



Vingehjulet



**Tettere samarbeid
buss/tog**
side 3 og 7

Flytoget fri som fuglen	9
Vedlikehold AS	18
Gods på brattøra	20
Stresser og glemmer	26

Erik Johannesson har kjørt lok i 25 år i SJ. Han er meget fornøyd med å få være med på den nye utviklingen innen nordisk jernbanedrift. Det SJ/NSB eide selskapet Linx har overtatt utenlandstrafikken fra Oslo.

Side 14

Linx overtok utenlandstrafikken

**Øyvind Rørslett,
markedsjef i Linx
som spiller
på flere strenger.**



**Meget variert
jobb i Linx,
fastslår
Annelie
Hansson.**



Det svensk-norske samarbeidet i Linx har hittil vist seg å være vellykket. Etter at trafikken kom i gang fra Oslo i juni, har det vært en jevn økning. Noe kan riktignok tilskrives sommertrafikken. Men folk er fornøyde om bord i Linx.

En god start for

Linx

Fakta om Linx:

Eies 50/50 av NSB og SJ
Ansvarlig for all utenlandstrafikk fra Oslo
Kjører tog mellom hovedstedene i Norge, Danmark og Sverige
160 ansatte (30 i Norge)
Liten administrasjon
Lokførere som kjører i tre land
Kontorer i Göteborg, Oslo, Stockholm, København og Karlstad
Bygger om tog for 120 millioner kroner
Københavnstogene bygges om for 90 millioner kroner
Alle ansatte har egen epost
PC skal brukes til all kommunikasjon

Tekst og foto:Lasse Storheil

Billettinntektene de første ukene etter starten i juni har vært høyere enn prognosene.

– Det er vi svært glade for, sier Markedsjef Øyvind Rørslett i Linx. Klarer vi å holde på passasjerne våre til januar neste år, så kan vi tilby ombygde X2 tog med fasiliteter om bord som godt kan sammenlignes med Signatur. Men, understreker Rørslett: Linx er et helt spesielt konsept.

Ombygd X2

Den 17. juni gikk de første togene fra Oslo til Göteborg/København og til Stockholm. Det er svenske intercity tog som brukes mellom Oslo og Göteborg og Oslo Stockholm i Linx-regi. Fra Göteborg til København kjøres det med innleide X2000 tog fra Statens Järnvägar. (SJ). Det er disse togene (litra X2) som skal bygges om. I alt skal 11 tog betjene all trafikken. De første syv er på plass den 7. januar neste år. De siste fire kommer året etter.

Det faktum at organisasjonen er liten gjør at de fleste er i produktivt arbeid. Det vil si at markedsjefen deltar selv i markedsundersøkelser med god hjelp fra ombordansvarlig.

På turen der Vingehjulet var med, var Øyvind Rørslett i full sving med å undersøke samtlige billetter i toget for å få en formening om hvilke typer billetter folk reiste med.

– Dette er viktig for å kunne finne riktige måter å avregne billettene på mellom eierne og Linx.



Conny Andersson har 20 år bak spakene i SJ-lokene og jobber nå sammen med Audun Flatin i Linx (t.v.).



Erik Johannesson er glad for at det skjer utvikling i jernbanen.



Bevisste eiere

– Vi er fornøyd med at NSB og SJ har en bevisst strategi og har valgt Linx som selskap for utenlandstrafikken. Det gikk greit å få ordnet med alle formaliteter i forbindelse med opprettelsen av selskapet, og det har ikke vært noe problem å rekruttere folk til stillinger i Linx. SJ og NSB vil at dette skal gå bra, påpeker Rørslett. Hans selskap vil gå med underskudd i år, men fra neste år skal han presentere positive regnskapstall.

Står på

– Det er en stå-på-holdning i hele organisasjonen som gjør det skikkelig artig å jobbe. Alle vil lykkes. Med den drahjelp vi får neste år med nye tog, er jeg overbevist om at vi skal klare det. Vi har oss selv å stole på, og føler at vi får skikkelig oppfølging fra våre eiere som stiller oss meget fritt til å jobbe på en måte som gavner selskapet best mulig.

Ombyggingen av togene er kostbar. Det er også ekstra kostnader forbundet med strøm, kommunikasjon og signaler på de fem togene som skal brukes i trafikken til København.

Det har vært en stor jobb å få all logistikk på plass i oppstartingsfasen. Vi har hatt folk på kurs og lokførere har fått opplæring i Norge og Danmark i tillegg til i Sverige. Våre lokførere skal kunne kjøre gjennomgående fra Oslo til København. Vi bruker året i år på å kjøre inn selskapet, slik at vi er forberedt når de nye togene kommer neste år, sier Rørslett.

Glad for ny utvikling

Erik Johannesson har kjørt lok i 25 år i SJ. Han er meget fornøyd med å få være med på ny utvikling.

– Det er gledelig at det skjer noe nytt i jernbanen. Linx er et nytt konsept som jeg har tro på. Nå kan vi virkelig få vise publikum at vi kan kjøre tog over grensene.

Det svensk-norske samarbeidet som også innebærer at vi kjører helt til København, er en utfordring for oss. Det er flott at vi kan være grensesprengende ved at vi gjennom fem ukers kurs i henholdsvis Norge og Danmark kan kjøre strekningen Oslo-København.

Det må skje noe innen jernbanen i Norden. Linx går foran med et godt eksempel, sier Johannesson.

Mye jobb, mer ansvar

Audun Flatin (27) har jobbet i NSB siden 1994, som overkonduktør de tre siste årene. Han er fersk i Linx og ser klare forskjeller i måten det jobbes på.

– Her er det mye å gjøre, men samtidig får vi mer ansvar. Det er både spennende og slitsomt. I tillegg har vi vært igjennom kurs med tanke på jobbing både i Norge og Sverige. Dette er med på å gjøre Linx til en enda mer interessant arbeidsplass, sier Flatin.

Spennende og variert

– Jobben er variert. Jeg møter kundene, og jeg får være med på å administrere trafikken.

Annelie Hansson er både togsjef ombord i togene, og trafikkleder i det som er Linx' svar på vårt Drops.

– Det er fint å kunne variere på jobben. Når vi er ute i toget ser vi hvor skoen trykker og forstår problemene som dukker opp når vi neste gang sitter og administrerer trafikken fra kontoret.

Hun skryter av samarbeidet internt i Linx.

– Vi er som en stor familie, og må stå på for hverandre. Dette er inspirerende, og jeg gleder meg til de nye togene er på plass neste år. Da skal vi virkelig vise hva vi står for. Annelie Hansson har vært ansatt i SJ siden 1988 og har erfaring som togekspeditør.