KJØREVEIEN

NYTT FRA JERNBANEVERKET NR 11 - DESEMBER 1997

PRODUKSJON OG FORVALTNING

Enighet om ny organisasjon

■ Nå er det oppnådd enighet med foreningene om hovedlinjene i de to nye strukturene. Det var i utgangspunktet stor avstand mellom partenes syn på saken og deres foretrukne modeller for organisatorisk løsning. Etter en langvarig og omfattende prosess, har det lykkes partene å komme fram til en omforenet løsning. Jerbaneverket organiseres fra 1. januar i en forvaltningsdel og produksjonsdel.

Side 7

Toglederne kommer

Togledelsen blir overført til Jernbaneverket fra 1. januar og alle medarbeidere som skal overføres får tilsendt informasjon om overgangen. Det er samtidig utlyst stillinger som regionale trafikksjefer. Kjøreveien forteller deg hvilken modell som gjelder etter 1. januar. Vi snakker også med toglederne i Narvik som allerede jobber i Jernbaneverket. - Her er det godt å være, sier de.

Side 3

Skal jobbe mot rus

- AKAN handler ikke om avholdspropaganda, men om omsorg for kolleger som har problemer med rusmidler, sier Arnfinn Edvardsen. Lederne i Jernbaneverket ønsker nå å sette fokus på rusmiddelproblematikken. Resultater av dette er at tillitsvalgte sendes på kurs og at lederne bevisstgjøres på problemene.

Side 6

Internblad for medarbeidere i Jernbaneverket

Jernbaneverket

Milestein rundet

Side 11

God jul

Side 16

Signaler

Kulturbevissthet

De fleste vil ha notert at 1997 har vært Kulturminneåret - også i jernbanesammenheng. Om ikke i annet så har alle stiftet bekjentskap med det gjennom heftet "Perler på et spor" som Jernbaneverket og NSB BA har samarbeidet om.

I det blir vi minnet om at jernbanen har en stolt historie og har produsert bygninger og materiell av en kvalitet som tildels har blitt normgivende for andre deler av samfunnet.

Selv om Kulturminneåret snart ebber ut og festtalene er over, er det ingen grunn til å glemme dette. Tvert imot! Kulturminneåret er bare starten på en prosess som skal øke bevisstheten om, og gi større glede av kulturminnene.

Et av Jernbaneverkets satsingsområder er arbeidet med en nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen. Fra tidligere har vi en slik verneplan for jernbanebygninger - nå skal vi få en slik plan også for infrastrukturen.

Vi skal gjøre arbeidet selv, og vi har knapp tid på oss; et forslag skal være ferdig innen utgangen av 1998. Det er utpekt ansvarlige i hver av regionene og disse har igjen fått medarbeidere som skal gjøre registreringsjobben. Skal vi holde tidsfristen, må alle som kjenner jernbanen godt - både innenfor regionene og forretningsenhetene - tre støttende til. Jernbanens infrastruktur er stor, og består av innretninger fra så mange fagområder, at det ikke er gitt noen å kjenne alle. Særlig skal vi være oppmerksomme på nedlagte strekninger og traséer. Disse er som regel strøket fra Banedatabanken og er derfor vanskelige å få oversikt over. Samtidig kan nettopp disse være viktige som bevaringsmiljøer.

Å lage verneplan for infrastrukturen kommer til å by på store utfordringer. Kjørevegen krever stadig oppdatering for å kunne fungere skikkelig med moderne togmateriell. Det sier seg selv at det kan bli vanskelig å bevare gammel kjøreveg samtidig som den skal kjøres på. De problemene får vi ta etterhvert som de dukker opp. Først gjelder det å få et så skikkelig grunnlag som mulig for å lage planen.

Tradisjonelt har jernbanen hatt høye tekniske og estetiske ambisjoner med sine byggverk. Det bør vår generasjon følge opp. Bl.a. av sikkerhetsmessige årsaker *må* vi holde høy *teknisk* standard, mens den estetiske siden ofte overses når verden synes vanskelig på andre felter. Da skal vi huske at jernbanen har vært i hardt vær så lenge den har eksistert og likevel sett seg råd til å bygge vakre stasjoner og elegante broer. Vi må ikke gjøre skam på tradisjonen. Det gjelder alt fra traséutforming og brokonstruksjoner, til design på skilt og trykksaker.

Jeg føler heldigvis at vi er på riktig veg. Samtidig som gamle Hølen viadukt blir vernet, har vi tatt i bruk den nye Hølendalen viadukt - begge deler ingeniørkunst av høy estetisk kvalitet. Den historiske bevisstheten er stigende blant ansatte i Jernbaneverket. Det bidrar også til økt bevissthet om eget arbeid. Med det i minnet kan vi ønske hverandre en god jul, et godt nytt år, og med god samvittighet takke for det "gamle" Kulturminneåret.

Med hilsen Andreas Dreyer

Som førstemann til å skrive "Signaler" i 1998 utfordrer jeg Lars Mørk i Ingeniørtjenesten.

SAASTAD - HAUG

Budsjettet kuttes

Tiden flyr. Snart er det to måneder siden høstens første forslag til statsbudsjett ble presentert. Som vanlig til stor oppmerksomhet fra mediene som riktig gasset seg i budsjettvinnere og budsjettapere. Men noen områder kokte nesten bort i mediekålen.

Jeg holder humøret oppe, selv om et budsjettkutt på 73 millioner kroner gir en del utfordringer, sier Per Arne Fredriksen, prosjektleder for dobbeltsporprosjektet mellom Såstad og Haug på Østfoldbanen.

Blant dem dobbeltsporprosjektet mellom Såstad og Haug på Østfoldbanen. -Mye tyder på at de foreslåtte budsjettkuttet, har gått pressen hus forbi, sier prosjektleder Per Arne Fredriksen, som i 1998 må klare seg med 73 millioner kroner mindre enn opprinnelig forutsatt.

- Det har vært lite blest om bevilgningene til ditt prosjekt, hva tror du er årsaken til det?

-Journalistene har nok registrert forslaget om 100 millioner kroner, men har trolig tatt det for gitt at beløpet dekker vårt behov for prosjektmidler i 1998. Det er ihvertfall ingen som har stilt spørsmål om bevilgningen så langt, sier Fredriksen. Vi har naturligvis forholdt oss til forslaget som er fremmet, og har konsentrert oss om å kartlegge hvilke tiltak som må iverksettes for tilpasse anleggsvirksomheten til den nye budsjettsituasjonen, sier Fredriksen, som helst hadde sett at det ikke ble noe kutt i bevilgningene til Såstad-Haug-prosjektet.

Han legger til at budsjettkuttet både forsinker og fordyrer prosjektet, og at usikkerhet omkring budsjettsituasjon også skaper usikkerhet hos våre samarbeidspartnere.

Redusert bemanning

-Anleggsvirksomheten i 1998 blir redusert, vil noen miste jobben som følge av dette?

-Ingen av våre fast ansatte mister jobben, men vi er dessverre nødt til å si opp kontrakten med noen av de innleide på prosjektet. Det er uansett tungt å måtte kvitte seg med medarbeidere som har gjort en god jobb i en etablert og velfungerende organisasjon.

-Hvilke ønsker har du for fremtiden når det gjelder bevilgninger av prosjektmidler?

-Større grad av forutsigbarhet. I dag mottar vi penger gjennom årlige tildelinger over statsbudsjettet, og hvert år er det like spennende å se om vi får dekket våre behov. Dagens ordning er slik at Stortinget kan vedta et prosjekt det ene året, men uten å forplikte det neste Storting til å bevilge penger til det samme prosjektet året etter. I lengden er dette ikke holdbart, sier Fredriksen og legger til at det også er et spørsmål om hvor troverdige og pålitelige vi blir oppfattet som byggherre av våre omgivelser.

-Det mest fornuftige både i forhold til økonomi og planlegging ville naturligvis vært å sikre at forpliktende finansiering av prosjekter som går over flere år var på plass allerede når de blir vedtatt. Det får bli mitt fromme juleønske til politikere og andre beslutningstakere, sier Prosjektleder Per Arne Fredriksen, som allerede har brettet opp ermene og er klar til å ta fatt på prosjektår som dessverre ikke blir helt slik kan kunne ønske seg.

HARRY KORSLUND

TOGLEDELSEN TIL JERNBANEVERKET

Vil legge til rette for god dialog

I henhold til Jernbaneloven ligger ansvaret for trafikkstyring til kjørevegen, og er dermed Jernbaneverkets ansvar. Stortinget har besluttet at fra 1. januar 1998 legges trafikkstyringen i sin helhet til Jernbaneverket.

En partssammensatt gruppe bestående av representanter fra Jernbaneverket, Norsk Jernbaneforbund og NSB BA har drøftet organiseringen av trafikkstyringen i Jernbaneverket. De formelle partene har vært Jernbaneverket som arbeidsgiver og Norsk Jernbaneforbund som arbeidstakerorganisasjon.

NSB BA har naturlig nok sterke interesser knyttet til en effektiv og vel fungerende trafikkstyring også etter overtakelsen. På bakgrunn av dette har det vært en tett dialog mellom Jernbaneverket og NSB BA.

Dialog

Jernbaneverket på sin side, vektlegger en god dialog mot trafikkutøver, og ønsker etablert hensiktsmessige arenaer for tilbakemeldinger og drøftinger av erfaringer og forbedringsområder. På denne bakgrunn forutsettes det etablert både regionale og sentralt oppfølgingsorgan, der NSB BA og Jernbaneverket møtes for å drøfte trafikkstyringsfunksjonen.

Oppfølging

Regionalt ser man for seg at det kan være aktuelt at JBV"s regionsjef og trafikksjef møter representanter fra ledelsen i NSB Persontrafikk og NSB Gods. Slike møter vil kunne avholdes etter behov,men en gang pr. måned anses som et utgangspunkt.

Sentralt vurderes det at representanter for Jernbaneverkets sentrale ledelse møter NSB BA"s operative ledelse etter behov.

Informert

Alle medarbeidere som skal overføres fra NSB BA blir tilskrevet og informert om overgangen. Det er samtidig utlyst stillinger som regionale trafikksjefer. Om nødvendig blir det konstituert trafikksjefer en kortere periode fram til fast tilsetting er gjennomført.

JBV vil nå benytte tiden sammen med NSB BA til å gå gjennom prosedyrer for samspill mellom trafikkstyring og trafikkutøver, slik at disse er kvalitetssikret før 1. januar.

OK: Leder ved Trondheim Toglederområde, Arnt Rogstad, er blant dem som er positivt innstilt til å få ny arbeidsgiver.

- Ingen motforestillinger

- Det er ingen i togledelsen, i hvert fall ved vår avdeling, som har motforestillinger mot å få Jernbaneverket som arbeidsgiver fra nyttår, sier leder Arnt Rogstad ved Trondheim toglederområde.

Rogstad understreker at diskusjonen om å legge toglederfunksjonen til kjørevegen har vært aktuell i flere år;

- Vi blir ikke presentert for helt nye og uventede tanker. Vi har dermed hatt tid til å venne oss til tanken. For min del velger jeg å se fram til omorganiseringen og utfordringene som venter.

Utfordringer

Rogstad ser for seg visse nye utfordringer etter 1. januar;

- Det er først og fremst handlemåten som vi blir nødt til å endre. Siden vi da ikke lenger representerer operatøren, må vi etablere måter å håndtere f.eks avvik på. Nå fikk vi en ny toglederinstruks i september, som etter mitt skjønn også vil være tilpasset den nye organisasjonen. Det er altså ikke store forandringer i måten å løse de daglige oppgaver på.

Samhandling

Toglederne er opptatt av å få et godt samarbeid med operatøren. De stiller derfor store forventninger til samhandlingsplanen som er i ferd med å bli lagt fram.

- Med en fornuftig samhandlingsplan i hånda, ser jeg ingen betenkeligheter, men tvert imot mange gode løsninger innenfor den nye organisasjonen, sier Arnt Rogstad.

OVERFØRES: Togledelsen blir overført fra NSB BA til Jernbaneverket fra 1. januar 1998. (Foto: Stig Herjuaune)

Modell for trafikkstyring

Når Jernbaneverket tar over trafikkstyringen, er det denne modellen som trer i kraft:

■ Myndighetsoppgavene knyttet til trafikkstyring (ruteplan, sportilgangsavtaler, regelverk, prioriteringskriterier for tog) tilligger Hovedkontorets myndighetsdel. Enheten vil ha tett dialog med trafikkutøvere blant annet i henhold til egne prosedyrer for planprosesser.

■ Det sentrale fagansvaret for trafikkstyring, herunder det faglige kontaktpunktet for de regionale trafikksjefer, ligger til Hovedkontorets myndighetsdel.

■ Den operative trafikkstyringen (togledelsen) organiseres under en trafikksjef i hver region. Trafikksjefen er overordnet all togledelse i regionen, og rapporterer direkte til regionsjef.

■ Ved spesielle avvikssituasjoner, som vil kunne kreve koordinering av trafikkstyring på tvers av regioner, vil togledelsen i Oslo være bemyndiget til å ta overordnet styring ("beste blant likemenn"). Dette er i tråd med dagens praktiske situasjon.

■ Jernbaneverket vil sentralt ha mulighet til å ta styring på tvers av regionenes trafikkstyring, dersom helt spesielle særtilfeller skulle oppstå. Denne sentrale styringen ivaretas på vegne av Jernbanedirektøren av navngitt person i Hovedkontoret (fagansvarlig for trafikkstyringen), og vil i aktuelle sammenhenger være mulig kontaktpunkt for NSB BAs operative ledelse.

■ Togekspedering organiseres sammen med togledelse under regional trafikksjef.

■ Dagens togledersentraler opprettholdes i denne omgang, og det foretas i 1998 en vurdering av riktigheten av reduksjon i antall togledersaker. Jernbaneverkets utgangspunkt er reduksjon til en togledersentral i hver region, og i tillegg egen sentral for Ofotbanen.

■ Togledelsen søkes samlokalisert med regional elkraftsentral (for styring av brytere i kontaktledningsnettet), regional banemeldingssentral og regional døgnkontinuerlig bemannet telefonsvarertjeneste og ytterligere aktuelle operative funksjoner. Disse fire enhetene videreutvikles til å bli regionenes døgnkontinuerlige tilgjengelige operasjonssentre.

*Dagens toglederområder opprettholdes i denne omgang, og det foretas i 1998 en vurdering av evt. tilpassing til regiongrenser.

*Det etableres så snart som mulig tekniske løsninger ("slaveskjermer") som muliggjør innsyn i den aktuelle togelselsens nabotoglederområder.

Trafikkstyring

Trafikkstyring er definert som togledelse, togekspedering og andre funksjoner som koordinerer og ivaretar sikkerheten ved togfremføring. NSB BA har hatt dispensasjon til å drive togledelsen fram til nå.

Togledere med erfaring fra Jernbaneverket:

- Her er det godt å være

Gode venner og godt forlikte. I Narvik sitter togledere og togekspeditører i samme rom. F.v. Bjørn Horrigmoe, Ketil Lyngedahl og Arve Andersen. I toglederstolen sitter Arne Jansson

Den 1. januar 1998 blir landets togledere innlemmet i Jernbaneverket. Det vil si noen togledere er innomhus allerede. Vi sikter til våre kolleger som holder orden på malmtog og annen trafikk på Ofotbanen. Kjøreveien dro til Narvik og slo av en prat. -I Jernbaneverket er det godt å være, sier karene og ønsker kollegene velkommen etter.

Det er naturlig at toglederne hører hjemme i Jernbaneverket. Blant annet fordi vi skal skjøtte vårt virke uavhengig av ulike transportselskapers kommersielle interesser. Som en del av et offentlig forvaltningsorgan er det lettere å ivareta denne uavhengigheten, sier Arve Andersen, som i tillegg til å være togleder, også har det daglige ansvaret for Rutekontoret i Narvik.

Samlet igjen

-Og den 1. januar er alle toglederne på plass i Jernbaneverket

-Ja, og det ser vi frem til. Da blir vi på mange måter en del av et større nettverk igjen, og det er absolutt en fordel, sier Ketil Lyngedahl, før han hiver på seg ytterjakka, og overlater kommandoen til kollega Arne Jansson, som har kveldsvakta denne dagen.

-Ensomheten har med andre ord vært tyngende?

-Alldeles forferdelig. Jansson lener seg tilbake og ler. Nei da, men poenget er at vi har en trafikkbakgrunn som en del andre ikke har. Og det gir oss et litt annet utgangspunkt. Blant annet når det gjelder forståelsen av hva togdrift egentlig dreier seg om.

-Det er noe helt annet å bygge veier enn å kjøre bil, sier Andersen, og gir dermed et brukbart bilde av den grunnleggende forskjellen på drift og vedlikehold. Han legger til at ulike oppfatninger knapt nok utgjør et problem. -Vårt utgangspunkt er å ivareta sikkerheten og regulariteten i toggangen, og det blir naturligvis respektert.

Mer på hjertet

Det er ikke bare togledere som er på jobb i høstmørket på Narvik stasjon denne ettermiddagen i slutten av oktober. Mens toglederen holder styr på strekningen mellom Narvik og svenskegrensa, er jernbanefullmektig Bjørn Horrigmoe ansvarlig for signaler og togveier inne på stasjonsområdet. Han trives i jobben som togekspeditør, men synes han tjener for lite.

-Jeg ligger ti lønnstrinn under toglederne, og det spranget er for stort, sier Horrigmoe, og får støtte fra togleder-kollegene.

-Ingen fare med solidariteten her i gården?

-Mnja, vi tenker nå mest på familen hans. Det hadde jo vært fint om Bjørn fikk anledning til å høyne standarden på julegavene. Det mangler bare at de klapper ham på hodet til trøst, men Bjørn tar seg ikke nær av det. I et sammensveiset og romslig miljø som dette er det rom for fleip og latter. Dessuten har langt de fleste av toglederne i Narvik tidligere jobbet som togekspeditører på stasjonen.

Lønn

-Etter vår mening er lønna for dårlig i forhold til den ansvarsfulle jobben som togekspeditøren har, og skillet mellom togledere og togekspeditører i Narvik er kunstig høyt. Andersen fører ordet, men får samtykke av de andre.

-Hvor mange ansatte er dere alt i alt?

-Pr. i dag er det ni togledere og tre togekspeditører ved stasjonen. Dette er i snaueste laget og vi har ofte problemer i forbindelse med ferieavvikling. Det samme gjelder når noen av oss er borte på grunn av sykdom. At togleder Andersen i tillegg er avgitt til Rutekontoret bidrar ikke til å gjøre situasjonen enklere.

-Det er klart at dette gjør oss enda mer sårbare, men samtidig har Rutekontoret en svært viktig funksjon. Ikke minst fordi det på Ofotbanen er flere transportører å ta hensyn til allerede. Sommeren er spesielt hektisk på grunn av det omfattende årlige vedlikeholdet som kommer i tillegg til den ordinære trafikken.

Kombinasjon

-Hva mener dere bør gjøres for å bedre på situasjonen?

-Én idé ville kanskje vært å lære opp de to siste togekspeditørene i togledertjeneste. På den måten kunne vi kanskje få utnyttet personalet på en mer fleksibel og hensiktsmessig måte. Dette vil i tilfelle innebære en form for kombinerte stillinger der vi turnerer mellom jobbene som togleder og togekspeditør. Absolutt en interessant tanke, men Andersen understreker at diskusjonen pågår for fullt og det foreløpig ikke er fattet noe vedtak verken i den ene eller den andre retningen.

HARRY KORSLUND

FOKUS PÅ RUSMIDDELPROBLEMER

Ledelsen vil jobbe mot rus

Ledelsen i Jernbaneverket ønsker nå å sette fokus på rusmiddelproblematikken. Resultater av dette er at tillitsvalgte sendes på kurs og at ledere bevisstgjøres på problemene.

Marie Lødrup Svensli ved Hovedkontoret står i spissen for arbeidet med problemene omkring rusmiddelmisbruk. Hun forteller at Jernbaneverket videreførte NSBsrusmiddelpolitikk inn i den nye organisasjonen;

- Vi har lagt bak oss en overgangsfase, hvor vi "mistet" flere hovedkontakter for rusmiddelarbeid til NSB. I Jernbaneverket satt vi igjen med få personer med kompetanse på dette området. Det var derfor nødvendig å gjøre et stykke arbeid for å bygge opp vår egen organisasjon. Vi har lagt planer, og er rede til å satse på arbeid mot rusmiddelmisbruk

Blant annet utarbeides det nå retningslinjer for hvordan lederne skal forholde seg dersom en medarbeider har slike problemer.

- Det er viktig å bevisstgjøre ledere i forhold til denne problematikken, sier hun.

Lødrup Svensli forteller at hovedkontakter blir utpekt ved enhetene. Det arbeides samtidig med en informasjonsbrosjyre om rusmiddelarbeidet i Jernbaneverket. Videre skal dette arbeidet være ett av temaene på ledermøtet i desember. Det arbeides også for å få til en årlig samling for hovedkontaktene.

- Når hovedkontaktene sendes på AKAN-kurs føler jeg at vi er godt rustet for å møte de daglige utfordringene når 1998 kommer, sier hun.

INFORMASJON: I samarbeid med bedriftshelsetjenesten har Arnfinn Edvardsen gjennomført et informasjonsopplegg om AKAN for alle ansatte i Region Øst.

Ny giv i rusmiddel-arbeidet:

- Det nytter å bry seg

I opprettelsen av Jernbaneverket har rusmiddel-arbeidet ligget nede i de fleste enhetene. Det siste året er det faktisk bare i Region Øst (JØ) at dette arbeidet har gått for full maskin, men nå følger resten av Jernbaneverket etter. - Det nytter å bry seg, sier Arnfinn Edvardsen, hovedkontakt og leder for AKAN-utvalget i JØ.

AKAN står for «Arbeidslivets komité mot alkoholisme og narkomani». Dette innebærer et samarbeid mellom LO, NHO og staten hvor målet er å forebygge rusmiddelbruk i arbeidslivet og å formidle hjelp til ansatte med rusproblemer. Det er arbeidsmiljøutvalgene som har hovedansvaret for arbeidet med rusmiddelproblematikk, og som oppnevner medlemmer til egne underutvalg for arbeidet. Det oppnevnes også en person som fungerer som hovedkontakt for rusmiddelarbeid i hver enhet.

Arnfinn Edvardsen har erfaring i slik sammenheng tilbake til 1992. I fjor var han den eneste blant hovedkontaktene som var ansatt i gamle Bane og som dermed kunne sørge for kontinuitet da Jernbaneverket ble adskilt fra NSB.

Ikke propaganda

- AKAN er ikke en avholdsorganisasjon og driver ikke avholdspropaganda. AKAN forholder seg til rusmiddelbruk som virker inn på arbeidssituasjonen, og formelt kommer vi inn i bildet dersom den ansatte bryter arbeidsreglementet f.eks. ved å opptre beruset på jobb. Vi fører ikke personalsaker, men som et alternativ til en disiplinærsak kan vi tilby et opplegg som er skreddersydd for å avhjelpe den enkeltes problemer, forteller Edvardsen.

- Alle ansatte bør kjenne til hvilket regelverk som gjelder i slike situasjoner, og den hjelp og veiledning som AKAN kan tilby. I løpet av 1997 har vi i JØ derfor vært til stede på verne- og sikkerhetsmøter med alle ansatte i driften og informert om rusmiddelarbeid, sier han.

- Når vi får gjennomført lignende opplegg for kontoristene på Oslo City og txp'ene, har JØ nådd en målsetting om at alle ansatte skal ha hørt om AKAN. Neste trinn for oss blir å kurse ledelsen i det ansvaret som AKAN innebærer, samt å gjennomføre kurs for hovedverneombudene, som har sagt seg villige til å fungere som støttekontakter ved individuelle AKAN-opplegg, opplyser Edvardsen.

I startgropa

Edvardsen forteller videre at Region Nord og Utbygging nylig har oppnevnt hovedkontakter for rusmiddelproblematikken, og at Region Sør og de andre enhetene ligger i startgropa.

- Det er viktig at man har hovedkontakter over hele landet, og at de ansatte behandles likt alle steder, ikke minst fordi vi nå har mye utleie og utveksling av folk mellom regionene. Jeg har forøvrig nylig vært i Drammen og hjulpet til ved oppstarten der, og jeg yter gjerne et bidrag andre steder dersom noen ønsker bistand fra en som kjenner dette arbeidet. Det er godt å kunne gjøre en innsats, sier han.

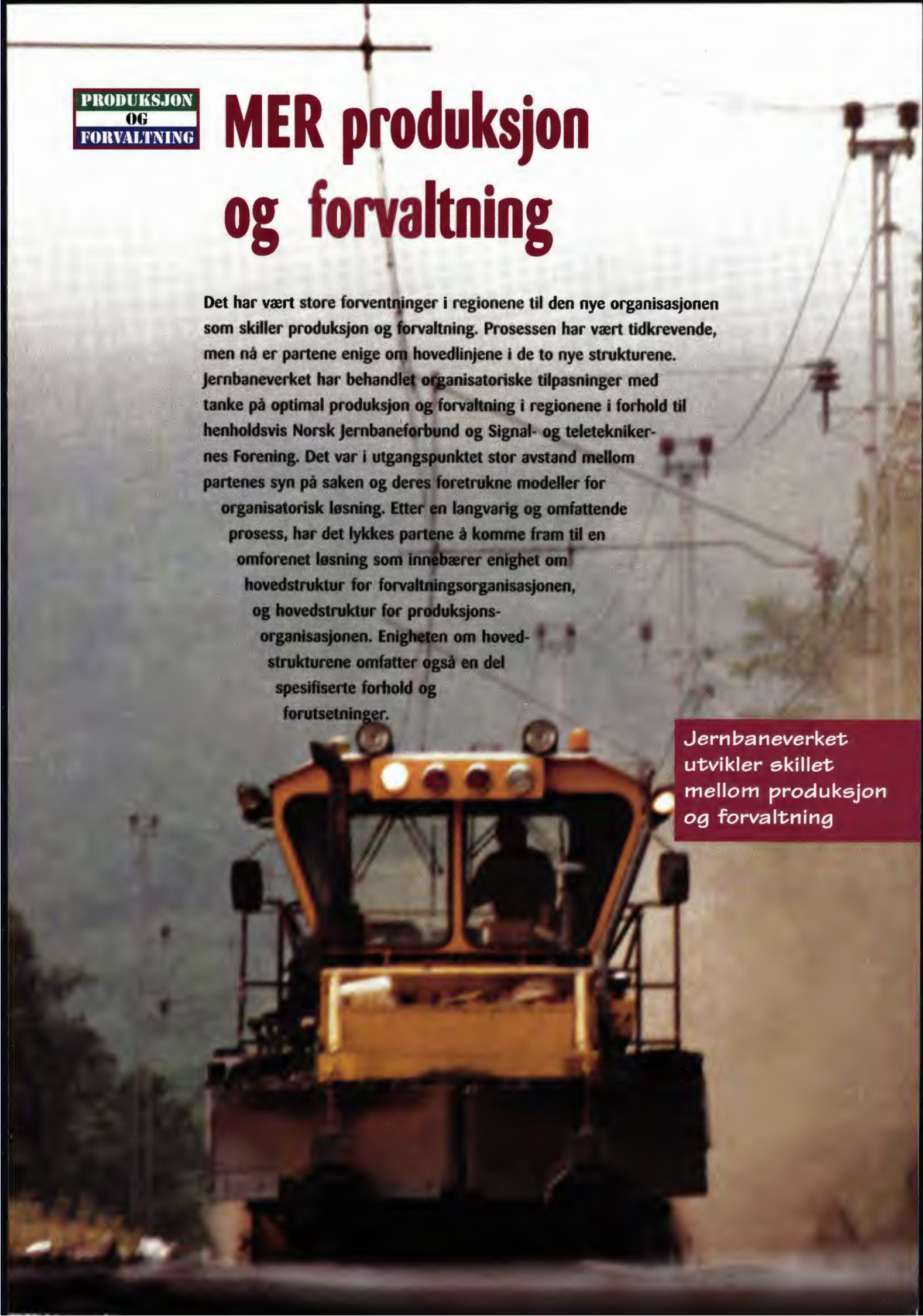
- Siden jeg startet å jobbe med dette i 1992, har vi hatt 3-4 konkrete saker her i JØ. I alle tilfellene har individuelle opplegg ført fram. Det nytter med andre ord å bry seg, sier Arnfinn Edvardsen.

OLAV NORDLI

PRODUKSJON OG FORVALTNING

MER produksjon og forvaltning

Det har vært store forventninger i regionene til den nye organisasjonen som skiller produksjon og forvaltning. Prosessen har vært tidkrevende, men nå er partene enige om hovedlinjene i de to nye strukturene. Jernbaneverket har behandlet organisatoriske tilpasninger med tanke på optimal produksjon og forvaltning i regionene i forhold til henholdsvis Norsk Jernbaneforbund og Signal- og teleteknikernes Forening. Det var i utgangspunktet stor avstand mellom partenes syn på saken og deres foretrukne modeller for organisatorisk løsning. Etter en langvarig og omfattende prosess, har det lykkes partene å komme fram til en omforenet løsning som innebærer enighet om hovedstruktur for forvaltningsorganisasjonen, og hovedstruktur for produksjonsorganisasjonen. Enigheten om hovedstrukturene omfatter også en del spesifiserte forhold og forutsetninger.



Jernbaneverket utvikler skillet mellom produksjon og forvaltning

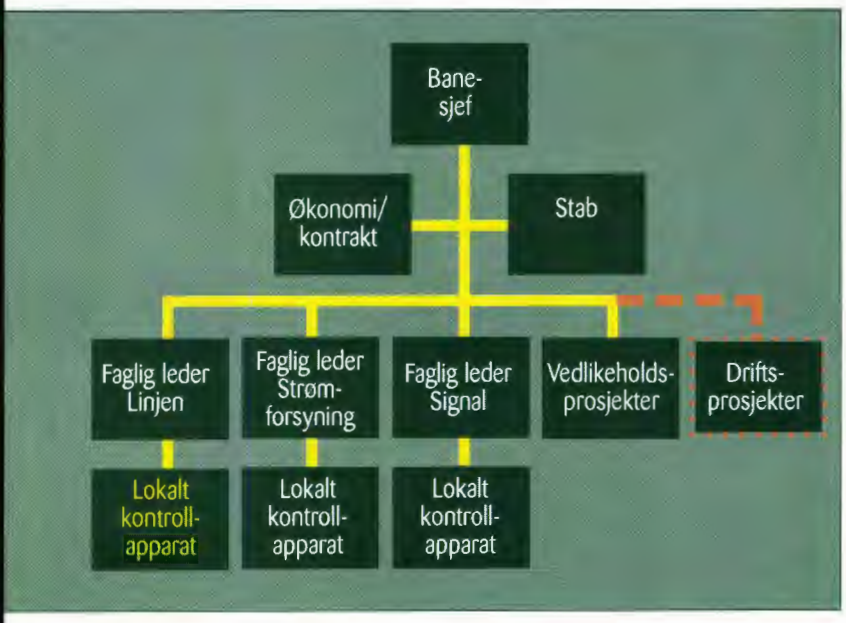
PRODUKSJON OG FORVALTNING

MER forvaltning

Forvaltningsorganisasjonen

Forvaltningsenhetens hovedstruktur består av:

- Banesjef
- Faglige ledere innen linjen, strøm forsyning og signal, hver med lokalt kontrollapparat
- Prosjektleder vedlikehold med ansvar for vedlikeholdsprosjektene
- Prosjektleder driftsprosjekter etter behov
- Stabsressurser innen økonomi, kontrakt og prosjektstøtte



Driftsbudsjettet vil bli fordelt på de ulike fagområder og oppgaver etter en samlet vurdering av behov og prioritering av tiltak. De faglige lederne vil være sentrale i denne fordelingen, sammen med banesjefen som ansvarlig for overordnet prioritering på tvers av fagområdene. Denne fordelingen vil skje i banesjefens ledergruppe i forbindelse med utarbeidelse av virksomhetsplan og budsjett. Etter fordeling disponerer de faglige lederne sin del av det totale driftsbudsjettet.

Det er banesjefen som i samråd med sine faglige ledere, til enhver tid avgjør hvilke tiltak som mest hensiktsmessig organiseres som prosjekter, og hvem som skal ha ansvar for gjennomføring av disse prosjektene. Dette betyr at de faglige lederne, i tillegg til basisdrift, også kan ha ansvar for ulike driftsprosjekter. Samtidig innebærer det at banesjefen kan gi en annen person enn de faglige lederne ansvar for gjennomføring av definerte driftsprosjekter, og at denne oppnevnes som prosjektleder som rapporterer direkte til banesjefen. Spesielt vil dette kunne være aktuelt for større prosjekter, for tverrfaglige prosjekter, og der hvor flere enkeltprosjekter kan settes sammen til totale arbeidspakker som mest effektivt kan gjennomføres ved å koordinere og nyttiggjøre felles ressurser og felles sportilgang. Oppnevnt prosjektleder vil i disse tilfellene få ansvar for å disponere de midler som er avtalt til prosjektene, og vil ha ansvar for å planlegge og koordinere tiltakene mot pågående aktiviteter innen drift og vedlikehold.

Banesjefene har også ansvar for vedlikeholdsbudsjettet og gjennomføring av vedlikeholdsprosjekter på sin strekning. Det blir derfor i banesjefens organisasjon, på samme måte som vi kjenner fra dagens situasjon, en egen leder med ansvar for vedlikeholdsprosjektene. Prosjektleder vedlikehold vil disponere vedlikeholds-budsjettet, og overfor banesjef være ansvarlig for gjennomføring av prosjekter i henhold til budsjett og avtalt framdrift-splan.

Ressurser til prosjektstøtte og prosjekt-gjennomføring vil i hensiktsmessig grad inngå i banesjefens stab. Forøvrig legges det opp til at en lokalt finner fram til fornuftig samordning med regionens staber.

En lederoppgave å imøtekomme medarbeidernes ønsker

MER produksjon

Produksjonsenheten

Regionenes produksjonsvirksomhet ledes av en produksjonssjef. Under produksjonssjefen opprettes det produksjonsavdelinger som ledes av avdelingsleder produksjon.

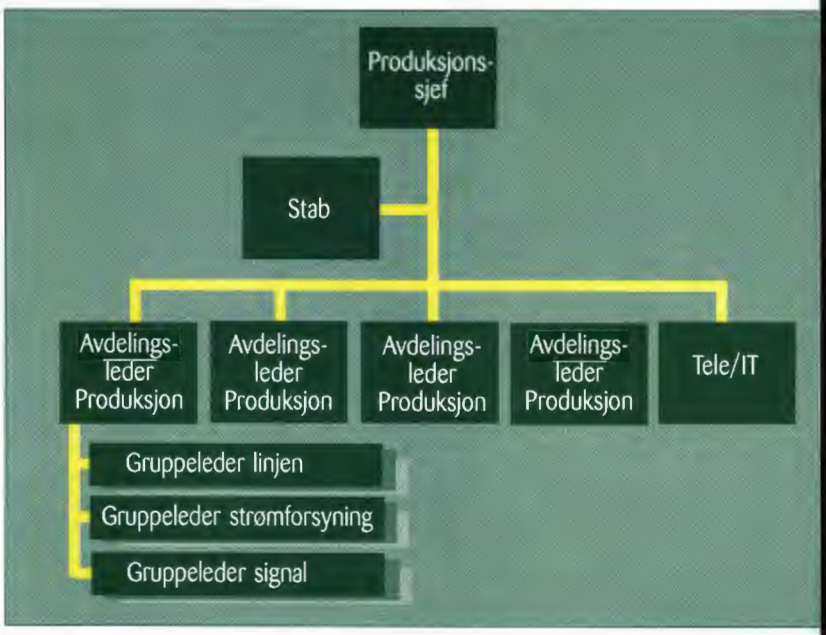
Innen produksjonsavdelingene etableres det faggrupper for fagene linjen, strømforsyning og signal. Disse ledes av en gruppeleder innen de respektive fag. Gruppene bemannes av formenn, fagarbeidere og hjelpearbeidere. Disse vil arbeide i lag som settes sammen på bakgrunn av tildelte oppgaver.

Avdelingslederen har ansvar for tverrfaglige avdelinger. Disse skal kunne løse sammensatte oppgaver. For en del oppgaver innen basisdrift kan det være hensiktsmessig med rene faglag. I enkelte prosjekter kan det være mer hensiktsmessig å sette sammen lag, eller en større arbeidsstyrke, som består av personell fra flere fag.

Avdelingsleder
Ved tilsetting av avdelingsledere vil det bli lagt betydelig vekt på vedkommendes lederegneskaper. Det vil i tillegg bli vektlagt faglig kompetanse (bane, elektro) og jernbaneerfaring

Dessuten vil det være forskjell på arbeidsoppgavenes varighet. Løpende oppgaver innenfor basisdrift kan det være hensiktsmessig å tildele på mer langsiktig basis, til personell som har ønske om en forutsigbar arbeidssituasjon. Andre oppgaver vil ha en bestemt varighet, og da kan det være hensiktsmessig å etablere midlertidige prosjektgrupper. Avdelingslederen må, i samarbeid med sine gruppeledere, ha anledning til å disponere arbeidsstyrken ut fra arbeidsoppgavenes art. Det er en viktig lederoppgave å tildele oppgaver på en slik måte at medarbeidernes behov og ønsker kan imøtekommes.

Lederne
Gruppelederne skal være faglig solide og vil som hovedregel ha avlagt prøve innen fagområdet.



Fagbrev
De øvrige tilsatte i produksjonsenhetene skal dekke fagkompetanse innenfor linjen, strømforsyning og signal (fortrinnsvis med fagbrev). Dagens fagkompetanse opprettholdes og videreutvikles.

PRODUKSJON OG FORVALTNING

Produksjonsenheten - en nyskapning

Arbeidet med å forberede regionene på den nye produksjonsenheten er i full gang. Region Sør var først ute med en regionsamling, hvor ledere og mellomledere gjorde et dypdykk i problematikken.

SAMLING I SØR: Hans Christian Medbøen og Regionsjef John Ole Grinde, samlet sine medarbeidere til et arbeidsseminar om produksjonsenheten. (Foto: Stig Herjuaune)

Region Sør tidlig ute

Produksjonsenheten skal på en lønnsom måte levere tjenester til konkurransedyktig pris og kvalitet til regionen. Hensikten med å opprette den nye enheten ble presentert av assisterende jernbanedirektør, Åge Lien.

Sunt med konkurranse

Han presiserte at Jernbaneverket er opptatt av å produsere riktige tjenester til riktig pris, og at produktet samtidig skal kjennetegnes ved høy kvalitet.

Det er flere underliggende mål ved nyskapningen. Blant annet ønsker en å oppnå at sysselsetting skal bort fra forvalteren. Det er også et uttrykt ønske at effektiviteten skal dyrkes.

- Vi må avlive myter. Det er ikke usunt med konkurranse. Skal vi bli effektive og aktive må vi kunne konkurrere. Hvis ikke har vi ikke lyktes poengterte Åge Lien.

Konkurrere eksternt

Åge Lien opplyser at regionene skal gå opp grensesnittet mot Baneservice raskest mulig. Baneservice og Regionenes produksjonsenheter skal ikke levere de samme produkter/tjenester.

- Vi må ikke konkurrere internt, sier han.

- Sagt med andre ord; når Banesjefen trenger et arbeid utført, er det *enten* Baneservice *eller* produksjonsenhetene som konkurerer med eksterne leverandører, sier han.

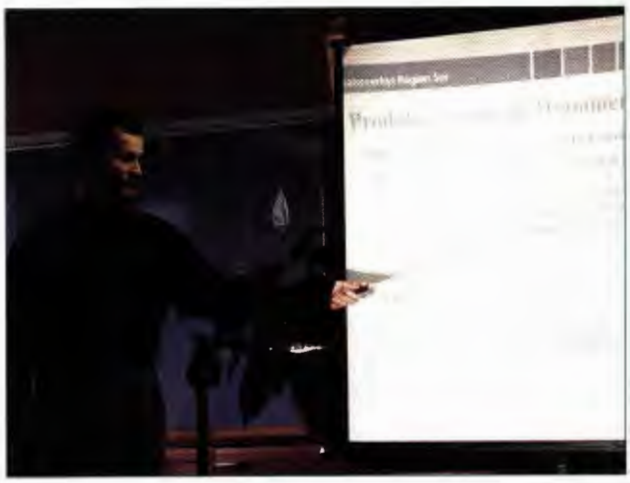
Økonomi

Overgangen til produksjonsenhet vil bety en viss forandring for personellet. Enheten vil nå bli ansvarlig for egen økonomi. Det betyr blant annet at for eksempel områdesjefen ikke må sette i gang arbeider før kunden, gjerne Banesjefen, har bedt om det, og dermed betaler.

Det er klart at om for eksempel Produksjonenheten tar på seg et svillebytte til avtalt pris, og at det underveis viser seg at det ikke vil bli mulig å få til arbeidet for denne prisen, vil Produksjonsenheten måtte ta tapet.

- Dere må ikke finne på å bruke penger på noe som kunden ikke ber om, sier Åge Lien.

STIG HERJUAUNE



PRODUKSJONSOMRÅDER: Hans Christian Medbøen presenterte de enkelte produksjonsområdene i regionen. (Foto: Stig Herjuaune)

Milesteinen er rundet

En aldri så liten milestein ble rundet på morgenen søndag 23. november. I 10 km/t trillet tog 1607 over E 134 mellom Hokksund og Vestfossen på normal skinnegang. Togpasse-ringen markerte at reparasjonen av Milestein bru var avsluttet.

PÅ PLASS: Dagens reparasjonsarbeid er avsluttet, og den provisoriske brua heises på plass for å sikre togforbindelsen over Milestein Bru.

En aldri så liten milestein ble rundet på morgenen søndag 23. november. I 10 km/t trillet tog 1607 over E 134 mellom Hokksund og Vestfossen på normal skinnegang. Togpasseringen markerte at reparasjonen av Milestein bru var avsluttet.

Bruarbeidet ble igangsatt 3. november. I den grad tog i det hele tatt fikk passere de tre ukene reparasjonen pågikk, skjedde det på stålkonstruksjoner som Region Sør hadde fått laget for å sikre forbindelsen mens brua ble utbedret.

Det var ikke mange års slitasje som gjorde reparasjonen nødvendig. Milestein bru ble bygget så sent som i 1993. En ny parsell av E 134 mellom Hokksund og Kongsberg ble lagt tvers over et jorde. Sørlandsbanen gikk allerede over det samme jordet på tvers av veitraséen. Veien måtte derfor senkes for å komme under banen. Banen ble midlertidig lagt om, og en bru over nyveien ble bygget i sporet. Siden veien kom sist, ble brua bygget og betalt av Vegvesenet.

Grunnvannssenkning

Brua er fundamentert på pæler ,og har ikke noe landkar. For å hindre at den forskyver seg når togene bremser kraftig, er det lagt en tung friksjonsplate ned i grunnen et stykke under skinnegangen på hver side av brua. To andre plater forbinder friksjonsplatene med brua. Disse platene er festet i bruas traubunn. Festepunktene skulle gi platene god mulighet til å bevege seg i forhold til brua, hvis de hadde vært riktig laget. Det var de ikke.

Setninger var årsaken til at forbindelsen måtte være bevegelig. Når man graver ut en skjæring for en ny vei under jernbanen gjennom leirgrunn, er grunnvannssenkning ikke til å unngå. Dermed følger setninger. Dette behøvde ikke være noe problem hvis brua var bygget slik at den kunne ta dem opp. Men når leddene som skulle ta bevegelsene, var for stive, går det galt.

I løpet av sommeren ble det oppdaget at setningene på sørsiden av brua var unormalt store, og at de hadde oppstått nærmere brua enn ventet.

Knekt tvers av

- Dette var en situasjon vi ikke kunne leve med, sier avdelingsingeniør Egil Olafsen i region sør. - Til slutt hadde vi ikke annet å gjøre enn å grave opp og se hva som hadde skjedd. Da fikk vi oss litt av en overraskelse: På sørsiden av brua var den 45 cm tykke betongplaten knekt tvers av.

- På nordsiden var setningsutviklingen mer normal, men det skyldtes ikke at alt var i orden. Vegvesenet hadde fått for lange armeringsbøyler og hadde derfor økt tykkelsen på betongplaten til 55 cm. Det skulle ikke spille noen rolle, mente Vegvesenet. Men konsekvensen var at platen ble så solid at den holdt, og traubunnen i brua ble det svakeste leddet. Kreftene fikk herje fritt med brua. Da vi gravde opp, oppdaget vi 2 cm brede sprekker i traubunnen, sier Olafsen.

Burde blitt oppdaget

Han er overrasket over at en slik feil kunne oppstå. Veldig mange har sett hva som ble gjort, og noen burde reagert, mener han.

Etter at fadesen ble oppdaget, ble farten over Milestein bru satt ned til 10 km/t, og Olafsen og hans folk begynte å forberede reparasjon av brua.

Arbeidet ble utført på dagtid mellom rushtidene og i en del av helgene. I disse periodene var banen stengt, og trafikken forbi ble besørget med busser. Morgen- og ettermiddagstrafikken og den største helgetrafikken gikk som normalt. To 10 meter lange provisoriske bruer sørget for forbindelse over det som var ødelagt. Disse ble heist vekk med mobilkran når morgentrafikken var over, og tilbake når arbeidsdagen var over for bruarbeiderne. De skadde partiene ble dels fjernet med vannjet og dels sprengt vekk.

Reparasjonen av brua ble utført av entreprenørfirmaet Strøm Gundersen, mens regionens folk utførte sporarbeidet. Rundt to millioner vil regningen komme på. Olafsen regner ikke med at dette beløpet vil belaste Jernbaneverkets allerede anstrengte økonomi. Vegvesenet har sagt seg villig til å dekke alle utgifter i forbindelse med brureparasjonen.

Det vil ennå ta noen dager før trafikken over brua går helt som normalt. I påvente av full herding av de nye betongkonstruksjonene ble fartsgrensen satt til 10 km/t den første uken etter gjenåpningen. Deretter gikk farten opp til 30 km/t. Først i midten av desember blir det full fart igjen. Over Milestein bru vil det si 130 km/t.

ANDERS HAAKONSEN

Paven er skutt

Den pulveriserte paven ligger igjen på E-18 etter Det Store Smellet.

MEGET STENGT: Bare et spor var åpent gjennom Holmestrand etter aksjonen mot paven. Spor 2 var stengt av sikkerhetsmessige grunner. Spor 3 var stengt av åpenbare grunner.

Første forsøk på rydde Paven av veien kunne endt med en katastrofe. En drøy uke etter at salven gikk i kontrollerte former, raste svære steinblokker ned på E 18 før kirketid en søndag morgen. Dette førte til frykt for at Paven ville hevne seg etter neste salve og forårsake en utglidning som i verste fall kunne sende Holmestrand stasjon på havet. Forutsetningen for dette scenariet var at det gjenstående overhenget kom ned i ett stykke. Da kunne nedslaget blitt så voldsomt at løsmassene som stasjonen er bygget på, kunne sklidd ut.

Skjebnefellesskap

Stilt overfor slike utsikter tok Vegvesenet ingen sjanser. Paven ble perforert på kryss og tvers av borehull. Deretter ble den gamle stabeisen skutt i stumper og stykker under full mediedekning.

Vegvesenet og NSB har lenge levd i et skjebnefellesskap i nordre Vestfold. Nord for Holmestrand sentrum går E 18 og Vestfoldbanen parallelt. På den ene siden er sjøen. På den andre siden stiger nesten loddrette fjellskrenter som utgjør en konstant trussel om ras. Situasjonen krever kontinuerlig overvåking. Det største ansvaret ligger på Vegvesenet siden E 18 går nærmest fjellet og får mye større medfart enn jernbanen hvis det skulle gå et ras.

Steinblokken Paven like utenfor sentrum var ikke spesielt interessant å overvåke fram til 1983. Da fikk Holmestrand omsider sin lenge etterlengtede tunnel, og den korte dagstrekningen mellom tunnelen og gamle E 18 passerte rett under Paven. Fra da av ble den fulgt med argusøyne. Et par år etter tunnelåpningen kom måleinstrumentene på plass.

Skiftet mening 9. november

I flere år hang blokken praktisk talt helt i ro. Bevegelsene ble målt til rundt en millimeter i året. Men i sommer begynte den plutselig å røre på seg. I løpet av noen uker hadde den seget 4 mm. Dermed var det ingen grunn til å vente lenger. I september gikk Vegvesenet i gang med å sikre den med bolter, og montere flere målepunkter. Arbeidet ble konsentrert om blokken som sto under den som vanligvis ble omtalt som Paven.

Meningen var å holde på til frosten kom. Deretter skulle man ta en pause til våren. Slik skulle det ikke gå. I løpet av noen kveldstimer 27. oktober ble måleinstrumentene sprengt: Blokken skled 70 mm!

Forberedelser til sprenging ble satt i gang umiddelbart. Natt til 1. november ble den øverste delen av blokken tatt pent ned under kontrollerte former. Noen dager senere var rasstedet ryddet, og trafikken gikk normalt både på E 18 og Vestfoldbanen. Vegvesenets eksperter vurderte fjellet som trygt. Om morgenen søndag 9. november skiftet de mening. Resten av blokken pluss en røys over den, raste ut - tilsammen mellom 2 000 og 3 000 tonn. Vegvesenet slapp med skrekken: Søndagsstillheten hersket på E 18 da steinene kom buldrende.

Spennende oppskrift

Uten den nederste blokken utgjorde den øverste et kjempeoverheng. Å sette trafikken på E 18 under den var uaktuelt. Heller ikke Vestfoldbanen som lå beskyttet bak en voll, ble vurdert som sikker. Banen ble stengt, og trafikken ble avviklet med busser mellom Sande og Tønsberg. Samtidig ble det gjort forberedelser til det endelig

oppgjøret med Paven. De øverste metrene ble delvis sprengt og delvis pigget vekk med slaghammer. Maskinen ble plassert på et platå som ble støpt over Paven for anledningen. Da man hadde pigget vekk alt som kunne nås fra platået, ble en borvogn heist ned på toppen av blokken. Med denne ble fjellet perforert etter alle kunstens regler. De lengste borhullene var 25 meter lange.

Etterpå var det bare å evakuere nordre del av Holmestand, tilkalle pressen, stenge E 18 og Vestfoldbanen, fylle hullene med dynamitt og Dynosplit, (en av de mange spennende oppskriftene fra Dyno) og la det stå til.

Steinblokk på spor 3

Kl. 11.03 skjøt Sigbjørn Gjerden. Med et brak styrtet restene av Paven ned i avgrunnen. Rundt 9 000 tonn stein la seg i en diger røys på kjørebanen og på vollen mellom veien og jernbanen. En diger blokk rullet over vollen og la seg til rette på spor 3. Mindre stein sprutet ut over stasjonsområdet og laget merker i den fine, nye belegningssteinen som alle plattformer i Vestfold er blitt begunstiget med.

Banen ble åpnet for trafikk allerede dagen etter - med begrensninger. Bare spor 1, som ligger lengst fra fjellsiden, kunne brukes den første tiden. Spor 2 ble vurdert som usikkert hvis det skulle gå nye ras. Fem daglige krysninger som skulle funnet sted i Holmestrand, måtte flyttes til Sande eller Skoppum. Hver flytting medførte 20 minutters forsinkelse.

En annen restriksjon var enda mer spesiell: Passasjerene fikk ikke lov til å oppholde seg på plattformen lenger enn det som var strengt nødvendig. Sperringer hindret adkomst til plattformen andre steder enn gjennom stasjonsbygningen, og døren mellom venterommet og plattformen ble ikke åpnet før togene kjørte inn på stasjonen.

Selv om Paven er detronisert, regner ikke Vegvesenet med at den endelige seieren er vunnet. Bak de to blokkene som er sprengt, står det en tredje blokk, som nå blir undersøkt grundig. Og videre nordover er det flust med truende fjellsider....

ANDERS HAAKONSEN

Kongsberg

Mye har skjedd både med gods- og persontrafikken på Kongsberg stasjon siden åpningen av Sørlandsbanen. Med sporplanen derimot har det skjedd svært lite. Inntil for få måneder siden så den ut slik den alltid har gjort. Nå kommer omsider forandringene. I løpet av de neste tre årene skal det investeres nærmere 70 millioner på stasjonen. Det meste går til nye spor.

SPORPLAN: Kongsberg får ny sporplan. John Sagen og Jan Erik Nørve strekker kjøreledning over den nye driftsbanegården.

Sporplan for fall

PÅ PLASS: De tre første service-sporene er på plass. Det fjerde kommer til venstre for de tre, til neste år.

Situasjonen i Kongsberg er langt fra spesiell. Mange stasjoner sliter med sporplaner som er utarbeidet med tanke på helt andre behov enn dagens. Jernbaneverket har nå et omfattende arbeid i gang for å kartlegge situasjonen.

For dem som har sitt daglige arbeid på Kongsberg stasjon er det knapt noen trøst at det er ille andre steder også. I tillegg til en uhensiktsmessig sporplan, har man også et gammelt sikringsanlegg å slite med. Et annet problem er mangelen på muligheter til å krysse sporområdet. Skal man krysse Sørlandsbanen på lovlig vis, må man gå en stor omvei.

Verre etter R 94

Sporplanen har vært uhensiktsmessig lenge, og enda verre ble det etter R 94, da en masse lokaltog plutselig skulle snu i Kongsberg. Da ble mangelen på en egnet driftsbanegård følbar. Inntil videre kjøres togene inn på stasjonen i opphold mellom to tog. Plattformene brukes til å skaffe renholdsarbeiderne adkomst til togene.

Denne situasjonen vil forandres til det bedre om ikke så lenge. På et areal som tidligere delvis ble beslaglagt av nedslitte spor som ingen brukte, og delvis ble brukt som lagerområde, er regionens folk i gang med å etablere servicespor. 3 av 4 spor er allerede på plass, men på grunn av mangel på serviceplattformer, er området ennå ikke tatt i bruk. Plattformene og det 4. sporet kommer i løpet av neste år.

Når den nye sporplanen er ferdig en gang på høsten 2000, vil det bli vanskelig å kjenne seg igjen. Den verneverdige lokstallen med svingskiven foran vil fortsatt være der, men for øvrig blir det ikke mye igjen. En eneste sporveksel vil ligge der den lå før ombyggingen begynte tidligere i år. Plattformene blir også helt nye. Likevel blir det langt fra bare nytt. De fleste sporene vil bli lagt med brukte skinner og sviller, bare de gjennomgående sporene får nytt utstyr.

Spark belegger sporet

Økonomien er usikkerhetsmomentet for dette prosjektet som for så mange andre. 70 millioner kroner er mye penger. Kongsberg kommune har sagt seg villig til å bidra med 2 av millionene fordi en planlagt undergang under sporområdet vil gjøre det mulig å etablere en ny parkeringsplass på nordsiden av stasjonen.

Planen var å sette i gang arbeidet med undergangen i forrige måned, men det ble utsatt i siste liten. Områdesjef Gjermund Småland på Kongsberg er ikke særlig glad for det.

- Vi er helt avhengige av å få denne undergangen, sier han til Kjøreveien. - Det er mange som krysser sporet ulovlig. Dette utgjør selvsagt en ikke uvesentlig sikkerhetsrisiko. Hvis vi slapp denne trafikken, ville det bli en stor lettelse. Om vinteren er det mange som krysser sporene med spark. Da kan vi risikere at de belegger sporene med sparken, sier Småland.

ANDERS HAAKONSEN

Vår råeste arbeidsgamp

-"Hvem er det som eier Jernbaneverkets sterkeste trekkaggregat?" -"Baneservice", sier du? -"Det var da det, og itte nå. Nå er det Norsk Jernbanemuseum som har overtatt stafettpinnen."

Fredag 17. oktober la et persontog med trevogner ivei fra Oslo S. Samtidig - i Stavanger - var man begynt å få trykk på kjelen på Norges lengste damplokomotiv. Formålet var Jernbaneverkets og NSB BAs siste markering av Kulturminneåret 1997. Markeringen skulle skje i Stavanger. Der hadde man damplokomotiv, men ingen vogner. Norsk Museumstog - Norsk Jernbaneklubbs (NJK). museumstogoperatør på det nasjonale jernbanenettet - hadde vogner. Nå tok de turen vestover.

"Bjønn-sterk"

Lok og vogner møttes i Sandnes - til stor overraskelse for de reisende. "Stortyskeren" gled opp langs togsettet og ble koblet på foran. 11.2107 - hun er også blitt museumslok nå - la ned strømavtakeren. Hvordan ville "Stortyskeren" like å få 250 tonn på kroken? Lokfører Torgeir Askeland åpnet regulatoren, toget begynte å bevege seg. Han tittet ut av vinduet og bakover og kunne - lett forbauset - konstatere at joda, toget hang med. Damper'n oppførte seg nemlig nøyaktig på samme måte som da hun gikk som løslok.

Dagen etter kjørte Jernbaneverket og NSB BA museumstog for allmenheten mellom Stavanger havn og Sandnes. Tre ganger tur/retur. Toget var stappfullt hver gang.

Krigsmodell

Loktype 63a, eller "Baureihe 52" som den het i hjemlandet, er et samlebåndsprodukt. Hitler trengte mange lokomotiver for å vinne krigen. "Baureihe 52" var svaret på hans behov. Hitler-Tyskland produserte over 6000 lokomotiver av denne typen. Man var oppe i en produksjon på utrolige 150 stk pr dag - riktignok ved forskjellige fabrikker! De 74 maskinene som kom til Norge i perioden august 1943-juni 1945 tilsvarte således en halv dagsproduksjon.

Stortyskerne var enkle konstruksjoner som ikke var ment å skulle vare lenge. De bestod av få og grove deler. Det var spart inn på metaller som messing og kobber, da disse var mangelvare. Etter krigen gjennomgikk de norske "Stortyskerne" større utbedrings-arbeider. Rundt 1/3 av dem ble hensatt allerede i siste halvdel av 1950-tallet, men flere var i drift så sent som i 1970. Enkelte steder i Europa er typen i drift fremdeles.

Dame

Vårt lok - 2770 - ble bygget av Henschel & Sohn i 1944. Hun ble satt i drift i Norge samme år, fikk sin siste hovedrevisjon i 1956 og ble så satt bort i beredskapsøyemed - i en nedlagt tunnel i Drangsdalen på Sørlandsbanen. Der stod hun sammen med tre søstre frem til 1972. To ble hugget, en ble solgt til England og satt i drift der. 2770 ble satt inn i lokstallen i Egersund i påvente at det skulle bli plass til henne på Jernbanemuseet. Det ble det aldri. Rett nok er det Norsk Jernbane-museum (og dermed Jernbaneverket) som eier 2770, men det er Norsk Jernbaneklubb som har satt maskinen i kjørbar stand.

Restaurering

De damplokomotivene som er i drift idag er hovedsaklig satt istand av menn som har jernbanen som hobby og ikke som yrke. Med 2770 er det annerledes. Gjengen som påbegynte restaureringsarbeidet i 1979 bestod for en stor del av NSB-ansatte. Slik har det fortsatt. Prosjektlederen - Sverre Bekken - er til daglig strekningsleder i Jernbaneverket. Hans to nærmeste medhjelpere - Torgeir Askeland og Rolf Magne Bøe - er hhv. lokomotivfører og vognvisitør hos NSB BA. Ellers nevner vi Tormod Askeland, Johannes Østvold, Ståle Ualand, Ove Dahlstrøm, Tore Haug, samt lokomotivførerne Olav Tenold og Tor Petter Tjessem blant dem som har bistått med å få prosjektet vel i havn. Flere har deltatt under marsjen. Resultatet beviser at langtfra alle jernbanefolk får nok av jernbanen i arbeidstiden. Det tok 18 - atten! - år fra arbeidene kom i gang og til loket gikk for egen maskin, men gutta har satt istand andre veteraner innimellom.

Med sine 53 år er 2770 det yngste normalsporede damplokomotivet i Norge. Trekkraften er omtrent som på Di 3. Topphastigheten er 70 km/t.

Hatten av for 2770 - og de som fikk liv i henne igjen. Det skal bli en fryd å se og ikke minst høre henne i en real motbakke. Kan hende får Baneservice behov for å kjøre et tungt arbeidstog - da går det jo an å spørre om damen er ledig ...

KJARTAN KVERNSVEEN

Ord i ORD®

Her skal du lage to sammensatte ord etter bestemte regler. Først gjelder det å finne det rette forbindelsesordet. Dette ordet blir endelsen i det venstre ordet og forbokstavene i ordet til høyre.
For eksempel hvis du har ordene EPLE ___DEIG, blir forbindelsesordet KAKE. (Eplekake, kakedeig. Oppgaven kan ha flere løsninger.

EPLE		DEIG
GRUNN		SPILL
BARN		KIRKE
BOLIG		DYR
PAPIR		STEIN
FOR		FRIST
TANN		STED
KOKE		STAV
FRA		RETT
BIL		SPENNE

ALFA OMEGA®

Her skal du lage ord som begynner og slutter med samme bokstav.
For eksempel skal -EGA- bli LEGAL med L plassert i begynnelsen og slutten av den gitte bokstav-kombinasjonen. Bruk forskjellige bokstaver til hver oppgave.

ONSTRU	
EDE	
OLLGRA	
GN	
GOR	
RITIS	
ESTE	
ANGEN	
TRABA	
AMLIN	

BOK STAV suppe®

Sett bokstavene i riktig rekkefølge så kommer du fram til et guttenavn

SNITA
SKRAMU
REVERS
MYMOT
TONISJE
MINTRA
LIDANE
HIRKEN
SJANO
TRANSIKI

Send løsningene på disse oppgavene til redaktøren i Kjøreveien før 8. januar. Han vil sende noen flotte premier til de som trekkes ut.
Adresse:
Kjøreveien v/Stig
Region Nord
Pirsenteret
7005 Trondheim

God jul

Jernbaneverket har eksistert som egen etat i ett år. Vi har lagt et hektisk år bak oss, der vår nye rolle og våre nye oppgaver er bakt inn i virksomheten vår. Vi har gjennomarbeidet hvordan forvaltningen og produksjonen skal være bygget opp i regionene og er nå klare til å framstå på ny måte i den enkelte region. Prosessen har tatt lenger tid enn planlagt, men resultatet er blitt meget godt.

1998 blir et viktig år for å stable alle brikker og finne rett person på rett sted for alle nye stillinger.

1998 blir også året for etablering av samlet trafikkstyringsfunksjon i Jernbaneverket. Vi ønsker alle våre nye kolleger knyttet til togledelse og tilhørende virksomhet velkommen til Jernbaneverket.

1998 er første året i den nye Jernbaneplanen. NJP 98-07. Jernbaneverket har svært mange meget viktige og krevende oppgaver, der løftet i Oslo-regionen med samvirket med den nye Gardermobanen står i sentrum for 1998.

Jernbaneverket har valgt "Profilering av JBV" som et av de primære fokusområder for 1998. Bærebjelken i en slik profilering ligger i at alle våre tilsatte representerer virksomheten på en god måte. I forvissing om at hver enkelt leder på ulike nivåer, og hver enkelt medarbeider tar sin del av ansvaret for denne profileringen, ønsker jeg alle medarbeidere en gledelig jul og et godt og spennende nytt år i 1998!

Takk for innsatsen i 97!

Osmund Ueland

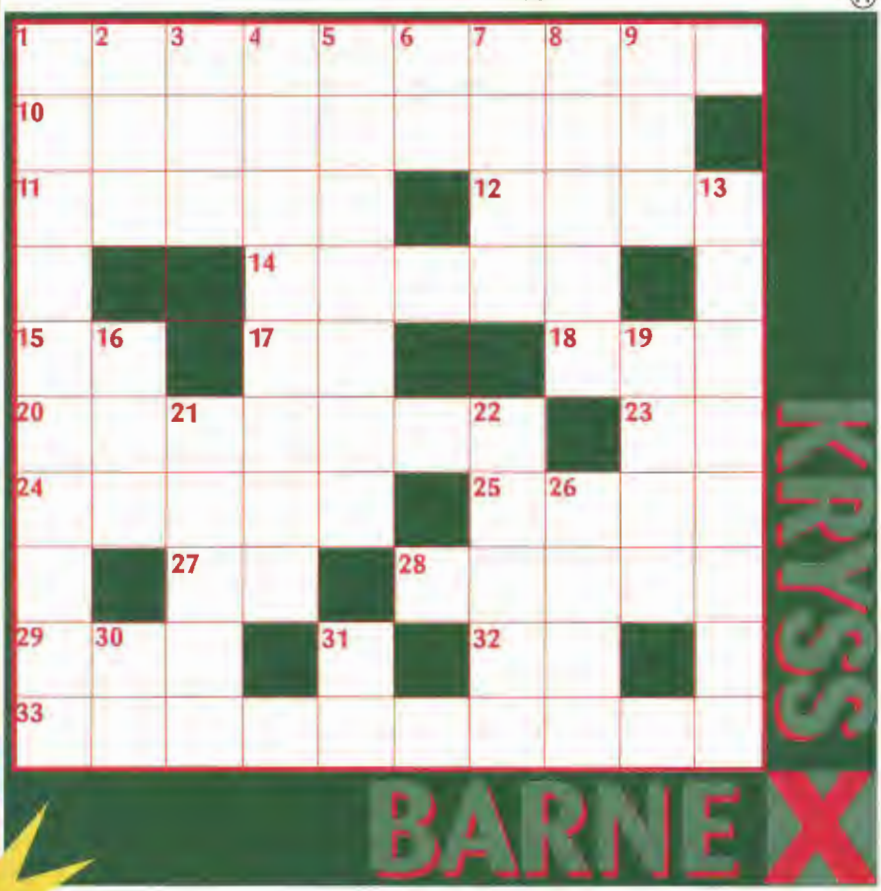
KRISS BARNE X ®

VANNRETT

1 "Små appelsiner"
10 Erter
11 Gjør vi etter skoletid
12 Vokste
14 Sinte
15 kald dessert
17 3,14
18 I sykkelhjulet
20 Permene
23 Drikk
24 Enten
25 Billig kjøp
27 Skummel lyd
28 Hanndyr på gård
29 Høyeste kort
32 To like vokaler
33 Hvilested

LODDRETT

1 Finnes det ti av i en centimeter
2 Guttenavn
3 TV-kanal forkortelse
4 Elev hos Jesus
5 En kunstners arbeidsrom
6 Ordne sengen
7 Folk fra Irland
8 Midt i ansiktet
9 Liten grønnsak
13 Båten til Brødrene Dal
16 På hesten
19 Guttenavn
21 Matematisk tegn
22 Guttenavn
26 Verdensdel
30 Fortalte
31 Tigge



© Jackpot

D•I•A•L•O•G

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
ANSVARLIG REDAKTØR:
Jernbanedirektør Magne Paulsen
REDAKSJON:
Stig Herjuaune (redaktør), linje 72525
Olav Nordli, linje 55990
Harry Korslund, linje 55989
ADRESSE, REDAKSJONEN:
Region Nord, Pirsenteret, 7005 Trondheim
Internt nett: Kjøreveien@Jernbaneverket@JBV TRH

UTGITT AV :
Jernbaneverket, 0048 OSLO
Pilestredet 19
OPPLAG: 6.500

Layout:
INFOproduksjon, Arne Eidal Braathen
Trykk:
Grafmont AS, Oslo
Distribusjon:
Kontortrykk, linje 51062/3

Nyttige info-telefoner i Jernbaneverket:

HOVEDKONTORET
Tor Saghaug (22 4)5 53 05
Region Øst
Sven Goll (22 4)5 72 47
Region Nord
Stig Herjuaune (72 5) 7 25 25
Region Sør
Arne Habberstad (32 2) 7 55 80
JBV Utbygging, Oslo
Olav Nordli (22 4) 5 59 90
Harry Korslund (22 4) 5 59 89
JBV Utbygging, Drammen
Ronald Holmstrøm (32 2) 7 57 98

Jernbaneverket

Driftsopertaivt senter NSB BA Persontrafikk

Persontrafikk har i samarbeid med Teknisk vedtatt å etablere et Driftsoperativt senter i Oslo, med en underavdeling i Trondheim. Driftsoperativt senter vil omfatte alle enheter som er direkte involvert i den operative driften som materielledelse med lokomotivledelse og materiellstyring, oppdragstyring teknisk, personelldisponering lokomotiv og konduktørpersonale samt trafikkplanleggere/ trafikkstab.

Driftsoperativ myndighet

De aktuelle avdelingene i de ulike divisjonene skal ikke inngå i senteret i sin helhet, men være representert i senteret og inngå som en del av den kommandostrukturen som ledes av driftssenterets leder.

Driftsoperativt senter vil som øverste driftsoperative myndighet ha ansvar for styring av materiell, mannskap og tekniske ressurser med utgangspunkt i etablerte produksjonsplaner.

Senteret vil også være Persontrafikks kontaktpunkt mot Jernbaneverket og togledelsen vedrørende driftsmessige forhold.

Styring

Det etableres det en styringsgruppe for Driftsoperativt senter bestående av linjelederene fra de involverte enheter.

Organisasjonsmessig underlegges Driftsoperativt senter Persontrafikk Togdrift.

Leder av materielledelsen Oslo, Knut Hauglund er fungerende leder av Driftsoperativt senter.

Lokomotivleder, Terje Løvdok vil fra samme tidspunkt fungere som leder av materielledelsen Oslo.

Leder av materielledelsen Trondheim, Lars Magne Rød, vil i tilegg til sin nåværende stilling tilegges et koordinerende ansvar for driftsenterets avdeling i Trondheim.

Reiseforsikring

Alle medlemmer i jernbanepersonalets Forsikring Gjensidig får tilsendt reiseforsikringskort i år.

Endringer i forsikringene

Jernbanepersonalets Forsikring Gjensidig gjennomfører visse endringer i tariffer og vilkår for brann- og kombinerte forsikringer fra årsskiftet. I hovedsak kommer disse forandringene:

Geografisk differensiering:

Det blir innført premiesoner for alle hjem- og villaiaerforsikringer fra nyttår. Som følge av en slik soneinndeling vil en del av medlemmene få en liten reduksjon i premien, mens andre vil få små økninger, avhengig av bostedadressen. De fleste vil imidlertid ikke få endringer i premien. (Slik differensiering ble tatt i bruk første gang i april i år på motorvognforsikringer).

Rabatter:

Når det er installert FG-godkjent boligalarm gis det 5% rabatt i forsikringspremien. Den samme rabatten oppnås også hvis det er montert varerør på vannledninger ("rør i rør") i boligen. Det blir i tillegg innført valgfrie egenandeler på kr 3.000 og 5.000 som vil gi ytterligere reduksjoner.

Aldersfradrag:

Det blir ikke beregnet aldersfradrag for brudd på utvendige rør med tilknyttet utstyr når rørene er av plast, kobber, messing eller glassfiber. Tidligere kunne slike fradrag være betydelige.

Det innføres samtidig fullverdiggaranti på bolig. Dette betyr at det ikke lenger vil bli gjort fradrag for eventuell økning i omsetningsverdien for boligen i gjenoppført stand.

Krogseth slutter

Sjefen i JBV Energi, Erik Korgseth, slutter , og går over i ny stilling i det sivile liv.
Han er tilsatt som Administrerende direktør i Follo Energiverk.
I en kommentar til avtredelsen, sier Assisterende Jernbanedirektør, Åge Lien, at det er et godt signal for kompetansen i Jernbaneverket at medarbeiderne er ettertraktet og aktuelle for solide lederstillinger utenfor vår egen etat.
Vi ønsker Krogseth lykke til i den nye jobben!

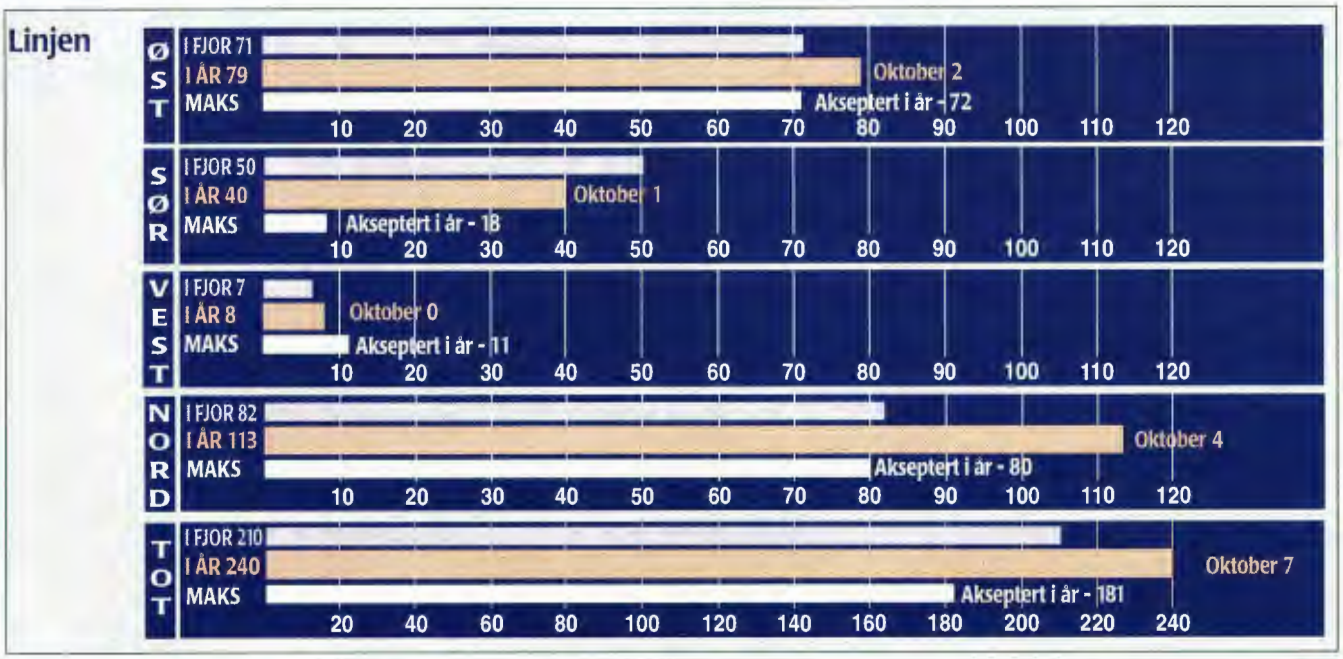
Godt ment selvskryt

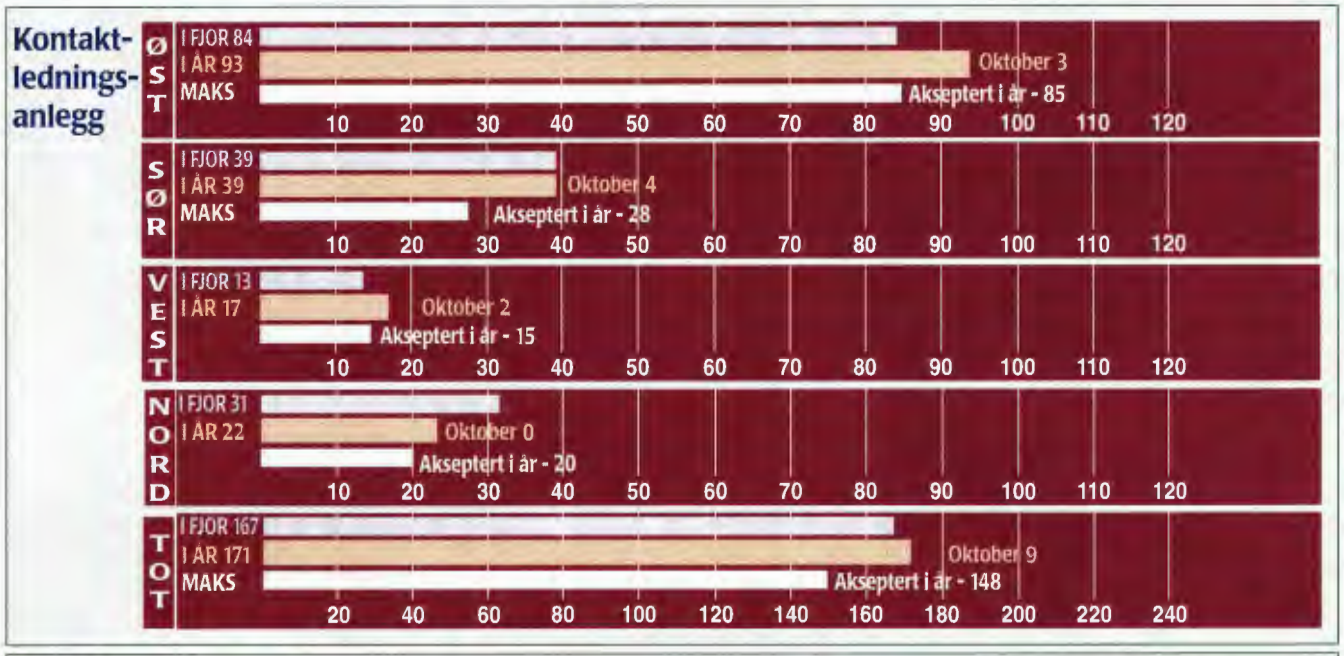
Så litt selvskryt; i den landsomfattende evalueringen av bedriftsaviser, fikk Kjøreveien 9 av 10 poeng.
Juryen, som er sammensatt av Informasjonsforeningen, konkluderer med at Kjøreveien er en internavis med flere gode kvaliteter.
Juryen sier videre at dette er et magasin som vil fenge målgruppen, men er likevel interessant å lese også for leseren utenfor Jernbaneverket.
Vi takker!

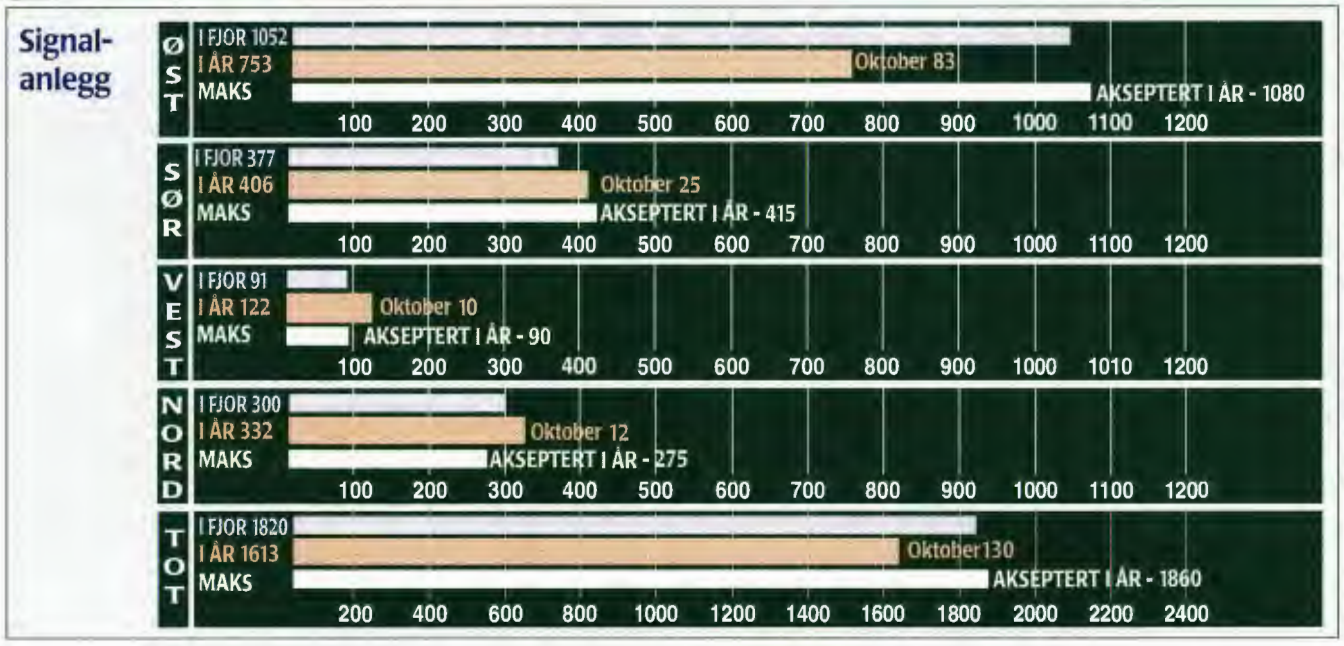
NJT Reiser tilbyr

Svippturer til København i januar, februar og mars 1998. Avreise søndager, mandager, tirsdager eller onsdager fra Oslo kl 17.00.
Pris kr 480 pr person Oslo - København t/r i innvendig dobbeltlugar
Tillegg: Obligatorisk avbestillingsforsikring kr 35,- Utvendig lugar kr 200,- pr person t/r
Enelugar kr 430,- t/r
Reisen bestilles hos NJT Reiser Boks 286 Sentrum, 0103 Oslo. Tel: 23 15 15 73
Mandag til torsdag kl 10.00 - 13.00

FEIL I JERNBANEVERKET - RAPPORT FRA REGIONENE







Har du hørt om Norsk Fjellsprengningsmuseum?

Norsk Fjellsprengningsmuseum er en stiftelse som ble dannet i 1992 av firmaer og etater i Norge med sterk tilknytning til fjellsprengning.

Jernbaneverket (NSB) er en av stifterene, med bakgrunn i vår historie som en av de store tunnelbyggerene før, og like etter århundreskiftet. Denne kompetansen ble videreført gjennom mange år med kraftutbygging. De senere år gjennom vegutbygging, og er nå tilbake der det startet, ved at Jernbaneverket igjen er i ferd med å bli en stor tunnelbygger.

Museet er lokalisert til Øyer i Gudbrandsdalen på tomta til Norsk Vegmuseum ved Hunderfossen. Vegmuseet yter betydelige bidrag i form av praktisk hjelp og tilrettelegging i etableringsfasen.

Fram til i dag er det utført dugnadsarbeide og mottatt gaver for ca 8 mill. kr. Midlene er brukt til utsprengning av en hesteskoformet tunnel med en utstillingshall med nisjer i fjellet. I anlegget skal det stilles ut utsyr og demonstreres teknikker i et utviklingsperspektiv fra fyrsetting til store fullprofilmaskiner (TBM).

Utenfor tunnelen etableres det et «anleggsområde» hvor også en del stort utstyr fra daganlegg presenteres.

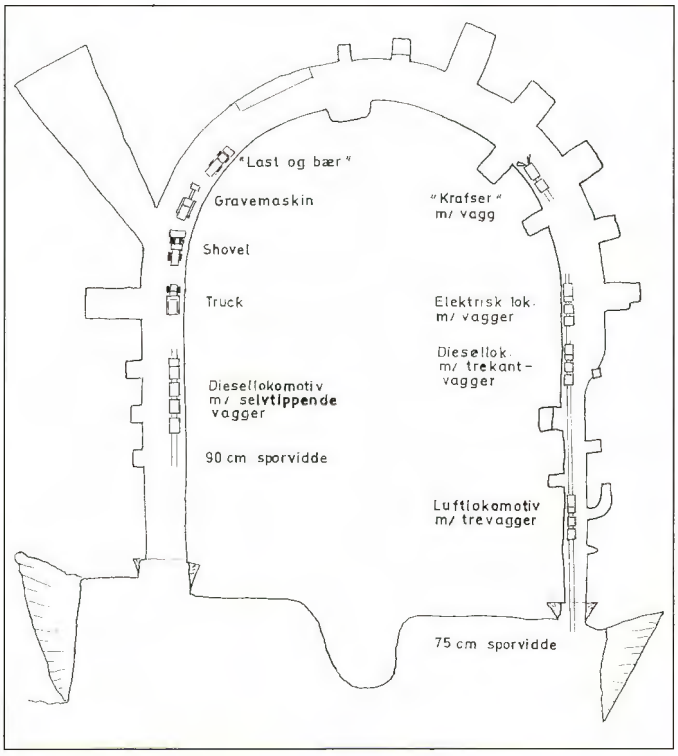
Senter

I et neste byggetrinn er det planer om et dokumentasjonssenter for hele området som museet mener å dekke.

Ikke minst på grunn av vår utbygging av vannkraft, er Norge et av de land i verden som har bygget og bygger flest meter tunnel pr. innbygger. Dette har gitt oss en internasjonal posisjon når det gjelder bygging i «våre» bergarter, og ikke minst når det gjelder måten arbeidet er organisert på. Vi benytter høyt skolerte tunnel-fagarbeidere som gjør en selvstendig jobb, tradisjonelt i nært samarbeide med byggherren. Disse fagarbeiderne er ofte slektninger i rett linje fra de rallarene som bygde ut jernbanen i første halvdel av dette århundret. Museet skal være en heder og samtidig dokumentere arbeidet denne «slusken» nedla for, i stor grad, å sikre den velstand vi har i dag.

- de vil vite alt du vet om Gravhalstunnelen

Vet du noe om Gravhalstunnelen? Har du dokumentasjon som kan være med på å gi et bilde av dette byggeverket? For å få til Jernbaneverkets del av utstillingene i det nye museet, trenger vi hjelp fra Kjøreveiens lesere.



Jernbaneverket er representert i styret til stiftelsen Norsk Fjellsprengningsmuseum ved prosjektsjef i Region Nord, Brede Nermoen. Han er ingeniørgeolog av fag og har derved solid forankring i fjellsprengernes verden. Han trenger nå hjelp fra hele organisasjonen til å svare på noen utfordringer i forbindelse med etableringen av museet. Arbeidet har kommet så lang at man er i ferd med å planlegge utstillingene i tunnelen og nisjene ved anlegget på Øyer. Jernbaneverket har fått som hovedoppgave å fremskaffe mest mulig dokumentasjon om den legendariske GRAVHALSTUNNELEN på Bergensbanen.

Rustklumper?

Målet er at drivingen av denne tunnelen skal illustreres i full målestokk i anlegget. D.v.s. retningsstoll, delprofiler,håndboring, maskinboring, lasting, borbukker o.s.v. En del materiale vet vi finnes i arkiver og på andre museer, men det vi nå jakter på er det som eventuelt måtte finnes rundt på kontorer,på vegger, i privat eie, på bygdemuseer, på folkemunne og ellers. Målet er å lokalisere så mye materiale at man klarer å bygge opp en troverdig ramme rundt selve «hullet i fjellet». Man er selvsagt også på jakt etter eventuelle «rustklumper» og annet håndfast som måtte finnes tibake fra anleggstiden.

Dokumentasjon

Videre er Nermoen også på jakt etter tidlig dokumentasjon og gode eksempler på hvordan fjellsikring (utmuring, stempling, bolting, støping o.s.v.) og håndboring (hammer og feisel) ble utføret i de første 100 årene av jernbanens tid i Norge. Nermoens oppfordring til alle dere som vet noe, har ideer eller forslag, er å ta kontakt med ham på telefon, mail eller pr. brev.

Brede Nermoen
JBV Region Nord
Pirsenteret
7005 Trondheim
Telefon 72 57 26 21