KJØREVEIEN

NYTT FRA JERNBANEVERKET NR 2 - FEBRUAR 1997

Sykefraværet i '97

Tangering av rekorden: 4,9 prosent

- Sykefraværet i Jernbaneverket var i 1997 på 4,9 prosent!
- Dette er 0,1 prosentpoeng lavere enn året før og likt med det rekordlave sykefraværet i 1994.
- Det gode resultatet er i tillegg nokså jevnt fordelt over hele virksomheten vår.
- Hvorfor går utviklingen i Jernbaneverket i stikk motsatt retning av norsk næringsliv for øvrig?

Side 4

PÅ VAKT

PÅ LILLESTRØM STASJON

Togavvikling

Side 3

HMS-PRIS: Side 5 — Omtanke for ansatte og deres familier

BYGGEPRIS: Side 14 — Betong er ikke å forakte

LÆRLINGER: Side 15 — Jernbaneverket er i rute med inntaket

Det sveiver og går på Lillestrøm

- 26. januar ble seks nye spor tatt i bruk på Lillestrøm stasjon.
- 70 menn og kvinner måtte sveive veksler og gi signaler manuelt.
- De nye sporene ble tatt i bruk så de gamle kan frigjøres for bygging av høyhastighetsbanen.

Side 10

Han er tilsynelatende en ganske alminnelig familiefar. Han bor i et koselig rekkehus i Bærum sam-men med kona Elisabeth og datteren Nora. De fleste i nabolaget vet at han job-ber som prosjekteringsingeniør i Jernbaneverket, men hva gjør han i sene kveldstimer?

Side 16

Fra trafikkspaghetti til kultur og miljøperle

Side 8

Internblad for medarbeidere i Jernbaneverket

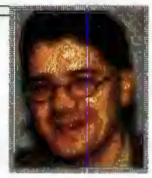
Jernbaneverket

Signaler

Nye signaler
De som måtte finne på å savne bildet av undertegnede til høyre for denne spalte, må finne seg i å leve med savnet også i fortsettelsen. Jeg har nemlig funnet tiden inne til en fornyelse av denne lederspalten i Kjøreveien. Vi har mange dyktige ledere og medarbeidere i Jernbaneverket, og jeg finner det rimelig at også andre får dele sine tanker med oss alle.
Som første mann ut har jeg utfordret min stedfortreder, Åge Lien, og det er derfor hans blide åsyn man vil finne denne gangen. Hvem han utfordrer til i neste utgave å skrive om aktuelle tanker i Jernbaneverket, vil dere finne svaret på til slutt i artikkelen.

Magne Paulsen

Å lære opp sjefen



Alle har en sjef. Alle sjefer har medarbeidere. Noen sjefer gir ikke medarbeiderne det de trenger - de er dårlige sjefer. Men er det ikke også noen medarbeidere som ikke gir sjefen det han trenger? - Har vi ikke også noen dårlige medarbeidere?

Mener vi virkelig at all visdom, all lærdom, all utvikling, alle tilbakemeldinger og korrigeringer, all trøst, all interesse, all inspirasjon og omtanke skal komme ovenfra? Er sjefen vår en gud?

Vi har så lett for å tenke likt. Noe av det vi tenker likt, er at sjefen skal være sjef, og at han alltid skal være den som ordner opp for oss. Det er bare ikke mulig alltid å ordne opp for alle. Det er nok derfor vi snakker om dårlige sjefer: De som ikke alltid ordner opp.

Men skal det være sånn da? At det alltid er sjefen som skal lære opp deg, at det alltid er sjefen som skal gi deg noe - og at du bare skal få. Hva tror du sjefen din trenger? Hva tror du egentlig at sjefen din tenker? En sjef trenger medarbeidere som bryr seg om hva han gjør og ikke gjør. En sjef trenger medarbeidere som ønsker å gi sjefen sin noe hver dag. En sjef trenger medarbeidere som sier fra: Som gir ros og honnør, men som også kommer med forslag til det som kan bli bedre.

Det gode kontrollspørsmålet som en medarbeider bør stille seg ofte, er: Hvis jeg var sjefen til sjefen min, hva ville jeg gjøre da? Men er du ikke det da? Er forskjellen så stor på å være sjefen din sin medarbeider fra å være hans sjef? Tre gode spørsmål som en engasjert medarbeider i Jernbaneverket jevnlig bør stille seg selv:

- Hvordan kan jeg hjelpe sjefen min for å bidra til at vi får mest mulig og best mulig jernbane for pengene?
- Hvordan kan jeg hjelpe sjefen min for å bidra til at folk skal trives og glede seg til å gå på jobben hver dag?
- Hva kan jeg gi sjefen min i dag?

Ingen av oss vil ha sjefer som behandler oss som brikker i et spill. Men det er jo slike sjefer vi får, hvis vi ikke selv gjør oss til noe mer enn passive ludobrikker.

Det handler om å ta ansvar, og det handler om å være positiv.

Du får den sjefen du fortjener - det er du som former sjefen din, så form med omhu!

Med hilsen Åge Lien

- som til neste utgave utfordrer sjefen i Region Nord: Eirik Einum.

Stor pres(s)tasjon

Norges største rørpresseprosjekt er gjennomført syd for Lindeberg stasjon på Hovedbanen.

Betongrør er presset 76 meter gjennom en jernbanefylling. Rørene er 1,8 meter i diameter og kom i 1,25 meter lange seksjoner. Tjue meter over der rørpressingen fant sted, gikk togene som normalt i hele anleggsperioden.

Det nye røret ble lagt for å erstatte en gammel kulvert fra den tiden da Hovedbanen var ny. Den gamle kulverten var murt med teglstein og var delvis rast sammen. Arbeidet ble utført av Eeg-Henriksen Anlegg i samarbeid med svenske Skanska/Lundby og Olimb A/S.

Grunnboringer som ble utført før arbeidet ble begynt, viste at massen besto av tørrskorpeleire. Under rørpressingen støtte man på det man tror er rester etter en gammel trebru.

Pressingen ble utført fra en seks meter dyp grop, med en presskraft på 600 tonn overført gjennom fire hydrauliske sylindre.

Svenskene er fornøyd med fullført jobb. Silhouetten av en mann skimtes i den andre enden av røret.

Et bor ble benyttet for å få ut massene i et skjold som var festet til den første seksjonen av betongrøret. Massene ble ført ut til pressgropen på et samlebånd.

Selve rørpressingen ble utført i løpet av siste kvartal 1996 og arbeidet med legging av omtrent 25 meter rør i dagen og utløpskonstruksjon ble ferdig i løpet av januar i år.

Tekst & foto SVEN GOLL

I iskald vind med mothaker og med walkie-talkie raser sporskifterne på Lillestrøm over sporene for å sveive sporveksler til neste tog.

På vakt

Togavvikling på Lillestrøm

Togekspeditøren på stasjonen gir ordrene fortløpende, og anviserpersonalet roper i høyttaleren. Lillestrøm ser ut som et bombekrater, og den nostalgiske følelsen får vann på møllen.

Hans Petter Ulen og Øyvind Thorsen er oppsatt med vannkran og sporsveiv på Lillestrøm.

Brakkeliv

Hans Petter Ulen, stasjonsbetjent på Hamar og Øyvind Thorsen, skiftekonduktør nå på Personalsenteret, sitter i en bitteliten brakke med et bord, to stoler og en vannkran.

-Hvordan fortoner hverdagen seg her ute?

-Vi sveiver sporveksler manuelt og sikrer togveien for togene. Vi har kontakt med stillverket hele tiden på walkie-talkie. Togordningen viser toggangen, men blir det forsinkelser, er det vanskelig å følge med. Vi får i stedet hele tiden beskjed fra togekspeditøren når togene kommer, og vi må sveive sporvekslene til det det riktige spor. Vi har det likevel fint her og skal vær frem til 18. mars da man regner med at arbeidet er ferdig.

-Hvor mange sporskiftere er i jobb på Lillestrøm i dag?

-Vi er to her i nordenden av stasjonen og to i sørenden. I alt er vi 25 stasjonert her under anleggsarbeidet. Vi jobber i turnus i tre skift og har vakter fra 7,5t til 10t. Det kan bli lange vakter men det går bra.

-Hvilken enhet kommer personalet fra?

-De fleste kommer fra Gods men det er også folk fra Jernbaneverket.

Klart for tog 1615....

I dag sitter Terje Vold, togekspeditør i Halden, med nøkkelen til togkabalen. Han koordinerer togtrafikken med en walkie-talkie og i samarbeid med stillverksoperatør Jan Gullbrå. Av togekspeditørpersonale er det fem personer på jobb denne hverdagen: tre i togekspedisjonen og en på hvert sitt spor. Togtrafikken avvikles som før i tiden dog med linjeblokk som hjelpemiddel.

-Hvordan går trafikken her på Lillestrøm?

Terje Vold: Trafikken gikk ikke så bra til å begynne med, men det hjalp at vi fikk dispensasjon fra sikkerhetsreglementet som ikke tillater innkjøring for to tog på stasjonen. Vi melder togene på linjeblokk, og det gjør arbeidet litt lettere når vi slipper å ringe til nabostasjonen for hvert tog.

Det er ikke tvil om at personalet må ha tungen rett munnen. Terje Vold ber sporskifterne sveive vekslene i riktig stilling for deretter å kontakte togekspeditøren på gjeldende spor. Denne gir da avgang til togene ut fra ordren. God planlegging er absolutt en forutsetning. Trafikken på stasjonen vises ikke på noe tablå, og personalet må ha full oversikt til enhver tid.

Anvisertårn

Det nye kontrolltårnet på Lillestrøm blir nå brukt til anviserutstyr og høyttalerstyring. I tillegg er det to personer fra Jernbaneverket som prøver ut det nye sikringsanlegget på Gardermobanen, Sven Erik Engen, Ingeniørtjenesten og Kjell Holter Region Øst.

Alltid beredt

Inntrykket man sitter igjen med, er at arbeidet på Lillestrøm er godt planlagt. Personalet er fornøyd med arbeidsforholdene og tilretteleggingen. 18. mars er det hele over, og med innsatsen som legges i arbeidet, er det nesten umulig å tenke seg at det ikke kan gå bra. De maksimale forsinkelser ligger på ca. 10 min. Dette er spesielt i rushen hvor trafikken går tett, og hvor det krever mye koordinering av togekspeditørpersonale og sporskiftere.

LONE CHRISTENSEN

NJP utsatt

Regjeringens stortingsmelding om Norsk jernbaneplan 1998 - 2007 kommer ikke 21. mars slik vi tidligere har fått antydet. Ny dato er sannsynlig 15. april - uten at dette er endelig bekreftet. Det pleier å foregå en prosess mot departementet i tiden fram mot offentlig presentasjon av slike meldinger, og hvis dette slår til også denne gang, regner vi med at noen i Jernbaneverket får endert innhold i påskeferien sin. Men hva gjør man vel ikke for en god sak?

Skogrydding i Sør

Langs Vestfoldbanen og Bratsbergbanen er det i 1996 ryddet mye skog i Region Sør. Trefall på kjøreledningen som følge av vind, eller som ved Oklungen som følge av byggende bevere, er ikke særlig velkomment, verken for Jernbaneverket eller togtrafikken. Rydding av skog gjør også at det blir mindre elgmat langs sporet, noe som betyr redusert fare for påkjørsler. Endelig betyr slik rydding også at utsikten fra togvinduene blir bedre.

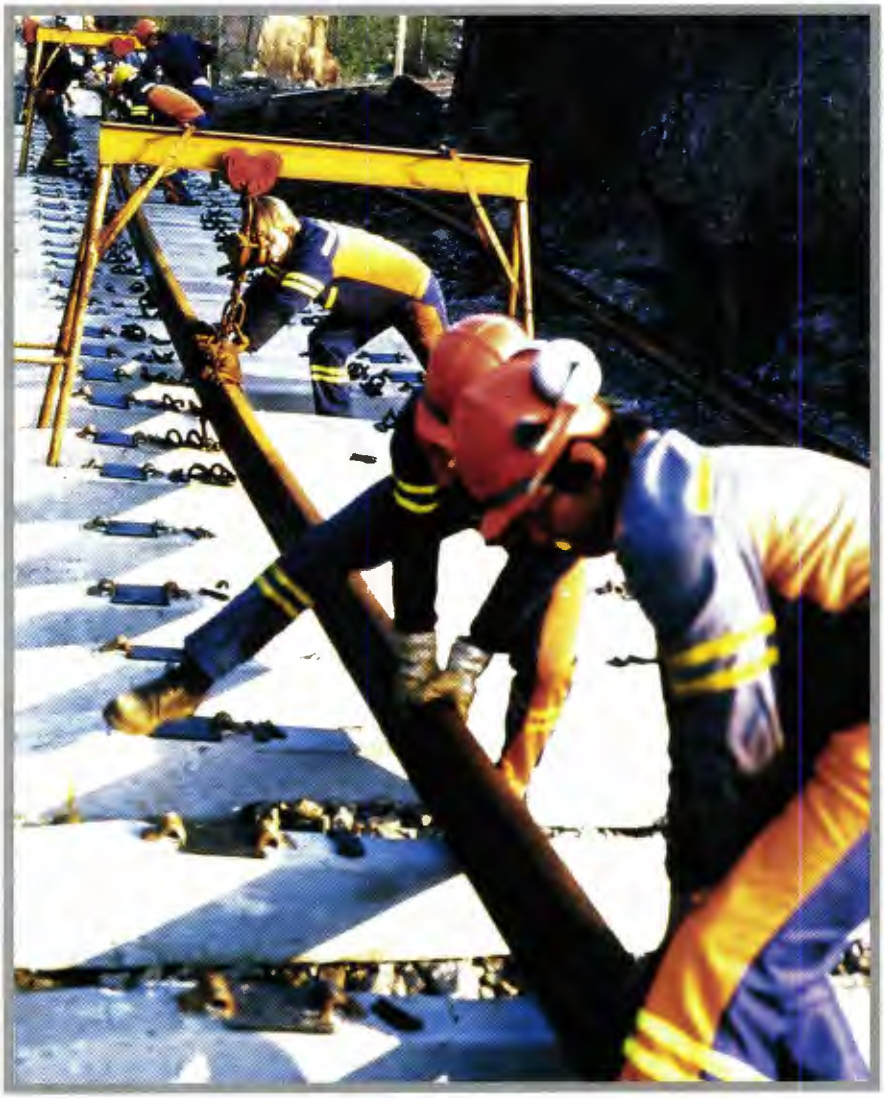
I området ved Holmestrand og Skoppum er det ryddet ca. 8 km i samarbeid med skogeierforeningen og lokale tømmerhoggere. Jernbaneverket har selv ryddet rundt Tønsberg og langs Farrisvannet, mens Løvenskiold-Fossum har tatt seg av 6 km langs Bratsbergbanen. Og trevirket har for en stor del vært gitt bort som ved til private. På oppstillingsplasser ved skogsbilveger har det vært fritt fram for å forsyne seg.

Region Sør håper på å fortsette ryddingen i samme omfang også i år.

Tangering av rekorden

Lavt sykefravær - ingen tilfeldighet

Sykefraværet i Jernbaneverket var i 1997 på 4,9 prosent! Dette er 0,1 prosentpoeng lavere enn året før og likt med det rekordlave sykefraværet i 1994. Det gode resultatet er i tillegg nokså jevnt fordelt over hele virksomheten vår. Mens norsk næringsliv og LO er bekymret over utviklingen i sykefraværet i fedrelandet, går altså utviklingen i Jernbaneverket i stikk motsatt retning - hvorfor?



Kjøreveien har stilt spørsmålet til direktør for organisasjon Anne-Kari Bratten som angir tre hovedgrunner til det gode resultatet.

- For det første har vi arbeidet for å rette oppmerksomheten systematisk mot sykefraværet både i arbeidsmiljøsammenheng og i vår agering overfor lederne i Jernbaneverket, sier Anne-Kari.

- Dernest er det lagt stor vekt på forebyggende virksomhet, og endelig er rapporteringen av sykefraværet fulgt opp på lik linje med økonomisk resultat og utvikling av feil. Det at man hver måned skal stå til rette for utviklingen av sykefraværet skaper naturligvis et press i den måten man håndterer problemet på. Sykefraværet er liksom ikke bare til å registrere.

Tenke positivt

Personaldirektøren mener også det kommer mye ut av å tenke med et positivt utgangspunkt. Hvis man fokuserer på tilstedeværelse i stedet for fravær, er mye vunnet. Her har prosessen med virksomhetsplaner gjort mye for å skape meningsfylde i arbeidet. Når den enkelte arbeidstaker gjennom denne planprosessen blir informert om hva og hvorfor ting skal gjøres, er man langt mer motivert for å gå på arbeid. Det ligger ingen liten motivasjonsfaktor i å bli involvert, sier hun.

Helse for 100 "mann"

I 1990 lå sykefraværet i NSB Bane på rundt 8 prosent. Den reduksjon på mer enn tre prosenenheter som er oppnådd til i dag, innebærer mer enn 100 årsverk. Tilfredsheten ved et slikt økonomisk resultat kommer på toppen av gleden over å ha friske, motiverte medarbeidre på jobb.

Dessuten er det slik, stat og stat imellom, at det ikke gis refusjon fra trygden for sykefravær. Det betyr at det ikke kommer tilskudd av lønnsmidler for å tilsette vikarer ved sykefravær. Her ligger enda en motivasjonsfaktor for ledere til å ta forebyggende helse- og arbeidsmiljøtiltak på alvor.

Gilmrende attføringshjelp

Selv om det legges betydelig arbeid i kurs og opplæring for å mestre arbeidssituasjoner og føle trygghet i jobben, er det ikke helt til å unngå at det skjer ulykker eller oppstår helsemessige forandringer som krever endringer i arbeidssituasjonen for noen.

- Her vil jeg framheve attføringskonsulentene i NSB som vi fortsatt bruker i Jernbaneverket. De er virkelig eksperter som gjør en fremragende jobb, sier Anne-Kari Bratten.

Mot null på Jæren

Det er ikke rettferdig å sammenlikne helse, men det må være tillatt å spørre om det er noe felles årsaksgrunnlag når Linjen Bryne har 2 prosent sykefravær i 1996 og sone 3 for signal og strømforsyning i det samme området har 2,2.

- Det er løye med jærbuen, veid du, svares det blidt i telefonen fra Kårleiv Kristoffersen, mens områdesjef Øystein Hodne forbereder tilbakemeldingsmøte om Målevogn P. De forklaringer som kan tolkes ut av samtalen, er at karene her nede utgjør et godt team med tru på seg sjøl. På samme måte som hos Bratten understrekes betydningen av informasjon og godt humør som et regionalt krydder.

- Når det gjeld´e jernbane, så er det vi som er best, konstaterer Kårleiv.

Det blir lavt sykefravær av slikt.

REIDAR SKAUG HØYMORK

Første gang i Jernbaneverket:

HMS-pris utdelt på Kongsvinger

Tirsdag 04.02.97 ble omtanke for ansatte og deres familier hedret med en HMS-pris. Dette er første gang i bedriftens historie, så vidt vi vet.

En influensarammet områdesjef, Vidar Våltorp, visste ikke noe om prisen han skulle få. Men allerede ved ankomst ser vi at Vidar Våltorp er en person som tenker på trivsel. Lokalene er nemlig nyoppussede og trivelige.

Hvorfor HMS pris?

Mai-Liss Elvethun, leder for AMU i Region Øst sier:

- Jeg foreslo at vi skulle gjøre noe i AMU for folk som gjør noe for arbeidsmiljøet. Når noe er bra, skal det påskjønnes Vi skal ikke bare fokusere på negative ting. Vi så i rapporter fra Bedriftshelsetjenesten at sykefraværet falt, og at arbeidsmiljøet bedret seg på Kongsvinger.

Vi diskuterte saken i AMU og vi ble enige om at når noen utmerker seg, skal det bli delt ut en pris hvert år. Vi håper at det blir kjent hos lederne slik at den kan være en pådriver, sier Elvethun.

Stolte og glade prisvinnere: May-Liss Elvethun og Vidar Våltorp

Opp og gå!

Vidar Våltorp forteller om bakgrunnen for prosjektet han startet opp.

- Når sykefraværet er høyt, et det noe som alle egentlig bør tenke på. Jeg startet med å sette opp en liste over plager som bl.a. sveisere har: f.eks. rygg- og nakkeplager. Jeg tok et møte i Oslo i 1995 med bl.a. Egil Bakke (tidligere sonesjef på Kongsvinger) og Hanne Lode fra bedriftshelsetjenesten og hadde tenkt å starte med trening av de ansatte med belastningsskader. Hanne Lode og jeg ble enige om å starte et prøveprosjekt. Prøveprosjektet ble utført fra mars t.o.m. juni 1996.

Jeg tror at når man trener og styrker muskulaturen, vil det virke inn på helheten.

-Prosjektet kjørte vi i arbeidstiden for å motivere folk også fordi det griper inn i privatlivet. Vi tok kontakt med bl.a. fysioterapeuter og arrangerte et møte for alle impliserte. De ansatte ble veldig rørt av all omtanken fra ledelsen.

Sykefraværet var, da vi startet, 12,63 og har gått ned til 4,24. Det er nok ikke bare treningen som er årsaken til nedgangen i fraværet, men også at noen bryr seg og at det skapes et miljø på treningen og på jobben. De ansatte har fått det bedre både på jobb og privat. Det er viktig at vi som bedrift skaper et miljø på jobben for de ansatte. Det gjør at de også vil trives hjemme. Selv har jeg hatt stor nytte av treningen.

-Fikk du gehør for prosjektet?

- Ja, jeg har fått bare positiv tilbakemelding både fra mine ledere og fra de ansatte. Jeg fant ut at det ikke nytter kun å administrere hvis jeg ikke har mine ansatte med på laget. Jeg har også fått en henvendelse fra Skarnes Elektro. De hadde hørt om opplegget og ville ha mer informasjon om det.

- Skal prosjektet føres videre?

- Ja, etter første runde med 40 innetreninger, 10 utetreninger, tre tester og oppsummering har vi utvidet tilbudet til alle ansatte, 47 i alt, og 31 har meldt seg på. Jeg prøver å snappe opp det positive jeg hører og ta det med videre i mitt arbeid.

Kostnader

Treningsopplegget for hver person koster kr. 2130,- og dekkes sentralt. Antakeligvis spares det penger på opplegget samtidig som arbeidsmiljøet blir bedre.

Våltorp forteller at de har søkt trygdekontoret om økonomisk støtte, men at det ble avslått. - Det er underlig når vi sparer samfunnet for veldig mye penger. Kostnadene ved sykdom over 14 dager dekkes jo av det offentlige. Men uansett må det ikke koste millioner av kroner for å bedre miljøet. Med omsorg kommer jeg langt på vei.

Gratulerer, Vidar Våltorp!

Fung. banesjef Kjetil Bjørnerud:

-Vidar har fortjent prisen og vi berømmer Mai-Liss for tiltaket. Vi bør berømme dem som engasjerer de ansatte ute. Vi på sonekontorene merker at miljøet fungerer på Kongsvinger.

Hovedverneombud i Region Øst, Per Westreng:

Jeg har vært på mange vernerunder, og det er stor forskjell på miljøene. Jeg merker at lederens personlighet har veldig mye å si. Har de ansatte en negativ leder, vil også de ansatte bli negative. Jeg har merket at det skinner igjennom at områdesjefen på Kongsvinger er positiv og forstår sine folk.

Det nytter

Hva kan man egentlig gjøre for å bedre sitt arbeidmiljø som leder? Godt spørsmål vil mange si, men klarer man å ta tak i seg selv og se hva man selv kan gjøre, vil man være langt på vei. Vidar Våltorp har bevist at det nytter å bry seg om og gi støtte og omsorg til de ansatte. Vi håper at noen tar stafettpinnen videre i bedriften. *Kjøreveien* gratulerer Våltorp med prisen.

Tekst & foto: LONE CHRISTENSEN

Tryggve Sørvig er leder for prosjektet:

Et stadig hett tema for beboerne i Gamlebyen og for media er støyskjerming i forbindelse med utbyggingen av Gardermobanen. Det er i alt 787 boenheter langs jernbanen som berøres av prosjektet. Dette er kortsiktige tiltak som skal være på plass før Gardermobanen settes i drift. Dette må stadig poengteres i forhold til media og beboerne i Oslos mest trafikkbelastede bydel.

Støyskjerming i Gamlebyen - Oslo

Bakgrunnen for hovedplanen var at Fylkesmannen i Oslo/Akershus la ned innsigelse mot reguleringsplanen for Gardermobanen på Etterstad. Fylkesmannen trakk imidlertid sin innsigelse mot at det utføres tiltak som sikrer et maksimum innendørs støynivå på 35 dBA. I tillegg har Oslo Bystyre i sin behandling av hovedplanen bedt om at støy i utendørs oppholdsarealer sees spesielt på.

På bakgrunn av dette forpliktet NSB seg til å gjennomføre kortsiktige støytiltak langs Hovedbanen og Gjøvikbanen i Gamlebyen (mellom Oslo S og Etterstad). Dette skjer i påvente av at de politiske myndigheter får tatt en avgjørelse på en permanent løsning.

Som ledd i dette utarbeidet Jernbaneverket Region Øst en hovedplan for tiltakene. Prosjektet for støyskjerming skal være ferdigstilt når driften av Gardermobanen starter i oktober 1998. Fylkesmannen har ikke forutsatt tiltak mot strukturstøy (oppstår på grunn av vibrasjoner fra togene) og vibrasjoner (følbare svingninger i f.eks. gulv) i denne omgang. Vibrasjoner og strukturstøy ble vurdert i hovedplanen, men tiltak settes ikke inn i denne omgang bl.a. fordi det ikke finnes gode nok dokumenterte metoder. Et forskningsprosjekt er i gang i Region Østs regi for å vurdere bruk av nedgravde bjelker under spor for å dempe vibrasjoner og strukturstøy.

Støyvurderingene av ulike tiltaksløsninger i hovedplanen er basert på beregnede verdier for støysituasjonen i år 2010. Det er tatt utgangspunkt i prognoser for trafikktall, togmeter pr. døgn og hastigheter for år 2010.

Målsetning for prosjektet:

- **Optimalt resultat for beboerne**
- **Reduksjon av innendørs støy til mindre eller lik 35 dBA**
- **Reduksjon av utendørs støy på oppholdsarealer til mindre eller lik 60 dBA.**

Tiltak

Den i hovedplanen anbefalte løsning varierer over strekningen. Den er delt inn i fire deler. I stor grad anbefales en lav skjerm (type Soundtrack) eller lignende (0,73 cm. over skinnetopp), som ligger tett inntil sporet, noe som gjør at støyen reduseres. I tillegg er det anbefalt en høy skjerm (ca. 2 m.) på hver side mot bebyggelsen. I leilighetene hvor det er nødvendig å nå målet på 35 dBA innedørs, anbefales fasadeisolasjon og vindusutskifting.

Leiligheter hvor utendørs støynivå blir over 65 dBA, får tilbud om installasjon av ventilasjonsanlegg. I tillegg skal vedlikeholdet av sporveksler forbedres og en sporveksel skal skiftes evt. repareres. Et generelt bedre vedlikehold av togmateriellet er også viktig i denne sammenhengen.

Sørvig: Vi må noen steder øke høyden på de høye skjermene med glass-skjermer for ytterligere å skjerme lyden på utendørs oppholdsarealer og for å gi lys.

Konsekvenser

-Hvilke konsekvenser vil utbyggingen få?

- I perioden vil vi måtte stenge ett eller to spor av gangen. Det er mange prosjekter i gang i forbindelse med utbygging av Gardermobanen, og vår fremdrift blir betinget av det når det gjelder spordisponeringen. Vi må starte byggingen tidligere enn ønsket på grunn av Gardermobanen. Dette er egentlig tid som vi hadde beregnet å bruke på prosjektering og beboerinformajson. Baneservice Flytogprosjektet (BSF) skal utføre arbeidet i sporområdet på en måte slik at prosjektene blir best mulig og effektivt gjennomført.

Sørvig legger til: Fra Riksantikvaren har vi fått strenge begrensninger på fundamenteringsdybden. Riksantikvaren har imidlertid vært positiv, og vi har hatt innledende diskusjoner med dem. Byantikvaren mener så langt at planene og skjermene ser greie ut.

Informasjon og nabokontakt

Det er avsatt 2 mill. kr. til informasjon og nabokontakt.

Tryggve Sørvigopplyser at prosjektet har utnevnt egen nabokontakt, Svein Klausen fra Ingeniørtjenesten. Beboerne får mulighet til å kommentere forslagene til støyskjerming

Flere støytiltak enn disse skjermene kommer i Brynsbakken. Foto: Per Anders Rosenkvist/Samfoto:

og vil bli løpende orientert om arbeidene. Idrettslaget i JRØ har delt ut brosjyrer til beboerne. Når våren nærmer seg, skal vi begynne med tiltak på fasadene. Beboerne/eierne må være enige i tiltakene, for vi kan ikke bestemme hva de skal gjøre med sine fasader. Det blir omfattende arbeid fordi vi juridisk må ha orden på alle forholdene bl.a. med kontrakter. Prosjektet vårt skal ta beboerkontakt så alvorlig at beboerne blir fornøyde, og at Jernbaneverket kommer positivt ut som utbygger, når vi har informert.

Vi har lovet informasjon en til to ganger i måneden og samarbeider med en gruppe som består av representanter fra USBL, Gamlebyen Beboerforening, Huseiernes Landsforbund, Plan-og bygningsetaten, Miljøbyen Gamle Oslo og Bydelsforvaltningen. Byggeforslagene må byggemeldes, og representantene kan komme med kommentarer som innarbeides i planene.

Kostnader

De reviderte budsjettene for skjermer, fasadetiltak og ventilasjon er på ca. 66 mill. kr. Dette inkluderer planlegging, administrasjon og avgifter samt nabokontakt og informasjon. Årlige vedlikeholdskostnader er 0,3 mill.kr.

Tunnel eller ikke

-Hvor kommer tunnelen inn i bildet, Sørvig?

- Jernbaneverket avventer den politiske behandlingen av de langsiktige tiltakene. Nå er det opp til Samferdselsdepartementet. Sissel Rønbeck og Stortinget å vurdere om togtrafikken skal legges i tunnel eller ikke. Den endelige løsningen ligger noen år frem i tiden, og i mellomtiden brukes de kortsiktige tiltakene fra Jernbaneverket Region Øst.

Utfordringer og håp

Utfordringen for Sørvigs prosjekt ligger nok for en meget stor del i kommunikasjon mot beboere og eiere, samt i koordinering av arbeidet i sporene. Det blir ikke lett å tilfredsstille alle, og en del friske diskusjoner må nok påregnes. Likevel har Tryggve Sørvig glimt i øyet, virker rolig og optimistisk med kontroll over alle vindene som blåser rundt ham. Til slutt gir han igjen uttrykk for at han håper at beboerne til sjuende og sist blir fornøyde, og at bomiljøet vil bli bedre i Gamlebyen. Vi ønsker lykke til!

LONE CHRISTENSEN

Stortingets samferdselskomité skal på ny befaring i Gamlebyen 6. mars. Når dette leses, har komiteen allerede hatt besøk av Jernbaneverket for å bli orientert nærmere om de planer og alternativer som foreligger. Dagen for dette var 26. februar. Det er ellers grunn til å tro at komitéinnstillingen om løsning i Gamlebyen vil bli avgitt 20. mars. Der kan allerede konturene av en løsning foreligge, men vi skal i alle fall gjennom en stortingsdebatt i løpet av våren med et formelt vedtak som kan bestemme arbeidsdagen for en del av staben i Jernbaneverkets seksjon for strategi og plan en god stund framover.

GAMLEBYEN I OSLO

Det kom neppe som noen overraskelse for noen - heller ikke for Jernbaneverket - da samferdselsminister Sissel Rønbeck tidligere i måneden ikke sa ja til tunnel i Gamlebyen. Hun presiserte imidlertid at det i forslaget om bred utredning av mål og muligheter for "byen under Eikaberget" heller ikke lå noe *nei* til tunnel.

Fra trafikkspaghetti ti

Den nytte som de utredede tunnelalternativer ville gi, sto ikke i noe rimelig forhold til kostnader på mellom 1,3 og 7 milliarder kroner. Dessuten ville samtlige tunnelalternativer medføre store ulemper for reisetid, kulturminner og kulturmiljø. Regjeringens svar er altså "et samlet grep" der samferdsel, kultur og miljø blir sett i sammenheng. Fire år kan man tenke seg å bruke på å utvikle denne planen for "Nordens Pompei" som statsråden også benevnte Gamlebyen som.

Først vei - så bane

Statsråden mente det var oppryddingen på vegsiden som gradvis hadde avdekket de rike kulturminner og frigitt areal til andre brukere enn gummihjulene. Nå var turen kommet til jernbanen, sa hun. Som konkret anvisning på *hvordan* sa hun at jernbanedriften måtte "forenkles" slik at areal ble frigitt.

Som stikkord på sine transparenter hadde statsråden med seg nytt dobbeltspor Oslo - Ski (Hauketo); "Bryndiagonalen" fra Hauketo mot Hovedbanen; sporforbindelse til Østhavna og jernbanetraseen under Minneparken; framtidig arealbruk og funksjon for Lodalen/Loenga og framtidig arealbruk og funksjon for Bjørvika - Sørenga - Loenga - Oslo S.

80 + 10 millioner nå

For de støyplagede i Gamlebyen skal Jernbaneverket bruke vel 60 millioner kroner til støytiltak fram til Gardermobanen åpner. Det vil bringe innendørs støynivå ned under de grenser som er fastsatt for nye jernbanetiltak (35 dBA). Også for utendørs oppholdsområder blir støynivået lavere enn i dag selv med tilveksten av de hyppige flytogene til og fra Gardermoen. Dessuten hadde Sissel Rønbeck med seg et løfte om 20 millioner i ekstra miljøtiltak til Gamlebyen - en sum hun kunne tenke seg å planlegge bruken av sammen med *Miljøbyen Gamle Oslo*.

Og for å understreke at det samordnede utredningsarbeidet ikke skulle være noen sovepute meddelte statsråden at det straks skulle gis 10 millioner kroner over Samferdselsdepartementets budsjett i 1997 til planarbeid i et forpliktende samarbeid mellom bl.a. Jernbaneverket, Statens vegvesen, Riksantikvaren, NSB BA og Oslo kommune.

Skarpe reaksjoner

Med den forhistorie som tunnelsaken i Gamlebyen har, var det neppe uventet at det umiddelbart kom reaksjoner fra partier på Stortinget. Regjeringspartiet synes i øyeblikket kun å ha støtte fra utbryterne i Fridemokratene. Motstanden mot regjeringens forslag, som på mange måter tolkes som *utredning i stedet for tunnel*, er verbalt sterk i de andre partiene, selv om KrF har

To glade planleggere: Prosjektdirektør Steinar Killi, Samferdselsdepartementet (t.v.) og Jernbaneverkets plandirektør Tor Saghaug.

Der mye kultur i byen under Eika-berget. (Foto: Per-Anders Rosenkvist/Samfoto)

Fotonor as

kultur- og miljøperle?

gitt uttrykk for en slags vente-og se-holdning. Om det blir utredning av nye tunnelalternativer eller en utredning etter Rønbecks forslag, vet vi ikke før Stortinget har behandlet saken senere til våren.

Jernbaneverket sentralt

Uansett utredning er det likevel klart at Jernbaneverket vil spille en aktiv rolle i utviklingen av Gamlebyen også i fortsettelsen. *Kjøreveien* har spurt plandirektør Tor Saghaug i Jernbaneverket, som også var til stede på pressekonferansen 7. februar, om hans reaksjoner på regjeringen forslag.

- For det første er jeg tilfreds med at departementet og regjeringen har fulgt opp NSBs og Jernbaneverkets syn om at det ville være meget uheldig å vedta tunnelløsning nå. Med Jernbaneverkets forslag til konkrete støyttiltak i Gamlebyen får vi nå en mulighet for å vise hva moderne støytiltak og støysvake tog kan utrette i forhold til det støyproblem som var den utløsende årsak til hele tunnelsaken. Ytterligere miljøtiltak langs jernbanen vil også kunne bety mye. Vi vet jo allerede at tiltakene langs jernbanen gjennom Lillestrøm er blitt tatt svært godt imot av beboerne selv om man også her i utgangspunktet krevde tunnel.

- Jeg synes også statsråden evnet å sette samferdsel, kultur og miljø inn i en overordnet sammenheng på en pedagogisk overbevisende måte. Mitt inntrykk er at også de frammøtte journalister skjønte kompleksiteten i dette området og at man må vite hva man ønsker før man setter spaden i jorden.

Men at det i spenningsfeltet mellom planer, politikk og økonomi kan skje litt av hvert, har vi fått et nytt eksempel på i kjølvannet av regjeringens presentasjon. Det er klart at også vi i Jernbaneverkets strategiske planseksjon er spent på fortsettelsen av denne historien.

Prislapp ukjent

Til tross for iherdig boring fra diverse journalister ville ikke statsråden sette noen pris på de tiltak som kunne bli resultatet av utredningene. Såvel prosjektdirektør Steinar Killi i Samferdselsdepartementet som vår egen plandirektør Saghaug mener da også at en kostnadsangivelse før utredningen er gjennomført ville være faglig helt uforsvarlig. Først må man vite hva man vil; dernest får man utrede ulike måter å oppnå målene. Etter dette er man i nærheten av å beregne kostnader på en forsvarlig måte.

- Hvis man starter med prisen, er man bare med på å legge uheldige bindinger og rammer for utredningen, sier Tor Saghaug, som imidlertid ikke hadde hatt noe imot noe større rammer til det omfattende utredningsarbeidet som Jernbaneverket nå skal delta i, og som det nå vil stilles store forventninger til.

Tekst + foto: REIDAR SKAUG HØYMORK

Sporomlegg i minus 15 er ingen spøk. En av portalkranene frøs og nektet å gi slipp på sporvekselen. Løsningen ble å løfte vekk kranen.

26. januar ble seks nye spor tatt i bruk på Lillestrøm st å sveive veksler og gi signaler manuelt. Det nye sikring banen kunne ikke vente. Derfor måtte de gamle sporen

Det sveiv på Lillest

Sporarbeid i helgene er blitt rutine etter at arbeidet med Gardermobanen kom i gang for alvor. 23 sporomkoplinger ble gjennomført langs banen i fjor. Likevel var det noe helt spesielt det som skjedde på Lillestrøm 24.-26. januar. I løpet av helgen stengte man de fem sporene som inntil da hadde tatt trafikken, og la inn nye veksler som førte togene inn på seks helt nye spor.

Operasjonen var grundig planlagt. For å sikre at trafikken på Hovedbanen og Kongsvingerbanen ikke ble hindret unødig, gjorde man ikke noe mer enn det som måtte gjøres akkurat den helgen. Alt som kunne gjøres på forhånd, ble gjort. Pukk og bærelag under sporvekslene ble skiftet ut i fjor høst. Det man ikke rakk å ta før telen kom, blir tatt til våren.

Ifølge den opprinnelige planen skulle omkoplingen vært gjennomført første helg i november. Elektrikerstreik og forsinket leveranse av sikringsanlegg førte til at operasjonen måtte utsettes. Det ble fort klart at utsettelsen kunne bli langvarig. En sporomlegging av denne størrelsen er svært uheldig å få midt i juletrafikken, og det var heller ikke særlig ønskelig å få den i forbindelse med ruteendringen i begynnelsen av januar.

Varmekabler rundt svillene

Med disse utsiktene tok Samprosjektet ingen sjanser. Når tælen setter seg i pukken, fryser svillene fast. Da trengs det store krefter for å få dem løs. Å sette inn disse kreftene ville kreve tid, og dessuten føre til skader på svillene. Som mottrekk ble det lagt inn varmekabler mellom svillene i alle sporveksler som skulle skiftes ut. Oppå varmekablene ble det lagt vintermatter. Dette viste seg å være et lurt trekk. Da den store dagen endelig kom med minus 15 grader, slapp svillene pukken som det skulle vært en mild vårdag.

De 15 gradene klarte likevel å stelle i stand mye ugreie. Hydraulikken frøs på to LM-er, det samme skjedde med dieselfilteret på en Robel lastetraktor. Dette var noe man regnet med kunne skje i januar, så det var tilstrekkelig med reservemateriell tilgjengelig. Verre var det da en skinnegående portalkran av typen Fazetta låste seg på brua over Nitelva mens en ny sporveksel skulle legges ned fredag kveld. Kranen nektet plent å sette fra seg vekselen.

Frossen Fazetta

Mannskapene så til slutt ikke noen annen utvei enn å sette inn en ny Fazetta og rokere de andre. Den som låste seg fast, ble løftet vekk med en hjullaster. Hjullasteren måtte stå i det ene sporet som togtrafikken ble

Håndplukkede mannskaper som var samkjørt fra tidligere ble brukt til den omfattende operasjonen.

Samtidig ble ca. 70 menn og kvinner trukket inn for
gget kommer ikke på en stund ennå, men Gardermo-
øres for bygging av høyhastighetsbanen.

er og går
røm

Arne Henriksens "klo" er lett gjenkjennelig i de nye underjordiske stasjonslokalene påLillestrøm. Tiden da en jernbaneundergang så ut som en katakombe, er over - forhåpentlig for alltid.

Tekst & foto: Anders Haakonsen

avviklet på. Dermed ble man pent nødt til å vente til sporet skulle stenges for trafikk halv ett om natten. Ventetiden førte til at et opparbeidet forsprang på tre timer, ble spist opp.

Til tross for kuldeproblemene ble den krevende omkoblingen utført uten nevneverdige forsinkelser. Egentlig ikke så veldig overraskende - de rundt 100 mann som var med, var håndplukket for jobben. Så langt som mulig ble det brukt folk som var samkjørt fra før. Operasjonen ble gjennomført av Baneservice Flytogprosjektet med god hjelp av folk utenfra. Arbeidslagene var satt sammen av fagarbeidere i Baneservice, midlertidig ansatte og eksterne entreprenører.

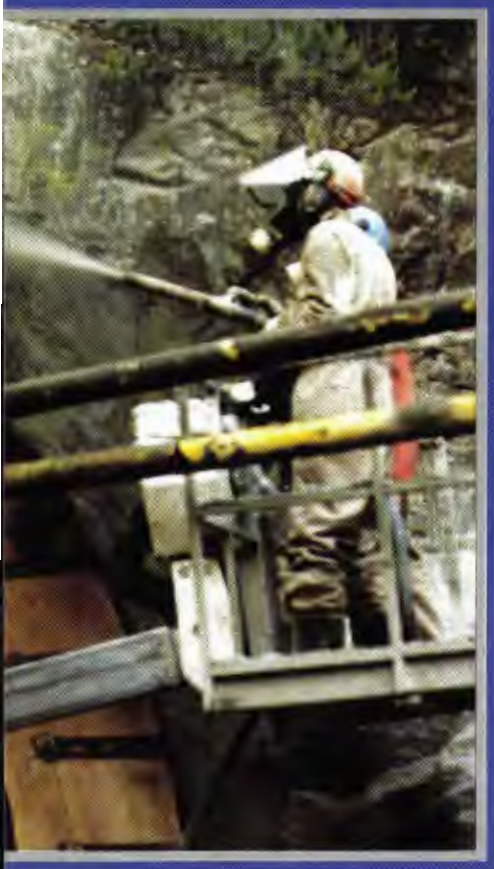
Bedre for passasjerene

Operasjonen ble igangsatt 24. januar kl. 13.30. Kl. 19.30 to dager senere kunne alle de seks nye sporene tas i bruk. I den forbindelse ble også en del av den nye undergangen under sporene tatt i bruk. I denne blir det mye bedre plass enn i den gamle stasjonsbygningen, dette fører til langt bedre bekvemmeligheter for de reisende.

Etter at de nye sporene var tatt i bruk, gikk folk fra AF Oslo Entreprenør i gang med riving av de fem gjenværende gamle sporene. Plattformene forsvant fort, og etter hvert skal all masse ned til traubunn kjøres bort. Det blir også gravd ut plass til to kulverter under sporene: En gir plass for stasjonsundergangen, og gir plass for en ny lokalvei som også har plass for gående og syklende.

Det ene av de fem sporene hører til Hovedbanen, de øvrige fire skal inngå i Gardermobanen. Det er årsaken til at omkoplingen måtte gjennomføres selv om sikringsanlegget ikke er på plass. En ytterligere utsettelse hadde ført til at Gardermobanen kunne blitt forsinket. Det kan man ikke ta sjansen på, da får man heller sveive sporveksler langt utover våren.

Arbeidet med kontaktledninmgene ble også hindret av kulda. Hydraulikken frøs på to LM-er, men Baneservice hadde gardert seg med reservemateriell.



Sprøytebetong i tunneler

Her ser vi behov for utbedring av eldre sprøytebetong

BAKGRUNN

Sprøytebetong har vært benyttet som fjellsikring i jernbanetunneler og veitunneler siden 1960-tallet. I de senere år har sprøytebetong blitt ett av de viktigste sikringsmidler i tunneler, og sprøytebetongsikring har dermed fått betydelig økt omfang. Erfaringer fra anlegg de siste 20 årene har vist at sprøytebetong ved riktig bruk er sikkert både i anleggsfasen og som permanent sikring. Men effektive driftsmetoder med stor produksjonskapasitet, stramt tidspress og andre ugunstige forhold har medført at resultatet ofte ikke har tilfredsstilt byggherrens forventninger.

Da første generasjon jernbane ble bygd i Norge, var fjellrensk det viktigste sikringsmidlet i tunneler. Ja, i de fleste tunnelene ble det ikke satt inn en eneste fjellbolt. Ved kryssing av svakhetssoner ble tunnelene sikret med utmuring. Disse tunnelene har snart stått i 100 år, og står fortsatt godt. Vedlikeholdet i de fleste tunnelene har vært begrenset til noe rensk en sjelden gang, og etter hvert noe spredt boltesikring.

I tunneler som ble bygd for 20 til 30 år siden, ser vi et stadig økende behov for vedlikehold av nedbrutt sprøytebetong og rustsprengte betongelementhvelv. Utførelsen av rensken i de tunnelene som blir bygd i dag, er ofte mangelfull og dårlig. Sprøytebetongen dekker kjapt over dårlig rensket fjell, slik at muligheten for å kartlegge behov for eventuell ekstra sikring forsvinner. Dette kan medføre at partier hvor sprøytebetongen alene ikke burde være permanent sikring, allikevel kan bli det. Dette vil forringe både arbeidssikkerheten og langtidssikkerheten i den ferdige tunnelen.

Korte byggetider og hard konkurranse i entreprenørmarkedet har medført ukritisk bruk av sprøytebetong fordi det er en enkel og rask arbeidsmetode. For å ivareta egen økonomi velger entreprenørene ofte løsninger som er ugunstig for byggherren på lang sikt. Sikkerhet, levetidsbetraktninger og totaløkonomi har ikke blitt viet den samme oppmerksomheten.

På bakgrunn av de momentene som er nevnt ovenfor, er det viktig at vi som byggherre skaffer oss et tilstrekkelig grunnlag for diskusjon om framtidig bruk av sprøytebetong.

FoU-prosjektet «Riktig bruk av sprøytebetong»

Som landets største byggherrer for trafikktunneler startet Statens Vegvesen og Jernbaneverket i 1995 samarbeidsprosjektet «Riktig bruk av sprøytebetong».

Mål i prosjektets første fase har vært å dokumentere kvalitet og kvalitetsutvikling av sprøytebetong i eksisterende tunneler for å forsøke å estimere nedbrytningshastigheter under forskjellige forhold, og dermed også sprøytebetongens levetid.

På grunnlag av disse erfaringene er hensikten å foreta en styring mot riktigere bruk av sprøytebetong i trafikktunneler. Dette vil man oppnå ved å gjennomgå og revidere dagens dimensjoneringsgrunnlag og retningslinjer på områder der resultater har

Av Arnstein Aarset og Bente Lillestøl

vist at de er mangelfulle.

Hovedmengden med utført sprøytebetong de senere årene har vært i veitunneler. Det er derfor i hovedsak foretatt undersøkelser av sprøytebetong i forskjellige bruksområder knyttet til veitunneler, men de fleste resultatene er relevante også for jernbanetunneler. I arbeidet med å skaffe dokumentasjon og grunnlagsmateriale har det vært praktisk å dele registreringene i 8 forskjellige delprosjekter :

1. Sprøytebetong brukt i innkjørings- og midtsoner i tunnel
2. Sprøytebetong i undersjøiske tunneler
3. Sprøytebetong i frostsoner
4. Sprøytebetong brukt på sprakefjell
5. Brannsikring av PE-skum med sprøytebetong
6. Sprøytebetong bak vann- og frostsikring
7. Sprøytebetong på tørt fjell for å gi referanseverdier
8. Materialteknologi og sprøyteteknikk

Resultatene fra de forskjellige delprosjektene er nå under bearbeiding, og fortsatt gjenstår enkelte undersøkelser. Men foreløpige erfaringer viser generelle tendenser som er felles for de forskjellige bruksområdene. Sprøyteoperatørens kompetanse er svært viktig for kvaliteten på utført sprøytebetong. Sprøytebetongens tykkelse er den mest avgjørende parameteren for produktets kvalitet og levetid.

Samarbeid mellom Jernbaneverket og Vegvesenet

Det er mange likhetstrekk mellom jernbane- og veitunneler, og selv der det er forskjeller, er prinsippene ofte like. Vi har de samme erfaringer, utfordringer, entreprenører og konsulenter. Og dette bør vi som byggherrer dra felles nytte av. Samarbeidet i prosjektet "Riktig bruk av sprøytebetong" har vært konstruktivt, og flere samprosjekter bør iverksettes.

Fakta

FoU-prosjektet startet i 1995 og avsluttes høsten 1997. Budsjettet, som i hovedsak er dekket av Vegvesenet, er på 3 mill. fordelt på 3 år. Jernbaneverket bidrar med undersøkelser og personressurser.

Arnstein Aarset er Jernbaneverkets deltaker i prosjektet. Han jobber som ingeniørgeolog hos Jernbaneverket Ingeniørtjenesten. Jernbaneverket bidrar i prosjektet med bl.a. resultater fra tilstandskontroll i Liertunnelen og tunneler på utvalgte strekninger.

Avslutningsseminar

Prosjektet avsluttes med et seminar i jubileumsbyen Trondheim til høsten. Seminaret holdes torsdag 16. og fredag 17. oktober på Rica Hell Hotell.

Seminaret innledes av de to etatenes respektive direktører. Deretter presenteres resultater fra hvert delprosjekt. Av spesiell interesse for Kjøreveiens lesere er konferansens "jernbanebolk", med presentasjon av erfaringer og strategi både for vedlikehold og nybygging. En annen viktig del av konferansen er gruppearbeidsdelen, med 3 - 4 tema som man forhåndsmelder seg til. Valgt tema diskuteres, debatteres, og resultatene fra hver gruppe legges fram i plenum.

Det legges opp til et deltakerantall på 100 personer, der Jernbaneverket disponerer 20 - 30 av disse, så her er det fritt fram for påmelding, allerede nå! Interesserte merker av datoene i almanakken, og melder seg til Arnstein Aarset, Jernbaneverket Ingeniørtjenesten, Oslo City, 0048 OSLO, tlf. (231) 51493 og fax (231) 51831.

Andre stikkord foruten et godt faglig utbytte er UKA 97, revy, G-helg...

NSB Byggepris for 1996:

Hølendalen bru seiret

Det seirende byggeprosjektet: Hølendalen jernbanebru

konkurranse med fire andre finalister gikk Hølendalen jernbanebru på Østfoldbanen seirende ut med trofeet NSB Byggepris for 1996. Det var Osmund Ueland som på vegne av juryen delte ut prisen på en enkel tilstelning i kantinen hos NSB BA i Prinsensgate 12. februar.

Det er andre gang denne prisen, som er på kr 25.000 pluss diplom, deles ut. Pengepremien ble delt likt mellom arkitektfirmaet Lunde & Løvseth A.S. og konstruktøren Johs Holt A.S. Men også Jernbaneverket ved byggherren Utbygging fikk sin meget fortjente del av hederen, sammen med entrepenørene Skanska A.S. og Ragnar Evensen A.S, som alle fikk hedersdiplom.

Juryen som ble ledet av Marit Petersen, NSB Eiendom, Bergen, hadde arkitektprofessor Arne Eggen som meget veltalende talsmann under utdelingen. I juryens begrunnelse for Hølendalen bru heter det:

Hølendalen bru er et eksempel på god arkitektur og ingeniørkunst. Den danner en spenstig portal over dalen og uttrykker ved sin form hvilke muligheter som ligger i betong som byggemateriale. Hølendalen bru føyer seg inn i rekken av prosjekter der man er avhengig av et nært samarbeid mellom ingeniør, arkitekt og entrepenør.

De andre finalistene var to andre bruprosjekter: Drammensbruene og overgangsbrua ved Asker stasjon, og to stasjonsprosjekter: Sandnes jernbanestasjon og kafeen *Kaffehuset Friele* på Bergen stasjon.

REIDAR SKAUG HØYMORK

- En verdig vinner av byggeprisen, sier jurymedlemmene Ivar Jørgensen, Marit Petersen og Arne Eggen. I midten Ivar Lunde og Carl Hansvold som takket og bukket på vegne av henholdsvis arkitekt og konstruktør. Det fjerde jurymedlemmet, Yngve Solberg, var ikke til stede da bidlet ble tatt. (Foto: Harry Korslund).

Lærlinger i Norge: - Vi tar vår del av ansvaret!

Reform '94 har vært med på i positiv betydning å "undergrave" den spesifikke etatsopplæringen. Men i stedet har vi i samarbeid med det vanlige utdanningsvesenet og industrien fått nye opplæringsmuligheter og fag som skaper større frihet i valg av arbeidsgiver for den enkelte. Lærlingeordningen er en del av dette nye samspillet. Og seksjonssjef Erling Hogstad i den sentrale organisasjonsstaben bekrefter at Jernbaneverket er i rute med lærlingeinntaket.

- Vi tar vår del, sier Hogstad.

I 1996 siktet det daværende NSB Bane mot å ta inn 40 nye lærlinger. Noen husker kanskje avisannonsen om dette inntaket - et rekrutteringstiltak som bl.a. ble godt mottatt i Administrasjonsdepartementet. I tillegg ble aktuelle skoleklasser i videregående skoler oppvartet spesielt med tanke på lærlingeplasser innenfor banemontørfaget.

Til tross for disse rekrutteringstiltakene lyktes det ikke helt å få tak i alle 40. Det er banemontørfaget som er flaskehalsen. Det vil si: flaskehalsen lå egentlig i skoleverket siden det forrige skoleår bare var et fåtalls klasser på landsbasis som hadde elever med et fagopplegg som matcher dette faget i jernbanen.

I år er tallet på slike klasser økt, og antall elever under opplæring i skolen som kan rekrutteres til banemontørfaget, er over 50. Jernbaneverket sikter mot å trekke til seg 24 av disse i konkurranse med fagområder som veg og asfalt. Det er således ingenting i vegen med ambisjonene.

Ettertraktede lærlinger

Metoden er i høy grad basert på oppsøkende virksomhet. *Kjøreveien* har snakket med "rekrutteringsgeneral" Ole Øyvind Mustorp, personalkonsulent i Jernbaneverket Baneservice.

- Vi begynner tidligere og tidligere med å påvirke elevenes valg, sier Mustorp. Allerede i 9. klasse begunner de unge å gjøre valg som kan styre dem i retning av - eller bort fra - en framtid i Jernbaneverket. Først velger de ettårig grunnkurs, og året etter velges Videregående kurs I, der f. eks. anlegg og bergverk er døren til banemontørfaget i Jernbaneverket.

Fortsatt er det for få som velger dette kurset i forhold til behovet i Norge, og vi må konkurrere med Veidekke og en rekke større entrepenører om de få som tar kurset.

- Hvordan stiller Jernbaneverket i denne konkurransen?

- Lønnsbetingelsene er faste og like, men ansettelsestryggheten i staten har vært oppfattet som en styrke i NSB og nå i Jermbaneverket. Vi kan garantere alle jobb etter fullgått læretid, men forutsetter i økende grad mobilitet i arbeidssituasjonen. Men i kravet om mobilitet er Baneservice på linje med andre entrepenørbedrifter, sier Mustorp.

Pr. 1. januar er det 86 lærlinger på lærekontrakt i Jernbaneverket og 27 aspiranter innen de gamle bane- og kontaktledningsopplæringene. En del av disse avlegger fagprøve i løpet av 1997, men med inntak av 50 nye totalt vil vi stadig ha godt over 100 lærlinger inne.

Økningen i inntak på 10 i forhold til i 1996 er kun en promille av de 1000 nye som trengs i staten og en dråpe i forhold til fordoblingen fra 17 000 til 34 000 som landet ønsker. Men vi tar vår del, og Jernbaneverkets aktive holdning til lærlinger ble registrert med tilfredshet av samferdselsminister Sissel Rønbeck under etatsmøtet i januar.

REIDAR SKAUG HØYMORK

Bli med Kjøreveien inn i Ludwig Wieses vidunderlige verden av gamle tegneserier.

TEGNE-SERIER

Jeg har samlet på tegneserier i 20 år. I begynnelsen byttet jeg blader med en kompis hjemme i gata på Høvik. Og dermed var det gjort. Jeg brukte nesten alle lommepengene på tegneserier, og i årenes løp har jeg vel handlet for nærmere 40.000 kroner. Ludwig (34) sier det uten å blunke, men passer på at kona er utenfor hørevidde.

-Aner vi en viss frykt for opprivende diskusjoner om forbruk av tid og penger?

-Å nei du, Elisabeth er svært forståelsesfull, og aksepterte uten videre mitt ønske om særeie på samlingen, smiler Ludwig, og nikker i retning bokhyllene som er fylt til randen med alskens tegneserier. Det meste er sirlig ordnet i permer, og det som ikke får plass i hylla, ligger i pene bunker på gulvet bak sofaen. Her i huset sluntres det ikke med oppbevaringen. Faktisk er store deler av samlingen pakket inn i spesialplast, som har til hensikt å forhindre at papiret gulner.

-Kvaliteten på bladene er nemlig avgjørende for salgsverdien, sier Ludwig, og legger ut om rette rygger, blanke stifter og andre kriterier som vektlegges i samlerkretser. Syltetøyflekker og eselører er naturligvis bannlyst, men det verste du kan gjøre er likevel å lage hull i margen, og sette bladet i ringperm, sier Ludwig, som ennå har til gode å gå i den fella.

HAN ER TILSYNELATENDE EN GANSKE ALMINNELIG FAMILIEFAR. HAN BOR I ET KOSELIG REKKEHUS I BÆRUM SAMMEN MED KONA ELISABETH OG DATTEREN NORA. DE FLESTE I NABOLAGET VET AT HAN JOBBER SOM PROSJEKTERINGSINGENIØR I JERNBANEVERKET, MEN HVA GJØR HAN I SENE KVELDSTIMER? DET GÅR RYKTER OM AT HAN BLAR I GAMLE MAPPER. EN SAK FOR STORTINGETS KONTROLLKOMITÉ? PÅ INGEN MÅTE.

Målrettet samling

Som samlere flest valgte Ludwig tidlig å konsentrere seg om noen utvalgte serier, og da snakker vi om Fantomet, Tarzan og selvfølgelig Tempo som uten tvil er den store favoritten.

-Tempo så dagens lys i 1966, sier Ludwig skråsikkert, og han vet hva han snakker om, for i hans rike samling på nærmere 10.000 blader inngår et prakteksemplar av det aller første Tempo som ble gitt ut i Norge. Prisen over disk var kr. 1,65, men det første bladet var gratis, og det var helt bevisst fra utgiverens side som naturligvis sørget for at historiene hadde fortsettelse i neste nummer. En genial måte å skaffe seg trofaste lesere på, sier Ludwig, som med noen få unntak har hele Tempo-serien komplett.

-Del en hemmelighet med leserne, fortell meg medlemsnummeret ditt i Fantomet-klubben!

-Da må jeg dessverre skuffe deg, for der har jeg faktisk aldri vært medlem. Derimot er jeg passivt medlem i Norsk Tegneserieforum. Det er mye mer givende. Og Ludwig har flere overraskelser på lager. Han samler ikke lenger på Fantomet, og har ikke gjort det siden forlaget gikk over til å trykke bladet i farger en gang på 90-tallet.

-Meningene er nok delte, men personlig synes jeg overgangen til farger gikk ut over detaljrikdommen i tegningene blant annet fordi man kuttet ut rastreringen. Kvaliteten ble rett og slett dårligere, og da kunne det i grunnen være det samme, sier Ludwig, og drømmer seg tilbake til fordums dager, da anerkjente tegnere som Jaime Vallvé og Dan Berry sørget for at «Ånden som går» opprettholdt ro og orden i sitt bengalske rike i sort og hvitt.

Trofast mot Billy

Premierenummeret av Tempo er ikke det eneste klenodiet i samlingen. Ludwig har også et verdifullt minne fra et hastig møte med Mort Walker, mannen bak populære

Kjøreveien planlegger flere artikler om fritidssysler blant ansatte i Jerbaneverket. Harry Korslund tar gjerne imot tips fra leserne om artige, spennende eller spesielle hobbyer. Ring tlf nr 23 15 22 01

FOR ALLE PENGA

serier som Billy og Hårek Den Hardbalne. Datoen var 9. august 1993, stedet var Tronsmo bokhandel i Oslo, og flere enn Ludwig var ute i ens ærend for å sikre seg en personlig hilsen fra Mr. Walker. Blant dem Stavangerkomiker og rikskjendis Per Inge Torkelsen.

-Han showet fælt i køa, og sørget for å korte ventetiden betraktelig. Det var både folksomt og morsomt, sier Ludwig om denne lykkelige dagen i sitt liv.

Ludwig har også hatt mange lykkelige stunder hos tegneseriespesialisten Lucky Eddie i Trondheimsveien. Mangt et besøk der i gården har bidratt til å tette hull i samlingene. Et par ganger i året saumfarer han andre antikvariater på jakt etter mulige godbiter, og det hender han sveiper innom spesialmesser for samlere, men Ludwig hopper ikke på hva som helst av tilbud.

-På Sjølyst for et par år siden fikk jeg tilbud om å kjøpe et eksemplar av det første Billy som kom ut i Norge, men fyren forlangte 2.500 kroner, så det ble til at jeg takket nei, og det var ikke dumt, for i følge Norsk Tegneserieindeks, selve «bibelen» for alle tegneseriesamlere, var et slik hefte den gangen verdsatt til et sted mellom 250 og 400 kroner.

Billy er ikke den eneste amerikanske serien som interesserer Ludwig. Han er også svak for Calvin and Hobbes, eller Tommy og Tigern som serien heter her hjemme. Ludwig har flere hefter både på originalspråket og på norsk. Og i den forbindelse et lite hjertesukk fra den glade samler.

-De som oversetter serien, tar ikke alltid hensyn til at noe ikke lar seg oversette. Der har folkene bak Billy vært flinkere, sier Ludwig, og viser til at det i Billy er en egen spalte under vignetten "Poenget som forsvant" som nettopp tar for seg dette fenomenet.

Europeisk kvalitet

USA er naturligvis en tegneseriemetropol. I Europa er Frankrike og Belgia mildt sagt toneangivende, sier Ludwig, og nevner spesielt det franske forlaget Dargaud som blant annet står bak serier som Lucky Luke, Asterix og Løytnant Blueberry. De store forlagshusene borger for kvalitet, og jeg er i det hele tatt svært begeistret for fransk og belgisk tegneseriekunst. Kanskje spesielt serier med et visst historisk tilsnitt, som for eksempel "Skumringens venner" og "Vindens passasjer", som er ført i pennen av franskmannen Bourgeon, sier Ludwig som også holder kapasiteter som Goscinny, Uderzo, Giraud og Charlier blant sine favorittegnere og forfattere.

-Hva med Norge og norden?

-Det selges mye tegneserier i Norge, men det dreier seg hovedsaklig om serier for barn. Det norske markedet for kvalitetsserier beregnet på et mer voksent publikum er heller smalt. Danmark derimot er et foregangsland, noe Ludwig har flere eksempler på i sin samling. Selv om norske forlag generelt kvier seg for å satse for fullt på tegneserier, finnes det enkelte hederlige unntak. Ett av disse er Thule forlag på Hamar, som har satt seg som mål å gi ut serien "Prins Valiant" i sin helhet. De første femten av totalt førti innbundne hefter er ute allerede, og det er vel unødvendig å nevne at Ludwig Wiese for lengst har sikret seg abonnement på denne serien som garantert blir ettertraktet vare i samlerkretser.

-Hva med helter i det norske tegneseriemiljøet?

-Norske tegnere og forfattere er fullt på høyde med de beste. Knut Westad og Eirik Ildahl har for eksempel høstet internasjonal anerkjennelse for sine serier. Verdt å nevne er også Arild Midthun og Morten Myklebust. Sistnevnte står forresten bak "Kristina av Tunsberg", et nydelig album som naturligvis inngår i Ludwigs samling. I tillegg har Ernst Welve Olsen gitt liv til selveste US. Marshal Morgan Kane. Vi har altså nok av talenter. Problemet er heller at de ikke kan livnære seg av å tegne serier på full tid. Derfor jobber mange som illustratører, eller avistegnere i tillegg.

-Hva er det som gjør tegneserier så fascinerende?

-Først og fremst tegningene naturligvis, men også fortellerteknikken som tegneseriene bygger på. Tegneserier kan på mange måter sammenlignes med film der hvert bilde forteller en liten historie, og der hver av disse små historiene er like viktige for fremdriften i hovedfortellingen. Dessuten har de svært begrenset plass til rådighet. Det beste eksemplet er avisstripene, der tre ruter skal romme en hel historie som attpåtil skal ha et godt poeng. Nei, det å tegne serier er ingen jobb for amatører, sier Ludwig og vinker meg ut i februarnatten. Jeg kikker opp mot stjernene, speider etter lysglimt, men nei, alt er stille, alt er mørkt. Superboy og rommets helter har nok fri i natt.

HARRY KORSLUND

D·I·A·L·O·G

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

ANSVARLIG REDAKTØR:

Jernbanedirektør Magne Paulsen

REDAKSJON:

Reidar Skaug Høymork (redaktør), linje 51770

Olav Nordli, linje 52091

Sven Goll, linje 53466

Lone Christensen, linje 54409

UTGITT AV:

Jernbaneverket, 0048 OSLO

OPPLAG: 5.500

Layout:

INFOproduksjon, Arne Eidal Braathen

Trykk:

Grafmont AS, Oslo

Distribusjon:

Kontortrykk, linje 51062/3

Nyttige info-telefoner i Jernbaneverket:

Direktoratet

Reidar Skaug Høymork	(23 1) 5 17 70

Region Øst

Sven Goll	(23 1) 5 34 66
Lone Christensen	(23 1) 5 44 09

Region Sør

Arne Habberstad	(32 2) 7 55 80

JBV Utbygging, Oslo

Olav Nordli	(23 1) 5 20 91
Harry Korslund	(23 1) 5 22 01

JBV Utbygging, Drammen

Ronald Holmstrøm	(32 2) 7 57 98

Jernbaneverket

Distribusjon

Det er kommet heller få klager over distribusjonen av *Kjøreveien*, men vi er klar over at alt ennå ikke er fullkomment. Blant annet henger "NSB Bane" fortsatt igjen i en del adresseringer. Det vil bli rettet etter hvert, men vi anser det som viktigere at bladet kommer fram til rett person enn at adressen er formelt korrekt under vignetten *Jernbaneverket.*

Det er heller ikke bare ansatte i Jernbaneverket som får bladet. Interessen for bladet er økende - også utenfor egne rekker. Kolleger i NSB BA ber i stigende grad om å bli satt på distribusjonslista. Det samme gjelder andre medlemmer av "familien" som ansatte i NSB Gardermobanen AS. Slike ønsker ser vi ingen problemer med å etterkomme. Vi synes også det bare er hyggelig at kollega *Vingehjulet* sakser fra våre artikler som vi også har sett.

Derimot vil vi ikke uten videre åpne for ekstern distribusjon av bladet vårt. Det kan ved første innskytelse synes smigrende at utenforstående viser interesse for å lese *Kjøreveien*, men en slik åpning vil uvegerlig få innvirkning på stofftilfang, vinkling og takhøyde i bladet. Vi ønsker å gjøre bladet til et organ for *intern debatt,* men har intet ønske om skjele til eksterne lesere. Så inntil videre blir *Kjøreveien* for Jernbaneverket og assosierte medlemmer av jernbanefamilien.

REIDAR SKAUG HØYMORK

Også i Danmark

Mens våre naboer i øst, Banverket, ble skilt ut fra Statens Järnvägar allerede i 1988, og den finske Banförvaltningscentralen ble opprettet i 1995, slo vi danskene med én måned. Den 15. januar 1997 var den datert, pressemeldingen - eller "press release" som det stod i *headingen* som det vel passer å betegne overskriften i den internasjonale pressemeldingen fra våre danske venner.

Og mens vi er i det engelske hjørnet, kan vi ta med at den engelskspråklige varianten av navnet på det danske Jernbaneverket - *Banestyrelsen* - er "Danish National Railway Agency". Fordi så mange har spurt om det, sakl vi også opplyse at vårt eget Jernbaneverk i samme språkdrakt heter "Norwegian National Rail Administration".

Men det var altså 1. januar 1997 den danske Banestyrelsen ble født. Bakgrunnen for delingen i Danmark er den samme som hos oss, og organisasjonsmodellen har mange likheter. Skillet mellom Banestyrelsen og DSB er likevel mer fullstendig enn mellom Jernbaneverket og NSB BA.

Toppsjefen i Banestyrelsen heter Erik Elsborg, og motstykket til bladet *Kjøreveien* er internorganet "bane bryderen" som er planlagt utgitt med åtte utgaver i året. De som har fulgt med DSB og det nå nedlagte "DSB Bladet" en stund, vil finne igjen eksredaktør Jesper Seil i informasjonsstaben til den nye Banestyrelsen.

På et eller annet tidspunkt kan det være aktuelt å foreta en mer grundig sammenligning av organisasjonsmodellene i de fire nordiske land, men denne gangen får vi nøye oss med å ønske danskene velkommen etter.

INNKALLING TIL ÅRSMØTE 1997

Jernbanemuseets Venner avholder årsmøte lørdag 8. mars 1997 i Jernbanesamfundet, Hamar. Møtet begynner klokken 12.00. Medlemmene vil få innkalling med sakspapirer tilsendt i posten.

Dagsorden:
Godkjenning av innkalling og dagsorden
Valg av dirigent og referent
Behandling av årsberetning og regnskap, herunder spørsmålet om ansvarsfritakelse for styret. Revisors beretning leses opp på årsmøtet.
Budsjett og bevilgninger for 1997
Fastsettelse av neste års kontingent
- styret foreslår uendret kontingent for 1998.
Innkomne forslag
- grunnet omlegging av tidspunkt for årsmøtet er fristen for å komme med forslag ikke ute når møtet holdes. Medlemmene oppfordres derfor til å komme med eventuelle forslag innen 15. februar 1997.
- styret foreslår endringer i vedtektenes §§ 2 (livsvarig medlemsskap) og 6 (form for innkalling)
-styret foreslår å sette av kr 250.000,- av 1997-budsjettet til «Dovregubbetoget» - styret foreslår en alternativ plassering av fondsmidler -styret foreslår å innstifte en «Jernbanemuseets Venners Pris» som deles ut årlig f.o.m. 1998.
Nærmere informasjon om forslagene vil bli gitt på årsmøtet.
Valg iht. vedtektenes §§ 4 og 5.
Etter møtet blir det servering av kaffe/te og smørbrød. Det blir også en kort orientering om karettoget og årets medlemstur. Medlemmene ønskes hjertelig velkommen!

Styret

Kjøreveien og mållova

Det du no byrjar å lese, er det første stykke på nynorsk i *Kjøreveien*. Det er tilfeldig at det kjem no - det er elles på høg tid. Den utløysande årsaka er artikkelen om slektsgransking i førre nummeret. Det var her eit tilsprang mot nynorsk som gjerne kunne ha vore fullført. Det har ein lesar peika på - og redaktøren er samd i dette. Meir grunnleggjande er det likevel at Jernbaneverket er eit forvaltningsorgan som må halde seg til lova - jamvel mållova. Og som eit statsorgan som har heile landet som tenestekrins, slik lova seier det, er Jernbaneverket pålagt å syte for ei rimeleg kvantitativ fordeling av målformene. Det gjeld generelt - og slett ikkje berre i eit informasjonsorgan som *Kjøreveien*. Og med den store vekta som Jernbaneverket legg på kvalitet - vi talar her om det øvste nivå 0 i styringssystemet - så ligg det store utfordringar på oss.

Når det gjeld namn, har *Jernbaneverket* ei form som går like bra i begge målformer. Her får vi tru nokon har tenkt jamvel på den språklege sida av den saka. *Kjøreveien* slepp ikkje like lett, sjølv om det sjølvsagt ikkje er noko krav om at internorgan skal ha eit namn som passerer begge målformer eller ha dobbel namneform. Det manglar likevel ikkje mykje for *Kjøreveien* heller.

Kjøre og *køyre* er jamstelte på nynorsk - og *vei* og *veg* er jamstelte på bokmål.

Så dersom vi byter i mot g, kan *Kjøre-vegen* vere namnet for alle.

Ettersom det har gått heller tregt med å få i gang dialogen i *Kjøreveien* tidlegare, er vi med språket inne på ein nokså stø arena for strid og meiningsbryting. *Vegen eller veien* - det er spørsmålet.

Vi må elles hugse på at lovvegen berre er ein av fleire innfallsvegar til spåråkleg medvit i Jernbaneverket. Mållova byggjer på ein språkleg tilstand i kongeriket som føreset at menneske skal kunne kjenne seg att i språket. Utan at det er gjort noka teljing veit vi at vi har mange medarbeidarar i Jernbaneverket som ønskjer nynorsk framfor bokmål. Ta derfor den kollegiale tanken med i hugen når du tenkjer over spørsmålet ovanfor.

For alle administrative leiarar som tek til å sveitte over den språklege utfordringa, vil vi gjere merksam på den vesle brosjyren "Målbruk i offentleg teneste - Reglar og råd" som er gjeven ut av Kulturdepartementet. Han har tingingsnummer V-0744N og inneheld det meste som er naudsynt om pliktane våre andsynes rett målbruk.

Vi skal ta med eit lite punkt frå denne folderen til slutt. Ikkje bland saman målform og målføre. Målføre tyder *dialekt*. Mens vi har to målformer: bokmål og nynorsk, har vi fleire titals målføre. No må vi likevel saman syte for at vi ikkje hamnar i eit språkleg *uføre*.

REIDAR SKAUG HØYMORK

KURS I BANETEKNIKK VÅREN 1997

Målgruppe
Sivilingeniører, ingeniører, cand.scient, jordskiftekandidater og andre som jobber i Jernbaneverket.

Hensikt
Kurset skal gi deltakerne grunnleggende teoretiske kunnskaper om banetekniske problemstillinger som grunnlag for planlegging og prosjektering av banesystemer.

Innhold
Grunnleggende tekniske faktorer for jernbanens linjeføring Sporgeometri. Teoretisk grunnlag Stasjonsplaner og stasjonsanlegg Dimensjonering av overbygningen Skinner, skjøter Befestigelse, sviller og ballast Sporveksler Helsveist sporVedlikehold av skinner, sviller og sporveksler Geodetisk varig utfesting av linjen (GVUL), inkl. sporjustering Ballastrensing Minste tverrsnitt Underbygningen Kontaktledningsanlegg Signalanlegg

Tid og sted
Kurset gjennomføres ved Jernbaneskolen over 6 dager med mulighet for å avlegge en frivillig eksamen.

Del 1: 8. - 9. april 1997
Del 2: 28. - 29. april 1997
Del 3: 21. - 22. mai 1997
Eksamen: 29 mai

Prisantydning
kr 1.600,- inkludert enkel lunsj.

Påmelding
Påmelding til Jernbaneskolen senest 15. mars 1997. Kurset kan ta maks. 30 personer. Kurskomiteen vil plukke ut/fordele deltakere ved stor interesse.

Faglig ansvar
Kurskomite: Finn S. Holom/JU, Ove Skovdahl/JRØ og Hans Erik Wiig/JRØ Solveig Osvær, Jernbaneskolen
Kurset har vært arrangert flere ganger tidligere, sist våren 1995. På oppfordring har Jernbaneverket på ny satt igang denne grunn-/etterutdanning av vårt tekniske personale innen baneteknikk.

Målevogntjenesten plassert

Vi skrev i forrige utgave av *Kjøreveien* om bestilling av ny målevogn og forankring av målevogntjenesten i Jernbaneverket. På det siste punktet sto det mellom det tekniske miljøet i Direktoratet eller i Baneservice. Uten at det ble noen debatt i mellomtiden i *Kjøreveien* - slik vi inviterte til - er beslutningen likevel tatt. Som en prøveordning legges ansvaret for Jernbaneverkets målevogntjeneste til "myndighetsdelen", teknisk seksjon i Direktoratet. Plasseringen er i samsvar med prosjektrådetes tilråding, og stilling som leder av tjenesten vil bli lyst ut.

NBIU på Finse for 11. gang:

21 glade studenter i nordisk baneteknikk ved "driftens yttergrense" - foran hotellet Finse 1222 i februar

Nordisk Baneteknisk Ingeniør Utdanning

Etter at jernbanespesialiteten på det tidligere NTH i Trondheim tok til å skrante, har de nordiske jernbaners eget utdanningstilbud kommet sterkt i skuddet. Nordisk Baneteknisk Ingeniør Utdanning arrangeres i år for 12. år på rad, og for 11. gang var folket samlet på Finse. Det skjedde i begynnelsen av februar. Kjøreveien *har spurt årets kursfadder i Jernbaneverket, Tom Hultgreen, om hvordan dette kursopplegget fungerer.*

- Det at den høyere jernbanetekniske utdanning gjennom universitets- og høyskolesystemet ligger nede, er ikke et særnorsk fenomen. Det er felles for alle de nordiske land, sier o.ing. dr. scient.Tom Hultgreen.

- Vi har i Norge en intensjonsavtale med Norges Teknisk-Naturvirenskapelige Universitet og SINTEF i Trondheim, men inntil videre er det intet annet tilbud som kan måle seg med NBIU i bredde for jernbaneingeniører. Det er også kurselever fra de andre nordiske jernbaneland enige i.

Fire ukessamlinger

NBIU arrangeres hvert år som fire samlinger av én ukes varighet, én i hvert av landene. Høstsamlingene foregår i Sverige i Tällberg og i Finland ved Tampere. Vintersamlingen legges til Finse, og de ferdig utdannede kandidatene møter våren i Nyborg hos danskene.

- Kursene holdet et meget høyt faglig nivå, sier Tom Hultgreen. Finserosinen i pølsen, faglig sett, var som i fjor professor Riessberger fra Technische Hochschule i Graz i Østerrike. De andre foreleserne var Jernbaneverkets egne, gode krefter og fok fra firmaer vi har samarbeid med.

Ekstremt (og) sosialt

På Finse kan Jernbaneverket by på opplevelser fra driftsbetingelsenes yttergrenser. Det var eksempelvis storm hele den uken som NBIU varte i år. Det gjorde at de sosiale aktivitetene, som også er en meget viktig del av kurset, stort set måtte foregå inne under tak. Også utflukten til Flåm gikk fløyten sammen med 11-eren som fikk havari på banen den samme uken.

Fadderordning

Det er i år 27 studenter på kurset. Én fra hvert av de fire land blir utpekt til å forestå NBIU til neste skoleår. Som man da kan skjønne, var unge Hultgreen selv student på kurset i 1995/96. Han påstår at han ikke drev aktiv valgkamp for å bli fadder, men at erfaringene fra fadderskapet gir nyttig kunnskap om mange praktiske sider ved et forholdsvis stort arrangement.

Kjøreveien griper tak i en av årets studenter fra Jernbaneverket, o. ing. Henning Bråtebæk, for å kontrollere om fadder Hultgreen forteller sannheten om NBIU.

- Ja, jeg føler meg meget priviligert som har fått denne muligheten til å lære på et faglig høyt nivå og i en meget sosial sammenheng, sier Bråtebæk. - Jeg vil ikke nøle med å anbefale andre å søke, legger han til og synes ikke å betenke et øyeblikk at han kan stå i fare for å bli Jernbaneverkets neste års fadder for NBIU.

Så er det konstatert: NBIU er bra og kommet for å bli. Erfaringene er faktisk så gode at det kan tenkes at elektrofaget vil utvikle noe liknende. Dette skal vi spørre Jernbaneverkets mann i styringsgruppen, Ivar Hagland, om ved neste korsveg.

REIDAR SKAUG HØYMORK