

Hilsningstale for Jernbanedagene 77, Hamar, 12. juni 1977.

Jeg vil først lykkønske arrangørene av Jernbanedagene med et usedvanlig godt forberedt og godt gjennomført program. Jeg lar denne lykkønskning gå til Norsk Jernbaneforbund, Norsk Lokomotivmannsforbund, Arbeidernes Opplysningsforbund, Landsorganisasjonen og Norges Statsbaner.

Det falt vel rimelig og naturlig at det ble Hamar som ble valgt som skueplassen for Jernbanedagene. Hamar er på mange måter en jernbaneby. For Hamar og for mange

- 2 -

andre steder hvor jernbanens stasjoner ble anlagt i forrige århundre, kan vi se at den var en drivende kraft bak den vekst og oppblomstring som har funnet sted.

Ved å sette søkelyset på hvordan jernbanefolkene har vært med på å bygge opp vårt moderne samfunn, får vi en instruktiv sammenbinding av fortid og nåtid, av jernbanens betydning for den økonomiske og sosiale utvikling i store deler av Norge.

For to år siden ble Skogsarbeiderdagene arrangert. I fjor var det Bergmannsdagens tur, og i år er det Jernbanedagene. Jeg vil håpe at Arbeidernes Opplysningsforbund og Landsorganisasjonen gjennom disse tre vellykte og verdifulle nyskapinger i norsk kulturliv

vil ha fått oppfordring nok til å fortsette denne rekken, slik at vi får med enda flere yrkesgrupper, og enda flere deler av landet.

I vår vurdering av kulturell utvikling er det lett å overse sammenhengen mellom skapende praktisk arbeid og levende, folkenære kulturverdier. Kulturverdier sprunget ut av drømmer og ideer fra slitet i gruva, i skogen eller på jernbaneanleggene og i jernbanedriften, er deler av den kultur som gir oss særpreg som folk. Den samme kultur har vært en levende og aktiv drivkraft i sosial og politisk folkereising mot urett, for et bedre samfunn. Arbeidslivets kultur har fortsatt sin store misjon som samfunns-speil og formende drivkraft.

Jernbanen har for alltid skrevet sitt blad i Norges historie. Jernbanen har bundet mange av landets deler sammen på mer enn en måte. Det er jernbanefolkene som har gjort etaten til en god og levende institusjon i norsk samfunnsliv.

Ikke minst i bygdemiljøene spilte jernbanen en stor rolle da den gjorde sin innmarsj. Den fremmede arbeidskaren som kom inn i bygdemiljøene, den profesjonelle anleggsarbeideren, busen, som han kaltes, var friere og mer ubundet enn det som var vanlig for bygdefolk den gangen. Han brakte med seg uskrevne lover om solidaritet, og manglet enhver ærbødighet for det gamle bygdemiljøets klassesamfunn.

I mange deler av landet er det senere blitt naturlig at jernbanefolkene har tatt sin plass som aktive deltakere i samfunnslivet. I forhold til mange andre yrker hadde jernbanefolkene en god skolering. De fikk en solid faglig og organisasjonsmessig bakgrunn. Det krav til lagarbeid, påpasselig punktlighet og korpsånd som yrket krever, har de tatt med seg inn i sitt alminnelige samfunnsarbeid. Norsk arbeiderbevegelse ikke minst har nydt godt av dette.

Mye av det som fremstilles på et arrangement som Jernbanedagene, vil nødvendigvis være tilbakeskuende. Det er nyttig, det er interessant og det er opplysende.

Men denne tilknytning til fortid og kontinuitet i samfunnet, må ikke lede oss til en romantisk fortapelse i den rollen jernbanen en gang spilte. Vi må ikke oppleve enhver justering og tilpasning av jernbanens virksomhet som et nederlag.

Ethvert levende samfunn er i forandring og utvikling. Det krever tilpasning og endring i mange forhold.

I jernbanens pionertid hadde den i sine distrikter nærmest monopol på passasjertrafikken over de lengre avstandene og over nesten hele godstrafikken. Den økonomiske og tekniske utvikling har senere gitt oss et høyverdig veinett som har tatt over en stor del av godstransportene.

I vårt velstandssamfunn er personbilen blitt allemannseie.

Jernbanens rolle har måttet bli tilpasset disse endrede forhold.

Likevel, jernbanen har fortsatt betydelige oppgaver i det norske samfunn.

Jeg vil gi anerkjennelse til den holdning som jernbaneetaten inntar til dette. Jeg tror ikke det er realistisk å prøve å tviholde på transporter som publikum åpenbart er bedre tjent med å få utført av andre transportmidler, både i gods- og passasjertrafikk.

Men det er likevel store deler igjen hvor jernbanen alt i alt er det beste alternativ, både for gods og passasjerer.

Det er Regjeringens hensikt å bruke den nye samferdselsloven til mer aktivt enn tidligere å begrense de tungtransporter på landeveien som skjer parallelt med jernbanen. Jernbanen har allerede sikret seg en stor del av disse transportene. Det er gode grunner for å øke denne andelen.

En videre utbygging av jernbanenettet er aktualisert gjennom spørsmålet om videreføring av Nord-Norge-banen. Denne store saken bør avklares så snart som mulig med grunnlag i en samlet vurdering av samferdselsplanene. Jernbanens distriktpolitiske virkninger bør her tillegges avgjørende vekt.

Jernbanen var den første offentlige bedrift som fikk representasjon av de ansatte i ledelsen. Det skjedde alt i 1918, senere er andre former for innflytelse fra de ansatte bygd ut. NSB var også i mange år en forgangsbedrift når det gjaldt samarbeidsutvalgenes virksomhet.

De viktigste oppgavene foran oss når det gjelder å utvikle demokratiet i Norge, ligger utvilsomt i det økonomiske liv. Her er det demokratiet i arbeidslivet, i første rekke ved de ansattes medbestemmelsesrett, som vil by på store og viktige oppgaver. Vi har oppnådd en del allerede på disse felter, men jeg er trygg på at vi annå har mye å hente på dette området.

Formålet med denne utvidelse av demokratiet er både å gi arbeidstakerne en større innflytelse på sin egen arbeidssituasjon, og på arbeidsprosessen. Dette vil både tilfredsstillere våre demokratiske prinsipper, og det vil utvilsomt også gi utbytte i form av at man trekker inn nye menneskelige ressurser i avgjørelsene av de ulike tekniske og organisasjonsmessige oppgavene i arbeidslivet. Med dette følger effektivitet, og det følger trivsel.

Mange kritikere av offentlig drift anfører at slik virksomhet virker hemmende på de ansattes innsats og interesse for jobben. Jernbanen er et godt eksempel på det motsatte. Statsbanenes beste varemerke har alltid

vært et personell som identifiserer seg med sin bedrift, og som alltid gir inntrykk av å gjøre en ekstra innsats i lojal interesse for yrket. Det er tydelig at det ligger mye yrkesstolthet og samfølelse med bedriften bak den fine tjenesteinnsats som jernbanens folk yter.

Jeg vil ønske jernbanefolk i alle grener av tjenesten fortsatt lykke til i viktig samfunnsbyggende arbeid.