norge på bunn i Europa i jernbaneinvesteringer, ifølge EUs statistikk. I samme 15-års-periode investerte svenskene dobbelt så mye og fjellandet Sveits fire ganger så mye pr. innbygger som Norge i jernbanen. Det er derfor ingen tilfeldighet at man kan stille klokka etter toget i Sveits.

Det tar tid å rette opp i tidligere svik og å gjenskape troen på jernbanen. Samtidig har togkaoset fått fram et stort engasjement for å få norsk jernbane på skinnene. Folk flest ber om en storsatsing på toget slik at vi slipper å kjøre i bilkø til og fra jobb, slik at vi kan bidra til å hindre farlige klimaendringer, og

for å gjøre luften i byene mindre helsefarlig.

Et tidspunkt

SV i regjering har fått til en tredobling av jernbaneinvesteringene og en økt satsing for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet. Det er en god start, men ikke tilstrekkelig. Med dagens tempo bygges noen få kilometer moderne dobbelspor i året. Det gjør at vi ikke blir ferdige med linjene til Halden, Skien og Lillehammer før i 2040. Altså om 30 år.

SVs landsmøte har vedtatt mer enn å doble tempoet. Da får vi bygd ut de viktigste strekningene i løpet av det neste tiåret. Ikke minst krever pendlerne nå at regjeringa kan presentere et tidspunkt for når vi får en oppgående jernbane mellom Oslo og Lillehammer, Skien og Halden.

Lokaltog og lyntog

SV har fått gjennomslag i regjeringen for å sette av 50 millioner kroner i et eget prosjekt for å utrede høyhastighetsbaner med bygging som siktemål. Satsingen på lyntog skal også styrke lokaltog. Erfaringer fra utlandet viser at satsing på raske togforbindelser gjør det samla reisetilbudet så mye bedre og mer attraktivt at folk og gods strømmer fra fly og bil til toget. For samfunnet blir inntektene så store at de kan dekke både driften og deler av investeringene.

Det er ingen motsetning mellom lokaltog og lyntog. Tvert om viser



FORSØMMELSE:
- Kaoset er et resultat av lang tids politisk forsømmelse, understreker månedens gjesteskribent.

erfaringene fra blant annet Spania og Portugal at det er nødvendig å tenke i nye baner for å nå målet om å tredoble togtrafikken.

Sivilisert

En storsatsing på toget må kombineres med en forståelse av at de store veiutbyggingenes tid på den sentrale Østlandet er over. Vi kan ikke bygge nye motorveier inn til Oslo for å ta av for økt trafikk. Vi må la jernbanen gjøre jobben. Et moderne dobbelspor har større kapasitet enn to firefelts motorveier. Derfor må vi skrinlegge Fremskrittspartiets og Høyres asfaltlagte planer om motorveier. Det er sløsing med samfunnets

«Det tar tid å rette opp i tidligere svik og å gjenskape troen på jernbanen»

ressurser, og vil ikke minst øke våre klimagassutslipp. I stedet må vi binde sammen landsdeler og regioner med raske togforbindelser.

SVs landsmøte har vedtatt en plan som vil gi mer enn doble investeringer i jernbanen. De store problemene i vinter viser at en slik satsing er nødvendig for å gjøre Norge til en sivilisert jernbanenasjon.

SVs jernbaneplan

Jernbanen må få mye mer penger i budsjettene. Mer oljepenger må investeres i grønne togforbindel-

ser. Jernbanen må sikres langsiktig finansiering slik at hele strekninger kan bygges ut effektivt og uten forsinkelser.

► **Togets tur:** Vi må redusere byggingen av nye motorveier og i stedet satse på toget. Vi må anvende bompenginntekter fra storbypakker og motorveier til å bygge ut jernbanen.

► **100 nye tog til NSB.** Når togtrafikken øker, må vi sørge for å ha moderne og attraktivt materiell. Derfor vil vi at NSB skal doble sine bestillinger fra 50 til 100 nye togsett som settes inn

når sporkapasiteten blir bedret fra 2011.

► **Innfør «flyavløsningavgift».** SV vil gjeninnføre seteavgiften på flytrafikken, som ble fjernet av Bondevik-regjeringen for å bygge ut framtidens jernbane mellom byene.

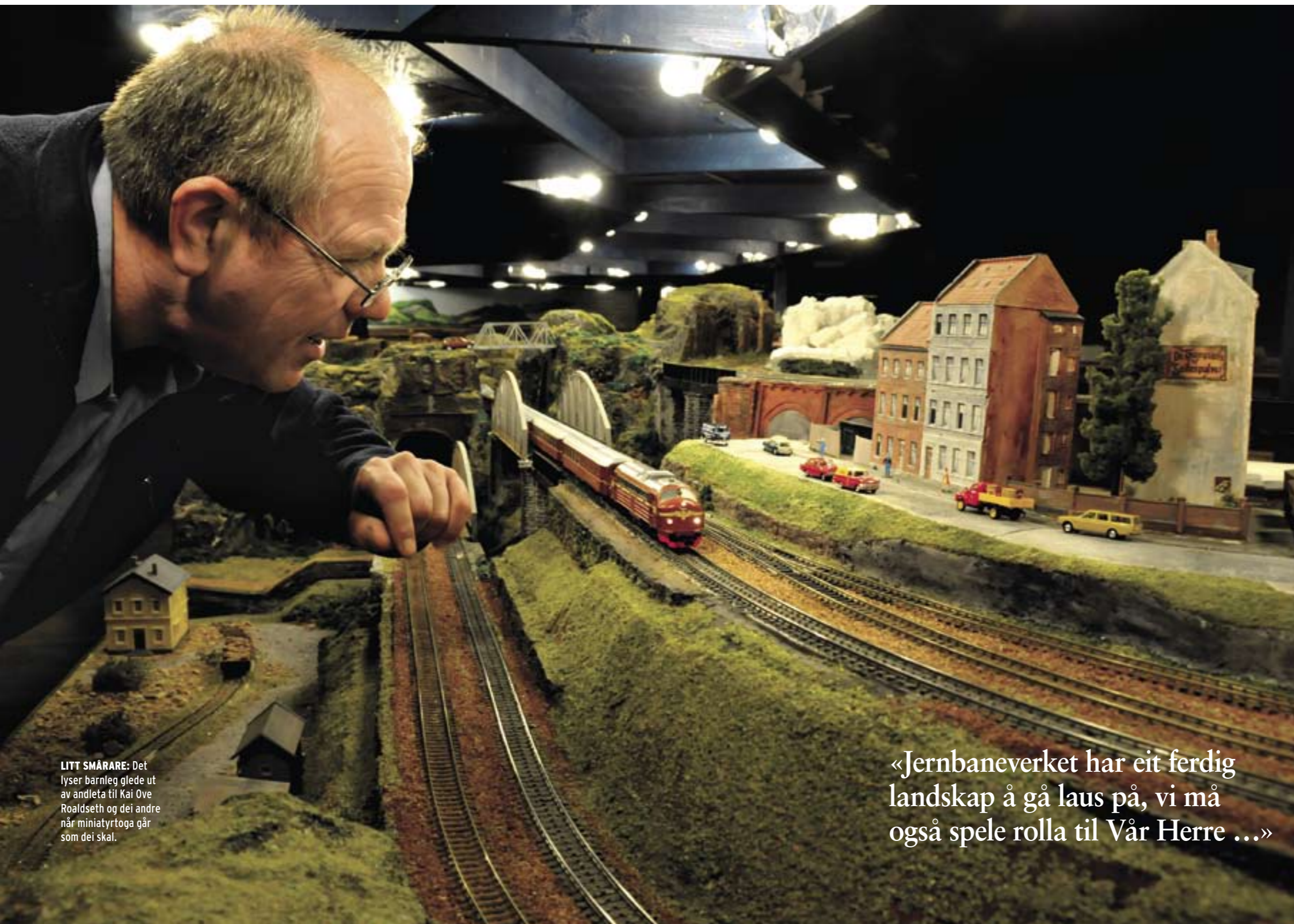
► **Regjeringen har nettopp mottatt «Klimakur 2020»,** en utredning som viser alternativene for å få ned klimagassutslippene i Norge. Skal vi lykkes i å kutte de store utslippene fra biler, vogntog og fly, så må jernbanen få en sentral rolle i klimapolitikken.

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Hallgeir H. Langeland
TITTEL: Stortingsrepresentant (SV) og medlem av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité



Store gutar med små tog



LITT SMÅRARE: Det lyser barnleg glede ut av andleta til Kai Ove Roaldseth og dei andre når miniatyrtoa går som dei skal.

«Jernbaneverket har eit ferdig landskap å gå laus på, vi må også spele rolla til Vår Herre ...»

Kvar måndagskveld stoppar fleire bilar utanfor den gamle Devold-fabrikken i Langevåg. Ut kjem godt vaksne karar, berande på sekkar. Dei forsvinn raskt inn ei anonym dør i det gule, slitne bygget, der nokre lysstrimer siv ut bak blenda vindauge i tredje etasje. Kva driv dei med der inne? Kva har dei i sekkane sine?

Tekst og foto: MARIT BENZ

Per Walde pakkar varsamt opp ei pappøskje og brettar til side eit sikeklede. Her ligg ekte teakvogner frå sekstitalet, som han hektar saman på ein del av lina som førebels går gjennom eit nakent sponplatelandskap.
– Diesellokomotiv, forklarar han.

Attende til barndomen

Her, på det som var ein av dei største ullvarefabrikkane i landet, har det dei siste åra vakse fram det største modelljernbaneanlegget i landet, med ei anleggsflate på 250 kvadratmeter.

Mest utan unnatak fekk dei kring 15 medlemene modelljernbane som smågutar. Dei var gjerne kjøpte i Sverige rett etter krigen, då var ikkje slikt å få tak i her i landet.

FORFALL: Frå rosa makko via kommunale tenester til Pensens Venner.





PENSENS VENNER: Bak frå venstre: Vidar Ellingsæther (Lok NSB NOHAB Di3 - gammel design), Kai Ove Roaldseth (Lok NSB type 32a NR 288), Frode Slinning (Lok NSB EL17 med Flåmsbanedesign, driftsnummer 17.2230), Hans Dragsund (Lok Jernbaneverkets Nohab Di3 628) og Hans Gunnar Karlsen (Lok sveitsisk 460 SBB CFF FFS, i Noreg EL 18). Framme frå venstre: Bjørn Eriksen (Lok Amerikansk Alco PA Santa Fe Warbonnet), Helge Havnes (Lok NSB Nohab Di3 leveringsmodell), Jørgen Wiinberg (Lok De4/4 sveitsisk SBB CFF) og Per Walde (Lok sveitsisk SBB CFF Re 4/4 versjon IV).

Ein som ikkje hadde modelltog, men derimot var tilsvarande fascinert av ekte tog, er Bjørn Eriksen.

– Mitt beste ferieminne er då vi kvar sommar vitja syskenbarna på Gjøvik, heile familien stod opp klokka fem om morgonen for å rekke bussen til Åndalsnes. Så reiste vi med Dampen og åt lapskaus på Dombås.

Seinare har han også reist med turisttoget på Raumabanen.

– Det var sterkt å gjenoppleve lukta og lyden av stimen, då strøyma barndomsminna på, smiler han.

Veldig voksne gutar

Her er ein førsteamanuensis og ein lastebilsjåfør. Her er ein bilseljande bioingeniør og ein pensjonert lærar. Som ei einsleg, ung svale dukkar Hans Gunnar Karlsen opp. Han fekk seg nyleg jobb i Ålesund, er modelltogentusiast og skryt fælt av Pensens Venner.

– Eg oppsøker alltid modelljernbaneklubbane der eg bur, men dette var det vanskelegaste å finne. Eg leitte fælt før eg fekk kontakt.

Hans Dragsund nikkar. Han



NESTEN GUD: For Bjørn Eriksen er anlegget ein liten kompensasjon for Mørebanen som aldri kom.

fann resten av gjengen gjennom ei svigerinne i USA.

Det hender ein og annan ungdom sleng innom. Men så giftar dei seg, kjøper hus og vert bleieskiftarbeidarar. Kanskje dei kjem att seinare? Det var slik med dei også, då ungane voks til, henta dei fram gamle modelltog frå loft og kott. No er det barnebarna som av og til får vere med på Devold-loftet.

Dei går og stullar litt kvar for seg med toga sine. Alt er digitalisert, med trådløs styring slik at dei kan gå ved sida av medan dei køyrer og nyt synet av dei små togsetta som smett ut og inn av tunnelar, brumlar over bruer, tutar før stasjonane

og let slik dei skal lete. Dei har lys også. Og her er ingen køyreleidningar som ramlar ned og enno ingen signalanlegg, men det kjem.

Fullkommen harmoni

Elles er det ein stadig krangel i miljøet om sporval – Pensens Venner er unnataket.

– Det går jo ikkje fryktelege fort med oss, så vi rekk å bli samde, seier Helge Havnes. I denne demokratiske forsamlinga bygde dei like godt dobbeltspor. Lokomotiva frå den tyske produsenten Märklin går nemleg på vekselstraum, medan andre går på likestraum. Førstnemnde ser nesten ut som stagjern-

bane, med små kontaktpunkt i midten. Likestraumstoga klarer seg med to enkle skjener, og er ifølgje ekspertane meir haldbare.

Miniature Wunderland i Hamburg er det største modelljernbaneanlegget i verda med sine 1150 kvadratmeter og meir enn 9650 meter skjenegang med vekselstraum. Dei må skiftast med jamne mellomrom.

Flatt demokrati

– Dette er vel det raraste eg har vore borti av organisasjonar. Vi har eit minimum av formalitetar, ingen reglar, ingen leiar. Og likevel er det aldri noko leven. Vi har ikkje

STØRST I LANDET: Pensens Venner leikar seg på 250 m² anleggsflate i Langevåg.



JUGENDSTIL: Bjørn Eriksen har studert gamle Ålesund-hus og gjenskapar dei i toglandskapet.

FLÅMSBANA: Alle modelltoga er kopiar av ekte tog, også norske.

NATURTRU:

Uhorveleg mange sporvekslar, men tørrmurane kan ikkje heilt måle seg med dei ekte langs Flåmsbana.

årsmøte ein gong, seier Eriksen.

– Men vi har julebord! Og det går føre seg i smalspora former.

I byggjeprosessen har dei ulike roller. Nokon liker elektronikken, andre legg nye skjenegangar. Det er ingen grenser for kva fagområde som kan nyttast.

– Det einaste må vere rørleggjar, det treng vi ikkje, flirer Bjørn Eriksen, som målar forseggjorde Ålesund-hus i jugendstil.

– Men dei står ikkje saman nett slik i røynda, forklarar han. Neste etappe med sporplanar og landskap vert ivrig diskutert. Havnes teiknar spor på kladdepapir. Ingenting skjer før alle er samde, det kan ta si tid, men dei har det jo ikkje travelt, og passar seg vel for å tidfeste framdrifta.

– Men om vi legg dette sporet her ...

– Vert det bru her nede?

– Er det plass til ei sløyfe her?

– Vi kan leggje likestraum i ytterkanten.

– Her skal det kome eit fjell!

Ikkje ein gong Flåmstoget klarer meir enn 2,5 % stigning i miniatyr. Difor krev det svært lange svingar og slynger når eit tog skal stampe seg opp i andre etasje.

– Vi skjelv vel så mykje på hendene innan vi kjem så langt at vi får bygd det fjellet, humrar karane.

Alltoppslukande hobby

Etter å ha møttest heime hos kvarandre ei stund leigde klubben eit lite lokale i Ålesund sentrum. Men så vart huset seld, og det kom ein hipp kaffibar der i staden. Dermed slo dei til på tilbodet frå Flakk-Gruppen, som eig den gamle Devold-fabrikken. Ullageret låg her i tredje etasje den gongen ullgenser

var synonymt med Devold og fabrikken hadde nærare 800 tilsette. Så gjekk det nedover med norsk trikotasje.

Ein periode var andre etasje rådhus for Sula kommune. Resepsjonen er tom, det same er posthyllene til kyrkjevevja, skulekontoret og helse- og sosialadministrasjonen.

– Avtalen med Flakk var at anlegget skulle bli ope for publikum når ein del vart ferdig. Men brannsikring og andre byggtkniske ting må på plass først, fortel karane utan å vere lei seg for det.

Det er knapt grense for kor mange tog det er plass til, med 600 meter sporlengd så langt. Det digitale styresystemet kan takle 80 vekselstraumlokomotiv og uendelig mange på likestraum. Det er berre økonomien som set grenser, lidenskapen gjer det iallfall ikkje.

Då ein av dei bygde seg vedhus på 12 kvadratmeter, fylte han det med modelljernbane. Men han laga eit lite påbygg til veden etterpå.

Det finst verre ting å innrømme i dette selskapet.

– Mi største synd nokon sinne var å selje togbanen eg hadde fått til jul og kjøpe bilbane i staden. Den står på loftet i tilfelle eg får tilbakefall, fortel han som helst vil vere anonym.

Både lokfører og Gud

– Den største sorga vår er at det ikkje går jernbane til Ålesund. Men NSB kjem litt nærare når vi kan halde på med dette, seier Frode Slinning. Langs ei ti meter uferdig strekning kjem verkstaden for vekselstraumtoga; dreieskive her, lokstall og godsvognsortering der. AC Yard står det på eit skilt.

– Alnabru der borte er for

likestraumstoga. Mykje arbeid igjen der også.

– Vi heng litt etter med løyvingane ...

– Og så har vi mannskapsmangel.

– Men du veit, Jernbaneverket har eit ferdig landskap å gå laus på, vi må også spele rolla til Vår Herre og byggje landskapet først.

Heile 8 500 arbeidstimar har pensevenene så langt lagt ned her på loftet. Alt som ligg fast, har dei felles, elles eig kvar enkelt sine tog og andre lause delar. Men kor mange sporvekslar det er her, klarer ingen å telje. Det er visst uhorveleg mange.

Ei framtid for modelltoget?

Dei har prøvd å få med damer i klubben, utan hell. Den omreisande Karlsen har heller ikkje sett damer i dei andre klubbane han har vore

innom. Men i vår virtuelle, todimensjonale tid er det vel ikkje så mange gitar som interesserer seg for modelltog heller? Havnes er ikkje så sikker.

– Det som skjer på ein skjerm, er jo ikkje verkeleg. Dette er fysisk. Alle gitar liker bilar og gravemaskiner, ikkje sant? Ungar vert framleis fascinerte av modelljernbanar, slår han fast.

– Men dette er jo ikkje for ungar, men for vaksne, humrar Kai Ove Roaldseth. For det er jo så dyrt og avansert. Du slepp ikkje ein 6-åring borti eit lokomotiv til ti tusen kroner.

– Men ikkje alle er så dyre, da. Du får eit startsett til 3 000 kroner.

Så diskuterer dei om det er dyrt eller ikkje. Og vert samde om at det ikkje er dyrt, men at det er mykje pengar. Pragmatisk igjen. Dei har god tid til å bli samde.

DSB til kamp

Danske DSB har kjøpt seg inn i et tysk togselskap for å ta opp konkurransen med Deutsche Bahn og andre som nå skal konkurrere på Europas største anbudsmarked, Tyskland. DSB kjøpte 50 prosent av selskapet VIAS og har allerede begynt å kjøre på Odenwaldbanen (Frankfurt, Darmstadt, Hanau, Eberbach). Senere i år skal de også kjøre på Rheingaubanen (Frankfurt-Koblenz). På Odenwaldbanen kjører VIAS med splitter nye Itino dieseltog fra Bombardier, mens Rheingaubanen er elektrifisert og vil bli trafikkert med nye Stadler FLIRT.

Tannstanglok til Brasil

Stadler Rail i Sveits skal bygge verdens største og sterkaste lokomotiv med tannstangdrift til bruk på den ni kilometer lange og 10,4 prosent bratte godsbanen mellom São Paulo og hamna i Santos. Stadler skal i første omgang levere sju lokomotiv til ein verdi av 330 millionar kroner. På kvar boggi vil det vere to driveingar for tannstangdrift.

Sjarmoffensiv

Konsernsjef Vladimir Yakunin i verdens største jernbaneføretak, det russiske RZD, er stadig på farten. No har han vore i Spania for å underteikne avtale om å ta i bruk det same systemet for automatisk skifte av sporvidde utan å måtte stoppe toget som den spanske togprodusenten Talgo har utvikla. RZD vil bruke dette systemet på tog mellom Moskva og Berlin, Warszawa og Praha. RZD har også gått inn i eit samarbeid med ADIF og RENFE om planlegging, bygging og drift av høgfartsbaner i Russland.

Vognlast på sporet

Sju godstogselskap har gått saman om Xrail - ein allianse for å fremje vognlasttilbodet i Europa gjennom å gje eit meir kundevenleg og effektivt tilbod enn dei klarer kvar for seg. Eitt av måla er å konkurrere med lastebiltrafikken. De sju selskapa er DB Schenker Rail, CD Cargo (Tjekkia), CFL Cargo (Luxembourg), Rail Cargo Austria (Austerrike og Ungarn), SBB Cargo (Sveits), SNCB Logistics (Belgia) og Green Cargo frå Sverige (og Noreg).

No kjem konkurransen

EU har opna for at togselskap som kryssar ei landegrense, kan søkje om og få lov til å køyre tog i konkurranse med etablerte selskap i det einskilde landet. No kjem denne konkurransen.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** TRENITALIA

Det franske selskapet Veolia (tidlegare Connex) har i lengre tid vore på friarferd for å finne ein partner å slå seg saman med for å køyre høgfartstog. Først var Air France samtalepartner, no er det Trenitalia, som er NSB på italiensk.

I kompaniskap kan Veolia og Trenitalia kome på sporet ein gong i 2012. Det dei vil tilby, er lågpristog å la det Ryanair er i lufta. Dei vil køyre mellom Italia og Frankrike, men òg konkurrere med Eurostar på strekningane London-Paris, Brussel og Amsterdam.

Når Trenitalia vil inn i Frankrike for å onkurrere med SNCF, er det som takk for sist. Franske SNCF har nemleg gått i kompaniskap med mellom fleire aristokraten og milliardæren Luca Cordero di Montezemolo, styreleiar i så vel FIAT-konsernet som Ferrari, og vel kjend med høg fart frå si rolle i Formel-1-sirkuset. Saman har dei danna NTV, eit privat-eigd togselskap som skal konkurrere med nettopp Trenitalia på høgfartsnett gjennom støvlandet.

Spørsmålet er kva som kjem ut av slik konkurranse.

Rosinplukking?

Sverige er i leiinga innan EU når det gjeld å sleppe til konkurranse på sporet. Christian Wolmar, mangeårig transportjournalist i den britiske avisa Independent, har inga tru på dei svenske planane, og seier til det svenske magasinet Fokus:

- Det er ein umogleg veg å gå. Det må finnast noko som hindrar togselskap i å plukke rosina ut av pølsa og berre velje dei beste linene.

Med andre ord, han trur slik konkurranse kan føre til at det offentlege må bruke meir pengar på å kjøpe tenester. Nokre meiner at konkurransen vil føre til at Rikstrafikken, som står for offentleg kjøp av togtenester i Sverige, kan bli nøydd til å kjøpe tenester for 100 millionar kroner meir enn i dag. Viss togselskapa skal konkurrere med kvarandre på tilbod og pris, vil dei ikkje gje ved dørene og stoppe der det bur for få.



SLÅR ATTENDE: Trenitalia køyrer høgfartstog i Italia og får snart konkurranse frå franske SNCF der. No vil Trenitalia køyre lågpristog mellom Italia og Frankrike og også ta opp konkurransen med Eurostar.



OGSÅ I SKÅNE: Skåne er selve solkysten i Sverige. Men i vinter var det andre boller. Her står «Nils Ludvig» trygt plantet i snøfonna mellom Gärdnsnes og Smedstorp.

SJ ber om unnskyldning

Det svenske togselskapet SJ har ingen planer om å la kundene sine ta den verste støyten som følge av de til tider nærmest kaotiske tilstandene på svensk jernbane i vinter. Det gjør de ved rundhåndede kompensasjoner.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** JOHAN NILSSON/SCANPIX

De kundene som hadde årskort, månedskort eller pendlerkort gyldig for februar, får forlenget kortene med en måned kostnadsfritt. Eventuelt kan kundene selge tilbake billettene til SJ for gjenstående verdi.

De kundene som reiste med kombinasjonsbilletter, fikk et SJ Pendlarkort gratis med ubegrenset antall reiser i en måned. Også for kunder som reiste på andre typer billetter, var det mulig å få erstatning på en eller annen måte.

I en melding til kundene fra SJ uttrykker de at de ikke har strukket til, og at de er veldig lei seg for det. De ordningene de tilbyr som kompensasjon, kan tyde på at de mener det.

Dårlig forberedt

Det var særlig snøfallet i midten av februar

som skapte virkelige problemer for togtrafikken over store deler av Sverige. Så ille var det at hele strekninger var totalt stengt i flere døgn. Men også mye snø generelt i vinter kombinert med sterk kulde har skapt trøbbel for SJ, som for andre togselskap i Europa. En av årsakene er at det knapt finnes kapasitet til avising av tog lenger. Med flere milde vintre på rad har det heller ikke vært etterspurt. På mange knutepunkt for jernbane i Sverige er lokstaller og verksteder som for 20 år siden ble brukt til avising, nå ombygd til kontorer eller blir brukt til andre formål.

I år var det absolutt ingen hjelp å få å kjøre togene en tur innom Skåne for avising etter «naturmetoden».

Da snøværet sto på som verst, var heller ikke Banverket i stand til å rydde sporene og måtte til slutt be Forsvaret om bistand.



Jernbaneverket

Sentralt

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

Info Utbygging

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

Info Øst

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

Info Vest

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

Info Nord

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

Info Sørlandsbanen

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

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Et virkelig påskedrama

Ja, så ble det påske i år også, men som det sømmer seg en historisk orientert spalte, er det ikke årets påsketog som er temaet. Hvis du slår opp i Wyllers jernbanehistorie, «Ta plass! NSB 1920-1980», vil du på side 123 finne et fotografi som er tatt i 1946 på hjørnet av Østbanebygningen i Oslo. Det er kø så langt øyet rekker, og målet er en plass på påsketogene til Bergen. Noen sider lenger ut i boka finnes et interiørbilde fra et av påsketogene med nikkersfolk, strikkegensere og sveivegrammofon om bord. – Jo trangere, jo større stemning på påsketoget, skriver Wyller i billedteksten.

Forholdene etter krigen var meget spesielle. Reiselysten var stor, fjellet lokket og biler fantes omtrent ikke. Det var derfor kamp om plassene på toget – bokstavelig talt. Den 1. april 1946 kunne Aftenposten fortelle om en dramatisk kamp om plassbillettene til Bergensbanens påsketog. Det var under krigen innført et forbud mot køståing før kl 06.00. Forbudet gjaldt fremdeles, men utenfor Oslo Ø hadde folk samlet seg til billettøk, og da lukene åpnet kl 06.00, oppsto tumulter mellom tidlige køståere og et rush av nyankomme som strømmet til lukene. Det måtte 40-50 politimenn til for å dempe gemyttene, men da politiet organiserte en helt ny kø som stilte nyankommerne foran dem som hadde stått lengst i kø, brøt det løs på nytt. Flere besvimte, og misfornøyde køståere skrev straks under på et opprop som ble sendt til avisene. Dagen etter kunne Aftenposten fortelle at myndighetene med umiddelbar virkning hadde opphevet forbudet mot køståing før kl 06.00. Og da billett-salget til påsketogene over Dovre startet dagen etter, forløp køståingen i ro og orden. Men som Helge Ryggvik skriver i bind 2 av jernbanehistorien av 2004: «Men mange med en drøm om en påske på fjellet måtte bli igjen i byen. Alle tog var fulle.»



Den trafikkmessige unntakstilstand vedvarte noen år etter krigen selv om tallet på personbiler stadig økte. For å få folk til fjells tok man også i bruk godsvogner med trebenker til passasjertransport. Det var jo ikke før i 1960 at importen av personbiler ble helt friggitt. Påsketogene holdt likevel mye lenger stand som høydepunkter i NSBs trafikk, og var underholdningsinnslag i stasjonsbyene til langt ut på 80-tallet.

I Lillehammer var de lange togormene til påske begivenheter fullt på høyde med alvdølenes interesse for tog som Kjell Aukrust har skildret med så sterk innlevelse. Jeg minnes nærmere 100 ekstra påsketog i mine dager som informasjonssjef i NSB i 1980-årene. Og i forhold til dagens type 73-fjerntog med 450 plasser i dobbel utgave kunne et lokomotiv med etterhengte B3- eller B5-vogner frakte dobbelt så mange passasjerer når det var behov. Fleksibilitet var et honnørord. Den gang gikk det til og med an å få sendt reisegods på en enkel måte!

Jeg mener ikke at nostalgi vil føre NSB og togtrafikken fremover, men i avveiningen mellom kostnadsbesparelser og tilgjengelighet er det muligens begått en og annen feil?

Mens vi er i det påskenostalgiske hjørnet, skal vi koste på oss et blick enda litt lenger tilbake i historien. Da Oslo-folk åpnet avisene lørdag før palmesøndag i 1923, fikk mange bakoversveis av overskriften «Bergenstoget plyndret i natt!» Redaksjonene ble nedringt av bekymrede pårørende som hadde familie og venner i toget. Det man ikke hadde fått med seg, var det vesle ordet avert som fortalte at det var en annonse som sto på trykk, og det var en kriminalromanen forfattet av pseudonymet Jonatan Jerv som var temaet. Bak dekknavnet skjulte vennene Nordahl Grieg og Nils Lie seg, og det hevdes at det var denne kriminalromanen som innførte begrepet påskeskrim i Norge.

Og i dette tilfellet må man jo si at påsketog og påskeskrim gikk opp i en høyere enhet.

Reidar S H