KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr 10 - 1999

Mye av alt på vår lengste bane

Side 14

Trafikken i gang

Endelig er krengende ekspresstog en realitet også her i landet. Neste år fortsetter krengetogtilapasningene i enda høyere tempo. Så langt er erfaringene fra Sørlandsbanen gode.

Side 3

Den nye høyfjellsbanen

Samferdselsministeren åpnet Gråskallenparsellen på Bergensbanens 90-årsdag 27. november. Det ble en stilfull baneåpning og jubileumsfest.

Side 7

Jernbaneverket

Førpremiere på Nationaltheatret

- Torsdag 16. desember åpnes Nye Nationaltheatret stasjon av Kong Harald.
- Fra 27. november bruker østgående tog den nye stasjonen.
- Når alle fire spor er tatt i bruk nå i desember, øker kapasiteten fra 16 til 26 tog i timen i hver retning i Oslotunnelen.
- Jernbaneverket Utbygging kan se tilbake på tre års hektisk anleggsvirksomhet midt i Oslo sentrum.

Side 4

Signaler

På sporet inn i år 2000

Ethvert årsskifte er fylt av spenning og forventning. Når vi i tillegg runder et helt årtusen, er det naturlig at det kribler litt ekstra. Selv om verden temmelig sikkert kommer til å fortsette uforstyrret på andre siden av nyttår, har vi opplevelsen av å være med på en historisk begivenhet.

I forhold til tidsregningen, er jernbanens historie kort. Årtusenskiftet er likevel en anledning til å stanse opp og reflektere over jernbanens stilling. Etter flere magre tiår med fokus på veg- og lufttransport, har vi i løpet av siste halvdel av 1990-tallet opplevd en fornyet interesse for, og satsing på, jernbanen. Det snakkes med rette om en ny tid for toget. Over hele Europa erkjennes det at vi ikke kan vegbygge oss ut av trafikk- og miljøproblemene. Transportveksten må i langt større grad tas på skinner.

Forutsetningen for at dette skal kunne skje i Norge, er at vi i Jernbaneverket er i stand til å levere et produkt som tilfredstiller kravene til en moderne jernbane. Det jeg har sett i løpet av det første halvåret som sjef, fyller meg med optimisme. Jernbaneverket som organisasjon har, slik jeg ser det, både kompetanse og kapasitet til å løse de oppgavene samfunnet rundt oss stiller. Spørsmålet er om vi får de nødvendige økonomiske ressursene. Jeg nøler ikke med å fastslå at det ikke skal stå på oss!

Som illustrasjon til denne lille jule- og nyttårshilsenen har vi valgt et vinterlig bilde fra Finse. På symbolsk vis illustrerer bildet neste års fokusområde: Bruken av jernbanenettet. På samme måte som lok.føreren på El 18-lok'et på bildet, stoler også vi på at sporet foran oss ligger klart - selv om det ikke alltid er like synlig! Tog nr. 62 på Finse følger forhåpentligvis riktig spor til oppsatt tid, men jernbanen i Norge kan ta ulike retninger inn i det nye tusenåret. På denne bakgrunnen er fokusområdet valgt med omhu. Skal vi få nye og bedre spor å tilby i årene framover, må vi kunne dokumentere at vi bruker dagens jernbanenett så bra som overhode mulig.

Vi er på god veg. Jeg vil derfor benytte anledningen til å takke hver og en av dere for innsatsen i året som nå snart er over.

Riktig god jul og godt nytt tusenår!

Steinar Killi

Finse, oktober 1999. Foto: Svein Ulvund

Trafikken

Endelig er krengende ekspresstog en realitet også her i landet. 1. november satte NSB BA i drift sine første togsett av type 73 mellom Oslo og Kristiansand. Allerede 9.januar skjer det samme på Dovrebanen og mellom Kristiansand og Stavanger. Så langt er erfaringene fra Sørlandsbanen gode, men det gjenstår fortsatt mye arbeid på de tre krengetogstrekningene. Langt flere planovergangar skal fjernes, overgangsbruer og kulverter skal bygges og kryssingsspor skal forlenges, - blant annet. Men mye er også allerede gjort, målevognskjøring i høst viser at Sørlandsbanen nå har en meget bra sporstandard.

AV NJÅL SVINGHEIM

Det var en merkedag i norsk jernbanehistorie da signaturtogene ble satt i drift. Et par dager tidligere hadde NSB BA den offisielle markeringen der det nye togtilbudet ble "åpnet" av HM Kong Harald. Det var også en spennende tid for både NSB BA og Jernbaneverket de siste dagene av oktober, men innen utløpet av måneden forelå alle nødvendige godkjennelser av både togmateriell og infrastruktur. Neste år skal det brukes 500 millioner kroner på krengetogtiltak, omtrent fordelt med 1/3 på hver av de tre hovedstrekningene. Det er nesten like mye som i de to foregående årene til sammen. Likevel vil det gjenstå mye også til 2001, medregnet prisstigningen er samlet beløp for krengetogsatsingen nå på drøye 1,7 milliarder, sier overingeniør Terje Eidsmoen ved Hovedkontoret.

Sørlandsbanen

Siden Sørlandsbanen var første bane der trafikken kom i gang, er det også her det er gjennomført flest tiltak til nå. -120 planovergangar er allerede fjernet og målet er å fjerne hele 265 planovergangar mellom Drammen og Stavanger, forteller teknisk sjef i Region Sør, Morten Tanggaard. Planovergangene erstattes av kulverter, overgangsbruer og oppsamlingsveger. Det nye kryssingssporet på Lyser mellom Neslandsvatn og Gjerstad ble åpnet i høst, signalavstander er justert og sporet er justert for å forlenge en del overgangskurver. Bø stasjon er også ferdig som en "prototype" på de nye knutepunktstasjonene med nye stasjonselementer. Neste år er det planen å forlenge kryssingssporet på Daler mellom Gul-

KRENGETOG

gang på Sørlandsbanen

FOTO: NÅL SVINGHEIM

Det var stor interesse knyttet til de nye togsettene under åpningsturen. Her fra Kongsberg stasjon.

skogen og Mjøndalen, vi skal i gang med Leivoll omformerstasjon mellom Marnardal og Audnedal vest for Kristiansand. Der er det også planlagt et nytt kryssingsspor. Ved Nelaug, Nodeland og Heskestad er det også planlagt forlengelse av kryssingssporene. Programmet for fjerning av planoverganger fortsetter også med stor innsats neste år. -Vi vurderer også å bygge om stasjonene Gvarv, Skorstøl og Grovane for samtidig innkjør slik at kryssingene kan skje raskere. Kjøretiden Oslo - Kristiansand er redusert med om lag 35 minutter sammenliknet med raskeste ekspresstog med B7-materiell.

Dovrebanen

På Dovrebanen er Rudshøgda kryssingsspor ferdig forlenget, Ottestad, Stange og Molykkja kryssingsspor er nå i oppstartfasen for sine forlengelser. Andre aktuelle kryssingsspor er forlenglse av Ler og Fokstua, eller et nytt spor på Vålåsjø. Til sammen er nå om lag 90 planoverganger fjernet. Det er også igangsatt arbeider for å oppgradere strekningen Eidsvoll - Minnesund til 160 km/t. Kjøretiden Oslo - Trondheim går ned med om lag 40 minutter fra 9.januar.

Bergensbanen

Som kjent har banen i år fått et nytt kryssningsspor på Tunga mellom Haugastøl og Finse. Hol kryssingsspor er også forlenget og tatt i bruk i høst, mens Torpo blir ferdig neste år. Også her er det fjernet en rekke planoverganger, noe som også fortsetter neste år. Også på Gulsvik stasjon skal kryssingssporet forlenges, et arbeid som kommer til å starte opp til våren. Kjøretiden på Bergensbanen går ned med om lag 45 minutter når type 73 settes i trafikk der 11.juni neste år.

Erfaringer

Informasjonssjef Arvid Bårdstu i NSB Langdistanse er meget godt fornøyd med mottakelsen de nye togene har fått blant passasjerene. -De første ukene hadde vi gjennomsnittlig et belegg i togene på 56 %, forteller Bårdstu. Det er allerede en markert økning fra tidligere (45%). I startfasen hadde vi noen flere tilfeller av folk som ble togsyke enn det som er vanlig. Ved en gjennomgang fant vi at det var en overhyppighet av dette blant folk som reiste med ett av togsettene. Etter at krengemekanismen på dette settet ble justert og inngangsfarten i enkelte kurver satt ned fra 105 til 95 km/t har problemet blitt mye mindre. -Alt i alt er våre passasjerer gjennomgående overrasket over togets høye standard, gode komfort og service, sier en fornøyd Arvid Bårdstu.

Krengetogstasjoner

Når alle krengetogene er satt i drift vil følgende stasjoner ha stopp av krengetog, stoppmønsteret vil variere noe med de forskjellige avgangene:

Sørlandsbanen fra 9/1: Lysaker, Asker, Drammen, Kongsberg, Nordagutu, Bø, Neslandsvatn, Gjerstad, Vergårshei, Nelaug og Vennesla øst for Kristiansand, og vest for Kristiansand betjenes Snartemo, Storekvina, Sira, Moi, Egersund, Bryne og Sandnes.

Arendalslinjen fra 28/2: Arendal og Rise

Dovrebanen fra 9/1: Lillestrøm, Gardermoen, Hamar, Lillehammer, Ringebu, Vinstra, Otta, Dombås, Hjerkinn, Oppdal, Berkåk, Støren og Heimdal.

Bergensbanen fra 11/6:
Lysaker, Asker, Drammen, Hønefoss, Nesbyen, Gol, Ål, Geilo, Ustaoset, Finse, Myrdal, Voss og Arna. ("Vøgni" skal kjøres med krengetog og får også stopp i Flå).

Nøkkelpersoner i krengetogprosjektet på Sørlandsbanen. F.v. Terje Eidsmoen, Hovedkontoret, Gisle Tangenes og Morten Tanggaard, Region Sør.

Nye Nationaltheatret stasjo

FOTO: OLAV NORDLI

Adkomsten til ny vestibyle fra Ruseløkkveien framstår som stasjonens nye hovedinngang.

I den romslige og lyse vestibylen finner de reisende nye og utvidede servicetilbud, som blant ann billettsalg, kiosk og kafé, oppbevaringsbokser og toaletter.

Den nye toghallen er 250 meter lang og er bygd parallelt med den eksisterende. Det er adkomst fra begge ender på plattformen - henholdsvis fra den nye vestibylen og fra hjørnet Parkveien/Drammensveien.

FOTO: RUNE FOSSUM

Torsdag 16. desember blir Nye Nationaltheatret stasjon offisielt åpnet av Kong Harald. Etter drøye tre år med hektisk anleggsvirksomhet i sentrum av Oslo, har byen fått et moderne og effektivt knutepunkt som innebærer et viktig løft for kollektivtrafikken. Kjøreveien bringer på disse sidene noen billedglimt fra det nye anlegget.

Fakta om den nye stasjonen:
En ny tunnel med to nye spor og én plattform er bygd i ny toghall parallelt med eksisterende. Stasjonen er dermed utvidet fra to til fire spor. Den nye tunnelen er ca. 1 km lang, hvorav 850 meter er fjelltunnel og 140 meter er tunnel gjennom løsmasser (i Studenterlunden).

Samtidig er de trange publikumsarealene utvidet med en stor, moderne vestibyle med glassfasade og ny inngang fra Ruseløkkveien.

Hittil har Nationaltheatret virket som en innsnevring av Oslotunnelen, som er selve hovedpulsåren for togtrafikken i Østlandsområdet. Etter utvidelsen øker kapasiteten fra 16 til 26 tog pr. time i hver retning, samtidig som punktligheten bedres. I tillegg

åpner

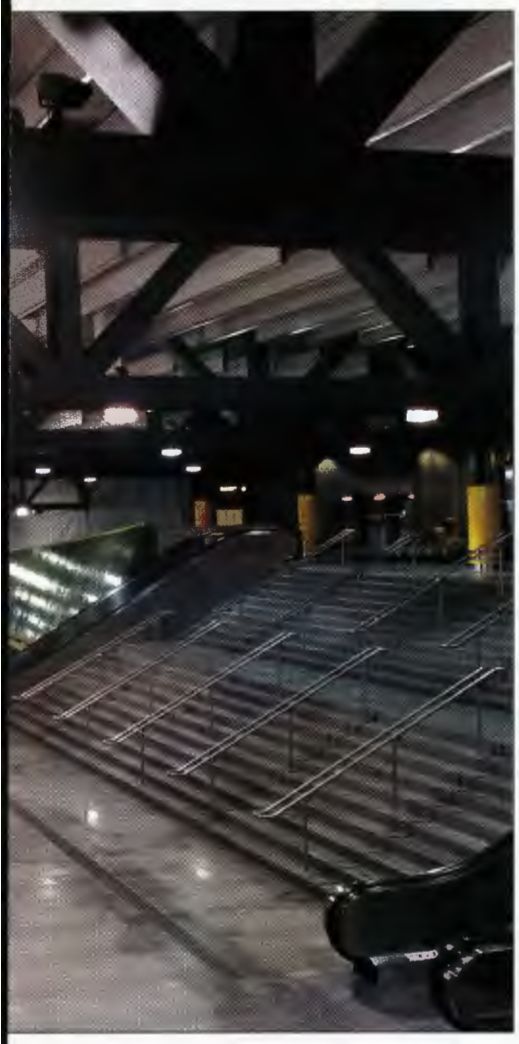


FOTO: RUNE FOSSUM

FOTO: RUNE FOSSUM

Den buede, grønne veggen er et blikkfang i vestibylen. Veggen er bearbeidet med stucco lustro, en spesiell type marmorpuss som gir et levende fargespill. Kunstneren Katrine Giæver er ansvarlig for fargesettingen.

FOTO: RUNE FOSSUM

Anne-Karin Furunes' billedfriser preger den nye toghallen. Frisene består av perforerte stålplater som danner et sammenhengende bånd på tunnelveggen på begge sider av plattformen.

åpnes muligheten for en enda bedre togforbindelse til denne delen av Oslo sentrum.

Prosjektet er også en viktig forutsetning for å kunne utnytte andre planlagte og igangsatte utvidelser av banenettet i Østlandsområdet.

Arbeidene innebar flere store utfordringer, mellom annet knyttet til anleggsvirksomhet i sentrumsområder, nært naboskap med blant annet Nationaltheatret og T-banens tunnel, samt sammenkobling mellom gammel og ny jernbanetunnel.

Prosjektet, som hadde byggestart i oktober 1996, er gjennomført i regi av Jernbaneverket Utbygging. Total kostnadsramme er 920 millioner kroner. Utbyggingen er gjennomført innenfor de tids- og kostnadsrammer som ble fastsatt før byggestart.

FOTO: RUNE FOSSUM

Detalj fra kunstveggen i vestibylen. Den gamle gangrampa mot Ruseløkkveien som nå er revet, var preget av utsmykking laget av Ola Enstad og Bård Breivik. Denne kunsten ble tatt vare på og er montert på nytt i en teglsteinsvegg i den nye vestibylen.

VISUELL PROFIL

Bø først i ny drakt

AALLE FOTO: NJÅL SVINGHEEIM

Bø stasjon var ferdig som en "prototype" med nye stasjonselementer til Signatur-togene ble satt i trafikk.

Bø stasjon på Sørlandsbanen er den første der Jernbaneverkets nye visuelle profil kan sees i sammenheng. Profilen omfatter en rekke nye elementer som skilter, benker og søppelkasser. Etter hvert skal alle stasjoner få en ny visuell profil. Utskiftingen av designelementene skal gjennomføres etter årlige planer fra regionene som godkjennes av Hovedkontoret.

AV NJÅL SVINGHEIM

I forbindelse med innføringen av krengetog på Sørlandsbanen 1.november ble det bestemt at Bø stasjon skulle utstyres med prototyper for nytt design på stasjonene. -Prototypene på Bø er laget spesielt for denne stasjonen og de er ikke tilpasset noen produksjonsprosess ennå, derfor kan det fortsatt bli enkelte mindre endringer på dem, sier seksjonsleder Helene Ege på Hovedkontoret. Evaluering av produktene vil foregå kontinuerlig frem til forhandlinger med leverandør starter i januar.

Foreløpig legges det til grunn at utskifting av designelementene på stasjonene skal skje i denne rekkefølgen:

1. Nærtrafikkområdet rundt Oslo
2. Intercity-området på Østlandet
3. Nærtrafikkområdet rundt Trondheim, Bergen og Stavanger
4. Større undervegs-stasjoner på krengetogstrekninger
5. Resterende del av nettet

Alle nye og fullt ombygde stasjoner skal heretter i sin helhet utstyres med de nye stasjonselementene. Utskiftingene skal gjennomføres for hele stasjonen med en gang, slik at ingen steder skal framstå med en blanding av nytt og gammelt design.

De nye designelementene

Da Jernbaneverket overtok ansvaret for publikumsarealene på stasjonene ble det bestemt at NSB BAs nyutviklede skiltprogram for statiske (faste) skilt skulle kjøpes og videreutvikles. De nye faste skiltene består av én del med reiseinformasjon som er blå og en del med serviceinformasjon som er grå. Skiltene skiller seg fra de gamle ved at de har ny skrifttype, andre farger og ny layout. Skiltene har utskiftbare lameller, opphenget og kapslingen er i grått med rette hjørner.

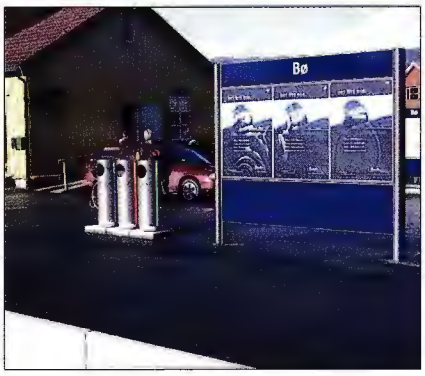
De dynamiske (bevegelige) skiltene er utviklet av Jernbaneverket. I forhold til toganviserne som ble tatt i bruk på Gardermobanen er bredden redusert og begrepet "Forsinkelse" som fast ledetekst fjernet. I forhold til de gamle skiltene er det nå benyttet LCD-teknologi i stedet for fallbladsystem. Bevegelig tekst er gul på sort bakgrunn, mens oppheng og innkapsling er i grått. Skiltene har rette hjørner.

Det er også utviklet nye benker, avfallsbeholdere for kildesortering, og nye søyler for rutetabell- og reklamestativer. Det kommer også nye leskur og overbygg til sykkelparkering.

I tillegg er det foretatt en vurdering av ferdigvarealternativer på markedet.

"Abacus" lysmast som på en enkel måte kan felles ned når armaturen skal skiftes anbefales som standard. En slik mast er også satt opp og kan demonstreres Bø stasjon. Det finnes også flere brukbare sykkelstativer på markedet. På Bø er det brukt ferdige sykkelstativer av type "Publicus." Sykkelstativer vil også inngå i rammeavtalene.

Etter hvert vil altså stasjonene framstå med en ny og enhetlig visuell profil, og gjennomføringen skal skje som investeringsprosjekter med tilhørende hovedplaner.



SKYSSTASJON

Klart for krengetog på Ringebu

Nå kan krengetoget bare komme. Ringebu er klar til å ta imot. Alle gode krefter har gått sammen for å rydde opp både utendørs og innendørs. Godt og vel 8 millioner kroner har spleiselaget kostet. Resultatet er blitt en skysstasjon som tåler å ses - og brukes.

AV ANDERS HAAKONSEN

Ringebu stasjon framstår ryddig og innbydende etter oppgraderingen. I forgrunnen bautaen over bygdas store sønn, Bertrand Narvesen

BEGGE FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Etableringen av skysstasjonen har preget stasjonsområdet i 1999. I januar begynte ombyggingen innendørs. I juni gikk man løs på utearealene. 23. oktober var det hele ferdig. Begivenheten ble markert ved at snora inn til stasjonsbygningen brutt av en trillebår kjørt av banesjefen på Dovrebanen, Knut Haugen med assistanse av NSB-sjef Osmund Ueland.

Behovet for utbedring var påtrengende. Utearealet var uoversiktlig og dårlig markert. Busser, drosjer og privatbiler kjørte om hverandre. Nå har bussene fått en skikkelig markert oppstillingsplass. Passasjerene slipper å passe seg for biler når de venter på bussen og når de går av den. Folk som kommer til stasjonen med bil, kan glede seg over en solid økning i antall parkeringsplasser. Drosjeholdeplassen lå tidligere i god avstand fra stasjonen. Nå har sjåførene fått oppholdsrom i stasjonsbygningen, og holdeplass utenfor.

Hovedplattformen er forlenget og løftet til de foreskrevne 57 cm over skinnetopp.

Mellomplattformen på Ringebu har en langt lavere standard enn hovedplattformen. Prosjektleder for ombyggingen av stasjonen, Svein Midthjell erkjenner behovet for en oppgradering, men han har en god grunn for ikke å gjøre noe i denne omgangen: - Det er aktuelt å forandre sporplanen, og vi ønsker ikke å bruke penger på mellomplattformen før vi vet hvordan den skal ligge, sier han.

Ringebu stasjon er også blitt ny innvendig. Innredningen av publikumsarealet er et eksempel til etterfølgelse. En åpen løsning gjør det lett å gå mellom kafeteriaen og billettsalget selv om man har mye bagasje å dra på. Dessuten er det skikkelige sittemuligheter for dem som ikke har noe annet å gjøre enn å vente på toget. Behagelige salonger med bord gjør det mulig å utnytte ventetiden på flere måter.

Fra 1. desember ble også tilbudet på stasjonen utvidet. Anne Vestad som har agentavtale med NSB BA, overtok billettsalget. Det betyr blant annet at man får utført en del reisebyråtjenester på stasjonen. Etter hvert blir det også turistinformasjon.

Til tross for alle forbedringene mangler stasjonen oppbevaringsbokser, noe som ville lette situasjonen for bl.a sommerens scanrail- og interrailturister.

Oppgraderingen av utearealet på Ringebu skysstasjon har kostet rundt 5 millioner kroner. Statens vegvesen Oppland, Ringebu kommune, og Oppland fylkeskommune har bidradd med en halv million hver, mens Jernbaneverket Region Nord har betalt resten. NSB BA har betalt for rehabiliteringen av stasjonsbygningen, som kom på vel 3 millioner kroner.

Barna svikter aldri når snorer skal klippes. Disse mini-rallarne sørget for høy stemning under åpningen

Den nye høyfjellsbanen offisiel

På dagen 90 år etter at kong Haakon åpnet Bergensbanen, ble hele den nybygde banen over høyfjellet offisielt åpnet. Denne gangen var det samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll som besørget åpningen, det skjedde ved avfyring av en "salve" inne i den nye Gråskallen tunnel. Gråskallenparsellen med Tunga stasjon er den sjette og siste delen av den nye høyfjellsbanen som er ferdigstilt. Lørdag 27.november var det både offisiell åpning og jubileumsfeiring på Voss, på samme hotell som for 90 år siden. Det ble en meget vellykket markering av 90-årsdagen til banen mellom våre to største byer.

AV NJÅL SVINGHEIM

Da kong Haakon åpnet Bergensbanen senhøstes 1909 kalte han banen for "vårt slektsledds storverk." Dette storverket som Bergensbanen er har i alle årene siden åpningen vært gjenstand for stadige forbedringer. Det startet allerede første vinteren med flere snøoverbygg og snøskjermer over fjellet. Større linjeomlegginger har det vært mange av. Allerede i 1913 ble banen lagt om i Bergen da den nye stasjonen åpnet. Samtidig med stasjonen ble det da bygd ny linje fra Minde til vestsiden av Store Lungegårdsvann. I 1918 startet store anleggsarbeider opp på Vossebanen der det ble bygd flere nye tunneler for å sikre linjen bedre mot ras. I 1954 ble Vossebanen elektrifisert og samme år lanserte direktør Fritz C Rieber sin plan for modernisering av Bergensbanen. Den omfattet en rekke linjeforkortelser, deriblant Ringeriksbanen. Ti år senere, i 1964, var hele banen ferdig elektrifisert og tunnelen gjennom Ulriken og Arnanipa ble tatt i bruk. Dermed ble banen 21 kilometer kortere. I 1970 ble den seks kilometer lange tunnelen gjennom Hananipa mellom Trengereid og Vaksdal ferdig, i 1972 åpnet en større linjeomlegging ved Gulsvik. Trolldalen tunnel mellom Gulsvik og Sokna åpnet i 1986, den 8 kilometer lange Trollkona tunnel mellom Dale og Bolstadøyri åpnet i 1987 og Kvålsåsen tunnel mellom Bulken og Voss ble tatt i bruk i 1990. Som en skjønner har det ikke manglet på steder å utbedre for å gjøre banen og trafikken sikrere. Hele tiden lå likevel den utsatt høyfjellsstrekningen slik den gjorde ved banens åpning i 1909. Riktig nok hadde stadig større deler blitt bygd inn i snøoverbygg, med et dermed stadig økende og mer kostnadskrevende behov for vedlikehold. Det var klart at noe måtte gjøres med høyfjellsstrekningen. Banen skulle kunne holdes åpen uavhengig av værforholdene.

Høyfjellsbanen

Første parsell av den nye høyfjellsbanen utgjøres av linjeomleggingen Finse - Låghelle. Den gamle banen over Taugevatn (1301 moh) ble erstattet av Finsetunnelen på 10300 meter og en fylling over Låghellervatnet i vestenden fram til den gamle linja. Dermed kunne 16 kilometer gammel bane og den vanskeligste delen av Bergensbanen tas ut av bruk. Men for å sikre vintertrafikken også øst for Finse , var det også ønskelig å heve og rette ut traseen. Den gamle banen hadde en mengde krappe kurver og en rekke vanskelige skjæringer som raskt ble fylt med snø ved dårlige værforhold. Etter Finsetunnelens åpning i 1993 har det så skjedd bitvise baneåpninger på høyfjellet utover i 90-årene. Den første parsellen på østsiden av Finse var Kongsnutparsellen som blant annet også omfatter to større bruer. Gråskallen linjeomlegging som ble tatt i bruk i høst er på 5,2 kilometer og omfatter også Tunga stasjon inne i den 2,7 kilometer lange Gråskallen tunnel. Til sammen er det nå investert drøye 750 millioner på Bergensbanens høyfjell. 25,5 kilometer ny jernbane er tatt i bruk. Traseen tillater 200 km/t for krengetog og 170 km/t for konvensjonelle tog. Med de to nye stasjonene Fagernut i Finsetunnelen og Tunga i Gråskallen er det også oppnådd en betydelig økt kapasitet og driftssikkerhet.

Stor fest

Tidlig på morgenen den 27.november stod det et ekstratog klart for avgang i Oslo, akkurat som det gjorde det for 90 år siden i det som da het Kristiania. Ekstratoget skulle, som den gang, gi seg

pnet

ernbaneverket Utbygging arrangerte en ilfull åpning av Gråskallen-parsellen ne i buttsporet på den nye Tunga asjon. F.v. Utbyggingsdirektør Jon røisland, Samferdselsminister Dag ostein Fjærvoll og Jernbanedirektør teinar Killi.

FOTO: NORSK JERNBANEMUSEUM

Åpningstoget på Finse i 1909. Friske forhold da som nå!

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Det var folkefest og stor stemning på Voss da jubileumstoget ankom.

Bergensbanen i vold og hadde mange prominente gjester om bord. Blant dem var samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll. I 1999 bestod toget av et av NSB BAs nye krengende ekspresstog av type 73, "Signatur." Toget skulle for første gang ta turen helt over fjellet og med Voss som destinasjon. På Tunga stasjon ble den offisielle åpningen foretatt og Jernbaneverket Utbygging hadde en presentasjon av nyanleggene. Deretter tok Region Vest over regien. På Voss var det middag og høytidelige taler etter samme mønster som i 1909. Menyen under middagen var også den samme. I talene ble lagt vekt på at Bergensbanen ikke er ferdig utviklet med at banen over det høyeste partiet nå er tatt i bruk. Bergensbanen har fortsatt stort forbedringespotensiale og Ringeriksbanen kom til å stå i fokus. Regionsjef Truls Hegrenæs sa det slik ved avslutningen av jubileumsmiddagen; -ved banens hundreårsjubileum om ti år lager vi gjerne en offisiell markering av Ringeriksbanens åpning, selv om den da allerede har vært i drift en stund! Først i kveldingen returnerte gjestene østfra over fjellet.

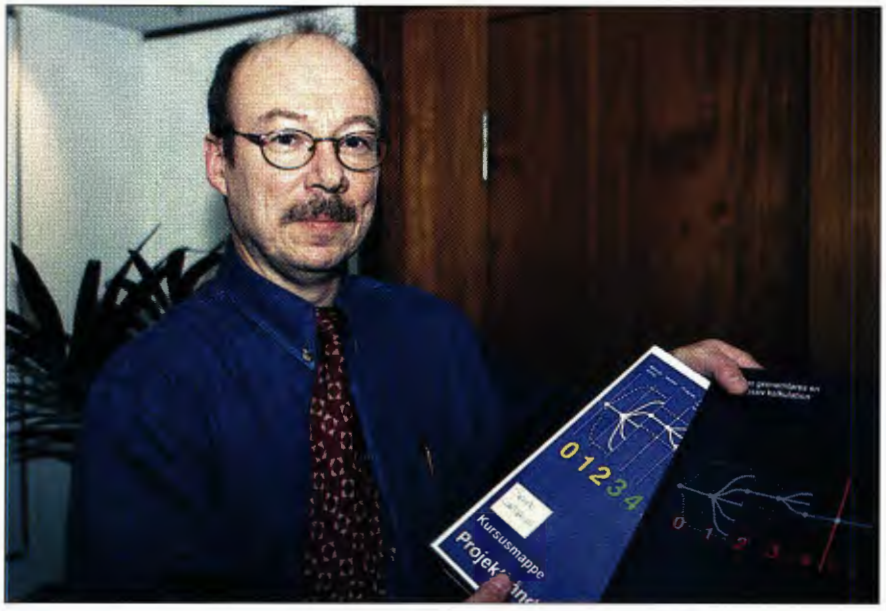
Bergensbanen i årene som kommer

Det er altså ingen grunn til å tro at utviklingen på Bergensbanen stopper opp når krengetogene settes inn i trafikk til sommeren. Banen har fortsatt et stort potensiale for forbedringer for å gjøre turen mellom Østlandet og Vestlandet enda raskere og banens kapasitet enda større. Det største enkelttiltaket er selvsagt Ringeriksbanen som kan korte inn banen med hele 58 kilometer og reisetiden med 50 minutter. Det er planer om dobbeltspor Bergen - Arna. Det skal fjernes 350 planoverganger og det er planer om tre nye kryssingsspor i tillegg til forlengelser av eksisterende spor. De nye kryssingssporene er planlagt ved Ygre og Vieren i Raundalen og ved Rallerud mellom Trolldalen og Sokna. Det er også planlagt profilutvidelser for å kunne øke kapasiteten for godstrafikken. Hvor fort forbedringene kommer avhenger av en rekke faktorer, blant annet Nasjonal transportplan. Kanskje vi kan se tilbake på enda et tiår med store forbedringer på Bergensbanen ved 100-årsjubileet i år 2009?

Utbyggere på kunnskapsjakt i D

-Suksessiv kalkulasjon er ingen ny oppfinnelse, men har til nå ikke vært særlig utbredt i statlig virksomhet i Norge. Dette vil imidlertid endre seg som følge av regjeringens krav om bedre styring av statlige investeringer, sier økonomi- og prosjektstyringssjef Harald Nikolaisen i Utbygging. Med suksessiv kalkulasjon mener vi usikkerhetsanalyser framstilt med et lavt, et forventet og et høyt kostnadsanslag. Kjøreveien var med da Nikolaisen nylig var på besøk hos Banestyrelsen Rådgivning i København for å lære mer om danskenes erfaringer med metoden.

AV HARRY KORSLUND



ALLE FOTO: HARRY KORSLUND

Kurs i prosjekthåndtering og usikkerhetsanalyser er obligatorisk for alle nyansatte, sier Søren Christensen, assisterende direktør i Banestyrelsen Rådgivning i København.

-Vi gjorde de første spede forsøk med suksessiv kalkulasjon i allerede i 1991, sier assisterende direktør Søren Christensen.

-I hvilke konkrete prosjekter har dere benyttet suksessiv kalkulasjon?

-Vi benyttet blant annet metoden da vi utarbeidet kostnadsoverslaget for bygging av nytt dobbeltspor mellom lokaltogstasjonene Ballerup og Fredrikssund utenfor København. I utgangspunktet bevilget Folketinget 460 millioner til dette prosjektet, mens våre beregninger viste at sluttkostnaden for prosjektet, med 50 % sikkerhet ikke ville overstige 780 millioner. Tilsvarende kunne vi fastslå at sluttkostnaden med 90 % sikkerhet ikke ville overstige 900 millioner kroner.

-Hvordan ble dette "dobbelte" anslaget oppfattet?

-Det vakte naturligvis en del oppsikt. Politikerne har tradisjonelt vært vant til å forholde seg til ett konkret tall, og var nok i utgangspunktet ikke helt med på tankegangen bak denne nye måten å presentere kostnadsoverslag på. Vendepunktet kom da samferdselsministeren sto frem i fjernsynsintervju og forklarte det danske folk hvorfor det ikke var mulig å tallfeste sluttsummen på krona. Resultatet ble at Folketinget bevilget 750 millioner kroner til dette prosjektet. En aldri så liten seier for suksessiv kalkulasjon som metode ved usikkerhetsanalyser, smiler Søren Cristensen.

-Er dere formelt pålagt å gjennomføre usikkerhetsanalyser?

-Nei, men vi regner med at det etter hvert vil komme krav om dette fra Banestyrelsen sentralt.

-Har du noen gode råd å gi dine norske kolleger helt på tampen?

-Våre erfaringer viser at den grunnleggende filosofien bak usikkerhetsanalyser må være forankret i ledelsen og i styringssystemene. Videre er det viktig at medarbeiderne har gode kunnskaper om metoden både i prinsipp og praksis. I den forbindelse er kvaliteten på presentasjonsmateriell og kursopplegg helt avgjørende, konstaterer Søren Christensen.

Slik gjennomføres en suksessiv kalkulasjon

■ Etablering av analysegruppe
Sammensetningen av gruppen tilpasses det konkrete prosjektet. Gruppelederen bør ideelt sett være en nøytral person som ikke har noe "eierforhold" til prosjektet eller resultatet av analysen.

■ Definering av mål og problem
Hensikten er å definere prosjektets avgrensninger, forutsetninger, mål og omfang

■ Definering av generelle forhold
■ Hensikten er å avklare alle interne og eksterne krefter som påvirker prosjektet, og i tillegg hva som gjør prosjektet spesielt. Relevante forhold inngår som supplement i analysen av spesifiserte poster.

■ Inndeling og strukturering av elementer
Inndelingen og struktureringen av elementer for analysen tar utgangspunkt i Jernbaneverkets krav til prosjektnedbrytingsstruktur (PNS). Det er viktig å ikke bruke for mange elementer i en tidlig fase (5-15 elementer er normalt et passe antall)

■ Angivelse av verdier
Kostnader for de forskjellige elementene angis med en minimumsverdi, maksimumsverdi og mest sannsynlig verdi. De forskjellige verdiene tar utgangspunkt i grunnforutsetningene for de ulike forholdene som analyseres og fremkommer som et resultat av gruppeprosessen.

■ Evaluering av overslag
Punktene 3-6 gjentas så lenge man har tilfredsstillende informasjon om elementene, og behovet for å redusere usikkerheten fortsatt er til stede.

■ Konklusjon med anbefalinger og presentasjonsmateriale
Dokumentasjon og pedagogisk fremstilling av resultatene er meget viktig. Det samme gjelder usikkerhetsfordeling, hvilke elementer som bidrar til usikkerheten, samt lister over tiltak for oppfølging av dette senere i prosjektet.

ANALYSE

nmark

- Vårt møte med Søren Christensen i Banestyrelsen Rådgivning var både nyttig og lærerikt, sier Harald Nikolaisen (t.v.).

Usikkerhet i fokus

Myndighetenes krav om bedret styring av statlige investeringer berører Jernbaneverket. -Endringene vil kanskje i særlig grad berøre Utbygging, sier økonomi- og prosjektstyringssjef Harald Nikolaisen, og viser til Utbyggings rolle som byggherre for større jernbaneprosjekter.

AV HARRY KORSLUND

-I de kommende prosjekter vil økt fokus på usikkerhet stå sentralt. Gjennomføring av usikkerhetsanalyser vil være et viktig bidrag for å bedre styringen med våre investeringsprosjekter. Vi har gjennomført en rekke analyser allerede, og er på mange måter godt i gang, sier Nikolaisen.

-Hva er de viktigste effektene av å gjennomføre usikkerhetsanalyser?

-På generelt grunnlag ligger gevinsten i å bedre kvaliteten på prosjektgjennomføringen. Vi oppnår bedre kostnadsoverslag og økt bevissthet om hvilke risikofaktorer som kan påvirke prosjektet. Samtidig synliggjør vi på en bedre måte hvilke muligheter som ligger i prosjektet. Gjennomføring av usikkerhetsanalyser gjør også at de involverte får langt bedre kjennskap til totaliteten i prosjektet. I tillegg kan usikkerhetsvurderinger føre til en riktigere prioritering mellom prosjekter eller alternative løsninger.

Prosess

Usikkerhetsanalyser gjennomføres som en strukturert gruppeprosess hvor blant annet prosjektmedarbeidere og eksterne ressurspersoner deltar. NTNU har for øvrig beskrevet prosessen som "kvalifisert gjetning basert på kompetente personers fagkunnskap, erfaringer og beste skjønn". I en tidlig fase av prosessen inviteres deltakerne til en "brainstorming". Hensikten er å få frem viktig informasjon som ofte kun er kjent av enkeltpersoner som ikke kjenner eller ser alle konsekvenser for hele prosjektet. Nikolaisen understreker at dette har stor betydning for det totale informasjonstilfanget og dermed kvaliteten på analysen.

-Hvilke spesielle utfordringer er knyttet til prosesser som dette?

-Den største utfordringen er å få deltakerne til å tenke i nye baner, rett og slett fordi det til nå har vært vanlig å ta utgangspunkt i én bestemt (deterministisk) verdi når prosjektkalkyler settes opp. Det kan vi ikke gjøre når vi gjennomfører usikkerhetsanalyser. Årsaken er at hele poenget med usikkerhetsanalyser nettopp er å forsøke og tallfeste usikkerheten som knytter seg til alle elementer i et prosjekt. Derfor tar vi utgangspunkt i minimums- og maksimumsverdiene. For øvrig er det en rekke psykologiske effekter knyttet til gruppeprosessen, som for eksempel at eksperter har vanskelig for å innrømme usikkerhet, fordi dette tradisjonelt har blitt oppfattet som faglig svakhet i ingeniørmiljøene. For å motvirke dette er det ellers viktig at gruppelederen er nøytral, og har god erfaring i slike prosesser.

Helikopterperspektiv

-Hvilke metoder og verktøy benyttes i forbindelse med usikkerhetsanalysene?

-I en tidlig fase av prosjektet er såkalt suksessiv, eller trinnvis kalkulasjon det mest vanlige og hensiktsmessige. Metoden går ut på at vi konsentrerer oss om å analysere risikoelementer fremfor å være opptatt av detaljer vi normalt har god kontroll over. Utgangspunktet for analysen er et helikopterperspektiv på prosjektet, eierorganisasjon, samfunns- og markedsmessige forhold. Kort sagt alt som kan påvirke prosjektgjennomføringen. Jeg understreker at dette også gjelder forhold som ligger utenfor prosjektets kontroll, sier Nikolaisen, og legger til at det ikke bare er prosjektets tekniske forutsetninger som er interessante i denne forbindelse.

STATLIGE INVESTERINGER:

Bedre styring

Peder Andreas Berg.

I desember 1997 satte regjeringen i gang et prosjekt for å bedre styringen av statlige investeringer. I februar i år ble sluttrapporten med forslag til nye retningslinjer for styring av statlige investeringsprosjekter presentert av styringsgruppen for prosjektet.

AV HARRY KORSLUND

-I den første fasen av prosjektet kartla vi eksisterende systemer og rutiner for å planlegge og gjennomføre større investeringsprosjekter, sier avdelingsdirektør Peder Andreas Berg i Finansdepartementet. Som et ledd i dette arbeidet gjennomgikk vi i alt elleve konkrete prosjekter fordelt på Samferdselsdepartementet, Forsvarsdepartementet og Arbeids- og administrasjonsdepartementet, sier Berg, og legger til at dobbeltsporet Ski-Sandbukta var ett av prosjektene som ble gjennomgått.

-Hvilke oppdagelser gjorde dere?

-Vi avdekket at utilfredsstillende prosjektresultater svært ofte skyldtes at det var lagt for lite arbeid i de tidlige faser av prosjektene, og at det generelt er behov for bedre kostnadsstyring i større statlige investeringsprosjekter.

-Hva har skjedd siden sluttrapporten ble presentert i februar?

-På bakgrunn av prosjektets konklusjoner og anbefalinger har regjeringen besluttet at det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring av alle statlige investeringsprosjekter med kostnadsoverslag over 500 millioner kroner. Usikkerhetsanalyser vil være et sentralt element i kvalitetssikringen. I tilknytning til dette vil Finansdepartementet i løpet av kort tid gå ut med en anbudsforespørsel i EØS-området, med tanke på å inngå rammeavtale med et begrenset antall kvalifiserte, eksterne kvalitetssikrere.

-Hvilke andre forutsetninger har regjeringen lagt til grunn?

-Regjeringen er opptatt av at kostnadsrammene må få en mer forpliktende status enn de har i dag. Derfor vil det bli stilt krav om at det for alle prosjekter utarbeides en konkret liste over elementer og tiltak som kan tas ut av prosjektet dersom det viser seg at den fastsatte kostnadsrammen ikke er tilstrekkelig. Hensikten med dette er blant annet å unngå at prosjekter i pengemangel skal tilføres midler på bekostning av andre vedtatte prosjekter. I kostnadsrammen skal det også settes av penger til å dekke uforutsette kostnader. Avsetningen dimensjoneres slik at den, sammenholdt med listen over mulige kostnadsreduserende tiltak, er tilstrekkelig til at prosjektbudsjettet utgjør et reelt styringsinstrument.

I tillegg forventes det at økt vekt på planlegging vil medføre økt nytte av de ferdige investeringene.

NY STASJON

Ventetiden er over på Bryne

Saksen brukes flittig langs det norske jernbanenettet for tiden. 24. november var det ordføreren i Time kommune, Arnfinn Vigrestad som klippet. Båndet var for anledningen strukket tvers over den nye undergangen under sporene på Bryne stasjon. Begivenheten markerte slutten på den tredje ombyggingen av stasjonen på 90-tallet.

AV ANDERS HAAKONSEN

ALLE FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Ordfører Arnfinn Vigrestad holder tale foran undergangen. Trappehuset over ham er tegnet med tanke på at det skal markere stasjonen i bybildet.

At ordføreren ble valgt til seremonimester var ingen tilfeldighet. 3. ombygging angår alle på Bryne, også de som aldri reiser med tog. Den gamle fotgjenger-undergangen var så trang at det kunne være stillestående køer i rushtiden. Den nye er bred og innbydende, og gangveien i forlengelsen av den er oppgradert.

Det er likevel togpassasjerene som har størst grunn til å glede seg, spesielt de som bruker barnevogn eller rullestol. Tidligere var det bare trapp mellom undergangen og mellomplattformen, nå er det også rampe. Plattformen er romslig, bredden er økt fra 6,5 til 12 meter på det bredeste. Parkeringsmulighetene er blitt vesentlig bedre. Det er plass til 120 biler i tilknytning til stasjonen - mer enn dobbelt så mange som før. Stasjonen har også fått et betydelig antall sykkelstativer. De blir flittig brukt på Jæren.

Uansett hvordan man kommer seg til stasjonen, kan man glede seg over et anlegg som tåler å bli sett. Det kunne man knapt sagt om Bryne stasjon for et år siden.

Vegar Voraa har hatt ansvar for det arkitektoniske. Han arbeider på NSB BAs arkitektkontor, som også har tegnet de nye plattformtakene som særpreger Jærbanen. Selv om Bryne har fått mye bredere plattform enn de øvrige stasjonene, er særpreget beholdt: Et lett plattformtak i stål og tre.

Vegar Voraa har lagt spesiell vekt på trappehuset. - Undergangen som ligger i forlengelse av Storgata, åpner Bryne på tvers av jernbanesporene. Trappehuset over undergangen markerer stasjonen i bybildet, sier han.

- Det spesielle lyset på Jæren slipper inn gjennom slisser i veggene og andre åpninger i trappehuset, og gir forskjellige effekter avhengig av lysforholdene. I mørket slipper lyset ut gjennom de samme åpningene, sier Voraa.

Inne i trappehuset og undergangen er betongen lasert for å gjøre det lysere. For øvrig har nye Bryne stasjon fått mye tilsynelatende ubehandlet betong. Det kan se ut som et paradis for taggere - men skinnet bedrar. Betongen er påført et spesielt antigrafittistoff.

Prosjektleder Gisle Tangenes forteller at stoffet er grundig utprøvd, blant andre av Oslo Sporveier som har brukt det i mange år med godt resultat. Tagging fjernes effektivt med høytrykksspyling, og betongen blir som før. Alle spor blir borte.

Bryne stasjon har vært under stadig forandring de siste årene, og den har ennå ikke funnet sin endelige form. I forbindelse med satsingen på Jærbanen i 1992, ble stasjonsbygningen pusset opp innvending og billettsalg og venterom ble flyttet ned en etasje. I 1997 ble en storkiosk oppført i tilknytning til stasjonsbygningen med direkte adkomst til venterommet. Den nye plattformen og undergangen var ferdig i september. Det som nå står for tur, er en oppgradering av bussholdeplassen som ligger inntil stasjonen. Anleggsarbeidet vil bli påbegynt i nær framtid. Når det er ferdig, blir det fire skråstilte filer for busser og en for drosjer. Dagens drosjebu er upraktisk plassert for dem som kommer til Bryne med tog. Den blir revet, og sjåførene får oppholdsrom i stasjonsbygningen. Ombygningen er beregnet å koste 1,5 millioner kroner, hvorav Samferdselsdepartementet betaler 250 000 kroner og Time kommune resten.

Heller ikke plattformen har funnet sin endelige form. Utrustingen er spartansk både når det gjelder skilt, rutetabeller og benker. Bedringen kommer når det nye designprogrammet er på plass.

Det arbeidet som Time-ordføreren markerte avslutningen på, har kostet 53 millioner kroner. Kommunen har selv bidradd med 900 000 kroner. Entreprenørarbeidet er utført av A/S Betong, Sandnes, ADtranz har levert og montert signal- sikrings- og KL-anlegg, og Jernbaneverket ved produksjonsavdelingen på Bryne har lagt spor. Byggearbeidet ble igangsatt for et år siden. Prosjektet er helt i rute både med hensyn til tid og penger.

Plattformtaket på Bryne er vesentlig større enn på de andre stasjonene på Jærbanen, men slektskapet er lett å få øye på.

BEDRE INFORMASJON

Ny banedatabank for alle i 2001

Et nytt og mer brukervennlig datasystem for infrastrukturen skal være klar til bruk om halvannet år. På forsommeren forelå tilbudsdokumentet og leveransen ble utlyst i hele EØS-området. Innen årsskiftet skal kontrakten med en leverandør av den avanserte programvaren som må til være undertegnet. -Målet er at alle ansatte i Jernbaneverket skal ha enkel tilgang på oppdatert informasjon om banenettets tekniske standard, sier Jon Skjæret i Bane Partner. Den gamle banedatabanken vil være en del av grunnlaget for den nye, men kravene til oppdatering gjør at en full gjennomgang av alle data om banenettet vårt må gjennomføres.

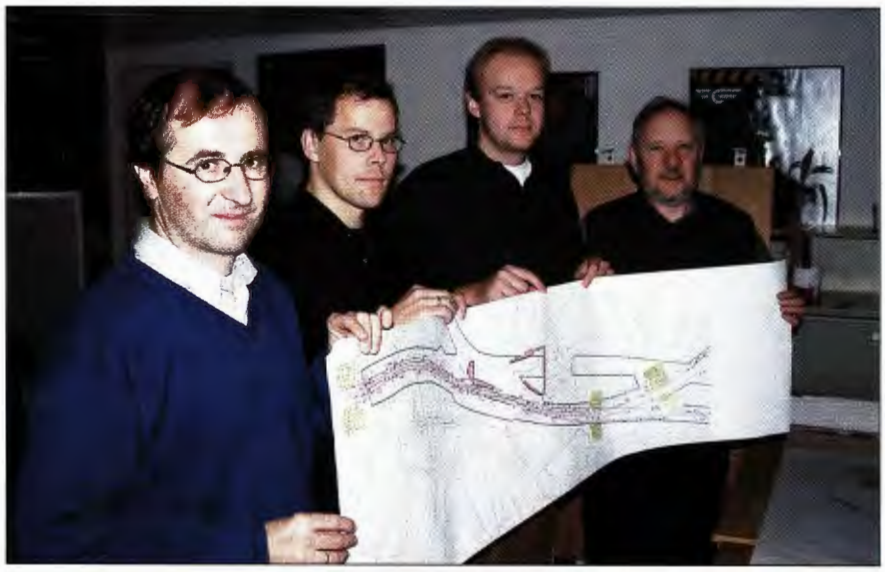


FOTO: NJÅL SVINGHEIM

De er allerede i full sving med den nye Banedatabanken. Fv: Prosjektlederstøtte Jon Skjæret, delprosjektleder Aslak Træe, delprosjektleder Lars B Johansen og hovedprosjektleder Jens Henrik Jørgensen.

AV NJÅL SVINGHEIM

Banedatabanken skal i følge målsettingen bl.a. danne grunnlaget for både teknisk og økonomisk riktig drift og vedlikehold av kjøreveien. Alle data skal være lett tilgjengelige, også ved mindre stasjoneringssteder. Banedatabanken skal alltid være å jour med tilstanden til de forskjellige delene i jernbanenettet og den skal også inneholde historikk og planer. Det er med andre ord et omfattende prosjekt som nå er satt i gang, men til tross for omfanget og kostnadene ved et slikt prosjekt, skal det gi bedre økonomi totalt. Den nye banedatabanken vil gi et bedre grunnlag for beslutningene som tas og den skal gi bedre mulighet for forebyggende vedlikehold.

Brukervennlighet

I dag ligger informasjonen om banenettets tilstand lagret på en rekke ulike medier og på forskjellige steder i Jernbaneverket. Denne informasjonen skal samles og bli en del av banedatabanken slik at alle kan få tilgang til informasjonen. -Det skal også bli mulig å hente ut informasjon på tvers av fagene og å sammenstille opplysninger fra flere steder, sier Jon Skjæret som er prosjektlederstøtte for den nye banedatabanken.

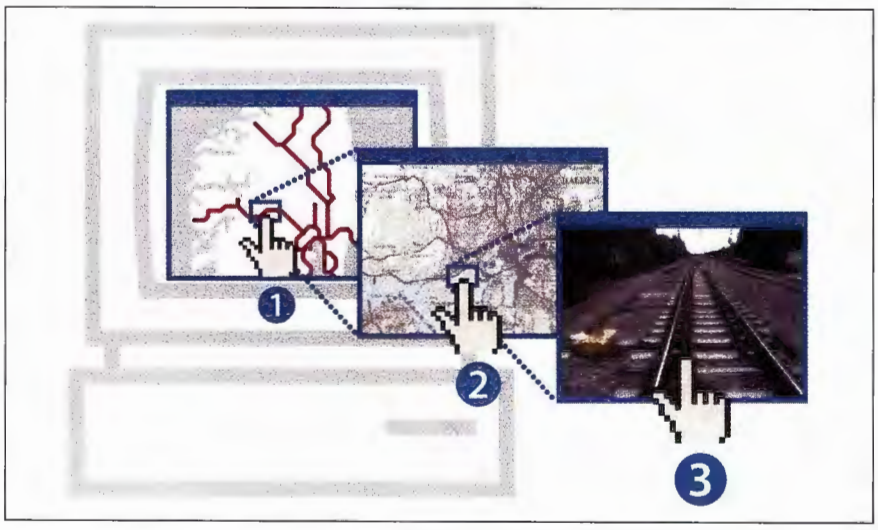
Det er satt høye krav om at det skal leveres et brukervennlig system. -Satt på spissen skal alle ansatte i Jernbaneverket etter 15 minutters opplæring kunne søke og hente ut informasjon på skjerm eller papir om emnet de ønsker opplysninger om, sier Skjæret. Banedatabanken skal innarbeides som hovedkilden for beslutninger vedrørende banenettet uten at det skal være nødvendig å konsultere andre datakilder i tillegg. Kvaliteten på informasjonen i banedatabanken skal være så god at alle ansatte skal kunne stole på at den til en hver tid er oppdatert og å jour med virkeligheten.

Dette krever at alle endringer som gjennomføres på banenettet straks blir ført inn i banedatabanken. I den forbindelse vil det bli utarbeidet rutiner for en sikker oppdatering.

Detaljert

Informasjonen i den nye banedatabanken vil ligge på flere detaljeringsnivåer. Eksempelvis skal det via systemets digitale kartgrunnlag være mulig å finne ut hvilken type sporveksel som ligger i spor tre på Ski stasjon. Det vil samtidig da kunne kjøres video på skjermen som viser stasjonsområdet og hvordan den aktuelle sporvekselen ser ut i virkeligheten. -Banedatabanken skal finnes både i en web- og en windowsklient - versjon, sier Skjæret. Web-versjonen vil ligge i tilknytning til Jernbaneverkets intranett, der også Teknisk Regelverk og lærebøker skal finnes. Alle ansatte i Jernbaneverket vil få tilgang til banedatabanken og detaljeringsnivået skal tilpasses den enkelte ansattes behov. Bruken vil dessuten kunne skreddersys den enkeltes behov ved å opprette «snarveier» i datasystemet.

Sommeren 2001 skal det omfattende prosjektet avsluttes og da kan vi alle få en lettere tilgang til alle opplysninger om jernbanenettet.



Slik er den nye banadatabanken tenkt bygd opp. All informasjon om banens tilstand skal kunne finnes samme sted.

Mye av alt på Nordlandsbanen

ALLE FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Typisk for Nordlandsbanen nord for Grong er trafikkavvikling med betjente stasjoner og lange blokkstrekninger. Bildet viser togkryssing på Bolna stasjon på Saltfjellet.

Sporets underbygning har stått i fokus på Nordlandsbanen i år. Region Nord engasjerte for to år siden konsulentene SCC Kummeneje AS for å vurdere tilstanden på underbygningen på alle banestrekningene i regionen. Undersøkelsene ga som resultat en oversikt over underbygningstiltak relatert til sikkerhet som må gjennomføres på banestrekningene. På den 70 mill lange Nordlandsbanen er det i år gjennomført tiltak med underbygningen på hele 75 steder.

AV NJÅL SVINGHEIM

På Nordlandsbanen er det mye av alt. Banen har store snømengder om vinteren, store temperatursvingninger, høyfjellskyst- og innlandsklima, og i tillegg ble deler av den bygd under krigen da framdrift ofte var viktigere enn kvalitet. Flere av disse faktorene spiller naturligvis inn på banens drift og vedlikehold i dag. De store nedbørsmengdene som ofte kommer over korte tidsrom, kombinert med store temperatursvingninger, gjør at det i perioder kreves stor innsats i form av hyppige visitasjoner for å ivareta sikkerheten på de rasutsatte strekningene. Snømengdene i Namdalen, Vefsn og Rana og over Saltfjellet betyr mye brøyting og mange dyrepåkjørsler. Klimaet setter også togmateriellet på harde prøver. Det kan være mildvær og regn ved kysten, vind, snø og kuldegrader i fjellet, tørt og kaldt vær i innlandet lenger sør. Alt dette skal materiellet takle, ofte på en og samme tur.

Region Nord har i år altså fokusert spesielt på arbeider med sporets underbygning. De 75 tiltakene som er gjennomført på Nordlandsbanen i år fordeler seg på forsterkning av fyllinger, bedre drenering, stikkrenner og også etablering av nye dreneringssystemer, forteller assisterende banesjef på Nordlandsbanen , Jan Birger Almåsbro. -Årets innsats har ført til at alle punktene som tilstandsrapporten anbefaler innenfor området sikkerhet nå er utbedret. .

Tilgjengelighet

På Nordlandsbanen er det CTC på strekningen fra Trondheim til Grong, det vil si om lag 30% av strekningen. På resten av banen avvikles trafikken med betjente stasjoner, noe som igjen fører til lange blokkstrekninger i store deler av døgnet. Flere av de stedene det er utført arbeider med underbygningen på i år ligger uveisomt til. Det betyr at all transport til og fra arbeidsstedet må foregå på banen. Alt fra steinmasser til å forsterke fyllingene med, maskiner, utstyr og mannskap må fraktes til stedet på jernbanen. -Disse forholdene gir oss store utfordringer når vi skal planlegge vedlikeholdet, sier Almåsbro. I perioder med intensivt vedlikehold på en strekning må vi holde stasjonene ekstra betjent hele døgnet for å sikre en effektiv framdrift.

Prosjektleder for underbygningsprosjektene, Lars Petter Hoven, sier de regner med at to millioner kroner er brukt bare til transporten til og fra disse vanskelig tilgjengelige arbeidsstedene. Til sammen brukes det i år om lag 17 millioner kroner på forsterkning av underbygningen på Nordlandsbanen og arbeidene kommer til å fortsette også neste år, sier Hoven.

Ubåtnett

Flere steder går Nordlandsbanen helt nede ved sjøen og rett nord for Mosjøen er det nødvendig med nøye overvåking av sjøens innvirkning på banens fundament. Her foretas det stadig utbedringer og ingenting skal være uprøvd for å avhjelpe problemene. I sommer ble det plassert et ubåtnett på det mest utsatte området. Nettet ,som er et grovt stålnett, skal forhåpentlig holde steinmassene på plass i fyllingen, sier prosjektleder Hoven. Mesteparten av nettet ligger under vannflaten. I hele sommer og høst har det pågått arbeid med å forsterke underbygningen på 7 til 10 steder samtidig, forteller Hoven. Dette har vært et stort arbeid og folk har virkelig stått på, sier han.

Malmbanen

Navnet Malmbanen forbindes vanligvis med Ofotbanen og den svenske streknin-

KARTILLUSTRASJON: STATENS KARTVERK

Ørtfjell stasjon er malmtrafikkens utgangspunkt. Assisterende banesjef Jan Birger Almåsbro (t.v) og oppsynsmann Bernt Olsen beskuer smøreapparatet for malmvognene.

Kartet viser Nordlandsbanen i Dunderlandsdalen med "Malmbanen"(uthevet)

Her ved Raudberget skal det monteres rasvarslingsanlegg med geofoner.

gen fra Riksgränsen til Luleå, men Nordlandsbanen har også sin "Malmbane." Begrepet er godt innarbeidet, allerede i 1904 åpnet strekningen fra Storforshei i Dunderlandsdalen til Gulsmedvik ved Mo i Rana for malmtrafikk. Det var selskapet Dunderland Iron Ore Company (DIOC) som fikk bygd banen for å transportere ut malm fra Storforshei, og banestrekningen var på 22 kilometer. Da så anlegget av Nordlandsbanen i 1942 nådde Mo i Rana og videre til Dunderlandsdalen, ble den gamle Malmbanen en del av Nordlandsbanen. Etter hvert ble det gjort store endringer i traseen og anlagt en rekke nye tunneler og bruer for å heve traseens standard til samme nivå som resten av Nordlandsbanen. Staten overtok banen først i 1947. I 1983 åpnet den "nye" Malmbanen fra Gulsmedvik til Rana Grubers anlegg på Ørtfjell. Den strekningen av Nordlandsbanen som nå har malmtrafikk er 35 kilometer lang og har en tillatt aksellast på 25 tonn.

Nytt spor i Dunderlandsdalen ved Kalvhaugen tunnel ved Skonseng.

I sommer har det pågått store arbeider på Malmbanen i Dunderlandsdalen, forteller oppsynsmann Bernt Olsen i Mo i Rana. -Vi har skiftet ut 9000 sviller og reparert skader etter flere tidligere avsporinger på strekningen. Vi hadde avsporinger her i 1988, 1990, 1995 og i 1998. Flere av disse saktekjøringene var altså gamle og det var godt endelig å bli kvitt dem, sier Olsen. 5,5 kilometer av strekningen har fått nye sviller og vi har også fått rensket skikkelig opp etter et gammelt ras som lå inn mot sporet. Til sammen er det brukt 11 millioner kroner på Malmbanen i sommer, og arbeidet er utført av produksjonsavdelingen i Mo i Rana. På Malmbanen går 15 - 20 malmtog i uka i tillegg til den vanlige trafikken på Nordlandsbanen.

Geofoner

På et av Nordlandsbanens mest utsatte partier skal det nå tas i bruk en ny type rassikring. Ved Raudberget, som ligger mellom Dunderland og Bolna stasjoner, ble det i oktober gjennomført forsøk med bruk av geofoner som varsling av ras. Geofonene registrerer rystelser i grunnen og vil i løpet av neste år bli montert som en del av rasvarslingsanlegget i Raudberget. Raudberget består av forvitret fjell og strekningen må derfor overvåkes kontinuerlig. I dag er hastigheten redusert til 30 km/t (sikthastighet) forbi det rasutsatte partiet. -Ved blant annet å installere geofoner vil vi ha et varslingsanlegg som gir oss trygghet for å kunne sette opp til riktig hastighet i forhold til sporgeometrien, sier Jan Birger Almåsbro. I perioden fra 1991 - 1996 ble det gjennomført et stort investeringsprosjekt på Saltfjellet. Prosjektet ble kalt "Drivsnø over Saltfjellet" og besto i hovedsak av heving av sporet og utvidelser av grøfteprofiler for å "gi plass" til snøen. Prosjektet ble meget vellykket og i sammenheng med de lettere persontogene (type 93), som etter planen skal kjøres på strekningen vil vi få stor glede av dette prosjektet er gjennomført, sier Almåsbro.

RAUMABANEN

Årets mest "runde" banejubileum ble feiret mandag 29. november. Raumabanen ble nemlig åpnet på denne datoen 75 år tidligere. Raumabanen er en av våre flotteste jernbanestrekninger og banen er særlig godt kjent for strekningen ved Verma som både omfatter den berømte Kylling bru og Stavem vendetunnel. Dette er ved siden av Flåmsbanen det mest spektakulære anlegget på det norske jernbanenettet. 29.november tok tog 2351 seg en time bedre tid enn normalt på de 114 kilometrene fra Dombås til Åndalsnes. Undervegs var det feiring av banen og dem som bygde den.

FOTO: WILSE, NORSK JERNBANEMUSEUM

Kylling bro. Ofte fotografert, her like etter banens åpning.

114 ville kilometer feiret

AV NJÅL SVINGHEIM

I snøvær og sno ble jubileumsdagens første taler holdt allerede før toget forlot stasjonen på Dombås. Undervegs informerte tidligere distriktssjef i Trondheim, Asbjørn Øye, om banens anleggs- og driftshistorie. De dramatiske hendelsene på og langs Raumabanen våren 1940 ble også omtalt. Da toget kom til Verma stasjon var det et lengre opphold med tale og bekransning av bautaen som er reist til minne om dem som mistet livet under anlegget. Kransen ble lagt ned av Sigrid Doseth (94) som selv var med på anlegget av banen. Hun var med og kjørte anleggsvagg når hun hadde fri fra skolen. Sigrid Doseth foretok også, sammen med jernbanedirektør Steinar Killi, avdukingen av det nye rallarmonumentet som er reist på Åndalsnes stasjon til 75-års -jubileet. Raumabanens togsett hadde på jubileumsdagen to vogner mer enn vanlig og toget var fullsatt av folk som ville være med og feire banen. Det er et betydelig lokalt engasjement for Raumabanen. Persontrafikken har dessverre vært synkende de siste årene men håpet er at trafikken igjen vil stige når banen får nye togsett (type 93) og flere avganger høsten år 2000. Godstrafikken på banen har økt og Åndalsnes stasjon har en moderne godsterminal.

Jubileumstoget var pyntet med flagg, bar og påskriften "Raumabanen 74 år"

Historikk

Jernbanen gjennom Romsdalen, Raumabanen, inngikk i den store jernbaneplanen som ble vedtatt i 1908. De første stikningsarbeidene tok til i 1909, men først i 1912 kom anleggsarbeidet i gang for alvor. Raumabanen er altså 114 kilometer lang, banen har åtte større bruer og blant dem noen av landets største og flotteste steinhvelvsbruer. Mest kjent av dem alle er den 77 meter lange Kylling bru over Rauma ved Verma, men den største brua på banen er steinhvelvsbrua Jora bru, bar tre kilometer nord for Dombås. Jora bru er 85 meter lang. Kylling bru er likevel på grunn av sin beliggenhet og høyde over elven blitt et av de mest fotograferte stedene på det norske jernbanenettet. Fra elvebunn til skinnetopp er høyden 59,3 meter og hovedhvelvet har en spennvidde på 42 meter. Byggingen av brua tok til i 1913 og det tok hele ti år å bygge den. Prisen lød på 676.000 kroner, så noe fikk man jo for pengene den gangen.. Jora bru ble bygd i årene 1912 til 1916 og hovedspennet her er på 54 meter.

Raumabanen ble bygd i stor grad under første verdenskrig og stor knapphet på varer førte til stadige forsinkelser og problemer for anleggsdriften.

Banen ble åpnet i flere etapper. 19.november 1921 ble de 57 kilometrene fra Dombås til Bjorli tatt i bruk. Til Verma kom banen i november 1923, og endelig til Åndalsnes var det offisiell åpning 29.11.1924.

Det har også vært planer om å forlenge banen, ikke bare til Ålesund, men også til både Molde og Kristiansund. Planene om baneforlengelse til Ålesund var sist framme i debatten nå på 1990-tallet.

Raumabanen har, særlig på strekningen mellom Stuguflåten og Marstein, flere rasutsatte partier. Helt fra tiden under anlegget og fram til i dag har banen blitt utsatt for en rekke ras. Under anlegget var det nødvendig med omfattende fjellrenskning i fjellsiden vest for Verma. Dette området går den dag i dag under navnet "Rensken.". Banen har også flere rasvarslingsanlegg for å ivareta sikkerheten. Banen har en god trase og nye skinner som tillater 130 km/t på lengre strekninger. Dagens tog bruker 1 time og 25 minutter på de 114 kilometrene, mens de nye togsettene kommer til å redusere reisetiden betydelig.

ALLE FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Det var folksomt på Verma stasjon under jubileumstogets opphold der

Sigrid Doseth, som selv var med på anlegget av Raumabanen, legger ned krans ved bautaen på Verma stasjon over dem som mistet livet ved anlegget.

TOGFRAMFØRING

Teknologisprang i Region Sør

Når deler av den nye driftssentralen i Drammen blir tatt i bruk omkring årsskiftet 2000/2001 representerer dette et kvantesprang for togfremføringen i Region Sør.

AV SINDRE ÅNONSEN

Den nye driftssentralen blir den første i Jernbaneverkets historie som vil integrere de tre systemene: fjernstyring av sikringsanlegg, fjernstyring av kjørestrøm og fjernstyring av publikumsinformasjon. I den integrerte driftssentralen kan man fra en og samme operatørplass styre de tre nevnte systemene. Dette vil i første omgang gi fordeler med samlokalisering av togledere, elkraftmaskinister og toginfopersonell. Målsetningen er klar: Kapasiteten i eksisterende spor skal økes. Det vil si flere tog per kilometer og time.

-Vi får en teknologi som skal avlaste togleder og elkraftmaskinister fra rutineoppgaver slik at hovedfokuset kan rettes mot eventuelle avvik, forklarer prosjektleder og overingeniør Arne-Kristian Røren.

Dette innebærer i korte trekk at systemet kan styre trafikken(signaler og sporveksler), kjørestrømmen, og deler av publikums informasjonen(plattformanvisere).

-Vi snakker om en leveranse i funksjonalitet, konkluderer Røren.

Prislappen i henhold til hovedplankalkylen er 125 millioner kroner.

Utsatt

Opprinnelig skulle det nye dobbeltsporet (parsell 2, 3 og 4) på Vestfoldbanen fra Drammen til og med Tønsberg blitt innlemmet i det integrerte fjernstyringssystemet fra 1. oktober neste år. Deretter skulle resten av Vestfoldbanen følge etter. Men på grunn av problemer med leveransene av sikringsanleggene(Ebilock 950) fra ADtranz må denne fremdriften justeres. Problemet er knyttet opp mot grensesnittet mellom fjernstyringssystemet og sikringsanleggene.

-Vi vil starte med å innlemme hele Vestfoldbanen minus de stedene(parsell 3 og 4 og Skien stasjon) der Ebilock 950 blir montert, opplyser Røren.

Men fra 1. februar 2001 vil hele Vestfoldbanen fra Drammen over Larvik til Nordagutu styres fra den nye driftssentralen. Og etter hvert følger toglederområdene Stavanger og Kristiansand etter.

-Men publikum skal ikke legge merke til overgangene, forsikrer Røren.

Gleder seg

Egentlig kunne toglederne tatt den nye driftssentralen i bruk 1. oktober 2000, men av bemanningsmessige årsaker gjøres ikke dette før i februar 2001. Derfor vil den første spede bruk av ny teknologi skje fra nåværende togdriftssentral i gamlebygget på Drammen stasjon. Men etter hvert vil det stå 12 plasser klare til togledere, elektromaskinister og infopersonell i den nye sentralen eller aulaen som den også kalles. En sentral spesialkonstruert ut i fra kravet om god akustikk, optimale lysforhold, ventilasjon, og med kapasitet til å styre hele Region Sør og en eventuell Ringeriksbane. Tegningene som foreligger er imponerende, men togdriftsleder Sten Tore Opseth vil ikke karakterisere det nye anlegget som råflott.

-Den nye driftssentralen er en dyd av nødvendighet. Vi snakker om bemanning 24 timer i døgnet 365 dager i året. Gode arbeidsforhold fører til færre sykemeldinger. Dermed er dette en god investering på alle mulige måter, og vi gleder oss til å flytte inn, slår han fast.

Per i dag sitter toglederne ved arbeidsbord som ikke kan justeres. Og de må forholde seg til både grafiske ruter, skjermer og fjernstyringstablået.

-Nå blir det en avstand, sier Opseth.

-Har togledelsen kompetanse til å kjøre de nye systemene?

-Fjernstyring kan de. Men per i dag mangler de selvfølgelig de grunnleggende kunnskapene om det nye systemet. Derfor vil det bli gitt fortløpende opplæring i tiden som kommer, sier han.

FOTO: SINDRE ÅNONSEN

FORNØYDE: Prosjektleder Arne Kristian Røren (t.h) og togdriftsleder Sten Tore Opseth konstaterer at tegningene for den nye driftssentralen lover bra for fremtiden.

Fakta

Siemens er totalleverandør av de tre integrerte systemene. De leverer:

- Vicos: system for fjernstyring av sikringsanlegg som representerer en videreutvikling av teknologien som tidligere er levert til Jernbaneverket Region Øst og Gardermobanen.
- Sinaut Spectrum for fjernstyring av kjørestrøm og standard elkraftstyring for Norden.
- Viewcom Modulex for fjernstyring av anviseranlegg. Bygger på systemet som tidligere er levert JØ og GMB.

Mesteparten av det tekniske utstyret vil bli plassert i samme bygg som den nye aulaen i Drammen, men det skal også plasseres ut nye understasjoner. Det vil være operatørplasser i Kristiansand og Stavanger.

For å ivareta styring av sikringsanlegg og publikumsinformasjon henter systemene hver natt ruteplaner fra en landsdekkende database i Oslo.

Framdrift

- Oktober 2000: Fjernstyringen av sikringsanleggene på deler av Vestfoldbanen tas i bruk. Fjernstyring av anviseranlegg på Sande stasjon. Fjernstyring av kjørestrømmen på Vestfoldbanen. Resten av Drammen toglederområde (kjørestrøm og sikringsanlegg) inkluderes i løpet av perioden frem mot september 2001.
- Februar 2001: Togledere og infopersonell flytter inn i ny aula. Elkraftmaskinister følger etter i oktober og kan da fjernstyre hele Region Sør.
- 2003: I løpet av første kvartal vil Stavanger toglederområde legges inn under nytt fjernstyringsanlegg med egen operatørplass i Stavanger.
- 2004: I løpet av siste halvår vil Kristiansand toglederområde legges inn under nytt fjernstyringsanlegg.

Dette er Banskolan

- Egen forretningsenhet i Banverket, driften finasnieres av kursavgiftene
- Skolen har et råd der også representanter fra de andre nordiske infrastrukturforvalterne er med. Teknisk direktør Ingolv Pedersen er Jembaneverket s representant i rådet.
- Avholder årlig mer enn 400 kurs med 4500 deltakere
- Kundene er selv med å utvikle kurstilbudet gjennom å innmelde sine behov til skolen
- Banskolan er dominerende for Jernbaneverket på etterutdanning
- Skolen definerer Skandinavia som sitt hjemmemarked, men har også kursdeltakere fra resten av Europa, Asia og Afrika.
- Skoleområdet omfatter 32 mål, 26.000m2 innendørs kurslokaler.
- Eget banemuseum som også er åpent for publikum i sommerhalvåret.
- 75% av omsetningen kommer fra Banverkets egne avdelinger
- Skolesjefen heter Jan Hammarquist

I Ängelholm i Skåne ligger Banskolan som er det svenske Banverkets utdanningssenter. Her gjennomføres det hvert år mer enn 400 kurs i fag som har med jernbane å gjøre. Virksomheten drives som en egen forretningsenhet innen Banverket og Jernbaneverket er en av kundene. Mer enn 100 norske jernbanefolk er hvert år innom til kurs på Banskolan og nå skal det bli enda flere.

En norsk stasjon i Sverige

AV NJÅL SVINGHEIM

ALLE FOTO: NJÅL SVINGHEIM

"Feilsøking" i signalanlegg. F.v: (delvis skjult) Tore Jansen, JØ, Geir Inge Grande. JN, Henning Friise, JS og Jan Jystad, JN.

Jernbaneverket og tidligere NSB Bane har gjennom en årrekke avviklet kurser ved Banskolan. Arvid Tveit ved Hovedkontoret har de siste årene tilbrakt nesten tre måneder hvert år ved Banskolan som ansvarlig for de norske kursene og deltakerne der. Han sier at hovedgrunnen til å legge kursene til Ängelholm er at det der finnes meget gode undervisningslokaler og -hjelpemidler. Banskolan er bygd opp på et tidligere verksteds- og lokstallområde og har undervisningsutstyr for alle relevante fagområder. Selv om en del anlegg og teknikk kan være forskjellig fra Sverige til Norge, finnes det nå på skolen flere "norske" anlegg som gjør lokalene godt egnet.

Mange kurs

Arvid Tveit forteller at til nå har det vært flest kurs i elektronikk som har vært lagt til Banskolan. Det har vært kurser i grunnleggende elektronikk, R-CTC og E-CTC (relé- og elektroniske fjernstyringssystemer for togtrafikken), ATC-kurs for signalingeniører og montører og kurser i kontaktledningsanlegg av system 20 for kontaktledningsmontører. R-CTC og E-CTC er anlegg som er helt identiske i Norge og Sverige, når det gjelder ATC-anleggene er mange av funksjonene like, selv om de blir brukt i litt forskjellige sammenhenger. Signalbildenes betydning er også forskjellig i de to landene. For kontaktledningskursene er det bygd et eget norsk undervisningsanlegg fordi svenskene

Signalmontører på ATC-vedlikeholdskurs på Banskolan i november.

ikke bruker vårt system 20, som er det nye norske KL-anlegget. -Fordelene ved å legge kursene hit er flere, sier Tveit. Her finnes som sagt egnede kurslokaler og egnet undervisningsutstyr, det gjør at vi slipper å bygge opp noe tilsvarende i Norge. -Det kan nok være noen av kursdeltakerne som synes det er langt å reise for å delta på kursene, men reise hadde det blitt for mange uansett hvilket sted vi hadde lagt kursene til. Her blir også deltakerne bedre kjent med hverandre fordi ingen kan stikke hjem på kveldene.. På dem utveksles det også mange erfaringer kolleger i mellom. Kursene her nede er meget intensive og det er mange som tar kveldene til hjelp, gjerne i samarbeid med andre for å få mest mulig ut av tiden de er her, forteller Tveit.

Arvid Tveit ved Hovedkontoret er ansvarlig for de norske kursene ved Banskolan. Her ved kjøresimulatoren.

Jan Hammarquist er sjef for Banskolan. Her ved den enorme modelljernbanen som styres med originale sikringsanlegg.

Flere kurs neste år

I 1999 har det blitt arrangert fire ATC - vedlikeholdskurs for signalmontører, to ATC -prosjekteringskurs for teknisk personale og ingeniører, to repetisjonskurs i R-CTC for signalmontører og ett kurs i KL-system 20 for kontaktledningsmontører. På de fleste kursene brukes det instruktører og lærere fra Jernbaneverket, men fra neste år vil det også bli norske deltakere på kurs i regi av Banverket. "Sveiseskolen" på Hokksund blir nå lagt ned og kursene flyttes til Ängelholm som har en helt moderne sveiseskole med egnede lokaler. I tillegg til sporsveising vil det neste år bli flere ATC-vedlikeholdskurs, kurs i KL-system 20 og ATC-kurs for førere av målevogn. Banskolan har en kjøresimulator som gir et godt bilde på hvordan kjøring arter seg på en ATC-strekning. Til simulatoren er det utviklet egne kjøreprogrammer som viser "norske" strekninger. Arvid Tveit understreker at alle undervisningsoppleggene er utviklet av Jernbaneverket, med unntak av sporsveising som skal videreutvikles i et samarbeid mellom Banskolan og Jernbaneverket. KL-system 20 er også et samarbeidsprosjekt.

Også i Norge

Det er selvsagt ikke slik at Jernbaneverkets engasjement ved Banskolan betyr at det ikke avholdes kurs i Norge også. Det foregår en meget betydelig kursvirksomhet for ansatte i Jernbaneverket i Norge. All grunnopplæring av fagarbeidere til signal-, bane- og energimontører skjer i Norge, og det avholdes kurser i regelverk, linjetjeneste, signalanlegg og kontaktledningsanlegg i regionene. Videre avholdes kurs for signalingeniører, driftsprøvere på signalanlegg og leder for el-sikkerhet på Signalskolen på Grorud. Der er det også bygd opp undervisningsanlegg for signal- kontaktledning- og linjetjenesten.

-Men vi er en forholdsvis liten etat og det er ikke rasjonelt at vi bygger opp alle typer kurs med tilhørende utstyr selv, sier Tveit. Derfor blir nok Jernbaneverket en trofast kunde ved Banskolan i Ängelholm også i årene som kommer.

BEGGE FOTO: OLAV NORDLI

Trillingbruene i Hølen løfter E6 og Østfoldbanen inntil 50 meter over terrenget. Til tross for ulike funksjonskrav og laster er veg- og jernbanebruene samstemmig utformet.

Betongpris til Hølenbruene

Norsk Betongforening og Norske Arkitekters Landsforbund har gitt Betongtavlen 1999 til Hølendalen bruer. Utmerkelsen gis til byggverk hvor betong er anvendt på en miljømessig, estetisk og teknisk fremragende måte.

Utbyggingssjef Rolf Kr Jelstad i Jernbaneverket Utbygging og fung. vegsjef Erik

AV OLAV NORDLI

- Hølendalen bruer framtrer som et samlet, harmonisk og helhetlig anlegg. Bruene ligger naturlig i landskapet, høyt over dalbunnen. Anlegget framstår som en moderne viadukt som på en suveren måte "løfter" trafikkbelastning og støy bort fra bebyggelsen i Hølendalen, heter det i juryens begrunnelse.

De tre parallelle bruene, ei jernbanebru og to vegbruer, inngikk i Fellesprosjektet i Vestby hvor nytt dobbeltspor og firefelts E6 ble bygd i felles trasé. Jernbanebrua stod ferdig høsten 1995 og ble åpnet i desember 1996, mens vegbruene ble åpnet i juni 1998. Bruene, som er 416 meter lange og har fire spenn, ble bygd etter fritt frambyggmetoden.

- Det er synd at så få til nå har sett konstruksjonene nede fra dalbunnen - det er jo derfra vi får det beste inntrykket av bruenes slankhet og luftige dimensjoner. Flere burde ta seg tid til å besøke Hølen, som i dag ligger som et fredelig samfunn selv om det har fått en av Norges viktigste trafikkårer plassert i nabolaget, sier juryens leder, sivilingeniør Jan Eldegard.

En bronseplate som markerer utmerkelsen, ble nylig avduket på en av brupilarene i Hølen. Til stede var blant andre representanter fra Jernbaneverket Utbygging, Statens vegvesen, arkitektene Lunde og Løvseth, samt fra Vestby kommune og den lokale velforeningen.

Trafikk som vanlig nyttårsaften

Nyttårsaften kjøres togene som normalt. Jernbaneverket har gjennomgått alle sine 467 datasystemer med tanke på eventuelle år 200-feil. Ingen av systemene hadde feil som knyttet seg til risiko ved togframføring. Det er altså like trygt å reise med tog denne natten som ellers. NSB BA kjører ruter som en "vanlig nyttårsaften", det vil si lokaltog i Oslo-området og i Bergensområdet.

Hjemme-PC for fast ansatte i Jernbaneverket

Jernbaneverket er i ferd med å forhandle frem et tilbud om hjemme-PC til de fast ansatte. Ordningen innebærer at man kan leie en PC til svært gunstig pris over 3 år for deretter å få en mulighet til å kjøpe den. Det hele finansieres gjennom trekk i bruttolønnen, og man vil dermed oppnå en skattefordel. Jernbaneverket vil også benytte besparte utgifter til feriepenger og arbeidsgiveravgift til å gjøre avtalen mer gunstig for arbeidstakerne.

De ansatte vil kunne velge mellom 3 maskiner (2 stasjonære og en bærbar) samt mye tilleggsutstyr. Det er antatt at avtalen blir ferdigforhandlet nå i desember, og at tilbudet vil komme ut til hver enkelt i løpet av denne måneden.

REDNINGSTJENESTE

Nødvendig beredskap

2. og 3. november arrangerte Trafikkavdelingen i Region Sør seminar og beredskapsøvelse ved Borre Havarivernskole. -En veldig verdifull erfaring, sier trafikksikkerhetsrådgiverne Jon Inge Kjernlie og Øystein Uldal.

AV SINDRE ÅNONSEN

BEGGE FOTO: SINDRE ÅNONSEN

STILLE I TIMEN: "Elevene" fra Region Sør fulgte nøye med da Tom Haakenstad ved Borre Havarivernskole redegjorde for redningstjenestens oppgaver og rutiner ved eventuelle ulykker på jernbanen.

Bakgrunnen for seminaret er det nye utkastet til JD370 om jernbanens redningstjeneste, der begrepet fagleder jernbane står sentralt. Faglederen er Jernbaneverkets koordinerende ledd på et ulykkessted, og en tilsvarende funksjon finnes også i de etater som har med brann, sanitet og orden å gjøre.

-Regionen mente at det lå et behov for skolering av dem som er pekt ut til å fungere som fagleder jernbane, opplyser Jon Inge Kjernlie.

I alt deltok 32 personer på seminaret, hvorav 17 er utpekt til å fylle rollen som fagleder jernbane i regionen. Banesjefene, trafikksjefen og togdriftsledere var også til stede begge dager. Første dag ble innledet ved foredrag av assisterende jernbanedirektør Åge Lien, som blant annet fokuserte på hvilke krav som må stilles til en fagleder jernbane. Senere tok representanter for Havarivernskolen, Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern (DBE), og Jernbaneverket Region Sør for seg beredskapsplaner, behandling av farlig gods, og fagleder-rollen blant flere emner. Innimellom ble det tid til debatt og spørsmål.

Øvelse

Andre dag var det lagt opp til beredskapsøvelse. Togledelsen i Drammen, Kristiansand, og Stavanger fikk melding om en "ulykke" ved henholdsvis tre forskjellige stasjoner innenfor de respektive togledere-områder. "Ulykken" var den samme: Avsporing med farlig gods og lekkasje på stedet. På havarivernskolen ble deltakerne inndelt i grupper der de enkelte medlemmene skulle bistå fagleder jernbane. Både togledelsen og fagleder jernbane skulle testes med hensyn til varslingsrutiner og strategi ved "avsporingsstedet". I tillegg måtte togledelsen identifisere hva slags gods det var snakk om og hvilken fareklasse dette representerte. "Branntjenestemenn", "politi" og en "på stedet-journalist" var også på plass og krevde oppdatering og informasjon. Ingen enkel jobb når det koker som verst. Hvordan klarte så de impliserte seg?

-Meget bra, forteller Øystein Uldal som hadde ansvaret for å arrangere den simulerte ulykken.

Han legger likevel ikke skjul på at det ennå er et stykke igjen før alle rutiner fungerer optimalt. Spesielt i forhold til utfordringen med å identifisere farlig gods og avgjøre fareklasse så raskt som mulig.

-Per i dag har togledelsen en perm å forholde seg til. Men DBE arbeider nå med en CD-Rom som vil gjøre dette arbeidet langt enklere, opplyser Uldal.

-Ja, hvor godt forberedt er togledelsen på ulykker?

-Vi kan aldri hevde at rutinene sitter godt nok, men silike øvelser er viktige.

Flere øvelser

Både Kjernlie og Uldal understreker likevel behovet for flere øvelser av denne typen, og sistnevnte peker på at man ved enkle midler kan simulere ulykkessituasjoner.

-Øvelsen viser at enkel simulering og rollespill mange ganger kan erstatte et voldsomt apparat med røyk og action, slår Uldal fast.

Men selve øvelsesdelen krever tid. Og sikkerhetsrådgiverne er begge enige om at fremtidige øvelser bør vare lengre. Dette vil bli tatt opp i forbindelse med evalueringen av prosjektet.

STORT SETT FORNØYDE: Trafikksikkerhetsrådgiverne Jon Inge Kjemlie og Øystein Uldal er begge tilfredse med gjennomføringen av seminar og øvelse, men understreker at man i fremtiden bør sette av enda mer tid til øvelsen.

En bok om en bane og dens folk

Finsetunnelens åpningstog tog kommer ut av tunnelen 16.juni 1993.

Forfatter Kjartan Rødland har selv et nært forhold til Bergensbanen og dens folk. Regionsjef Truls Hegrenæs i foran. Fra bokpresentasjonen.

BEGGE FOTO: KJELL BERNSEN

Til Bergensbanens 90-årsjubileum og åpningen av den nye høyfjellsstrekningen kom boken "Livsnerven over høyfjellet" ut. Det er bok som vesentlig konsentrerer seg om den mest værharde delen av banen, nemlig de mer enn 100 kilometerene med høyfjellsnatur mellom Geilo og Reimegrend. Forfatter er tidligere redaktør av Bergens Tidende, Kjartan Rødland. Det har blitt en bok preget av oppriktig kjærlighet til høyfjellsbanen og dens folk.

AV NJÅL SVINGHEIM

Kjartan Rødland er selv sønn av en jernbanemann og har således hatt et forhold til Bergensbanen og dens historie i hele sitt liv. Det bærer også boken preg av. Gjennom boken blir leseren kjent med banens historie helt fra anleggstidens begynnelse ved Gravhalstunnelen og gjennom alle de 90 årene den har vært i drift. Boken inneholder også spennende beretninger om det politiske spillet som la grunnlaget for en ny bane over Hardangervidda på 1990-tallet. Banen ble flyttet fra Norges tak til Norges loft, som Rødland så treffende kaller Finsetunnelen. Vi får et godt innblikk i hvordan forholdene var for dem som bygde banen over fjellet for hundre år siden. Vi kan lese kjente historier som den om italienerne som måtte gjøre vendereis fra Gravhalsen fordi den norske granitten var for hard for dem. De var vant til bløtere bergarter i Alpene. Men vi får framfor alt høre de mange ukjente historiene fra anleggs- og driftstiden. Vi blir kjent med vanlige anleggsarbeidere og hvordan de bodde. Bergensbanen ble ikke i første rekke bygd av rallare fra Sverige, den ble bygd av norske unggutter fra konfirmasjonsalderen og oppover under ledelse av eldre og erfarne kolleger. Boken tar også for seg høyfjellsbanens stasjoner og vokterboliger. Vi blir også kjent med dem som bodde der og med hvilke forhold de levde under.

FOTO: NORSK JERNBANEMUSEUM.

Vinteren 1937 kjørte dette toget seg fast i snøen og ble stående i flere døgn ved Fagerbotn vokterbolig. Toget måtte spas fram igjen for hånd.

Et spennende kapittel i boken heter "Da banemannen ble kriger" og forteller om hvordan krigen i 1940 kom til Bergensbanen. Her forteller jernbanens folk om hvordan de opplevde både sitt første møte med tyskerne og om hvordan hverdagen under okkupasjonen kunne arte seg. De mange historiene fra banens drift er kanskje det som er mest spennende og nytt ved denne boken i forhold til tidligere Bergensbane-bøker. Her får vi virkelig en følese av å bli tatt med inn i hverdagen til de mange som har hatt Bergensbanens høyfjell som sin arbeidsplass, enten det er banefolk og eller de som har jobbet på togene. Vi får historier om tog som stod fast i snøstorm i flere døgn, vi får høre om arbeidsforhold som i dag er helt utenkelige, f.eks om lokomotivfolkene som for å få puste i de lange tunnelene på veg oppover mot fjellet stadig måtte legge seg ned på dørken med et håndkle for ansiktet på grunn av alt kullstøvet Eller beretningene om forholdene på den roterende snøplogen der den åt seg fram gjennom snøskavlene uten at det var mulig verken å se eller høre noe som helst i alt snøkavet og bråket.

Boken tar også for seg alle de ulike materielltypene som har trafikkert Bergensbanen opp gjennom årene og tilretteleggingen for krengetog.

Boken Bergensbanen -Livsnerven over Høyfjellet er et spennende tilskudd til litteraturen om Bergensbanen. Den er gitt ut på Fagbokforlaget -Alma Mater i Bergen. Bokens redaksjonskomité har bestått av Regionsjef Truls Erik Hegrenæs, trafikksjef Lars Bjørndal og bestyrer ved Rallarmuseet på Finse, Magne Johan Rørvik. Billedmaterialet kommer i stor grad fra Bergens Tidendes fotograf Helge Sunde og Jernbaneverkets Kjell Bernsen i tillegg til historiske bilder fra Norsk Jernbanemuseum, Riksarkivet og Universitetsbiblioteket i Bergen.

Billighetserstatning til asbesteksponerte

NSB BA, NSB Biltrafikk og Jernbaneverket har nå bestemt at pensjonister som har fått skade på minimum 15 prosent medisinsk invaliditet som skyldes asbesteksponering gjennom arbeidet, skal få utbetalt et engangsbeløp.

AV DAG-ARNE JOHANSEN

Ordningen gjelder de som ikke har mottatt eller vil motta utbetalinger etter hovedtariffavtalens fellesbestemmelser eller lov om yrkesskadeforsikring. Totalt skal det utbetales i overkant av 2,7 millioner kroner.

NSB har ingen juridisk forpliktelse til å utbetale billighetserstatning, men man har valgt denne løsningen fordi en rekke pensjonister har falt mellom to stoler.

1. januar 1990 kom loven om yrkesskadeforsikring, og personer som gikk av med pensjon etter denne datoen er sikret gjennom denne loven. Det er også et kapittel i Hovedtariffavtalens fellesbestemmelser vedrørende yrkesskadeerstatning, men den gjelder kun yrkesaktive. De pensjonistene som gikk av på 70- og 80-tallet faller dermed utenfor noen erstatningsordning. Det er denne gruppen som nå kan vente på billighetserstatning.

Bakgrunn

I mai 1998 vedtok NSB å etablere et asbestprosjekt i regi av bedriftshelsetjenesten, og prosjektet startet opp i fjor sommer med mandat å kartlegge jernbanepensjonister som i sitt arbeid har vært utsatt for asbeststøv, og å utarbeide en handlingsplan. Tidligere i år ble det sendt ut et spørreskjema til pensjonister som gikk av før 1. januar 1990. Av de ca 6 000 personene som fikk skjemaet, er det 1 990 som har svart, og rundt 600 av disse mener å ha vært eksponert for asbest. Disse vil få tilbud om veiledning og eventuell annen oppfølging fra bedriftshelsetjenesten.

Gjenlevende ektefeller

Ole Smedsrud ved juridisk kontor i NSB opplyser at samtlige pensjonister som fikk spørreskjemaet tidligere i år vil få brev om saken.

Gjenlevende ektefeller av asbesteksponerte pensjonister kan også få billighetserstatning, men disse er vanskelige å nå. Derfor oppfordrer Smedsrud aktuelle ektefeller om å sende et brev til NSB BA, 0048 Oslo, hvis de mener ektefellen døde som følge av asbestskade.

- Når de nødvendige dokumentene ligger på bordet fra hver enkelt, vil vi starte utbetalingene fortløpende, sier Ole Smedsrud.

Nytt økonomi-, lønns og personalsystem

Jernbaneverket har nå gått inn i en ny epoke når det gjelder administrative systemer. Det gamle økonomisystemet EPOK og det gamle lønnssystemet SLP er ikke lenger Jernbaneverkets økonomi-, lønns- og personalsystemer. De har gått av med pensjon og blitt erstattet av nye og friskere krefter.

AV MARIE SVENSLI OG JOSTEIN LINGAN, LØP-PROSJEKTET

I september 1999 satte Jernbaneverket i drift med nytt økonomi-, lønns- og personaldatasystem. Det var modulene Hovedbok, Leverandørreskontro, Kundereskontro, Anleggsverdiregnskap, Kontantregnskap, Lønn og Reise som i første omgang ble tatt i bruk. De øvrige modulene (Prosjekt, Innkjøp, Budsjett, EDI*GL, Maskinutleie, Personal og Kompetanse) innføres gradvis i løpet av det nærmeste året.

For de tilsatte i Jernbaneverket merkes det nye systemet først og fremst gjennom ny lønnsslipp. Den nye lønnslippen er blitt godt mottatt. Mange hadde problemer med å finne netto utbetalt beløp på lønnslippen fordi det var for uthevet og stort skrevet(!). I tillegg er det nye begrepsverdier og ny blanketter både for økonomiområdet og personalområdet som må innarbeides i Jernbaneverket. Det er altså mye nytt å venne seg til, og som vi alle får ta som en positiv utfordring og tilvenning.

Det er imidlertid for økonomi- og personalkontorene endringene ved innføringen av nye administrative system er mest merkbare.

Økonomikontorene i hovedenhetene har med det nye økonomisystemet fått en rekke nye arbeidsoppgaver i tillegg til at tidligere arbeidsoppgaver har blitt endret. Nye blanketter, nye skjermbilder, ny økonomimodell/kodeplan og nye måter å gjøre gamle ting på er utfordringer for alle. Hver hovedenhet er sitt eget firma i Agresso med sitt eget regnskap og sine egne balanser. Samtidig skal Jernbaneverkets totale regnskap konsolideres, og korrekt kontantregnskap oversendes til Finansdepartementet.

Personalseksjonene i hovedenhetene har med det nye lønnssystemet overtatt en rekke nye arbeidsoppgaver som tidligere ble utført andre steder. Selve lønnsberegningen skjer nå lokalt i hver hovedenhet, mens det er den nyopprettede lønnsgruppen i Hovedkontoret som godkjenner og foretar selve utbetalingen av lønnen til alle tilsatte.

Innføringen av de resterende modulene er allerede igang. Fra 1. desember begynner vi å registrere alt fravær i nytt system. Fra 1. november opphørte bruken av det gamle lønnssystemet SLP2 for godt. Dette er ikke for tidlig - det gamle lønnssystemet håndterer nemlig ikke år 2000!

Innføringen av de resterende modulene av det nye økonomisystemet starter opp i november 1999 og pågår til langt ut i år 2000.

Underlagt økonomidirektøren er det opprettet en egen Systemforvaltningsseksjon (JDØS) som skal forvalte, drifte og vedlikeholde Agresso i Jernbaneverket. Denne er bemannet med fire ansatte, og vil holde til i Stortorvet 7.

Jernbaneverket er med det nye økonomi-, lønns- og personalsystemet Agresso godt rustet for nye utfordringer i det neste årtusenet.

Kjøreveien blant ti på topp

Kjøreveien er kåret til en av landets ti beste internaviser i Informasjonsforeningens konkurranse "Årets bedriftsavis 1999." I vurderingen skriver juryen at bladet har et gjennomgående høyt nivå når det gjelder bilder, layout og temavalg. Juryen skriver videre at den tror Kjøreveien fungerer godt som internpublikasjon, først og fremst på grunn av temavalget. På karakterskalaen får Kjøreveien karakteren 9+ av 10 mulige. Førstesidene blir karakterisert som interessevekkende, men likevel som den svakeste delen av bladet fordi det blir en for komplisert layout og grafiske virkemidler. Vinner av konkurransen ble NRKs internavis Tidssignalet, mens de ni andre på ti på topp - listen ikke ble rangert. Blant dem var også NSB BAs internblad "Vingehjulet." Mer enn 50 internaviser deltok i konkurransen. Vi får bare legge til at vi håper selvtilfredshet likevel ikke skal prege oss for mye.. Det skal nå gjennomføres en leserundersøkelse der et tilfeldig utvalg av ansatte i Jernbaneverket får si sin mening om Kjøreveien.

En god kollega er borte

7. oktober gikk Sven Erik Larsen bort 60 år gammel. En dyktig medarbeider og god kollega er borte. Sven Erik Larsen begynte som trafikkinspektør hos togledelsen i Drammen i august 1995. De første årene i NSB, hvor han ble ansatt i 1962, og fra 1998 under Trafikkavdelingen i Jernbaneverket Region Sør.

Som medarbeider var Sven Erik kunnskapsrik og med en meget god hukommelse. Han var samarbeidsvillig og deltok aktivt med å forberede planlagte arbeider i toglederområdet. Hans hovedområde var likevel oppfølging av toggangen og punktlighet, et arbeid han gjennomførte på en forbilledlig måte.

Blant de personlige egenskaper som må trekkes frem hos Sven Erik, var hans vennlighet og positive holdning til mennesker rundt seg. Det var heller ikke vanskelig å legge merke til at han var en familiekjær mann. Bilder av han nærmeste hadde en sentral plass på kontoret i Drammen. Sammen med dem dyrket han sin fritid og interessen for korpsmusikk.

Sven Erik Larsen er dypt savnet blant kollegaer og venner på Trafikkavdelingen, og våre tanker går til hans nærmeste som har mistet en ektemann, far, bestefar og venn.

Fred over hans minne.

Sten Thore Opseth,
Togdriftsleder Drammen

ØVELSE

FOTO: HARRY KORSLUND

For Konge, gods, og fedreland!

Heimevernet forsvarer Alnabru

Annethvert år øver Heimevernet på å forsvare Alnabru i en eventuell krigssituasjon. I høst var det på'n igjen. To kompanier med til sammen 70 befal og soldater deltok i en vellykket øvelse som gikk over to døgn.

AV HARRY KORSLUND

-Vi er godt fornøyd med utbyttet av øvelsen, og samarbeidet med Jernbaneverket og NSB BA fungerte som vanlig meget godt, sier en offiser til Kjøreveien. Han forteller gjerne om øvelsen, men ønsker å være anonym av sikkerhetsmessige årsaker.

-Hvorfor er det viktig å øve på å forsvare Alnabru?

-Alnabru er et meget viktig knutepunkt for godstrafikken i Norge, og vil naturligvis være et ettertraktet mål for en eventuell fiende. I en krigssituasjon er det generelt viktig å ha kontroll og herredømme over hovedveger, jernbaner og flyplasser. Utgangspunktet er at fienden trenger infrastrukturen like mye som oss. Militærøvelser som dette gjør oss i bedre stand til å forsvare oss dersom det skulle bli påkrevet.

-Hadde det vært en idé å øve litt oftere?

-Korte todagersøvelser annethvert år er lite, men tross alt bedre enn ingenting. Ideelt sett burde vi hatt slike øvelser hvert år på Alnabru. Det er både soldater og befal enige om. Det er imidlertid et spørsmål om økonomi, og inntil videre fortsetter vi øvelsesaktiviteten på dagens nivå.

Overnattet i godsvogn

Det var to tropper fra Sinsen HV-område som deltok under øvelsen. I tillegg til vakthold og patruljering i fullt militært utstyr ble det konsekvent gjennomført adgangskontroll av de ansatte i Jernbaneverket og NSB BA. Ingen slapp inn i bygninger uten å kunne vise gyldig adgangstegn.

-Noen problemer i den forbindelse?

-Knapt nok i det hele tatt. I en krigssituasjon, eller skarp situasjon som vi foretrekker å kalle det, øker faren for sabotasje mot viktige bygninger og installasjoner. Adgangskontroll kan bidra til forhindre slike handlinger. Derfor er det viktig at dette også inngikk i øvelsen, og det ble respektert av de ansatte. I de få tilfellene ansatte ikke hadde "papirene" i orden var det som regel nok å ta en telefon til ledelsen ved Alnabru, og så var saken ute av verden.

-Er det enkelt å øve krig på Alnabru?

-Vi har etter hvert utviklet et meget godt samarbeide med ledelsen på Alnabru. Dette bidrar til gode øvingsforhold. I år disponerte øvingsledelsen til og med et eget kontor ved siden av hovedstillverket. I tillegg ble garderober og matsal stilt til disposisjon slik at soldatene kunne overnatte innendørs. De fleste valgte å gjøre nettopp det, men et geværlag valgte å tilbringe natta i godsvogn ute på skiftetomta, smiler fenriken, som allerede er godt i gang med å planlegge neste HV-øvelse på Alnabru.

Realistisk brannøvelse ved Nationaltheatret stasjon

Kl. 18.04 går alarmen hos politiet, brannvesenet og ambulansene. Et brennende tog med passasjerer står inne på spor 4 ved Nationaltheatret stasjon. Toghallen er fylt med røyk og passasjerer blir evakuert ut av toget og stasjonen av togpersonalet og vaktmannskaper på stasjonen.

AV KJELL BAKKEN

BEGGE FOTO: KJELL BAKKEN

20 markører fra sanitetsregimentet på Lahaugmoen fikk øvelsen ved Nationaltheatret stasjon til å virke svært realistisk. Her er en del av dem på vei ut nødutgangen til rømningsveien under plattformen.

Mandag 22. november var dette scenariet for en stor beredskapsøvelse i den nye delen av Nationaltheatret stasjon. Et stort oppbud av utrykningskjøretøy fra politi, brannvesen og ambulansetjenesten rykket ut til den nye inngangen ved Ruseløkkveien, til utgangen av rømningstunnelen i Løkkeveien, til Vestre oppgang i Drammensveien/ Parkveien og utgang Karl Johans gate. 140 markører fra sanitetsregimentet på Lauhaugmoen, NSB BA og ambulansetjenesten spilte skrekkslagne og skadde passasjerer i det brennende toget. Slik fikk øvelsen en realistisk ramme rundt seg.

Hensikten med brannøvelsen var å teste tekniske innretninger, varslingsrutiner, samband og å gjøre seg kjent i stasjonen og vise hvilke muligheter og begrensninger som eksisterer på området ved et eventuelt uhell.

Den nye stasjonen er bygd slik at et stort antall mennesker skal kunne reddes ut i tilfelle en større brann. Utgangspunktet for dimensjoneringen av tekniske anlegg er at et fullsatt togsett kommer brennende inn på stasjonen samtidig som et annet fullsatt tog slipper av folk på den andre sporet. Et kraftig røykventilasjonsanlegg skal holde fri sikt og fremkommelighet i hallen i syv minutter, tid nok til at 2700 mennesker kan ta seg ut via de fem nødutgangene til rømningsveien under plattformen og de to andre utgangene i hver ende av plattformen.

Den gamle toghallen har i forbindelse med utbyggingen fått oppgradert sitt røykventilasjonsanlegg og har det samme antall rømningsveier som den nye hallen. Ytterligere oppgradering av den gamle toghallen vil skje i forbindelse med en planlagt oppgradering, men dette er det ikke avsatt penger til i år 2000. Inntil videre er ikke brannsikkerheten like god i den gamle hallen, men likevel fullt ut tilfredsstillende.

Arne Christiansen i SIBUT, som hadde lagt opp øvelsen for Jernbaneverket, er godt fornøyd med øvelsen. - Vi fikk avdekket en del problemer som må tas fatt i, og det er positivt. Kort oppsummert fungerte evakueringen og selvredningen fra stasjonen meget bra. Stasjonen har god evakueringskapasitet og lett adkomst for redningsmannskaper. Øvelsen avdekket imidlertid at anlegget som skal forsyne brannvesenet med vann må testes på nytt, likeledes må det gjøres en bedre test av røykgassanlegget og sambandet til politi og ambulansetjenesten fungerte ikke tilfredsstillende.

Aksjonen på Nationaltheatret stasjon ble ledet av politiet utenfor inngangen. Politiet samarbeider med brannvesenet, ambulansetjenesten og Jernbaneverket representert ved Arne I. Hogseth og Kjell Bernstrøm

På vakt

Sira-ekspressen

FOTO: SINDREÅNONSEN

Togdriftsleder Paal Arve Sirnes (36) i Stavanger har en Pentium på kontoret, men flere megabites i hodet. Den særdeles kvikke sørvestlendingen leder en effektiv organisasjon og kjører Volvo med 180 hestekrefter. Vi treffer ham på hjemmebane.

AV SINDRE ÅNONSEN

-Vi står i Stavanger nøyaktig nitten fjorten tredve, sier Sirnes i det Kjøreveiens utsendte tar plass ved siden av ham på vei fra Bryne til Stavanger. Sirnes kommer fra Kristiansand med et tog som ligger noen minutter bak tidsskjemaet.

-Fjorten og en halv over, gjentar han. Vi ruller inn på stasjon nitten femten tredve. Sirnes er ikke fornøyd men har ryggrad til å takle skuffelsen. Jærbanen kan vise til fortreffelige punktlighetstall.

Ville bli lokfører

Sirnes bodde tre av sine seks første barneår i USA, men som 6-åring var han vel hjemme på Sira der han begynte på skolen. I NSB begynte han i 1986. Før dette hadde han gjort litt av hvert, blant annet tjenestegjort for FN-styrkene i Libanon. Men det var i jernbanen han skulle havne. Sirnes har vært togleder i Oslo og fra 1995 togdriftsleder i Stavanger. De siste to årene i Jernbaneverket Region Sør. Av kollegaer er han omtalt som en skremmende dyktig fagmann, med analytiske egenskaper og hukommelse ut av en annen verden.

-Ja, jeg har et godt hode. Det kan det ikke være tvil om, sier Sirnes uten å foretrekke en mine.

Skjønt et av problemene hans er at folk ikke alltid klarer å skille sant fra skjemt hos 36-åringen.

-Ja, hvorfor ble du ikke geofysiker?

-Nå skal du høre det altså, at når jeg var liten bar jeg på en drøm om å bli lokfører. Der er vel noe av årsaken, forklarer han.

Nå ble han togleder isteden for. Og om ungkaren fra Sira sies det at han er gift med jobben.

-Tull. Når jeg har fri så kutter jeg ut jobben. Det lærte jeg meg etter en stund. Men det satt langt inne.

-Men kollegaer av deg ser gjerne at du blir godt gift?

-Sant nok. Det skulle jeg blitt for lenge siden - ideelt sett...

Ideelt sett?..

-Ja, man jo først bli moden nok for det ansvaret det innebærer å...ja, stifte familie. Det er jo det dette handler om, kommer det rett fra det berømte levra.

Om en fremtidig partner sier Sirnes at hun ikke må overskride de tilmålte revisjonsfristene - det vil si ikke en dag over 25 år.

-Men jeg har jo innsett at jeg begynner å dra på årene, så det der blir en vurderingssak, legger han til og setter sin lit til at artikkelen i Kjøreveien vil fungere som en utvidet kontaktannonse.

Mye å gå på

Om fagmannen Sirnes svarer til både sin egne og andres forventninger, er 36-åringen overbevist om at han ennå har en del å gå på som leder. Sirnes mener blant annet at han er for lite flink til ta kollegaene med i beslutningsprosessen. Lederfilosofi er han glødende opptatt av, spesielt fascinert er han av George Kenning og prinsippet om ledelse ovenfra.

-Det kan være vanskelig å gjennomføre i praksis det der. Ikke det at jeg har forsøkt heller, tilføyer Sirnes. Han deler likevel ut ros til de han jobber med i det daglige. Ikke bare til sine egne, men ansatte på Jærbanen generelt.

-Det er folk som etterstreber punktlighet, slår Sirnes fast.

FØLGER MED: Med årvåkent blikk følger Sirnes med på tablået. Han ønsker en ytterligere trafikkøkning på Jærbanen velkommen.

Høye hastigheter

Sirnes er en hjemmekjær mann og selv om han er stasjonert i Stavanger og bor i Sola kommune, legger han ukentlig turen hjem til barndomshjemmet på Sira. Og ryktene vil ha det til at mannen opererer med plusshastigheter som langt overgår Jærbanen med sin Volvo S70 utrustet med 180 utemmede hestekrefter. Kollegaer sier spøkefullt at de ser frem til den dagen prikkbelastningen innføres. Selv er Sirnes av den bestemte oppfatning at den slags sanksjoner ikke hører hjemme i et moderne samfunn.

-Nei, det ville være et tilbakeskritt. Og når det gjelder det med å kjøre bil, så skulle vel ingen ha bedre forutsetninger for å bedømme hva som er tilrådelig enn meg. Jeg har tross alt 32 års erfaring.

-32 år!?

Ja, 4 år gammel eksperimenterte jeg litt inn i bilen vår med det resultat at jeg havnet med baken i et tre. For øvrig ble ingen av ungene i nabolaget skadet. Og som 6 åring kjørte jeg Volkswagen. Så du ser det blir faktisk 32 år.

Tåkelegging

Om Sirnes periodevis er krystallklar i sine meldinger til omgivelsene, kan han også oppfattes som noe omstendelig der det passer seg sånn.

-For å si det slik. Enkelte kan nok oppfatte det slik at jeg må høre hva jeg selv sier for å vite hva jeg selv tenker..Av og til kan det være bedre å ta en problemstilling rundt jorda isteden for å svare der og da.

Utfordringer

Om utfordringene på Jærbanen fremover har Sirnes også klare oppfatninger.

-Dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger er viktig. Imidlertid er det fryktelig frustrerende å måtte bemanne Bryne stasjon med Txp mens vi venter på sikringsanlegget. Denne ordningen skulle være midlertidig i et tidsrom på 15-20 uker. Nå snakker vi om et år. Det går ikke an. Hvor skal vi da hente motivasjonen til å sette i gang prosjekter andre steder på Jærbanen? spør Sirnes.

Han ønsker likevel en opprustning av infrastrukturen velkommen, med vekt på å kanalisere ressurser dit flaskehalsene finnes. Ellers stunder det mot jul, og Sirnes benytter anledningen til å ønske alle en riktig trivelig feiring av høytiden. Bare så det er sagt.

VESTFOLDBANEN

Sporombyggingstoget fortsetter

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Sporombyggingstoget kan etter hvert kalles vel så mye Sporbyggetoget. Her fra Vestfoldbanen i slutten av november.

I november fortsatte Baneservice sporleggingen av de nye Sandeparsellene på Vestfoldbanen. Det betyr at det meste av parsellene tre og fire fra Bergsenga til Holm nå er sporlagt. I desember og januar i fjor ble SPOT'en brukt på parsell fire med godt resultat, og det har også i år vært vinterlige forhold i perioder av arbeidet, uten at det har medført problemer.

AV NJÅL SVINGHEIM

Baneservice har slett ikke blitt skremt av fjorårets vintererfaringer. Tvert om har de konkludert med at sporbygging går godt an vinterstid, dersom ikke kulda er alt for streng. Det bør heller ikke komme store snømengder mens arbeidene pågår. I Sande i Vestfold er det vanligvis ikke problemer med noen av disse faktorene. Det gjenstår fortsatt noe grunnarbeider på den mest kompliserte biten av parsell tre. På en kilometer skal den nye høyhastighetsbanen her krysse den gamle linja på to steder samtidig som strekningen har flere større bruer. Denne kilometeren får for korte sporbygge-strekninger til at det er lønnsomt å bruke SPOT'en. Men på resten av den 5,8 kilometer lange parsell tre er nå sporet ferdig lagt. Den siste kilomteren tas på vårparten.

Vestfoldbanen er delt opp i 12 parseller for nyanlegg på strekningen. Når parsell tre og fire tas i bruk neste høst har banen moderne dobbeltspor på drøye 17 kilometer. Parsell to ble åpnet allerede i 1995, mens det neste år altså tas i bruk 12,5 nye kilometer inkludert en helt ny stasjon i Sande.

FOTO: NIÅL SVINGHEIM

Håkon Johansen med vandrepokalen som beviser at han er 90-åras veteran.

90-åras veteran

Håkon Johansen fra Ski fikk nylig overrakt vandrepokalen som slår fast at han er "90-åras veteranmester " i bordtennis. På 90 -tallet har han tatt sju napp i pokalen, i to år var han forhindret fra å delta og det betyr at han bare har vært med i ett jernbanemesterskap uten å vinne. Til sammen har den nå pensjonerte lokføreren herjet nærmest hensynsløst på resultatlistene i jernbanemesterskapene i bordtennis. Han har nemlig lagt beslag på hele 42 mesterskapstitler, inkludert titler erobret i double og lagspill, og flere blir det nok. -Jeg trener opptil fire ganger uka og deltar også aktivt i bordtennis utenfor bedriftsidretten, forteller Johansen.

Leder av bordtennisutvalget i NJIF, Tore Hemo som også overrakte pokalen, tror neppe noen kan klare å ta igjen Håkon Johansen når gjelder antall mesterskapstitler. -Han blir nok konge på haugen i dette miljøet i lag tid, smiler Hemo. Lederen av bordtennisutvalget ønsker seg ellers flere deltakere. -Mens det i årets Jernbanemesterskap var 40 deltakere, var tallet tidligere helt oppe i 80, så det er plass til flere, understreker han.

JM i Skogsløp 1999

Jernbanemesterskapet ble arrangert av JIL Hamar søndag 29 august i Ankerskogen. Antall deltakere var ikke mye å skryte av, kun 11 stk.

Forholdene var helt topp med sol og varme, over 20 grader. JIL Hamar hadde som vanlig laget en god ramme rundt mesterskapet, som mange deltakere understreket. Etter løpet var det samling nede på stasjonen med mat og premieutdeling. (flotte premier)

En stor takk til JIL Hamar som på meget kort varsel fikk avviklet mesterskapet, men for fremtiden må vi nok tenke noe nytt for å få flere deltakere til Jernbanemesterskapene. For med så liten deltakelse er det meget vanskelig å få regnskapet i boks, samt at det er håpløst å få tatt ut deltakere til representasjonsoppgaver.

Resultater fra årets mesterskap:

Klasse B-2	1	Trond Cato Martinsen	St.k. Drammen		27,57
Klasse B-6	1	Jan Olav Presthus	Jil Trondheim	26,30	Jernbanemester
	2	Arne Moholt	Jil Trondheim		26,46
Klasse B-7	1	Alf Bø	Hil Oslo		30,05
	2	Finn K. Landstad	Jil Trondheim	31,20	
Klasse B-8	1	Ragnar Jensen	Jil Hamar	30,47	
	2	Knut Villumstad	Jil Hamar		31,20
Klasse B-9	1	Harry Sollie	Jil Trondheim	29,27	Jernbanemester
Klasse C-4	1	Sigrund Lindbla	Hil Oslo		11,34
Klasse C-7	1	Solvår Jensen	Jil Hamar	20,58	
Klasse C-9	1	Åse Johnsen	Jil Hamar	15,46	

Beste 3-mannslag ble Trondheim

NJIF pokal gikk til Jan Olav Presthus Jil Trondheim. Kun gjesteklasse for damer.

For NJIF Tore Jensen

JM-Bridge
Dobbeltseier til Stålving

Mesterskapet ble avviklet på Olrud Rica, Hamar 30-31.10-1999, og Hobbyutvalget stod som arrangør. Dessverre stilte bare 12 par til start, men det ble et spennende og vellykket mesterskap.

Jil TRONDHEIMS Arne J.Basmo-Leif Nygård tok teten fra start, men etter 4 runder overtok Terje og Nils Hirth førersetet og var senere ikke til å true.De fikk også med seg sine lagkamerater Leif Inge Kolve og Alf Reime inn til «sølv», og seieren ble tilslutt ganske klar.

Vinnerne er med dette klar til neste års EM som går i Finland medio juni. Der får de følge av lagmestrene som kåres i jan/feb neste år. Parmestrene fikk overlevert NJIF's pokal samt gullmedaljer.

Resultatene for de beste:

1 Terje Hirth-Nils Hirth
Stålving 55p

2 Leif Inge Kolve-Alf Reime
Stålving 39

3 Rolf A. Rønning-Arvid Haugseth
JIL Hamar 28

4 Arne J. Basmo-Leif Nygård
JIL Trondheim 21

5 Lars Frøland-Reidar Bårseth
Marienborg 15

Leif Nygård NJIF's representant

Grønt kort-kurs i Golf for ansatte i Jernbanen!

Grønt kort er obligatorisk for alle som vil spille golf, kurset består av en teoretisk og en praktisk del. Teoridelen av kurset holdes på bedriften i februar måned over 4 kvelder i en 14.dagers periode. Den praktiske delen vil bli avholdt i mai måned. Pris for kurset: Kr.1500.- pr.deltager.

Påmelding snarest til Odd Danielsen tlf.32 27 57 19 eller internt 75719.

P.S. TA GJERNE MED EKTEFELLE ELLER SAMBOER.

Med hilsen golfutvalget.

Profilerings-artikler klare

Nå er Jernbaneverkets offisielle profileringsartikler på plass. De består av en rekke forskjellige ting som caps, fleece-genser, t-skjorte, shorts overtrekksdressslipsnål, paraply, bag m.fl. Bestilling av artiklene skjer til Eccopromotion as, postbox 129 Røa, 0701 Oslo. Minimumsbeløpet per bestilling på 500 kroner. Katalog over artiklene blir sendt alle enheter i januar.

Norge var tittelforsvarer i Nordisk i fotball

Jernbanens landslag i fotball reiste til Danmark i helgen den 10-12. september 1999 for å spille Nordisk Mesterskap. Norge var tittelforsvarere fra Sverige i 1997, som var kvalifisering til USIC-mesterskapet i juni i år.

Troppen bestod av 17 personer, men vi fikk dessverre en frafall på reisedagen, slik at det var 16 spillesultne som møtte et praktfullt vær til ankomsten i Næstved, en times togtur utenfor København. Vi ble innkvartert på et koselig hotell, med bra service og god mat. Danskene vet hvordan nordmenn vil bli oppvartet! På det tekniske møtet ble det bestemt at vi skulle spille mot Sverige på fredag, Finland på lørdag og Danmark på søndag.

Sola skinte og banen var meget bra. Svenskene hadde fått flere frafall og stilte uten reserver. Kampen var 10 minutter gammel, da det oppstod en misforståelse i vårt forsvar mellom midtstopper og keeper. Dermed ledet plutselig Sverige 0-1.

Vi presset hardt og hadde helt tydelig føringen i kampen. Etter 19 min. kom en glitrende gjennompasning til Erik Nystuen som rundet den svenske keeper og satte ballen i åpent mål: 1-1. Senere gikk det mest Norges veg og det scoringer ved Erik Nystuen (2-1), Gjermund Bøhn (3-1), Jarle Skjelde (4-1). Etter pause datt vi noe sammen og svenskene klarte å redusere to ganger! Dermed stod det 4-3 og kampen var absolutt levende. Men vi hevdet oss og etter 20 min. i annen omgang scoret Jarle Skjelde nok en gang. Deretter var det Erik Nystuen sin tur igjen og Norge vant dermed sin første kamp med 6-3. Danmark slo Finland 7-0.

Lørdagen var noe overskyet, men med en god temperatur for fotball. Kampen var kun 2 min. gammel da Geir Skarstein la en perfekt pasning inn til Lars Erik Bratli som førte Norge i ledelsen 1-0. Finland viste seg å være meget svake, noe som resultatet fra kampen mot Danmark viste. Vi presset jevnt og trutt og hadde kampen i vår hule hånd. Dermed raste målene inn, med: 2-0 ved Erik Nystuen, 3-0 ved Jarle Skjelde, 4-0 ved Lars Erik Bratli, 5-0 ved Tore Løvland som straffe-eksekutør, som ble pauseresultatet. Etter pause falt vi noe sammen igjen, uten at finnene klarte å produsere noe. Så våknet vi av dvalen ved vår oppmann Henning Lirhus, som fintet seg igjennom og scoret sikkert 6-0. Deretter 7-0 ved Ivar Nystuen, 8-0 ved en nydelig forspill og en perfekt lobb ved Tore Løvland og 9-0 ved Ivar Nystuen som avsluttet målfesten. Danmark slo Sverige 8-1.

Dermed var det duket for en ren finale på søndagen, hvor Norge måtte vinne da Danmark hadde en bedre målforskjell.

Værgudene viste seg igjen fra sin beste side med et praktfult vær. Norge åpnet best og hadde en god mulighet etter bare 3 min. ved Morten Brohjem. Dessverre rett på utsiden. Det var en meget jevn kamp med tøffe dueller. Det var helt klart at her var motstanderen bedre enn de to foregående kampene!

Etter 25 min. var det en soleklar offside for Danmark, noe som ble bekreftet av tilskuerne, men dommeren blåste ikke. Dermed gikk danskene opp i ledelsen med 1-0. Den alltid engasjerte Tore Løvland klarte dessverre ikke å la være å protestere, selv etter flere minutter senere. Dette resultere beklageligvis i et selvpåført rødt kort. Etter pause tok vi noen flere sjanser og hadde i en periode et bra press på Danmark. Mulighetene som bød seg klarte vi dessverre ikke å effektuere i mål. Da skjedde det som ofte skjer når et lag tar en sjanse, motstanderen får en kontring og det står 2-0. Dermed resignerte vi noe, samtidig som kreftene med 10 mann begynte å ta slutt. På tampen av kampen fikk Danmark nok en scoring, slik at vi tapte tilslutt 3-0.

Sverige og Finland spilte uavgjort 2-2, noe som resulterte i at Sverige tok bronsen med en bedre målforskjell enn Finland.

På tross av tapet må vi huske at Norge ikke har vært bedre enn nummer tre før Nordisk i 1997. Nå klarte vi sølv og beviser at vi har et lag som er kampdyktig om gullet.

Internt kåret vi Ivar Nystuen som Norges beste mann.

Det var en fin tur med godt miljø og mye god fotball. Jeg og NJIF gleder oss til neste gang fotballgjengen skal i aksjon! Takk for innsatsen!!

Deltakere:

Morten Westin BRØBIL Reiseleder, Henning Lirhus JPS Bergen lagleder, Christer Holmedal JPS Bergen, Erik Nystuen JIL Kongsvinger, Ivar Nystuen JIL Kogsvinger, Lars Erik Brattli JIL Kongsvinger, Tore Løvland JIL Kristiansand, Geir Skarstein JPS Bergen, Morten Brohjem JIL Hamar, Jon Inge Myhre JIL Trondheim, Arild Broberg JIL Stavanger, Jarl Skjelde JPS Bergen, Bjørn Kårvatn BRØBIL, Gjermund Bøhn JIL Kristiansand, John Arild Løken JIL Lillestrøm og Ole Jacobsen JIL Grorud

Til alle med SKIglede!!

Lørdag den 05. februar år 2000 arrangerer JIL Hamar skihelg for hele familien. Foruten JM på Ski, vil det bli skileik for barna og opplevelses-skitur for voksne. Vi samles på Scandic Hotel til festlig samvær om kvelden. NSB Internprofilering, NJIF og NSB-klubben vil støtte oss med mesterskapet i 2000 som i 1999.

Så følg med,- det kommer mer informasjon senere!!

Hilsen vinterutvalget Odd Skaret

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

ANSVARLIG REDAKTØR:

Sigurd Sandvin

REDAKSJON:

Njål Svingheim, redaktør, linje 55156
Olav Nordli, linje 55931
Stig Herjuaune linje 72575
Harry Korslund, linje 55932
Sindre Ånonsen, linje 75707
Kjell Bakken, linje 57573

ADRESSE, REDAKSJONEN:
Kjøreveien v/ Svingheim
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
Epost: Njal.Svingheim@jbv.no

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Pilestredet 19

OPPLAG: 5.500

Layout:
Axentum kommunikasjon, Arne Eidal
Trykk:
Falch Fargetrykk, Oslo
Distribusjon:
Kontortrykk, linje 51062/3

Informasjon i Jernbaneverket:

HOVEDKONTORET
Informasjonsdirektør Sigurd Sandvin
(22 4)5 51 55

Region Øst
Kjell Bakken (22 4) 57573

Region Nord
Tine Komissar (72 5) 7 25 25

Region Sør
Sindre Ånonsen (32 2) 7 55 80

Region Vest
Truls Hegrenæs (55 9) 6 61 00

JBV Utbygging, Oslo
Øystein Grue (22 4) 5 59 54

JBV Utbygging, Drammen
Ronald Holmstrøm (32 2) 7 57 98

Jernbaneverket

JM Sykkel 1999

Fra venstre: Petter Bjørnstad, Rune Aune, Nils Kattem og NJIF's representant Leif Nygård

Mesterskapet hadde dessverre ingen deltakere hverken i klasse A eller C, men 17 deltakere i B klassen gjorde at det ble et godt mesterskap.

Arrangøren var ikke heldig med været, da det tok til å regne ved start, men halve løypa var regnfri da nedbøren kom ganske lokalt, men 10 grader og motvind på tur til vending gjorde rittet til en hard prøve selv om løypa ikke målte mer enn ca. 24 km.

Arrangørens egen formann Rune Aune gjorde ett kjemperitt, fikk bestetid på 35.57 og vant med dette NJIF's pokal.

Ellers gjorde veteranen Nils Kattem, Marienborg, et nytt meget bra ritt i klasse 10, og hadde nest beste tid, 38.47.

I klasse 6-9 var det meget jevnt i kampen om mesterskapet, der førstegangsstartende Petter Bjørnstad, Lokdriften, tok tittelen med 16 sekunders margin.

Årets Jembanemestre:

kl. 1-4	Rune Aune	Jil Trondheim	35.57
kl. 5-7	Petter Bjørnstad	Lokdriften	40.34
kl. 8-9	Olav Kjø	IMarienborg	40.34
kl. 10-11	Nils Kattem	Marienborg	38.47

Beste 3-mannslag Jil Trondheim ved rytterne Rune Aune, Leif Rekstad og Bjørn Eggen, 1.57.51.

Etter rittet var det sammenkomst på kantina på Marienborg der det var kaffe, snitter mm., samt premieutdeling.

JIL Trondheim hadde som vanlig et meget fyldig premiebord med premie til samtlige, samt at alle rytterne fikk sin nål etter hvor mange JM de hadde deltatt i.

For NJIF Leif Nygård

Nordisk i foto

Finland har vært arrangør av NJF's 19. fotokonkurranse som foregikk i Åbo i tiden 27-29. august 1999. Vi ble innkvartert på Ruisalo Hälsobad Hotel, der vi var rundt 40 deltagere, derav 5 norske som fikk oppleve Åbo med omgivelser i et tett program.

Av programmet kan nevnes besøk på Åbo slott med historie tilbake til 1280-tallet, bedriftsbesøk i Wärtsila som produserer store maskiner for skip og kraftverk m.m., besøk på

Klosterbackens håndverksmuseum, der vi fant mange fine nostalgiske motiver, krysning med gammel dampbåt og besøk på den botaniske hagen i Nådendahl.

Utstillingen av bildene var i Kalevaniemi skole Nådendahl, der bildene var meget fint hengt i mørke trerammer uten glass. Premieutdelingen foregikk på lørdagskveldens bankett.

Det ble hjemmeseier i nasjonalkampene, i alt tok Finland sitt andre napp i vandrepokalen med 76 poeng, der suverene Veikko Wallstrøm alene tok 62 poeng. Sverige fikk 69 poeng, Norge 61 poeng og Danmark 10 poeng.

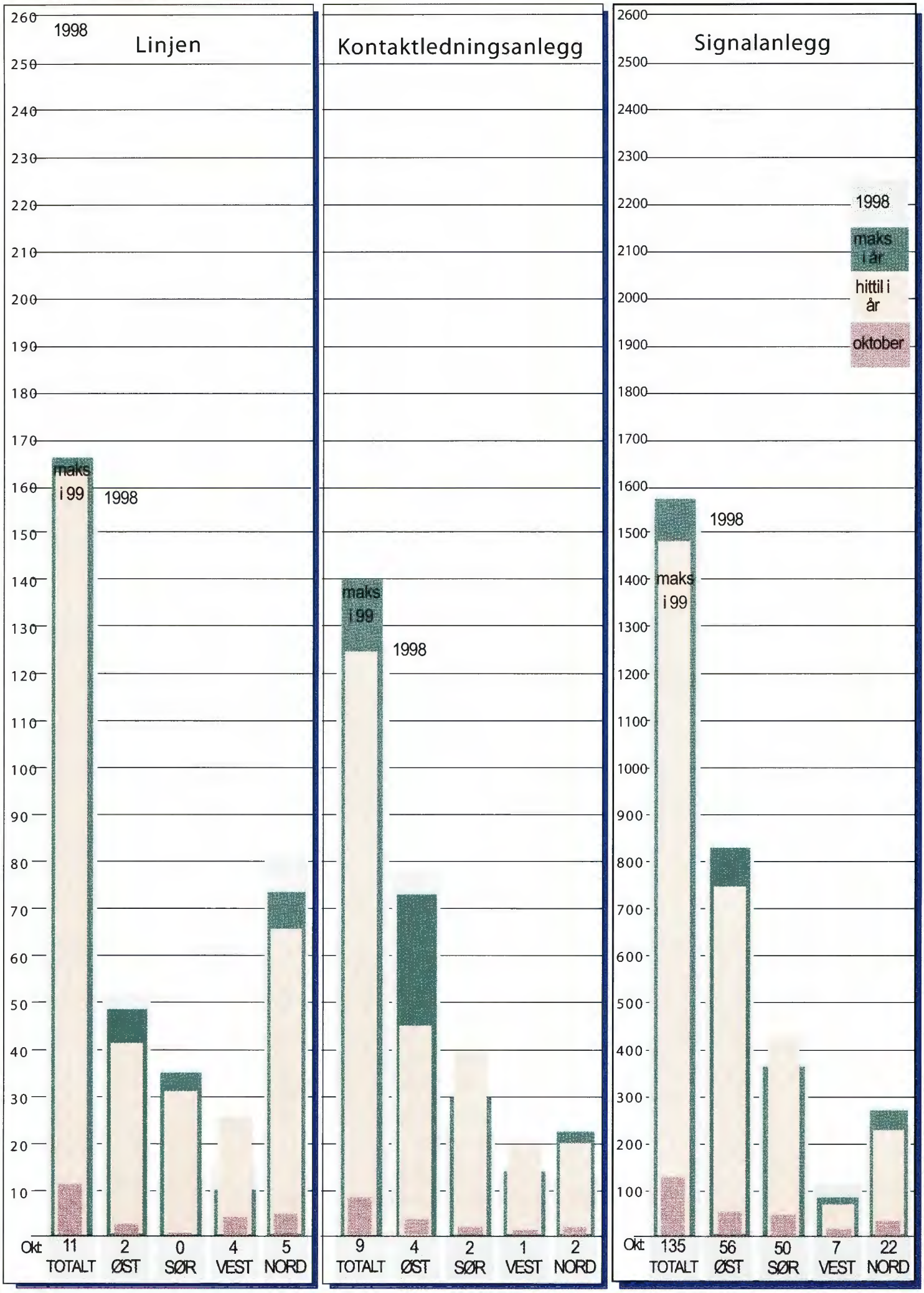
Utstillingens beste bilde og gullmedalje ble norsk med bilde "Solbad" klasse 111B av Arvid Johansen, Oslo. Han fikk også sølv i samme klasse. Gledelig var det at Eila Tarvedd-Sundby, Narvik, som er av våre yngre deltagere tok gull i klasse 111A. Her fikk Rune Fossum, Oslo sølvmedalje. Hans Chr. Forsaa, Narvik tok sølv i klasse 11A og bronse i klasse 11B.

På det tekniske møtet ble det tatt opp dette med adresser, da innbydelsen og informasjon ikke alltid blir sendt den rette vei. Denne gangen kom ikke innbydelsen og lister til NJIF og utvalget ihende, før nær innpå fristens utløp, så vi håper at dette retter seg.

Neste arrangør er Norge i år 2001 og det er bestemt skal være på Vågå Hotel med aktiviteter i nærområdene, og i siste halvdel av september.

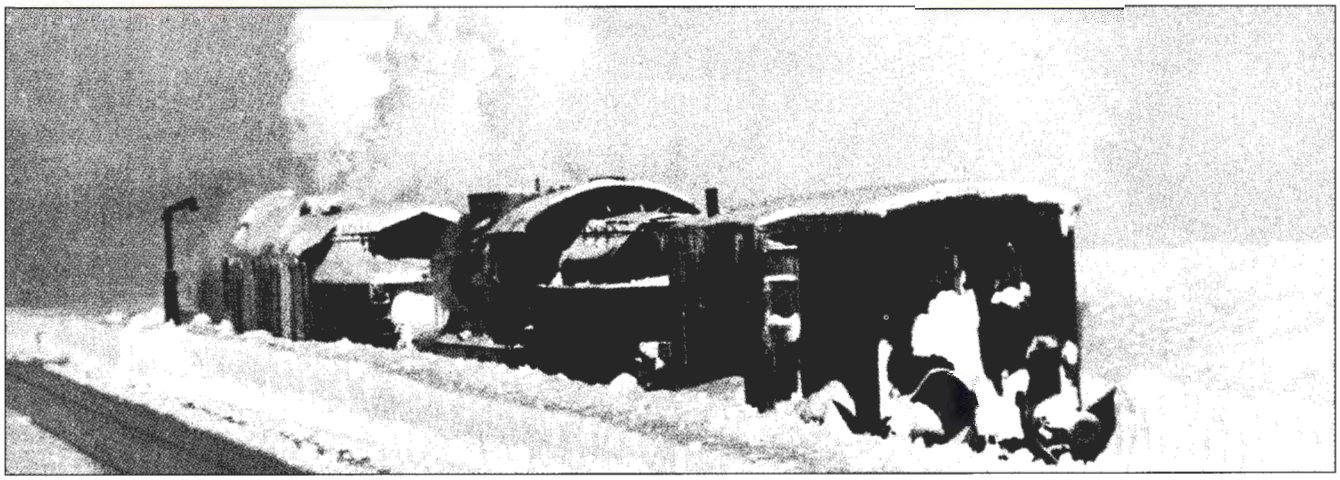
For hobbyutvalget Arvid Johansen

Feil i oktober



KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 10 desember1999



FBEGGE FOTTO: NORSK JERNBANEMUSEUM

Brøyting med roterende snøplog må være noe av det mest spektakulære norsk jernbanedrift kan oppvise. Foto fra Nordlandsbanen.

Roterende kamp mot snøen

AV BJØRG EVA AASEN
NORSK JERNBANEMUSEUM

"Den nye Bergensbanen" har nettopp blitt åpnet og med den forsvinner et av de største problemene ved jernbanedrift i Norge, åpne høyfjellstrekninger der hardpakket snø hindrer toggangen. Allerede under planleggingen av banen ble det foretatt målinger av snødybden flere steder på begge sider av vidda, og målingene lå nok til grunn for deler av trasévalget. Målinger til tross, hvor store problemer snøen kunne skape, ante vel ingen før Bergensbanen ble forsøkt åpnet i 1907. Da satte åpningstoget seg fast i snøfonnene ved Haugastøl og sjøl den nyanskaffede roterende snøplogen klarte ikke å få åpnet linja. De prominente passasjerene måtte returnere til Gulsvik, som da var banens østlige endepunkt, og arbeidet innstilles til sommeren 1908.

Det året ble roterende snøplog nr. 2 og 3 levert og i 1914 kom den kraftigere nr. 4. Snøryddinga foregikk med disse roter'ne til midt på 1960-tallet.

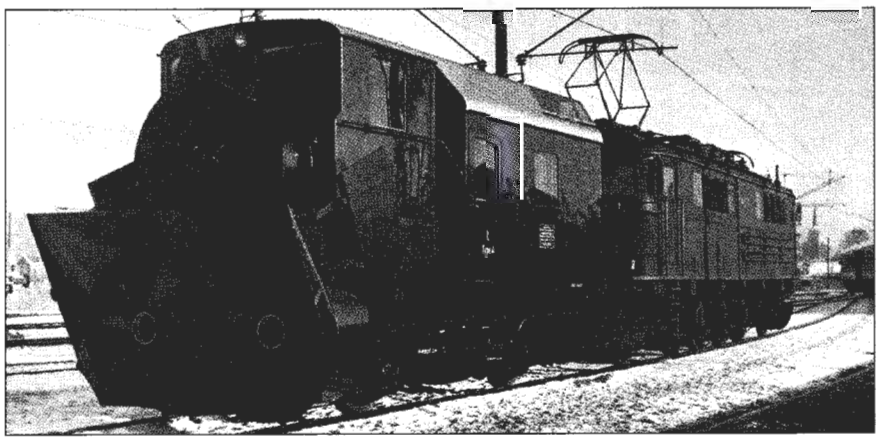
Sammen med kantskraper og sporrensere ble sporet holdt åpent, noe som krevde en bemanning på 60 mann i dampdriftens tid. I tillegg til disse ble det kjørt inn ekstramannskaper til snømåking når det trengtes. Disse ekstramennene kunne være bønder fra dalene omkring som på den måten kunne tjene litt ekstra i en ellers stille årstid.

Også på Nordlandsbanen har dampdrevne roterende snøploger vært i drift. Tre stykker, nr. 5, 6 og 7 ble levert til baneåpningen i 1943-44. Mannskap og snøryddingsutstyr var stasjonert på Dunderland, Finses mindre kjente ekvivalent på Nordlandsbanen. Noen år etter at Nordlandsbanen var åpnet fikk mannskap og materiell prøve seg i "kampen mot snøen" også her. Uten nok snøoverbygg og snøskjermer ble vinteren 1949 en enorm påkjenning for banemannskaper og materiell. Så tett var snødrevet, at en roterende snøplog ble påkjørt og skadet og en annen fikk maskinskader i den ukelange oppbrøytingen av skavler på opp til 5 meter. Mannskap og materiell fra Bergensbanen måtte tilkalles for å åpne fjellstrekningen, og overføring av hjelp fra en banestrekning til en annen har vært nødvendig i mange harde snøvintre.

Innesnødde persontog på Saltfjellet var forresten en helt annen sak enn på Finse. På Saltfjellet var det ikke bygd opp hoteller og fjellstuer der frosne og sultne reisende og ryddemannskaper kunne ta inn mens banen ble ryddet. Linjearbeider Magnar Horneberg og kona måtte huse og lage mat til passasjerene fra to persontog samt et større antall ryddemannskaper i den vesle tyskerbrakka de bodde i ved Stødi vinteren 1949, matforsyningene måtte dras fram på kjelke.

Vinteren 1965 kom den første dieseldrevne roterende snøplogen, Di R1.501 til Bergensbanen, og to av de dampdrevne roterende snøplogene, nr. 1 og 4, ble etter hvert museumsgjenstander, den siste etter 62 vintre i drift. I dag dominerer de dieseldrevne roterende snøplogene på høyfjellstrekningene, to er stasjonert på Bergensbanen, nr. 5011 og 5012, og nr. 5013 er på Nordlandsbanen. Også den første dieseldrevene roterende snøplogen er blitt museumsgjenstand, og befinner seg der den naturlig hører hjemme, på Rallarmuseet på Finse.

Selv om snøproblemene er mest kjent fra Bergensbanen, så har andre baner også hatt sine. Sørlandsbanen var nedsnødd av store mengder våt snø flere vintre på rad på 1940- og 50-tallet, og roterende snøploger fra Bergensbanen ble lånt inn. For å få en permanent løsning på problemet, ble en elektrisk roterende snøplog levert fra Sveits i 1952. I motsetning til de dampdrevne fra Bergensbanen, hadde den elektriske to skovlhjul og kastet snøen til begge sider av sporet. Denne snøplogen ble hensatt i 1989, og er ikke bevart.



Den elektriske roterende snøplogen på Sørlandsbanen.