KJØREVEIEN

NYTT FRA JERNBANEVERKET NR 10 - NOVEMBER/DESEMBER 1998

Nærmere løsningen på "pendelmysteriet"

Side 4

Alltid klare til utrykning

Uhellskommisjonen må alltid være klar til å reise dersom uhell skulle inntreffe. Mandatet er enkelt og greit: Årsaken skal finnes.

Side 8

Stor aktivitet

Det arbeides nå med flere tiltak på alle de tre krengetogstrekningene. Nye krysningspor og fjerning av planoverganger er blant de store tiltakene

Side 11

Nøkkel til et godt arbeidsmiljø

- Femti ledere i Jernbaneverket Utbygging har i høst gjennomført grunn opplæring i arbeidsmiljøkunnskap
- Kurset betegnes som en verktøykasse i HMS-arbeid
- Målsettingen er både å forebygge, finne og å løse arbeidsmiljøproblemer.

Side 3

Internblad for medarbeidere i Jernbaneverket

Jernbaneverket

Signaler

Det å lykkes

I skrivende stund kan vi se tilbake på en del særdeles viktige milepeler for jernbanen i Norge som er verdt å reflektere nærmere over.

27. september ble det igangsatt et ruteopplegg som inkluderte flytogene til Gardermoen i den bestående daglige togtrafikken, og 8. oktober ble flytogene satt i ordinær kommersiell drift.

Det å ferdigstille Gardermobanen og alle anlegg knyttet til flytogstrekningen Asker-Lillestrøm-Eidsvoll har gitt Jernbaneverket enorme utfordringer de siste fire årene. Store økonomiske - og mannskapsressurser har vært kanalisert inn til Region Øst disse årene og omprioriteringer har vært nødvendig for hele Jernbaneverket for å nå sluttresultatet.

Vi skal være stolte over at vi kom i mål med de infrastrukturtiltak vi planla å gjennomføre og således hadde en genuin interesse for at togtrafikken til flyplassen skulle bli en suksess for jernbanen i Norge, på tross av at denne fokuseringen har skjedd på bekostning av innsats rettet mot andre banestrekninger.

Jeg vil derfor rette en takk til alle impliserte, i alle regioner, for den innsats og forståelse som er vist i disse årene slik at forutsetningene for et attraktivt flytogtilbud kunne oppnås.

Og så langt er det blitt en suksess. I dag reiser det pr. uke ca. 20.000 flytogpassasjerer mer enn de prognoser som er satt, hensyn tatt til at flytogene ikke kjører Romeriksporten.

Jernbanen har lykkes i å flytte trafikk fra veiene til toget og endog konkurrere ut både busser og drosjer. Prognoser for trafikk til flyplassen spådde trafikkaos på veiene. I dag ser vi lite eller ingenting til dette. Flypassasjerer velger i stor grad flytoget. Drosjenæringen fortviler og busselskaper innskrenker sitt tilbud på grunn av for lavt trafikkgrunnlag.

For at toget skal være et attraktivt førstevalg knyttet til kvalitet og punktlighet, er det viktig å ha ekstra fokus på oppfølging i denne første perioden.

Punktligheten for togene, og dette gjelder både flytog og all annen trafikk, er noe vi måles på både når det gjelder internt fokus og hva våre kunder er opptatt av.

I perioden siden 27. september og 8. oktober har vi gjennomført daglig oppfølging på dette. Det har vært mye å glede seg over med punktlighet på 95-100 prosent på enkeltdager. Når det gjelder punktlighet sett over ukesperioder, ser vi at det fortsatt ikke er bra nok utfra de målsettinger som er satt.

Enkeltavvik knyttet til togmateriell, personellrutiner i NSB, avgangsrutiner på stasjoner og feil i de tekniske anlegg gir i sum en punktlighet i togtrafikken som er lavere enn de mål vi har satt oss, selv om det er vesentlig bedre enn det vi har sett de siste tre årene.

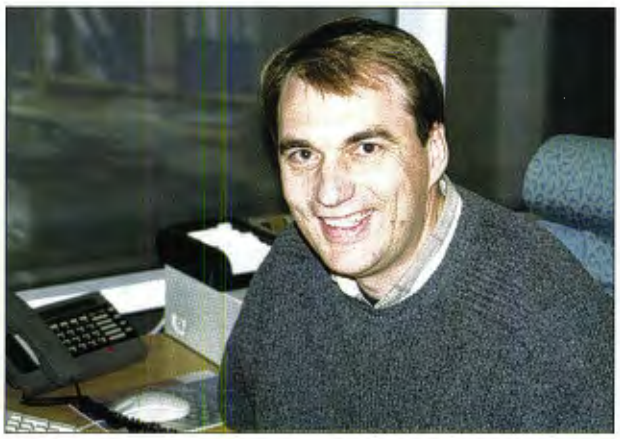
Alle disse forhold er gjenstand for tett oppfølging i de samarbeidsrelasjoner som er etablert mellom NSB BA, NSB Gardermobanen A/S og Jernbaneverket. Skal vi lykkes i å oppnå en bedre punktlighet må disse relasjonene fokuseres på enda sterkere. Vi snakker om holdninger, om å stille krav til involverte aktører, og om oppfølging av enkelthendelser.

Dette gjelder hele Jernbaneverket. Togtrafikk gjennom Oslo S og Lillestrøm er sårbar for trafikk fra alle strekningene både fra inn- og utland.

Vi må lykkes i det arbeid vi nå har startet opp.

Regionsjef Jens Melsom, Region Øst

Ny redaktør for Kjøreveien på plass



Njål Svingheim (35) er fra dette nummeret på plass som ny , fast redaktør for Kjøreveien. Han kommer fra NRK, hvor han de siste årene har vært vaktsjef i NRK-Buskerud i Drammen. Han har 10 års journalisterfaring, og kjenner medieverdenen både fra avis, radio og fjernsyn.

Selv om han ikke har arbeidet i jernbanen før, kjenner han virksomheten bedre enn de fleste som kommer inn utenfra. Han er "familiært belastet" som lok.fører-sønn, og har i mange år hatt stor interesse for jernbanen og jernbanevirksomhet. Njåls hovedoppgave vil selvsagt være ansvaret for Kjøreveien. I tillegg vil han få andre informasjonsfaglige oppgaver ved informasjonsavdelingen på hovedkontoret. Siden tiltredelsen 1.november har Njål allerede rukket å besøke deler av Jernbaneverket, men han kommer til å reise rundt mer. Vi bruker derfor anledningen til å be om at dere tar vel imot ham når han kommer på besøk. Husk at Njål er hovedporten til profilering av din egen enhet og den personen dere kan kontakte når det er saker – positive eller problematiske – dere mener bør få en plass i Kjøreveien.

Det er ikke bare slik at Njål ønsker kommentarer eller tips, - han er faktisk helt avhengig av kontakt med dere som er faste lesere. Uten slik kontakt kan vi ikke gjøre Kjøreveien til det samlende fellesorganet som vi ønsker at det skal være. I dette nummeret har vi både leserinnlegg og artikler fra Jernbaneverkansatte forskjellige steder i organisasjonen. Slikt stoff ønsker vi mer av. Derfor er utfordringen: Ring, skriv og send inn stoff. Vi kan ikke love at alt kommer på trykk direkte, eller akkurat i den formen det kommer. Alle skal likevel bli hjertelig mottatt, og Njål vil være garantisten for at dere eventuelt får profesjonell hjelp til å belyse de sakene dere er opptatt av.

Sigurd Sandvin

Ny informasjonsrådgiver

1.desember begynner Ellen Birgitte Westgaard (30) som informasjonsrådgiver ved hovedkontoret. Hun kommer fra tilsvarende stilling i Oslo og Akershus-høgskolenes Studentsamskipnad (OAS). Ellen har informasjonsfaglig utdannelse og vil få hovedansvaret for arbeidet med intranett- og internett-utviklingen i Jernbaneverket. Hun vil også få andre informasjonsfaglige oppgaver, og sammen med redaktør Njål Svingheim inngå i informasjonsgruppen til informasjonsdirektøren.

Ledere på skolebenken

Grunnkurs i arbeidsmiljø

- Et godt arbeidsmiljø gjør at du lettere aksepterer motgang og yter mer av deg selv. Dette har vi erfart i Utbygging i 1998, hvor en del prosjekter fikk fremdriften redusert i forhold til opprinnelige planer, sier prosjektsjef i Skøyen-Asker-prosjektet, Per-Arne Fredriksen.

Samtlige ledere i Utbygging, verneombud, tillitsvalgte, medlemmer i AMU, prosjektledere og øvrige ledere med personalansvar, til sammen 50 personer, har i løpet av september og oktober gjennomgått 40 timers grunnopplæring i arbeidsmiljø.

Kurslederne Ove Knutsen og Ingunn Høgåsen valgte å dele kurset i to, med to todagers samlinger med overnatting utenbys. Dermed fikk kurset også et sosialt element, som er viktig i en ung og omskiftelig prosjekterings- og utbyggingsorganisasjon med mange nye ansikt.

Lover og forskrifter

Gjennom korte og engasjerende forelesninger og innlegg, i veksling med gruppearbeid og diskusjoner ble viktig lovverk med forskrifter gjennomgått.

- Forhold som angår helse, miljø og sikkerhet er regulert, blant annet gjennom Arbeidsmiljøloven. Kurset kan godt omtales som en verktøykasse i HMS, sier Ove Knutsen. Etter gjennomført kurs skal deltakerne kunne bruke arbeidsmiljølovens intensjoner og bestemmelser som verktøy for å forbedre arbeidsmiljøet på egen arbeidsplass

Ansvar og myndighet

Hvordan verneapparatet i Utbygging og Jernbaneverket er organisert; hvilke oppgaver som påhviler den enkelte leder, hvilket ansvar og hvilken myndighet som er tillagt arbeidsgiver, verneombud, arbeidsmiljøutvalg, bedriftshelsetjeneste og øvrige HMS-aktører ble viet mye tid.

- Et viktig mål med kurset var å gi deltagerne innsikt i arbeidsmetoder for å forebygge, identifisere og løse problemer, poengterer Ove Knutsen, som til daglig er å finne som kvalitet og HMS koordinator i Drammen, blant annet på dobbeltsporparsellene gjennom Sande.

Foto: Harry Korslund

Kurslederne Ingunn Hågåsen og Ove Knutsen

Etikk og kommunikasjon

Teologer og journalister er kanskje ikke de man først forbinder med HMS-tema. Men Ingunn Høgåsen og Ove Knutsen er samstemt om at etikk og kommunikasjon hører hjemme i HMS-arbeidet.

Etisk bevissthet og forståelse for betydningen av kommunikasjon for å fremme trivsel og arbeidsmiljø vil influere sterkt på klimaet rundt spørsmål vedrørende helse-, miljø og sikkerhet , mener Ove Knutsen. Derfor satte vi søkelyset på ledernes kommunikasjonsrolle og adferd, og brukte tid på betydningen av rett informasjon til rett tid, de ansattes behov for intern kommunikasjon i forbindelse med omstillingsprosesser. Hvordan massemedia og samfunnsdebatt påvirker vårt arbeidsmiljø ble også fokusert.

En fullpakket ringperm med kurskompendium, lovverk, forskrifter og veiledninger og skjemaer står som synlig bevis på gjennomført kurs.

For å gjøre HMS-dokumentasjonen lettere tilgjengelig, er målet at samtlige medarbeidere i Utbygging via PC'en skal kunne søke seg frem til lovverk og forskrifter når et spørsmål eller et problem dukker opp, avslutter kursleder Knutsen.

Godt rustet i motgang

Nytiltrådt prosjektsjef i Skøyen-Asker-prosjektet, Per-Arne Fredriksen, mener at arbeidsmiljøet er avgjørende viktig for at vi skal nå våre mål. - Et godt arbeidsmiljø gjør at du lettere aksepterer motgang og yter mer av deg selv. Dette har vi erfart i Utbygging i 1998, hvor en del prosjekter fikk fremdriften redusert i forhold til opprinnelige planer. Per-Arne gir full honnør til kurslederne og spesielt for at temaene etikk og kommunikasjon ble tatt med, som han synes var meget spennende og lærerikt.

Øystein Grue

Strømforsyningsproblemer - El 18

Nærmer seg løsningen på "Det store pendel-mysteriet"

Foto: Rune Fossum

Det ble først oppdaget da den nye omformeren på Stavne sør for Trondheim skulle tas i bruk. Arbeidshesten El 18 viste seg å være enda mer hardhendt i sin omgang med strømforsyningen enn tidligere antatt. Kraftige effekt-pendlinger førte til bekymringer for langtidsvirkningen på de roterende omformerne. Ved hjelp av SINTEF øyner nå teknisk kontor løsningen på "pendel-mysteriet".

Jernbaneverket har 49 såkalte roterende omformere langs linjene. De senere årene har man begynt med installering av nye, statiske omformere. Problemet er løst for disse nye, statiske omformerne, mens det nå er de tradisjonelle roterende omformerne som volder bekymring. Dette er tross alt omformere vi skal leve med i mange tiår framover, og det er viktig å forebygge belastninger og slitasjer.

- Effekt-pendlinger er et kjent fenomen innen jernbaneteknikken, men har ikke oppstått i et slikt omfang tidligere, forteller teknisk direktør ved JBVs hovedkontor, Ingolv Pedersen. Pendlingen oppstår som følge av sliring, eller begynnende sliring, når lokomotivet akselererer eller skal holde konstant fart i motbakke. Enkelt sagt betyr sliring at lokomotivet spinner. I slike situasjoner skjer det store sprang i uttaket av strøm fra kontaktledningsnettet. SINTEF har målt de største sprangene helt opp i 7 MW på trefasenettet (for eksempel fra 1 MW til 8 MW) i løpet av mindre enn ett sekund.

Samarbeid

- Dette "stresser" våre roterende omformere, og fører til vibrasjoner, forteller Ingolv Pedersen. Han understreker at dette så langt ikke har ført til skader eller driftsforstyrrelser. Det er de langsiktige virkningene man er bekymret for. Derfor ble SINTEF engasjert høsten '97 for å analysere fenomenet og å foreslå tiltak. I midten av oktober i år forelå rapporten, og nå arbeider teknisk kontor, sammen med Bane Energi og NSB BA, med å finne fram til en permanent løsning på problemet.

To alternativer

Konklusjonene fra SINTEFs rapport gjør at man nå arbeider med to alternative løsninger.

Første mulighet er å gjøre modifikasjoner på El 18. Her jobber Jernbaneverket sammen med NSB BA blant annet med målinger om bord på El 18. Man vil også gjennom NSB BA ta kontakt med den sveitsiske leverandøren av lokomotivet for å se på mulige løsninger.

Den andre muligheten er selvsagt å foreta justeringer på omformerne som demper belastningene av effekt-pendlingen. SINTEF har gjort målinger og forsøk på Oppdal omformerstasjon som tyder på at dette er en mulig vei å gå. Det er allerede igangsatt nye målinger på Sørlands-, Bergens- og Vestfoldbanen, samt i Oslo-området, for å finne mer ut av problematikken. I løpet av 1. kvartal '99 håper Ingolv Pedersen at det kan legges fram en rapport for ledelsen i Jernbaneverket med forslag til løsninger.

- Selv om løsningen blir å foreta justeringer på omformerne, er det ikke gitt at vi må gjøre dette på alle 49. Det vil kunne variere blant annet i forhold til geografien, sier Ingolv Pedersen.

En fordel i denne situasjonen er at El 18 bare brukes til persontrafikk. Problemene kunne vært større dersom lokomotivet hadde vært benyttet til tunge godstog. Her forekommer sliring i større omfang. Et resultat av det arbeidet som gjøres nå, er også at det må tas større hensyn til effekt-pendling i forbindelse med krav til godkjenning av nytt materiell.

Sigurd Sandvin

Togledelsen på Hamar

Større enn sitt rykte

Ytterst i Region Øst finner du togledelsen på Hamar som for øvrig er den eneste togledelse i landet med ansvaret for trafikkstyring i to regioner, nemlig Øst og Nord. I togledelsen på Hamar ekspederes 100 tog i døgnet.

Eivind Hagen og Anne-Kari Martinsen trives godt i togledelsen på Hamar.

Togledelsen på Hamar strutter av stolthet og Britt Jorun Øverstad Stavne, konstituert togdriftsleder, kan fortelle at med 661,37 km jernbane, 45 fjernstyrte stasjoner og seks togekspeditør-betjente stasjoner har personalet nok å henge fingrene i.

-Vi har tre typer sikringsanlegg her hos oss: Ordinær linjeblokk (PLS) mellom Eidsvoll og Hamar, ordinær linjeblokk (RCTC) mellom Hamar og Dombås og til slutt linjeblokk uten sporisolering (PLS) mellom Hamar og Røros. Mellom Dombås og Åndalsnes har vi konvensjonell drift med manuelle togmeldinger på stasjoner som er betjent av togekspeditør, forteller Stavne.

Togledelsen har 14 ansatte hvor det i hovedsak er to på vakt. I helgen er det en på vakt bortsett fra søndag mellom kl. 13 og kl. 21 hvor det er to. I tillegg er rutekontoret bemannet med en person mandag-fredag.

Populære

Stavne kan fortelle at togledelsen på Hamar har godt rykte blant ansatte i driften.

-Vi har fått tilbakemeldinger på at vi er gode og opptrer rolig. Sikkert også fordi vi har færre å forholde oss til. Mange av oss har vært ute på stasjoner før, og vi kjenner også andre personalgrupper gjennom blant annet fritidsaktiviteter, sier Stavne.

Jeg ønsker mer oppmerksomhet til togledelsen på Hamar, sier Britt Jorun Øverstad Stavne

Utstyr

I selve hjernen på togledelsen er det trangt om plassen. Rommet er utstyrt med fire store tv-skjermer og en lang skjerm er plassert over disse. Det er varmt på grunn av alle skjermene og at personalet sitter tett. Likevel er det godt miljø på Hamar.

-Med det gamle anlegget kunne vi styre helt til innkjørsignal på Eidsvoll. Med nytt anlegg kan vi ikke stille ordre dit lenger. Det vil si at hvis vi oppdager noe, kan vi ikke sende "signalstopp" til Eidsvoll. Det jobbes fortsatt med å få dette til. I dag må vi ringe togleder i Oslo for å iverksette en eventuell signalstopp på Eidsvoll, sier Stavne.

Ulykker og samarbeid

Britt Jorun er ukonvensjonell i lederstil. Hun har tatt kontakt med politiet og invitert dem på besøk hos togledelsen. Hun poengterer at det er viktig å kjenne til hverandres arbeidsoppgaver. Vi får større forståelse for hvorfor politiet trenger tid på et skadested, og politiet forstår faren ved å ferdes i sporet.

-Jeg er nok litt utradisjonell i forhold til de tidligere ledere her. Man er ikke vant til å tenke slik, men vi har hatt veldig gode erfaringer ved slike besøk. Vi har også et tett samarbeid med brannvesenet, og i tillegg har vi avholdt kurs med personalet og hatt fellesmøte mellom bane, togekspeditører og togledere. I april var vi hele 27 personer (blanding av Øst og Nord) som møttes på Dombås for å bli kjent. I tillegg har vi hatt beredskapsmøter for togledelsen og togekspeditørene her på Hamar. Nå er togledelsen tryggere på hva de skal gjøre ved en ulykke og de får god informasjon fra skadeleder på ulykkesstedet.

"Vi føler oss glemt"

Dette er et stort hjertesukk fra hele togledelsen. Stavne forteller at tidligere trafikksjef i Region Øst, Ove Skovdal, har vært på personalmøter tre ganger, men at ingen andre har vist sin interesse. -Vi har invitert Driftsoprerativt Senter (DROPS) for å gi dem kjennskap til området vi jobber i. Dette kan lette deres arbeid i avvikssituasjoner. Dessverre har vi ikke hørt noe fra dem ennå.

Stavne ønsker mer oppmerksomhet. Togledelsen hører ikke noe med mindre noe er galt. Hun konkluderer ganske smart med at da gjør de jobben sin bra.

-Vi står nok litt i skyggen av togledelsen i Oslo og administrasjonen i Region Øst. Før var vi alle i NSB men nå er det lett å glemme at vi hører til i Jernbaneverket.

Sentralisering

Planer om en togledersentral i hver region foreligger, slik at Hamar togledelse står i fare for nedleggelse eller sammenslåing med Oslo. Dette skulle avgjøres i høst, men er nå utsatt til våren 1999. Det er komplisert når togledelsen har sporkilometre i Region Nord.

-Det hersker en del usikkerhet og det vil bli vanskelig med pendling. De fleste her på Hamar er rundt 40 år og har barn og familie. Vi har hatt usikkerheten i tre år men vi ønsker også å være med på prosessen. En ansatt har allerede startet å jobbe i Oslo (og da fikk vi en fra Oslo i erstatning) og i tillegg er en utlånt slik at vi kan få nødvendig opplæring. Man kan vel kalle det en myk overgang. Vi trives veldig godt her og vil nødig flytte, -men slik er livet innimellom, avslutter den konstituerte togdriftslederen på Hamar togledelse.

Tekst/foto: Lone Christensen

Strekningsleder Ola K. Slettemo var spent på skinnegangens tilstand under de nedraste steinblokkene - og det gikk bra!

Spenstig fjellsikring på Sørlandsba

Fjellrenskelaget i Region Sør fikk nylig erfare hvor store utfordringer det kan by på å sikre jernbanen mot ras. Ved Hjuksebø på Sørlandsbanen måtte det i høst omfattende sprengningsarbeider i bratt og vanskelig tilgjengelig terreng til for å sikre linja mot steinsprang.

Med Arild Jensen bak spakene på Robelkrana ble sporet ryddet i en fart, og neste tog kunne passere nesten uten forsinkelse.

Våkent linjepersonell ved Hjuksebø observerte tidligere i høst at noen mindre steinblokker hadde rast ned og stanset i ei ur like ovenfor sporet nord for Hjuksebø stasjon. Ingeniørtjenesten ble tilkalt for å vurdere hvorvidt det kunne være fare for at mer raste ut. Stabiliteten i området bli vurdert til ikke å være tilstrekkelig og derfor ble det foretatt hastighetsnedsettelse til 40 km/h forbi stedet. Samtidig ble fjellrenskelaget i Region Sør engasjert for å sikre stedet.

Det ustabile fjellpartiet lå ovenfor ei bratt steinur ca. 50 meter høyere enn skinnegangen, og tilgjengeligheten for å få utført sikringsarbeidet var derfor meget vanskelig. Alternativene var å forsøke å sikre blokkene ved bruk av fjellbolter, eller å sprenge ned de sprukne granittblokkene. Uansett var det en spenstig og meget krevende jobb. Ett av problemene med fjellsikring i denne typen terreng er at selve boringen kan utløse de ustabile blokkene. Av hensyn til fjellarbeidernes sikkerhet var det viktig å finne en løsning som ikke medførte fare for at arbeiderne kunne få løse blokker over seg. Det ble besluttet å begynne med rensk og forsiktig sprenging av løse blokker fra toppen

nen

av det sprekkeavløste partiet, og deretter bore for litt større salver med etappevis nedskyting.

Det er alltid en viss usikkerhet knyttet til sprengningsarbeider, derfor ble sporet og kabelkanaler dekket til med sviller. I tillegg ble en kontaktledningsmast spent opp med ny bardun før salvene ble avfyrt. Avfyringen skjedde i begynnelsen av en periode med 2,5 timer uten togpasseringer.

Ved to av salvene kom det betydelige mengder blokker i sporet. Rystelsene fra sprengningene medførte at en del ustabile blokker på opptil 10 kubikkmeter raste ut. Iherdig innsats fra linjepersonellet gjorde likevel at sporet kunnet åpnes for trafikk igjen uten nevneverdige forsinkelser. Totalt ble det i løpet av 12 skift tatt ned mellom 50 og 60 kubikkmeter løse blokker i skjæringa. Enkelte gjenstående blokker ble boltet fast for å stabilisere bakenforliggende masser. Det sikrede partiet vurderes nå som tilstrekkelig stabilt.

Erfaringene fra dette og andre tilsvarende prosjekter, viser at det er behov for økt innsats for å heve sikkerhetsnivået i mange fjellskjæringer og ovenforliggende terreng langs jernbanen. Spesielt har visitasjon av terrenget ovenfor skjæringene hatt lav prioritet de senere årene, og her ligger de største utfordringene. Men med den innsatsen og motivasjonen som ble vist fra Jernbaneverkets egne fjellfolk i dette prosjektet, skulle det være mulig å få utrettet mye!

Tekst og foto: Arnstein Aarset

Ole Jonny Kjøvfjell og Oskar Svendsen utfører boring av en sprekkeavløst blokk i meget krevende terreng, ca 10 meter over sporet.

Uhellskommisjonen gjør oss klokere av skade:

Medlemmene i Jernbaneverkets uhellskommisjon drar ingen steder uten mobiltelefon, personsøker og vernetøy. F.v. Arne-Magnus Waaler, Finn Holom og Thor Haug.

- Når telefonen ringer om natta hjemme hos oss, står kona umiddelbart opp og begynner å smøre matpakke til meg, smiler Thor Haug. Han har bestandig mobiltelefon og personsøker som følgesvenn, firkantnøkkelen liggende i lomma og vernetøyet ferdig pakket. Som medlem av Jernbaneverkets uhellskommisjon er han alltid klar til å reise på kort varsel dersom uhellet skulle være ute.

Alltid klare til utrykning

Mandatet vårt er alltid enkelt og greit: Vi skal finne fram til uhellsårsaken, forteller Thor. Kommisjonen varsles om alle typer uhell som gjelder framføring av tog og rykker som oftest ut til ulykkesstedet. Ved enkelte typer uhell nøyer man seg imidlertid med å innhente rapporter i ettertid fra bane- og sikkerhetsteknisk personale og andre som har vært på stedet, samtidig som også den aktuelle region gjør undersøkelser.

Finner alltid årsaken

Første gang Finn Holom rykket ut var til tretten tonn med avsporede egg en gang i 1975, og han er dermed nestor blant kommisjonsmedlemmene. - I alle disse årene har det bare vært et par tilfeller hvor vi ikke har greid å fastslå ulykkesårsaken med en stor grad av sikkerhet, forteller han.

- Denne jobben har sine tunge sider når mennesker blir skadet eller det oppstår store materielle skader, men samtidig stilles vi overfor mange interessante faglige utfordringer. Det kan være veldig spennende å nøste opp i hendelsesforløpet som fører fram til en ulykke. Det finnes ingen bedre måte å vinne erfaring om jernbanens sammensatte og komplekse virkemåte, og det tette tverrfaglige samarbeidet i gruppa er veldig stimulerende og positivt, sier Finn.

- Heldigvis er det veldig få ulykker med personskade. Jeg tenker ikke på denne siden av jobben til daglig og føler ikke dette som noen stor belastning, sier Arne-Magnus Waaler, som med sin materielltekniske kompetanse er NSB BA's representant i kommisjonen.

Dersom et uhell blir politietterforsket, sørger for øvrig kommisjonen alltid for å oversende innsamlet materiale til politiet raskest mulig.

Klokere av skade

- Vi snakker med alt involvert personale etter et uhell, men vi forsøker alltid å opptre så varsomt som mulig. Personalet vi møter er nesten alltid ærlige mot oss og legger kortene på bordet dersom de ikke har opptrådt korrekt. Det er menneskelig å feile, og vi er ikke ute etter å gjøre folk som har vært uheldige til syndebukker, sier Arne-Magnus.

I stedet blir erfaringene fra uhell hvor den menneskelige faktoren har vært medvirkende, vektlagt ved periodiske kontrollprøver og brukt i opplæringstiltak. Og ved alle typer ulykker blir årsak og erfaringer fulgt opp i ettertid og brukt konstruktivt for å gardere seg mot framtidige uhell. Dette er et veldig viktig aspekt ved kommisjonens arbeid.

- Ansvaret for å følge opp i etterkant ligger i linjeorganisasjonen, og ikke hos kommisjonen som sådan. Men de fleste kommisjonsmedlemmene har som en del av sitt daglige arbeid å bidra til å forebygge

Noen utrykninger
Over: *Folmer bru, Nordlandsbanen, juni 1979: En tankefull daværende kommisjonsmedlem Egil Solbakken skuer ut over ett av de vanskeligste puslespillene som kommisjonen noen gang har stått over for. Ingen kom til skade da dette godstoget sporet av.*
Side 8: *Teveldalen, Meråkerbanen, juni 1997: Denne avsporingen av et tømmertog var grensesprengende på flere måter. For det første inntraff den faktisk på begge sider av grensen mellom Norge og Sverige, og dessuten kunne uhellskommisjonen for en gangs skyld spise sine matpakker i nydelig sommersol... Uhellsårsak: Svakheter ved sporet. Ingen personskader.*
Til Venstre: *Haltdalen, Rørosbanen, mai 1993: Hell i uhell da nattoget fra Trondheim sporet av på grunn av steinsprang. Det gikk hardest ut over godsvogna og konduktørvogna, og heldigvis var konduktøren ute i toget på billettkontroll. Ingen personer kom fysisk til skade.*

ulykker, og vi tar stadig hensyn til og minner om våre erfaringer, sier Thor, som legger til at kommisjonen retter et like kritisk blikk mot Jernbaneverkets egne bestemmelser og regelverk som mot andre faktorer i arbeidet etter en ulykke.

- Av og til kan lærdommen være dyrkjøpt, men vi vinner kunnskap hver gang kommisjonen har rykket ut. Det gamle ordtaket "av skade blir man klok" gjelder så ubetinget i denne sammenhengen, sier Thor.

God sikkerhet

- I tillegg blir sikkerheten stadig bedre takket være faktorer som helsveiste spor, bedre materiell og bedre vedlikehold. Ulike tekniske systemer som bygges ut, bidrar også til dette. Men teknikken er ikke ufeilbarlig, og det er viktig at personalet får erfaring med å takle avvikssituasjoner. I det siste har Jernbaneverket og NSB blitt mer opptatt av å holde øvelser slik at folk får prøve å føre fram togene på gamlemåten, sier Thor.

- Det er ingen tvil om at toget er et svært trygt transportmiddel. Antall personskader pr. passasjerkilometer er svært lavt sammenlignet med andre transportformer. Når det gjelder avsporingsulykker, skjer de fleste med godstog. Dette er gjerne lange tog, samtidig som vogner kan være tungt lastet. Lette tomvogner kan også være utsatt for å hoppe av sporet, sier Arne-Magnus.

Kaldt, vått og mørkt

- Jeg husker en ulykke på Varhaug stasjon, hvor ei godsvogn hadde sporet av og lagt seg til rette på rampa til pakkhuset, midt foran døra. Dette gav slagordet som var malt på vogna, "Med NSB Gods fra dør til dør", en ekstra dimensjon, smiler Finn.

- I verste fall kan det bli temmelig mye hulter til bulter med vogner og gods etter et slikt uhell. Det er en spesiell opplevelse å sitte midt i et slikt kaos, som i Teveldalen i fjor vår, med solskinn og fuglesang, og spise matpakka, sier Arne-Magnus, som straks arresteres av de andre:

- Solskinn er unntaket! Som regel er det kaldt, vått og mørkt når vi må rykke ut – eller omvendt, hevder de to, og det oppstår en uhellsfaglig diskusjon om hvilken vinternatt som var den sureste: Det horisontale vinterregnet på Nærbø på Jæren, eller den frysende høsttåka på Minnesund.

- Fysiske prøvelser er en del av jobben, og vi vet aldri når telefonen ringer eller hva som venter oss når vi rykker ut. Samtidig møter vi mange faglige utfordringer og føler at vi gjør en viktig jobb, mener Thor, som spøkefullt forteller at telefonen også sist natt ringte hjemme hos familien Haug. Denne gangen dreide det seg om en feiloppringing, men innen misforståelsen var oppklart, var matpakka allerede smurt..

Olav Nordli

Fakta

Ved alle typer uhell som gjelder framføring av tog, kobles Jernbaneverkets uhellskommisjon inn for å utrede årsakssammenhengen. Kommisjonen rapporterer til ass. jernbanedirektør Åge Lien. Medlemmene i uhellskommisjonen innehar dette vervet ved siden av sine daglige jobber.

Kommisjonen ledes av trafikksikkerhetsdirektør Ove Skovdahl, som har to faste stedfortredere (førstekonsulent Thor Haug og seksjonssjef Jon Gunnar Maridal).

Baneteknisk sakkyndig er prosjekteringssjef Finn Holom i Utbygging, mens materiellkoordinator Arne-Magnus Waaler i NSB BA er materiellteknisk sakkyndig. Disse to har også to stedfortredere hver.

De tre ovennevnte rykker ut ved alle typer uhell. I tillegg består kommisjonen av sikringsteknisk sakkyndig (Jostein Westersjø) og sakkyndig for el-sikkerhet (Geir Eriksen) som kalles ut ved antatt behov. Kommisjonen kan dessuten tilkalle øvrig intern og ekstern fagkompetanse hvis dette er nødvendig.

Sikkerhet i fokus på Lillestrøm

Rommet er dunkelt belyst og en speilkule i taket sender ut glimt av en mengde slitne fester. De store lyspunktene i rommet – de ansatte i produksjonsområde Lillestrøm - ønsker velkommen med god stemning og godt samhold.

Verne- og sikkerhetsmøte på Tim's danserestaurant i Lillestrøm

Vi befinner oss på verne- og sikkerhetsmøte på Lillestrøm på danserestauranten Tim's. Deltakerne kommer fra linjen, signal og strømforsyning, under Knut Arne Bergs ledelse. Sakene som blir belyst og tatt opp spenner fra verneutstyr og oppførsel i sporet, til kjeppjaging av eksterne entreprenører som går rundt i sporet uten tillatelse.

Verneutstyr og tunnel

-Staben har begynt å tenke på hjelm og vernesko fordi de har blitt jakta på, sier Knut Arne Berg. Det store fokus gjennom vernekampanjen, som nå er i full gang i Region Øst, har begynt å virke og en holdningsendring er på gang.

Werner Wilhelmsen, som er yrkeshygieniker fortalte om arbeider i tunnel, som har gitt en ny problematikk etter at Romeriksporten kom til. Når personalet skal arbeide inne i tunnelen med arbeidsmaskiner, blir det sterk konsentrasjon av eksos og andre farlige gasser. Flere arbeidslag kan samtidig være i arbeid, og selv om viftene i tunnelen kan retningsstyres, vil det igjen føre til at andre arbeidslag vil få gassene imot seg.

-Takverdien for slike gasser er 2 PPM (egen måleenhet for gasser). I en tunnel i Sira gjorde vi forsøk med kjøring av en vanlig robel samt stopp på tomgang. Tunnelen hadde god trekk igjennom, men verdien på farlige gasser kom raskt opp i 7-8 PPM. Den eneste løsningen jeg ser for dere er at alle arbeidslag har tilgang til gassmasker når nivået blir for høyt. Det er ikke lov å utsette dere for verdier over maxverdien. Skjer dette må dere komme dere ut fra tunnelen så raskt som mulig, sier Wilhelmsen.

-HMS prosedyrene handler om dere og hverdagen deres, sier Gunveig Eide, seksjonsleder for Helse, Miljø og Sikkerhet i Region Øst.

Viktige møter for arbeidsmiljøet

Arbeidstilsynet tok for 20 år siden initiativet til å iverksette ideen om verne- og sikkerhetsmøter. I bedrifter underlagt arbeidsmiljøloven er det lovbestemt at slike møter skal avholdes. En gang i året avholdes møtene og alle ansatte er pålagt å møte. Intensjonen er å opprettholde informasjonen innen HMS området i regionen. AMU (det sentrale arbeidsmiljøutvalg) har bestemt at det skal avholdes slike møter, og har også bestemt innholdet i samsvar med arbeidsmiljøloven. Det er den ansvarlige leder på stedet som har ansvaret for at møtene blir avholdt og at bestemmelsene i arbeidsmiljøloven blir etterlevet.

Alle saker som gjelder arbeidsmiljøet som tas opp, noteres ned av verneombudet. De har ansvar for å ta opp dette på neste vernerunde. Rundene er viktige for den videre behandlingen av sakene.

Asbest og skjøtemuffer

4-500 asbestskap har blitt sanert (med Østlandssendingen i helene) i Lillestrøm - området. Produksjonsområdet er stolte av det de har fått til, og over de som har jobbet med saneringen.

Skjøtemuffer er flytende masse som helles ned for å tette sammenkoplingen av kabler maksimalt. Disse muffene er pakket i plast som må behandles som spesialavfall. Brennes de opp vil det utvikles blåsyre og selve jobben med muffene kan gi allergiske reaksjoner. Med andre ord må det brukes verneutstyr til denne jobben.

Prosedyrer og meldingsblokker

Spørsmålet om hvordan man skal jobbe er besvart i den nye prosedyren for Helse, Miljø og Sikkerhet. Saker som har blitt tatt opp på verne- og sikkerhetsmøter har blitt innarbeidet, og alle former for arbeid som utføres på HMS-området er beskrevet i prosedyren. Seksjonsleder for HMS, Gunveig Eide, legger stor vekt på at deltakerne på Lillestrøm leser innholdet.

-Prosedyren handler om dere og hverdagen deres. Den er en kladd på vei til en bedre utgave, og det er kjempeviktig at dere bidrar til å rette den opp hvis dere oppdager feil i arbeidsoppgaver og ellers i innholdet, sier Eide.

De gule meldingsblokkene blir ikke brukt så ofte som ønsket. Eide får tilbakemelding på at personalet er redde for å bli "hengt" om de rapporterer seg selv.

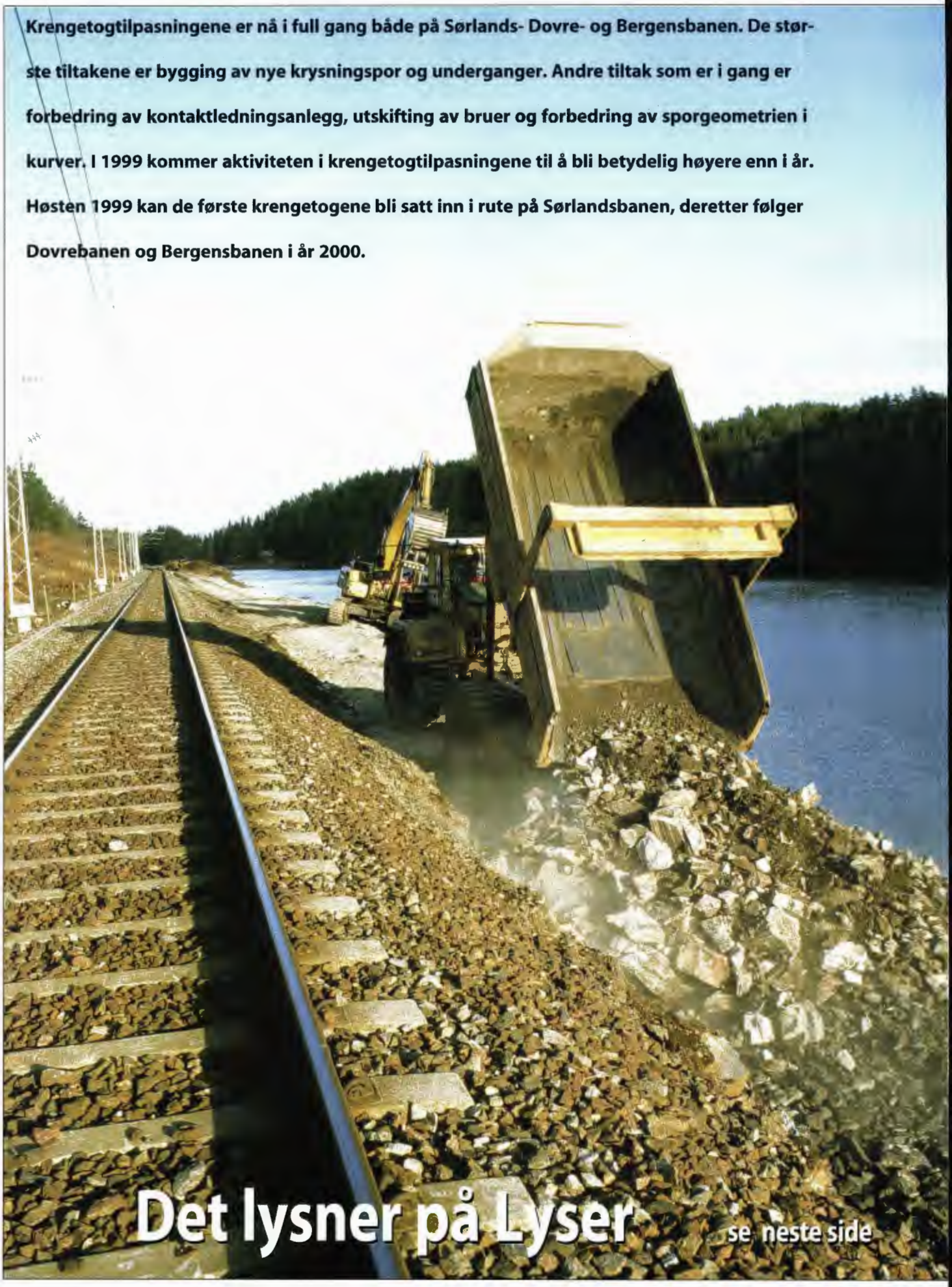
-Den gamle seige kulturen slår igjennom. Det handler ikke om angiveri men om den beste redskapen for et bedre arbeidsmiljø. Gjennom rapporteringen får vi avdekket hendelser og tilløp til hendelser som den ansvarlige leder må gjøre noe med. Det blir satt en frist for utbedring,og overholdes ikke fristen, må lederen svare for seg, forsikrer Eide sammen med opplysningen om at man ikke trenger å skrive under med navn på slike meldinger.

Tre dager til ende

Møtet på Lillestrøm varte i tre dager. Alle skal være orientert om aktuelle saker innen HMS området og ha fått anledning til å ta opp egne. Det synes som en fordel for ansatte å møtes på denne måten, og det er en god kanal for administrasjon og ansatte til å utveksle meninger. Ærlighet og åpenhet vil bringe saker videre og arbeidsmiljøet vil bedre seg, sier Gunveig Eide.

Tekst/foto: Lone Christensen

Krengetogtilpasningene er nå i full gang både på Sørlands- Dovre- og Bergensbanen. De største tiltakene er bygging av nye krysningspor og underganger. Andre tiltak som er i gang er forbedring av kontaktledningsanlegg, utskifting av bruer og forbedring av sporgeometrien i kurver. I 1999 kommer aktiviteten i krengetogtilpasningene til å bli betydelig høyere enn i år. Høsten 1999 kan de første krengetogene bli satt inn i rute på Sørlandsbanen, deretter følger Dovrebanen og Bergensbanen i år 2000.



Det lysner på Lyser

se neste side

Forskalingsformen for fundamentet for en av kontaktledningsmastene heises på plass.

Etter en treg start begynner det å bli fart på krengetogtiltakene. Langs Sørlandsbanen er det stor aktivitet. Nye underganger er lagt inn ved Kristiansand og Kongsberg, og flere er like rundt hjørnet. På Lyser krysningspor går det så det suser. Grunnarbeidet på den kilometerlange strekningen ble igangsatt i august og vil være avsluttet innen 1. desember.

Det lysner på Lyser

Lyser krysningspor har navnet sitt fra et lite vann langs linjen midtveis mellom Neslandsvatn og Gjerstad. På de 16,3 kilometrene mellom disse stasjonene er det ingen krysningsmuligheter i dag. På sensommeren neste år blir det en forandring på det. Målet er å få krysningsporet klart til bruk innen 27. august. Avgjørende for om dette skal lykkes er at signalanlegget kan leveres tidsnok. Dette er ikke hyllevare, og leveransene kan være usikre.

Før Fanden får på sine sko

NCC Eeg-Henriksen har kontrakten på grunnarbeidet. Jobben blir gjort i rykk og napp. Arbeid langs linjen er ikke tillatt så lenge kjørestrømmen står på. Dermed blir det lange opphold hver gang et tog passerer. For å kompensere for dette, starter arbeidsdagen grytidlig. Allerede kl. 4 om morgenen er folk på plass. Teoretisk skal entreprenøren miste halvannen times arbeidstid daglig som følge av togpasseringer. I praksis blir det det dobbelte. Årsaken er forsinkelser og tog utenom rute, først og fremst godstog.

Krysningssporet følger dagens spor på det meste av strekningen, men en liten kurve blir rettet ut. Her blir hovedsporet bakset slik at sporene blir liggende parallelt. Det meste av fyllmassen som har gått med, er sprengt ut fra et steinbrudd like ved sporet. 19 000 kubikkmeter er tatt herfra. I tillegg har man fått litt fyllmasse ved å pigge vekk fjellknauser langs sporet med slaghammer. Steinbruddet blir dekket med jord og beplantet når jobben er gjort. Likevel vil en knaus bli stående igjen for å redusere innsynet mot steinbruddet fra togene. Inngrepet vil tross alt bli godt synlig i mange år framover.

ABB skaper kontakt

De største fysiske forandringene i terrenget er gjennomført nå som grunnarbeidet går mot slutten. Når det gjelder investeringer er det derimot mye som gjenstår. Av et totalt budsjett for Lyser krysningspor på 41 millioner kroner utgjør kontrakten med NCC Eeg-Henriksen bare 7,8 millioner. KL-anlegget som ABB skal montere, kommer på 8,1 mill., mens tele- og signalanlegg er beregnet å koste 11,2 mill. Baneservice skal utføre lavspenningsarbeidet. Hvem som skal legge sporet er ikke avgjort.

Etableringen av Lyser krysningspor inngår i de prosjektene som ofte omtales som forberedelser for krengetog. Men togene behøver slett ikke krenge for å kunne nyttiggjøre seg av disse prosjektene. På Lyser blir det samtidig innkjør, og lengden blir tilstrekkelig til at de lengste godstogene kan passere hverandre. Krysningssporet vil dermed få stor betydning for alle som bruker Sørlandsbanen.

Syndflod på Darbu

Fjerning av planoverganger er også viktig for mange, ikke minst for dem som daglig krysser banen. Innsatsen blir konsentrert om de farligste og mest uoversiktlige planovergangene. Mellom Hokksund og Kongsberg finnes det en del slike. To underganger, en ved Grosvold og en ved Darbu, skal erstatte noen av de verste planovergangene. Undergangene skulle legges inn i en togfri helg 24.-25. oktober, men ved Darbu gikk det ikke helt etter planen.

Den nye undergangen ligger mellom to planoverganger som skal nedlegges. Gårdsveien som skal gå gjennom undergangen, følger en bekk som skal legges i rør under kulverten. Utsprengning av byggegropen gikk greit, men da man skulle begynne forberedelsene til å legge kulverten på plass, åpnet himmelens sluser seg. Byggegropen ble raskt fylt med vann, og entreprenørens pumper klarte ikke å tømme den. Brannvesen og sivilforsvar ble tilkalt og stilte velvillig opp med flere pumper, men syndfloden holdt stand. All verdens pumper hadde lite å stille opp mot naturkreftene, og til slutt innså både entreprenør og byggherre

19 000 kubikkmeter er sprengt ut for å skaffe fyllmasse til Lyser krysningsspor. Steintransport A/S fra Kragerø kjører steinen i underentreprise for NCC Eeg-Henriksen.

at slaget var tapt. I stedet for å legge inn kulverten, måtte man fylle igjen byggegropen med sprengstein og for å kunne reetablere sporet innen den togfrie perioden var over.

Sikker skolevei

Når kulverten kan legges inn, er uvisst, men det blir iallfall ikke før til våren. Litt nytte har man av at byggegropen er sprengt, men ikke mye. Det trengs uansett en lang periode uten tog for å fullføre jobben.

Den togfrie helgen var likevel langt fra bortkastet. Ved Grosvold var det ingen byggegrop som regnvannet kunne samle seg i, og arbeidet gikk etter planen. Den nye undergangen erstatter en planovergang som ligger i bratt og uoversiktlig terreng. Veien som skal gå gjennom undergangen, gir adkomst til boliger og skogbruksområder. Den blir tatt i bruk i desember. Pausen i togtrafikken ble også brukt til å erstatte en bru med en undergang ved Krekling.

En uke senere ble togene erstattet med buss mellom Vennesla og Kristiansand, og ytterligere to underganger ble lagt inn. Disse erstatter hver sin planovergang på Kvarstein. Den ene undergangen har en åpning på 4 x 4 meter. Den gir adkomst til boliger og jordbruksarealer i tillegg til bade- og fiskeplasser ved Otra. De siste er blitt svært populære etter at Hunsfos Fabrikker fikk påbud om å slutte å slippe avfallsstoffer i elva. Den andre undergangen har en åpning på 3 x 3 meter. Den gir adkomst til jordbruksarealer og vil for øvrig bli brukt av barn på skolevei.

Jernbaneverket betaler

Undergangene kom raskt på plass. Togene slapp til over 8 timer tidligere enn forutsatt. Anleggsarbeidet ble utført av Repstad Anlegg fra Søgne. De totale omkostningene kommer på godt og vel 4,5 millioner kroner. Beløpet inkluderer anlegg av tilstøtende veier og støttemurer, pluss trafikkavvikling med buss i den togfrie perioden. Hele beløpet dekkes av Jernbaneverket.

Mellom Moi og Egersund planlegges det også nye underganger. Disse kan bli lagt inn i nær framtid. Noen steder er det arbeid i gang med tømmerveier langs banen som skal lede fram til nye eller etablerte planskilte krysninger. Når disse blir ferdige, kan flere planoverganger nedlegges. Ved Skorstøl mellom Gjerstad og Vegårshei bygges en bro for en lokalvei over banen. Etter mange år med lav aktivitet, blir det endelig gjort noe som monner langs Sørlandsbanen.

Tekst og foto: Anders Haakonsen

Darbu før syndfloden. Da skybruddet satte inn, kunne ingen pumper holde byggegropen tom. Eneste løsning var å fylle den igjen med sprengstein.

M
1824

Åpningen av Gardermobanen og suksessen med flytogene har gitt oss et sårt tiltrengt løft for hele jernbanen. Det har blitt mye morsommere å jobbe og det er en helt ny opplevelse å se positive medieoppslag. Før var det mest kjeft å få i mediene, forteller Guttorm Moss som er Faglig leder linjen, på strekningen Spikkestad-Eidsvoll.

Foto: Njål Svingheim

Ny giv
etter åpning av Gardermobanen

Det er produksjonsenheten i Jernbaneverket Region Øst som har fått kontrakten på både driften og vedlikeholdet av Gardermobanen. Kontrakten gjelder for fem år med opsjon på fem år til. Vedlikeholdet av både spor/grunn, kontaktledning og signalanlegg ble vunnet av produksjonsenheten i konkurranse med eksterne firmaer. Oppdragsgiver er både NSB Gardermobanen og Region Øst. Produksjonsenheten i regionen blir å betrakte som en hvilken som helst annen entreprenør. - Erfaringene så langt er gode, forteller Guttorm Moss, som altså tilhører forvaltningen og dermed er oppdragsgiver. Den nøyaktige grenseoppgangen mellom NSB Gardermobanens anlegg og Jernbaneverkets anlegg er ennå ikke klar. For kontaktledningsanlegg og spor/grunn er grensene greie, men for signalanlegget er det vanskeligere å fastslå hvor grensene går. Det er et tett samarbeid mellom Jernbaneverket og NSB-Gardermobanen. Samarbeidet er organisert gjennom en teknisk komité og en styringskomité.

Strekningen fra Oslo S til Eidsvoll omfatter både landets eldste og landets nyeste banestrekning. Den aller første jernbanen her i landet gikk jo som kjent fra Oslo, eller Kristiania som hovedstaden da het, til nettopp Eidsvoll. Inntil Romeriksporten blir klar, må den gamle traseen Oslo-Lillestrøm ta all trafikken. Her er togtettheten nå så høy at det er svært vanskelig for vedlikeholdsfolkene å slippe til på sporet i det hele tatt. Moss forteller at det er fire timer hver natt som kan disponeres på en bit av banen. Da brukes tiden intenst til å sjekke kontaktledning, sporveksler og skinnegang. Neste natt er det en annen parsell som sjekkes grundig. Før Gardermotrafikken ble satt i gang, ble det utført flere såkalte beredskapstiltak mellom Oslo S og Lillestrøm. Sporvekslene er utbedret både ved svillebytte og skifte av deler, mens kontaktledningsanlegget har fått utbedret de svakeste punktene. Mye er gjort på svært kort tid og Moss berømmer den innsatsen som er gjort. Nå håper han at den gamle strekningen skal klare den svært store trafikkbelastningen i perioden fram til Romeriksporten blir klar.

Den nyeste banen

Strekningen Lillestrøm-Eidsvoll på Gardermobanen er landets nyeste bane, og fra flyplassen til Eidsvoll er det Jernbaneverket som er eier. Moss forteller med entusiasme om hvor spennende det er å få ansvar for et helt nytt anlegg. Hovedskillet fra de gamle banene er at dette er en høyhastighetsbane med andre krav og standarder for drift og vedlikehold. Kravene for både spor og kontaktledning skjerpes når hastigheten økes. Det er også innført nye rutiner for rapportering av feil som måtte oppstå. All slik rapportering skal nå foregå skriftlig og dette er også en stor forandring for dem som gjør jobben ute på sporet. Målet er at standarden på banen skal opprettholdes på det samme høye nivået den hadde ved åpningen, forteller Guttorm Moss.

Njål Svingheim

Mindre datagruff med NT

Jernbaneverket er i gang med å skifte ut operativs-systemet Windows 3.11 og nettverk-sprogrammet Banyan Vines med Windows NT 4.0. Den nye hverdagen vil preges av flere muligheter og færre problemer.

Vi ville snart ha vært de eneste i Norge som brukte nettverks-operativsystemet Banyan Vines om ikke Jernbaneverket hadde bestemt seg for å skifte til noe som var mer tidsriktig, forteller IT-sjef Tore Hemo i Hovedkontoret. I Norge er det bare Jernbaneverket og NSB av store organisasjoner som fremdeles bruker Banyan Vines og NSB holder på å gå over til nytt nettverkssystem. Det er nesten ikke kompetanse igjen på Banyan og det er vanskelig å få service.

Jernbaneverket har for tiden tre større IT-prosjekter på gang. Det ene prosjektet er for kontorstøttesystemet og gjelder overgangen til Windows NT 4.0 og ny versjon av MS Office. Det andre prosjektet knytter seg til År 2000 og skal se til at datamaskinene i JBV takler tusenårsskiftet problemfritt. Kjøreveien kommer tilbake med en artikkel om dette i januarutgaven. Det tredje prosjektet er nytt økonomi, lønns- og personaldatasystem (LØP'99).

Å gå over til Windows NT innebærer at vi velger en industristandardløsning som er fremtidsrettet, sier Hemo. Brukerne kan forvente bedre stabilitet på maskinene sine, det vil bli færre problemer med minne og utskrifter. NT lar oss bruke ny og raskere programvare og brukerne får utvidet funksjonalitet med bedre e-post og tilgang på World Wide Web. Å kommunisere med e-post til eksterne vil bli adskillig enklere og sikrere. Det blir endelig slutt på vedlegg utenfra, som heter name.me, det blir heller ikke nødvendig å bruke "lagre som"-funksjonen på vedlegg. De nye e-postadressene vil ikke ha noen tilknytning til NSB.

Maskinen fjernstyres

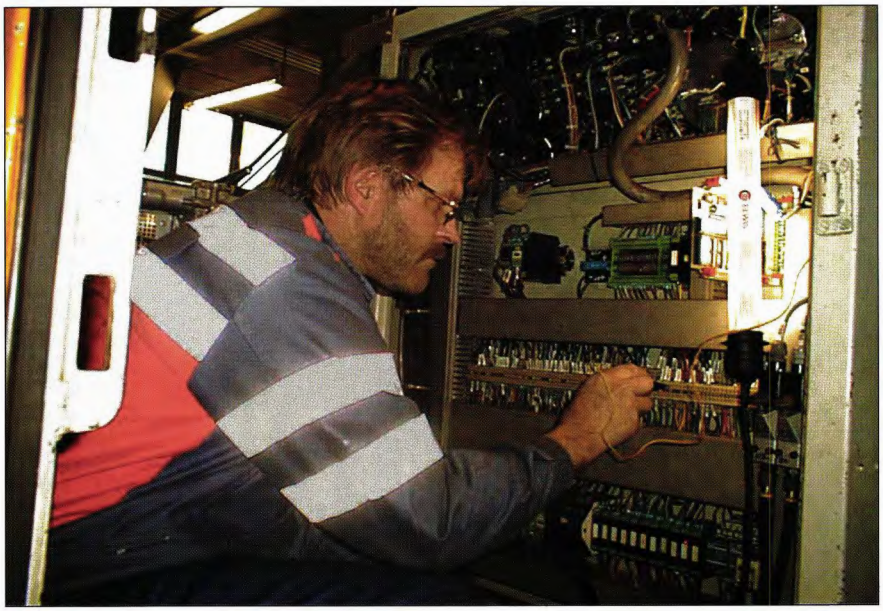
- NT-prosjektet innebærer i alt tre kontrakter som ble lyst ut i EØS-rommet. Den første kontrakten gjaldt selve overgangen til NT 4.0 (konsulentbistand), den andre kontrakten gikk ut på å etablere en ny rammeavtale for maskinvare og standard programvare og den siste kontrakten gjelder forvaltning, drift og vedlikehold av dagens IT-baserte kontorstøttesystem (FDV). FDV-opplegget innebærer at det etableres et bruker- og driftsstøttesenter som skal løse de problemene som du daglig støter borti som pc-bruker. Bruker- og driftsstøttesenteret skal ha en garantert responstid på feilsøkingen og jeg har stor tro på at brukerne i Jernbaneverket vil få en hurtigere løsning på sine problemer med programvare og liknende. I Bruker- og driftsstøttesenteret vil det sitte personer med god kompetanse på programvare og nettverk hvor de blant annet vil kunne få opp ditt skjermbilde og fjernstyre din maskin, forteller Tore Hemo.

Når det nye opplegget er kommet i drift vil det i forhold til tidligere bli et strengt regime med hensyn på hva man kan gjøre på den maskinen man vanligvis bruker. Man vil for eksempel ikke selv kunne installere programmer fritt. Når du i framtida ønsker å få installert et program, ringer du Bruker- og driftsstøttesenteret og får programmet installert over nettet. – Ett av hovedproblemene for Jernbaneverket er manglende oversikt over hva vi eier. Videre har vi ikke hatt kontroll på lisenser for programmer fra Microsoft, noe som er en alvorlig juridisk sak. Det er viktig at vi er i stand til å kunne svare for oss når noen kommer og undersøker om vi har betalt for all programvaren. Det er 1422 brukere i nettverket fordelt på 89 geografiske steder, til sammen er det 180 forskjellige programmer som brukes i Jernbaneverket. Til sammenligning har Banverket i Sverige 3500 brukere som bruker 134 ulike programmer.

Opplæring

Alle pc-brukere i Jernbaneverket vil få tilbud om et dagskurs hvor det fokuseres på å lære den nye løsningen. Kurset er ikke ment å være kompetansehevende i forhold til Word eller Excel, men vil gi innføring i det nye arbeidsbordet i NT, e-post, Internett, søking på Internett og hvordan du bruker drifts- og brukerstøttesenteret. Du vil også få dokumentasjon til å slå opp i, samt at det blir gitt en innføring i datasikkerhet. Kurset vil bli arrangert i nærheten av der du jobber, men noen personer vil måtte belage seg på å reise et stykke til kursstedet.

Maskinførerkurs gir gevinster



Fagarbeider Bjørn Øyjord fra produksjonsavdelingen i Mo i Rana søker etter feil i det elektriske anlegget på Robelen under kurset på Hamar.

Grunnkurset for maskinførere, det såkalte M1-kurset, høster suksess på flere fronter. Tilfredse deltagere roser opplegget og melder om godt utbytte fra de to kursukene. Og Maskinsentralen i Baneservice kan fornøyd konstatere at kurset har medvirket til en reduksjon på 55 prosent i servicekostnadene for det aktuelle materiellet.

Dette generelle kurset, som er obligatorisk for alle førere av gule, skinnegående arbeidsmaskiner, fokuserer på de tekniske sidene av materiellet. NSB BAs verksted på Hamar står som arrangør, på oppdrag fra Maskinsentralen. Dermed er det folk med mange års erfaring fra reparasjon av motorer, hydraulikk og elektriske anlegg som er lærere, samtidig som en Robel står til disposisjon som undervisningsobjekt på kurset.

- Lærerne var veldig flinke, og dette var et veldig matnyttig kurs. Jeg oppdaget at det var mye jeg ikke kunne fra før, og nå har det blitt mye lettere å søke etter feil og å utføre reparasjoner og vedlikehold, sier fagarbeider Bjørn Øyjord fra produksjonsavdelingen i Mo i Rana, som nylig deltok på kurset.

- Målsettingen med kurset er at deltagerne selv skal kunne utføre rutinemessige prøver og vedlikehold på materiellet, og selv være i stand til å skifte enkelte komponenter, sier gruppeleder Ola Pettersen ved NSB BA Industri på Hamar, som er ansvarlig for opplegg og gjennomføring av kursene.

Dette maskinførerkurset inngår som en del av "veien til førerkortet" for fagarbeidere som skal føre skinnegående maskiner, sammen med kurs i sikkerhetstjeneste og såkalte typekurs for den enkelte maskintype (Robel, revisjonsvogn etc.). Kurset skal også gjennomføres av medarbeidere som har fått sin typegodkjenning tidligere.

Olav Nordli

Fakta om Maskinsentralen

Maskinsentralen i Baneservice står for utleie av maskiner til regionene og øvrige avdelinger i Baneservice.

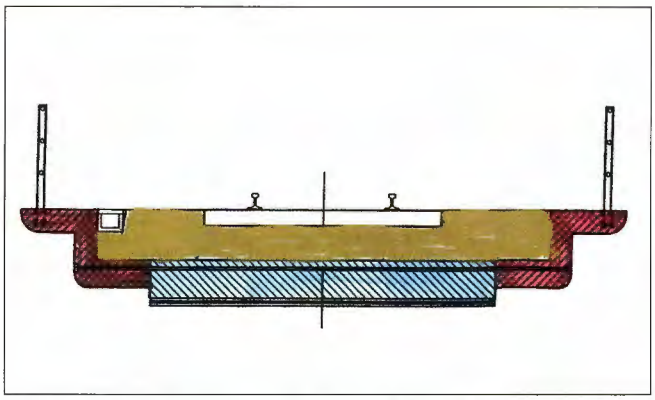
Maskinparken består av 120 lastetraktorer, 44 revisjonsvogner, 15 pakkmaskiner, tre ballastrenseverk, ett sporombygningstog, ett langskinnetog, samt én veksel- og skinneleggingsmaskin i tillegg til ca. 850 mindre maskiner og vogner.

Staben teller 28 personer i administrasjonen, 8 driftsansvarlige på maskinene, og ca 90 personer til å betjene de maskinene som leies ut bemannet.

Spør stedsansvarlige

Overgangen til Windows NT 4.0 vil for de fleste fortone seg slik at det kommer noen fra prosjektet for å befare datamaskinen din og nettverksmiljøet du befinner deg i. Etter befaringen blir det laget en oversikt over hva som bør kjøpes inn av ny maskinvare. Etter en periode blir maskinen oppgradert og NT 4.0 blir installert på maskinen. Det er vanskelig å si hvor lang tid det tar å gå over til nytt system, det avhenger blant annet av hvor mange personer som arbeider i din enhet. På sidene til NT4JBV på intranettet vårt finner du en oversikt over når din enhet skal være ferdig med overgangen. Det som er på det rene er at overgangen for hele Jernbaneverket skal være ferdig innen 30. april 1999. På intranettet vil du finne annen oppdatert informasjon om prosjektet og hvem som er lokale stedsansvarlige for prosjektet. - Dersom du har noen spørsmål om overgangen til NT, ta kontakt med de lokale stedsansvarlige (eller prosjektets informasjonsansvarlig Jon O. Ødegård tlf 55427), oppfordrer Tore Hemo. Det er en stor omlegging vi skal gjennom og i en mellomperiode må vi belage oss på at noe ikke fungerer som vi forventer, men det ferdige produktet vil gi oss en hverdag med større funksjonalitet, færre problemer og raskere løsning på dem, avslutter Tore Hemo.

Ronald Holmstrøm



Tverrsnitt av elementbrua. Bunnplaten (blå) heises på plass først. Deretter skrus sideelementene (røde) fast til bunnplaten. Ballasten er markert med gult.

Det er tvilsomt om kuene øverst i Raundalen vil føle seg beæret når de slipper ut på beite til våren. Men de har all mulig grunn til det. Bergensbanen har fått en ny bru over gangveien deres, og ikke hvilken som helst bru. Det er en ny type elementbru som kan komme til å erstatte vanlige traubruer på korte spenn - den aller første av sitt slag her i landet.

Pionerbru over krøttersti

I 20 år har de prefabrikerte traubruene vært uten konkurranse når gamle stålbruer skulle skiftes ut. Den tiden kan være over. Den nye brua, som er utviklet av Ingeniørtjenesten i Jernbaneverket, skal nå prøves ut. Den har også tverrsnitt som et trau, men den skiller seg fra de tradisjonelle traubruene ved at overbygningen ikke leveres ferdig på brustedet. Den kommer som en bunnplate og flere sideelementer. Delene blir skrudd sammen på brustedet.

Det er ingen tilfeldighet at nettopp krøtterstien i Raundalen ble valgt for å prøve ut den nye brutypen. Brua ligger like ved Gravehalstunnelen, langt fra nærmeste kjørbare vei. Spennet er svært kort, bare 3,9 meter. Det er under slike omstendigheter elementbrua har sine fordeler.

Mindre løft

Elementbrua er bredere enn de gamle traubruene, men i og med at overbygningen er delt opp, blir den tyngste delen lettere enn en hel prefabrikert traubru. Det betyr at det trengs mindre løftekapasitet for å få brua på plass. Dette er spesielt viktig i veiløse strøk som øverst i Raundalen, hvor man måtte bruke en terrenggående mobilkran til å ta løftene.

En ulempe med elementbrua er at sideelementene ikke har noen bærende funksjon. På de tradisjonelle traubruene fungerer veggene som et slags fagverk som bidrar til bruas totale bæreevne. Når bruplaten må ta all vekten alene, må tykkelsen økes. Dette får konsekvenser for tilpasningen av sporet. Når stålbjelkene på en gammel bru blir erstattet med et betongtrau med gjennomgående ballast uten at det blir gjort forandringer på landkarene, blir sporet liggende høyere. Dermed må sporet også heves på begge sider av brua. Jo tykkere bruplaten er, jo mer må det heves.

Lengre montasjetid

Ved korte spenn er det liten forskjell om man bruker elementbru eller prefabrikert traubru. Hvis spennet er 4 meter, blir forskjellen i sporhøyde bare 4 cm. Men hvis spennet øker til 6 meter, må man heve sporet med 16 cm ekstra hvis man bruker den nye elementbrua. Hvis spennlengden er 8 meter, må sporet heves hele 37 cm ekstra. Det blir en omfattende operasjon når man skal ivareta krav til stigningsforhold og vertikalkurver.

Elementbrua har også andre ulemper. Den er dyrere enn en prefabrikert traubru, og det tar lenger tid å montere den. Det siste er svært viktig fordi togene ikke kan passere mens montasjen pågår.

Gangbane og rekkverk

Hva er så fordelene? I tillegg til at elementbruene krever mindre krankapasitet, er de bredere enn de gamle traubruene. Det betyr blant annet at et ballastrenseverk kan gå rett gjennom uten å ta noen forholdsregler. Det kan det ikke på en traubru av gammel type. Utvilsomt et framskritt, selv om det ikke er ofte man har glede av det. Ballastrensing trengs bare 3-4 ganger i løpet av bruas antatte levetid. En annen fordel er at sideelementene leveres med kabelkanal og gangbane med rekkverk. På en prefabrikert traubru er det ikke plass til banearbeidere når togene passerer. Dessuten stikker sideelementene ut på hver side av bruplaten i lengderetningen, og bidrar dermed til å stabilisere ballasten et stykke bak de smale gamle landkarene.

Om disse fordelene er nok til å oppveie ulempene, skal nå vurderes. Sjefingeniør Ivar Ness ved Teknisk avdeling mener at de lokale forholdene i høy grad vil være avgjørende. Han tar det ikke for gitt at elementbrua alltid vil komme best ut. Uansett skal man skaffe seg mer erfaring før noen avgjørelse blir tatt.

Stoppet av uvær

At man i det hele tatt har noen erfaring med montasje av elementbruer i dag, er ikke værgudenes fortjeneste. De klarte å sabotere første forsøk på å få brua på plass. Det skulle

skjedd 17.-18. oktober da all togtrafikk var innstilt mellom Voss og Myrdal i 30 timer, først og fremst på grunn av arbeid med en undergang i Voss sentrum. Men stiv kuling med storm i kastene og tett snødrev gjorde det uforsvarlig å løfte tunge elementer med mobilkran. Forsøket på brumontasje måtte oppgis.

Med dårlige utsikter til en ny togfri helg i overskuelig framtid, ble det bestemt å utføre operasjonen uten å innstille tog. Lørdag 24. oktober ble det gjort et nytt forsøk. Været var langt fra bra, men atskillig bedre enn en uke tidligere. Straks vestgående nattog hadde passert, gikk man i gang. Bunnplaten og sideelementene ble kjørt fram til brustedet på en flatvogn, mens mobilkranen gikk på brønnvogn. Vel framme kjørte kranen av sporet og plasserte seg på siden av brua. Den gamle bjelkebrua som hadde stått der siden Bergensbanen ble åpnet, ble heist av, og montasjen kunne begynne.

Den nye bunnplaten er 4,6 meter lang, 3,8 meter bred, 36 cm tykk og veier 15,8 tonn. På hver side har den en 10 meter lang kantbjelke som består av 4 elementer, to på en meters lengde og to på fire meter. Alle bru-elementene var levert av Spenncon Verdal. Montasjen ble utført av Bergen Kranservice som stilte med mobilkran, og produksjonsavdelingen i Region Vest med Bjørn Erik Holmesland som prosjektleder.

Seks timer tok det å fjerne den gamle stålbjelkebrua og montere den nye. Da arbeidet var avsluttet, kjørte tog 62 over krøtterstien på den nye brua to timer forsinket.

Anders Haakonsen

Skinner og sviller legges tilbake etter at brua er montert. Den nye brutypen skiller seg tydelig fra den gamle ved gangveiene på siden. (Foto: Bergen Kranservice):

Spor i snø på Vestfoldbanen

På den sju kilometer lange dobbeltsporparsellen Åshaugen - Holm på Vestfoldbanen har Utbygging startet sporleggingen.

De forberedende arbeidene før sporleggingen kunne ta til, besto blant annet av å tilpasse kurven som den midlertidige sporvekselen skulle ligge i. Eksisterende spor går i en kurve med radius på 900 meter. Før sporvekselen kunne legges inn, måtte det legges inn ei rettlinje i kurven. - Fordi det skulle en sporveksel inn, måtte vi jevne ut overhøyden i kurven. Det medførte at sporet og kontaktledningen fikk en teoretisk forskyvning på 40 centimeter. For å justere sporet og kontaktledningen, byttet vi ut de gamle utliggerne med noen som var lengre, sier byggeleder for jernbaneteknikk Ole Maurtveten i Utbygging. - Den midlertidige sporvekselen, som har vært brukt både på Tveter og Rygge, har et stigningstall på 1:14 og blir liggende fram til eksisterende spor i Sande blir fjernet en gang ut på høsten i år 2000, fortsetter Maurtveten. Først ble det lagt en midlertidig sporveksel inn i eksisterende spor. Deretter legges det 300 meter spor inn på den nye underbygningen og der legger vi inn en ny «permanent» sporveksel som blir liggende fram til dobbeltsporparsell 5 på Vestfoldbanen blir ferdigbygget. Denne sporvekselen har et stigningstall på 1:18,4. Sporvekselen er prefabrikert og kom direkte fra Sverige i slutten av november. Det var nødvendig å ha sporvekselen liggende på skrå på spesialtilpassede vogner for å holde seg innenfor de tillatte målene i lasteprofilet.

Optimistisk tidsplan

Baneservice skal komme kjørende inn med Spoten (sporombyggingstoget) 7. desember og håpet er at det skal gå som på silkeføre. Det skal legges fra om lag 500 til 800 meter skinner per dag og dersom de føremessige forholdene klaffer, vil sporleggingen i beste fall være ferdig 26. januar. - Det er mye som skal klaffe for at vi blir ferdig til den datoen, blant annet vær og temperaturforhold og det logistikkmessige, men vi har troen på at det kan gå. Det vil komme til å gå med om lag 1250 sviller i gjennomsnitt per dag og da er det klart at forsyningen av sviller må fungere skikkelig for at det ikke skal bli forsinkelser. Videre vil langskinnetog komme med fire leveranser med 2240 meter skinner per leveranse, sier prosjektleder Bjørn Arill Hafnor i Baneservice. - Temperaturen må være på vår side. Vi har tenkt å sveise sammen skinnene fortløpende etter hvert som Spoten kjører fram, der har vi en grense på tre minusgrader. Men om vi må gi opp den fortløpende sveisingen, kan Spoten legge ut spor til det blir cirka 20 minusgrader. Da begynner det å bli kritisk både for den og skinnestålet. Det må heller ikke bli for store snømengder, da vil snøen rett og slett bli liggende i veien for oss. Tidsplanen er optimistisk, men dersom værgudene er på vår side, skal Baneservice vise at Spoten virkelig kan legge spor, konstaterer Hafnor. Det er utelukkende skinneleggingen som skal skje nå i den kalde årstida. Når det blir varmere i været, skal det kjøres pukk over, justering og profilering sikrer at sporet ligger nøyaktig der det skal og i tillegg kommer nøytraliseringen. Nøytraliseringen innebærer at skinnene blir kuttet opp og det blir lagt til mindre skinnelengder. Når skinnene blir lagt ut i kulda og man vet at de utvider seg med 1 millimeter per tiende grad på en ti meter lang strekning, sier det selv at det er lagt ut litt for lite skinner i forhold til en sommerdag hvor temperaturen ved skinnene gjerne kommer opp i 40 grader.

Mannskapene kommer i stor grad fra Gardermobanen og Samprosjektet. På det travleste kommer det til å være 20 mann i arbeid, ellers vil antallet ligge på jamt 10 personer som er i sving med sporleggingen. Parsellen som det nå legges spor på vil ikke bli tatt i bruk før høsten år 2000, men da samtidig med den seks kilometer lange dobbeltsporparsellen Bergsenga - Åshaugen.

Hevder seg

- Denne jobben betyr mye for Baneservice på flere måter. Vi får prøvd ut Spoten skikkelig på et stort nyanlegg. Dersom været tillater det, skal vi virkelig få vist hva den er god for, sier Hafnor. I tillegg er jobben viktig for Baneservice som markedsenhet med krav til inntjening og konkurranseutsetting. I så måte er enhver jobb blitt viktig for oss. Arbeidet med å legge spor var ute på anbud i 1996 og Baneservice hadde det beste og billigste anbudet. I tillegg leverte NCC, Banverket og NRS/SRS inn anbud. Hafnor beskriver det som anstrengende å omstille seg til et marked i konkurranse med andre. - Det har vært en tøff prosess med å redusere prisnivå og effektivisere oss. På sveising har vi nå utviklet oss langt både i pris og kvalitet. På Skøyen stasjon hadde vi for eksempel ingen underkjente sveiser. Vi har i Baneservice etter hvert fått en markant bedring i HMS, kvalitetssikring og planlegging, noe som vi legger stor vekt på, avslutter prosjektlederen i Baneentreprenøren i Baneservice.

Ronald Holmstrøm

Høyttalertjenesten i Region Nord

Kortere og tydeligere

I Region Nord fullføres nå arbeidet med å standardisere høyttalertjenesten ved stasjonene. Målet er mer tydelig og kortfattet informasjon, sier informasjonskonsulent Stig Herjuaune. Alle som betjener høyttalere i regionen skal få en mal å forholde seg til og de skal også kurses i stemmebruk.

Kristin Ulsletten på Dombås annonserer togavgang.

Bakgrunnen for arbeidet med å standardisere høyttalertjenesten er at kundeinformasjon er et satsingsområde. En arbeidsgruppe bestående av folk fra TXPene, ingeniørtjenesten og informasjonskonsulenten i regionen har, i samarbeid med NSB Persontrafikk, kommet fram til en plan for høyttalertjenesten fordelt på tre satsingsområder.

Målet er å skape større trygghet for de som betjener høyttalerne, at det som sies er lett å forstå og lett å oppfatte. Lange beskjeder over høyttalere er nesten umulige å få med seg, derfor skal meldingene heretter kun gjelde selve togfremføringen, forteller Herjuaune. Fra Jernbaneverket har gruppen ellers bestått av avdelingsleder Agnes Frøseth, som er TXP ved Trondheim stasjon, og prosjektleder Bente Langeland fra ingeniørtjenesten.

De tre satsingsområdene er utarbeidelse av maler, kursing av brukere og innkjøp/utbedring av teknisk utstyr.

Malene som skal gjøres gjeldene fra 10.januar er altså begrenset til å gjelde selve togframføringen. Det eneste unntaket herfra er vogn-numre fordi det ved å opplyse om vognenes plassering i toget over høyttaler spares tid ved stasjonsoppholdene. I løpet av neste år, trolig til våren, skal 130 TXPer og 20 togledere fra regionen kurses i mikrofon- og stemmebruk, og i løpet av to år skal det tekniske utstyret være gjennomgått og komplettert. Det er også et mål å få høyttalertjenesten bort fra blokktelefonen og over på et eget nett på grunn av kapasitetsvansker på blokktelefonen. NSB Persontrafikk står for høyttalertjenesten ved flere av stasjonene og også deres folk skal trolig kurses på samme måten. Hele gjennomgangen av høyttalertjenesten gjøres i samarbeid med NSB. Det er Hovedkontoret i Jernbaneverket som har bedt Region Nord foreta en gjennomgang av publikumsinformasjonen.

–Det er mange som er flinke til å informere alt i dag, men målet er å skape større trygghet for hva som er "det riktige" å si, sier Frøseth.

Njål Svingheim

Norsk fotballseier i Danmark

Første prøve for NJIFs fotballandslag som er kvalifisert for USIC mesterskapet i Frankrike i 1999, var en landskamp mot Danmark. Kampen ble spilt i København 3 oktober mot Hovedstadens jernbane idrettsforening som var Danmarks representant. Selv om det var litt kaldt, så var det et veldig fint spillevær.

Kampen åpnet litt famlende, men vårt lag var mest aggressivt og allerede etter 7 min lå den første ballen bak danskenes målmann. Dette satte litt mer fart i danskene, og det var ikke ufortjent at utligningen kom i det 15. min. Og om ikke dette var nok, så gikk danskene opp i ledelsen 15. min før pausen. Omgangen ebbet ut med flere gode angrep fra begge lag. Det var bare godt keeperspill fra begge keeperne som hindret flere mål.

2. omgang startet med høyt norsk press og etter 4 min kom en velfortjent utligning. Dette ble en omgang hvor det norske laget var bedre fightere enn

danskene. Og de fikk da også lønn for strevet med mål i det 8., 22. og 27. min.

Med ledelse 5- 2 og ganske trøtte i beina klarte ikke det norske forsvaret å hindre at danskene reduserte en gang 2 min før slutt. En fortjent norsk 5 - 3 seier med norske mål av Lars Erik, 2 av Andre, ett av John Arild og ett av Bjørn.

Etter kampen var det igjen samling i klubbhuset med mer mat før vi ble fulgt til hotellet. På kvelden var vi igjen samlet i klubbhuset til bankett sammen med de danske spillerne. Vi ble overrakt en vandrepokal som NJIF fikk sitt 2. napp i. Med på laget var: Tore Løvland, Geir Skarstein, Tor Kristoffersen, Lars Erik Barli, Terje Kjennerud, Morten Westin, Bjørn Kårvatn, Odd Magne Moløkken, Morten Brohjem, Jon Arild Løkken, Jon Inge Myhre, Andre' Rondestvedt, Henning Lierhus trener og Ivar Fosseli Hovedleder.

Ivar Fosseli, hovedleder

Ny informasjonssjef

Foto: Lone Christensen

I REGION ØST er Kjell Bakken (44) er ansatt som ny informasjonssjef. Bakken har journalisterfaring fra flere aviser og informasjonserfaring fra både Norsk Hydro og forsikringsselskapet Storebrand. Han har også tidligere vært tilknyttet jernbanen som journalist i NSB med ansvar for å lage bladet Vårt Yrke i tre år. Bakken føler seg fortsatt tiltrukket av samferdsel og teknologi og derfor søkte han jobben som informasjonssjef i region Øst. -For meg blir det en viktig oppgave å profilere Region Øst. Jeg skal gjennom planmessig arbeid mot media og kontaktarbeidet med myndigheter og politikere bidra til å styrke profileringen vår, sier Bakken. Min oppgave er også å få fram andre i organisasjonen. Regionen har mange dyktige personer som kan bidra til at Region Øst står fram på en profesjonell måte. Bakken begynte i stillingen 9.november.

I Kjøreveien nr.7 bragte vi dette bildet og beskrev det som et møte mellom gammel og ny tid. Det viser seg at stasjonsbygningen og telefonboksen faktisk er nesten like gamle. Kjartan Kvernsveen gjør redaksjonen oppmerksom på at telefonboksen ble tegnet av arkitekt Georg Fredrik Fasting så tidlig som i 1933, mens stasjonsbygningen på Berkåk ble åpnet i 1921. Kjøreveien takker for opplysningen!

Kameratskap i praksis

DUGNAD: Arbeidskameratene har flere ganger trådt til med dugnad hjemme hos Vongraven. Her bygges garasjen. (Privat foto)

MS-rammede Leif Magnar Vongraven er sine arbeidskamerater evig takknemlig for at det fortsatt finnes levende begreper som lojalitet og kameratskap på arbeidsplassen.

Fagarbeideren Leif Magnar Vongraven fra Ålen i Sør-Trøndelag ble brått rammet av sykdommen MS (Multipel Sklerose) i 1993. Han var ikke lenger i stand til å utføre sin gamle jobb. Det ble slitsomt nok å løfte bena over skinnegangen. Leif og hans arbeidskolleger sto foran flere valg. På lederkontorene på Røros var ikke valgene særlig vanskelige.

Ny stilling

Et videre liv i hjemmet var uakseptabelt både for fagarbeideren og hans ledere. I samarbeid med Holtålen Trygdekontor fikk Vongraven ny utdannelse innen data. Jernbaneverket tilbød ham ny jobb på kontorene på Røros.

I dag fungerer han meget godt i halv kontorstilling, bare en halv times kjøretid fra hjemmet.

- Det er ytterst viktig for meg å ha en jobb å gå til. Etter et langt yrkesaktivt liv ute på linja ville det blitt en svært brå og ikke ønskelig overgang om jeg skulle ha mistet enhver kontakt med arbeidslivet.

Dugnad

Det var ikke bare lederne ved Jernbaneverket på Røros som engasjerte seg når Vongraven ble rammet av sykdom. Gutta ute stilte også opp på en beundringsverdig måte.

Det gamle arbeidslaget og arbeidslederne har de siste årene møtt opp på flere dugnadskvelder og lørdager hjemme hos Vongraven. Først monterte de heis i hjemmet hans. Siden tro de likegodt til med å bygge garasje.

- Det har vært direkte rørende hvilken støtte jeg har fått på arbeidsplassen, sier han.

Beina svikter

- Det er beina som svikter. Hodet og resten av kroppen er det ingen ting i veien med. Jeg er for svak til å kunne forebygge sykdommen med trening.

Det er slutt på lange fjellturer med fiskestang og børse. Men han er fortsatt med på elgjakten. Å sitte på post og vente på storoksen er fortsatt årets høydepunkt. Bosatt i fjellbygda Ålen er mulighetene mange til å dyrke lidenskaper som turer i skog og mark.

Jeg forsøker etter beste evne å komme meg ut så mye som mulig. Det skorter jo ikke på slike opplevelser her oppe, sier han.

Ressurs

Gruppeleder Arve Solbakken på Røros er en av dem som har stått på for at Leif Magnar Vongraven skal få nye muligheter på sin gamle arbeidsplass;

Det koster så lite å hjelpe. Jeg har faktisk registrert at det betyr mye for kollegene å få mulighet til å gi en utstrakt hånd, sier han.

Når en av våre kolleger rammes av en eller annen sykdom, er det så alt for lett å glemme at mennesket har andre kvaliteter som både arbeidsplassen og kollegene kan dra nytte av. Leif Magnar har store ressurser som vi har bruk for. I tillegg er han jo ikke akkurat noe hengehue heller. Han har godt humør og er utvilsomt en inspirator på arbeidsplassen. Han hart større pågangsmot enn de fleste. Slike mennesker bør være i jobb, slår Arve Solbakken fast.

Stig Herjuaune

En kryssing på Gudå

På vakt

Foto: Njål Svingheim

Enkle forhold på Gudå stasjon.

På Gudå stasjon på Meråker-banen finner vi jernbane-fullmektig Tove Kjelsli som TXP. Meråkerbanen har verken fjernstyring eller linjeblokk på strekningen fra Hell til Storlien rett over grensa til Sverige, så her foregår driften på gamlemåten.

Tove Kjelsli er fast TXP på Gudå, men avløser også på Kopperå i helgene. Kopperå er den andre betjente stasjonen på Meråkerbanen øst for Hell. Hver formiddag krysser persontog 422 fra Storlien med godstoget til smelteverket på Kopperå, gt 5747, på Gudå. Da må sporvekselene legges over manuelt, her er det ingen fjernstyrt stilling fra stasjonsbygningen. Normal prosedyre om vinteren er at godstoget bruker spor 2 og bakker tilbake etter at persontoget har passert. Østover fra Gudå stiger nemlig banen kraftig og det tunge malmtoget til Kopperå trenger fart for å komme opp stigningen, forteller Tove. Hun bor selv sammen med familien i Meråker noen kilometer lenger opp i dalen, og trives veldig godt på den lille stasjonen sin. Det er smelteverket på Kopperå som holder liv i stasjonen på Gudå. Billettsalget for NSB BA til persontogene er ikke nok til å holde stasjonen betjent, selv om det har vært en økning i trafikken i det siste. I tillegg til den faste togkryssingen på Gudå, er det en del arbeidstog som krysser med de ordinære togene her. Meråkerbanen har hatt lav standard i mange år, men nå er det satt i gang omfattende svillebytte. Også skinner skal etter hvert skiftes ut på strekningen.

Tove Kjelsli skal etter planen jobbe det meste av romjula. Stasjonen må nemlig være betjent hver dag Kopperå-kippen, som malmtoget kalles, blir kjørt. Fremtiden for Meråkerbanen ser nå lysere ut enn på lenge. I tillegg til at Elkem har valgt å beholde smelteverket sitt på Kopperå, blir det fra januar igjen gjennomgående tog fra Trondheim over Meråkerbanen til Stockholm. Om det blir flere kryssinger på Gudå og mer å gjøre for Tove da, gjenstår å se.

Njål Svingheim

Foto: Njål Svingheim

Det tunge malmtoget må bakke tilbake for å ta fart opp mot stigningen til Kopperå etter kryssing på Gudå.

Ledere i Region Øst samlet etter en høst med omorganiseringer

Nye roller og nytt ansvar

- Vi satser alt på punktligheten i Region Øst, sier lederne på ledermøtet.

56 deltakere troppet opp på Sanner hotel på Gran 14.-15. oktober. Hadeland ønsket velkommen med øsende regnvær og høstfarger. Underveis hadde mobiltelefonene kimt og saksdokumenter blitt studert, men ved ankomst var tiden inne for å slå av tilgjengeligheten til omverdenen.

Jernbaneverkets store fokus på punktlighet satte preg på første del av tilstelningen. Regionsjef Jens Melsom kunne fortelle om en punktlighet som hadde forbedret seg utrolig over natten, og er nå 10 prosent bedre enn noen gang. Den store fokuseringen på temaet og på Gardermobanen har fått noen og enhver til å ta seg selv i nakken og rydde opp i forhold som kunne forstyrre punktligheten.

Produksjon og forvaltning

Omorganiseringen i Region Øst i høst har vært omfattende, og har virket inn på alle ansatte. Mange ledere har fått nye roller og nytt ansvar.

-Jeg mener det er viktig med store lederutfordringer og at ledere tar tak i sin rolle som forvalter og kjøper av tjenester. Alle ledere må få opplæring selv om noen synes det er flaut å ta voksenopplæring, slår Melsom fast.

Profilering og HMS

Har vi satt Jernbaneverket på kartet?, spør Melsom. -Politikere og kommuner har nå en delvis forståelse av vårt virke, men media og folk flest har fortsatt problemer med å skille Jernbaneverket og NSB BA. Deltakerne på ledersamlingen slipper ikke unna ansvar og får enda et nytt, nemlig profilering i alle tenkelige sammenhenger. Også innen Helse, Miljø og Sikkerhet (HMS) etterlyser Melsom et større engasjement blant sine ledere.

"Vi må bli bedre sammen gjennom samarbeid"

Dette la Jan Røste, nestleder i Foreningen for Teknikk og Ledelse, vekt på. JØ har fortsatt de samme arbeidsoppgaver å ivareta selv om vi har hatt en stor omorganisering.

-Vi har mange feil og avvik vi må lære av. Vi sliter med mye saktekjøring og det store målet må bli effektivisering. Sammen må vi bli bedre gjennom samarbeid. Våre ledere sitter ofte mellom barken og veden, men jeg synes de løser det på en bra måte. Ledere må få kompetanse til å kommunisere både personlig og faglig.

Hvorfor det går bra

-Hva er det som gjør at vi har det så bra om dagen? spør jernbanedirektør Magne Paulsen. Han velger å svare selv.

-Vi har lykkes med en punktlighet som er bedre enn noen gang. Det er ingen suksess i Jernbaneverket uten suksess i Gardermobanen. Vi har fått forventninger til kvalitet som vi ikke har hatt før. Ledelsen samarbeider på en ny måte og team-building gjennom medmenneskelig kontakt har gitt resultater sentralt.

Magne Paulsen er sterkt konsentrert og får sagt mye på kort tid. Han forteller om et nytt designprogram som skal profilere oss skikkelig helt fra askebegre til skilting på stasjonene og han legger vekt på at Jernbaneverket går inn i et svært krevende marked framover.

Tekst/foto: Lone Christensen

Debatt Profilering av Jernbaneverket gjennom ansatte og bedriftsidretten

NSB ved internprofilering gjennomførte i 1995 en kampanje hvor alle ansatte fikk et tilbud om bager, overtrekksdresser, paraplyer, mm og alle bedriftsidrettslag i NSB fikk et tilbud om spillerdrakter. Dette ble en gedigen suksess, og vi kan den dag i dag se effekter i samfunnet med NSB-logo på.

Men vi ser ikke en bag, ei jakke, en genser, mm - med Jernbaneverkets logo!

Det har vært sporadiske t-skjorte-kampanjer sponset direkte av den enkelte hovedenhetens leder med logo fra Jernbaneverket. Det har ikke fremkommet noen tiltak og ideer fra ledelsen i Jernbaneverket, selv om innspill har vært oversendt.

Aktive medlemmer i bedriftsidretten og øvrige ansatte ønsker å representere og profilere vår egen bedrift - JERNBANEVERKET!

Formålet med bedriftsidretten er sosial aktivitet med trivsel og kultur, i tilknytning til arbeidsplass og bedriftsidentitet. En profilering av egen bedrift vil dermed forsterke en identitetsskapende holdning, og vil jeg påstå - øke trivselen.

Det primære behovet er at våre aktive utøvere bærer plagg/drakter med bedriftens logo. Det sekundære behovet er at øvrig personell har mulighet til å profilere bedriften med fritidsklær/bager mm

Et aktivt idrettslag deltar i bedriftsserier med andre bedrifter. Der ser vi at profilering på spillertøy er sterkt utbredt. Dette ønsker også vi i Jernbaneverket!

Dette er kostnader som Jernbaneverket bør dekke fullt ut.

Øvrige ansatte har mulighet til å profilere bedriften gjennom fritidstøy, herunder t-skjorter, gensere, overtrekksdresser, bagger, paraplyer, mm Ser en på store arrangementer som Sentrumsløpet, Holmenkollstafetten, Manpowerstafetten, med flere ser en mange mennesker med NSB-overtrekksdress. Hvor mange av dem arbeider og er tilknyttet JBV?

Her eksisterer det firmaer i dag som kan påta seg arbeidet med utarbeidelse av en brosjyre, utsendelse til ansatte, distribuere varene, osv uten at det bindes opp ressurser i egne rekker. Det er ikke ønskelig med 100 prosent dekning av JBV, men en form for subsidiering.

Det er tydelig at denne form for profilering ikke er et prioritert område for Jernbaneverket i dag. Det vi ser er at enkelte ledere tar fra egen budsjettlomme og støtter enkelte begivenheter. Og det er kjempebra der og da! Det viser at viljen og evnen til profilering er tilstede! Ulempen med denne form for profilering er at den kan bli utvannet over tid med personlige valg og ideer.

Profileringen og logoen må være felles, slik at vårt ansikt utad blir så ensartet og bredt som mulig.

Mange ansatte og bedriftsidrettslag som jeg har vært i kontakt med, er positive og ønsker at Jernbaneverket igangsetter denne profileringsformen.

Men til syvende og sist er det et lederspørsmål om prioritering. Er det noen som kan gi en status på det?

Morten Westin

Kommentar:

Morten Westin målbærer her en utålmodighet som vi har mottatt fra mange hold i organisasjonen. Svaret er at profileringsartikler er under veis. Vi trenger å "flagge" oss selv på en synlig måte både i og utenfor arbeidstid. Informasjonsavdelingen arbeider derfor med å lage en katalog hvor de fleste av de etterspurte varene og artiklene i innlegget skal inngå; treningsdress, veske/bag, paraply, t-skjorte etc. Alt sammen i stilfull Jernbaneverket-design og med vår egen logo. Vi ønsker imidlertid å lage et skikkelig tilbud helt fra starten, og har derfor rettet en forespørsel til enhetene i JBV om hva de ønsker å ha i "kolleksjonen." Vi er nå i sluttfasen når det gjelder å velge ut artiklene, vi sjekker leverandører og vil om kort tid gå ut med anbud. Siden dette skal være et felles prosjekt for hele Jernbaneverket, samles i en egen katalog, settes i system i forhold til lagerhold etc., så tar det noe tid. Men i løpet av første halvår 1999 skal en katalog med profileringsartikler og –varer være på plass.

Sigurd Sandvin

Blink-skudd

Roar G. Nilsson har sendt oss dette bildet fra den flotte steinhvelvsbrua Jora bru på Raumabanen nord for Dombås. Bildet viser forøvrig siste tur med Di4 på Raumabanen 1. mars i år.

Kjøreveien honorerer blinkskudd

Norges eldste?

Terje Eidsmoen fant flere skinner merket 1876 på Numedalsbanen. Han spør om dette kan være de eldste skinnene på det offentlige jernbanenettet.

På den som vet svar, vanker honorar.

Dialog

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
ANSVARLIG REDAKTØR:
Sigurd Sandvin
REDAKSJON:
Njål Svingheim (redaktør), linje 55156
Olav Nordli, linje 55990
Stig Herjuaune linje 72525
Harry Korslund, linje 55989
ADRESSE, REDAKSJONEN:
Kjøreveien v/ Svingheim
HK, 0048 Oslo
Epost intern: Njal Svingheim@dir@JBVP19.I
Epost ekstern: Njål Svingheim@nsb.telemax.no
UTGITT AV :
Jernbaneverket, 0048 OSLO
Pilestredet 19
OPPLAG: 6.500

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

Nyttige info-telefoner
i Jernbaneverket:
HOVEDKONTORET
Informasjonsdirektør Sigurd Sandvin
(22 4)5 51 55
Region Øst
Lone Christensen (22 4)5 72 42
Region Nord
Stig Herjuaune (72 5) 7 25 25
Region Sør
Arne Habberstad (32 2) 7 55 80
Region Vest
Truls Hægrenæs (55 9) 6 61 00
JBV Utbygging, Oslo
Olav Nordli (22 4) 5 59 90
Harry Korslund (22 4) 5 59 89
JBV Utbygging, Drammen
Ronald Holmstrøm (32 2) 7 57 98

Jernbaneverket

JM Bridge for par

Mesterskapet fant sted på "Bridge-hotellet" på Hamar, Rica Olrud, helga 24-25/10.

Arrangementet var i de beste hender med JIL Hamar som arrangør, der Oddvar Svestad som vanlig hadde full kontroll.

16 par stilte på startstreken lørdag formiddag, og det ble et jevnt og spennende mesterskap der 3 par vekslet om å ha føringen.

Ulf Sollied-Joar Christensen Mo i Rana/ Trondheim gikk hardest ut, mens Hirthgutta fra Stålving, Nils og Terje, ledet etter første dag, knapt foran Sollied-Christensen, mens Arne J. Basmo-Leif Nygård hadde sneket seg opp like bak på 3.plass.

Vossingene og Trønderne fulgtes ad til 3.siste runde, der mesterskapet skulle avgjøres.

Basmo-Nygård vant det innbyrdes oppgjøret, og ga senere aldri fra seg teten, og seiret meget knepent med en margin på 9 poeng.

Resultatene for de beste:
1, Jernbanemestre
Arne Joar Basmo-Leif Nygård
JIL Trondheim 110 p
2 Terje Hirth-Nils Hirth
Stålving101
3Joar Haugseth-Henning Lauritsen
JIL Hamar 55
4 Arvid Haugseth-Odvin Karlsen
JIL Hamar *50*

Leif Nygård NJIF's representant

USIC bordtennis på Gjøvik:

Til Mr Osmund Ueland

Alle de Yugoslaviske deltakerne i USICU-mesterskapet i bordtennis på Gjøvik sender en varm takk til alle norske kolleger som bidro til et arrangement på aller høyeste nivå. Vi er takknemlige og håper dette arrangementet kan sette standard for senere USIC-mesterskap.

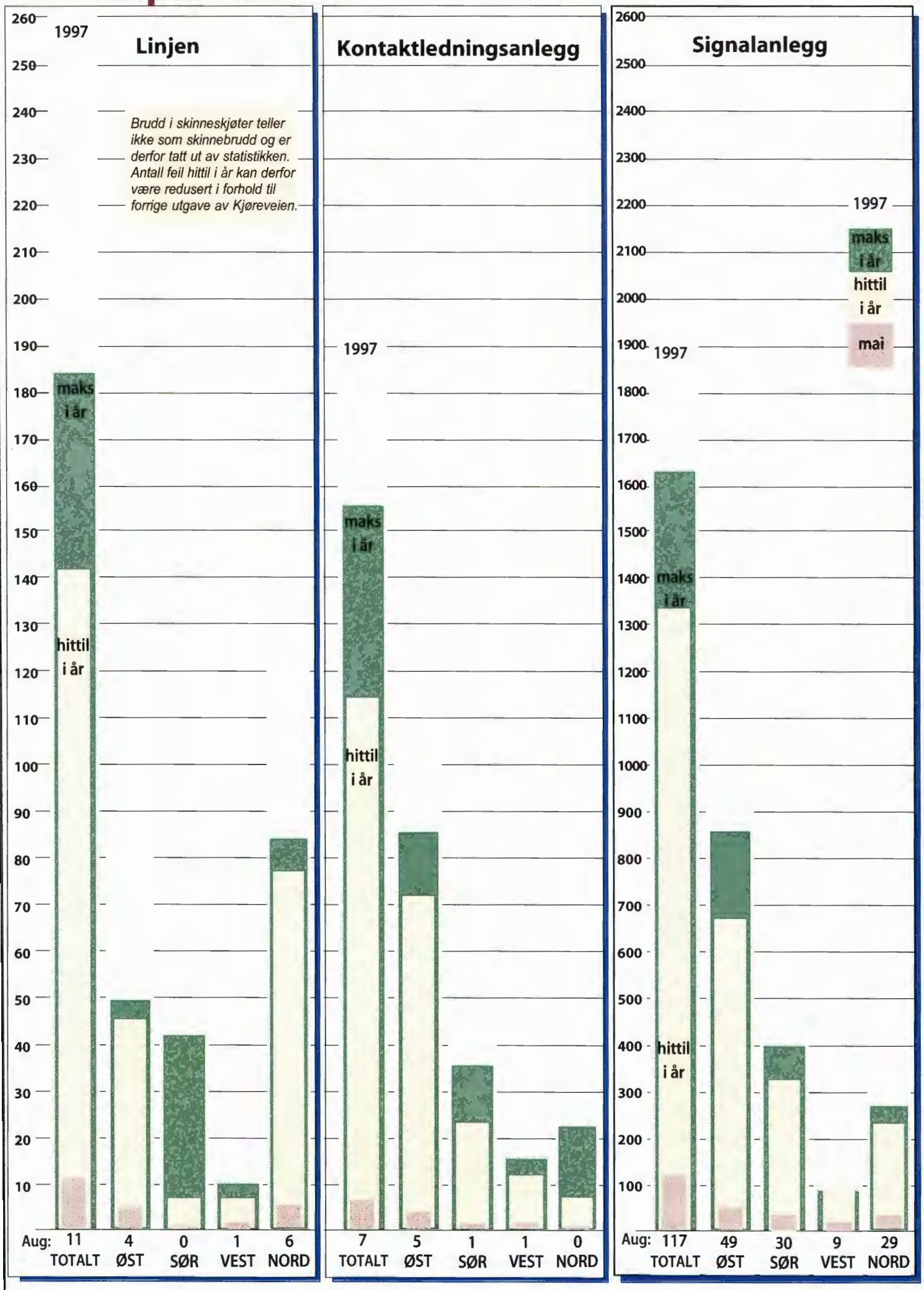
Vennlig hilsen

Dr. Svetolik Kostadinovic, generaldirektør

Svipptur til København

Pris kr 650 pr person
Standard innvendig dobbeltlugar.
To frokostbuffeter, en to-retters middag inkl 1 øl/mineralvann
ett koldtbord inkl 1 øl/mineralvann.
Åtte timer i Københavnlugar
Tillegg for:
Utvendig lugar kr 200 pr person t/r
Enkeltlugar kr 430 t/r
Avbestllingsforsikring kr 35 pr person
Påmeldingsfrist snarest
Ring oss på 23 15 15 73
Mandag til torsdag kl 10.00 - 13.00

Feil i september



God jul

En ny tid for toget

Flytoget vinner i konkurransen med buss og taxi! Vekst for nattoget! Togene mer presise enn noen gang!

Hvis noen hadde spådd slike overskrifter i avisene høsten 1998 tror jeg ikke de hadde blitt tatt særlig alvorlig. Noen av oss har imidlertid holdt fast ved at alt arbeidet som var i gang snart ville gi oss "en ny tid for toget." Vi har bevisst brukt denne formuleringen ved en rekke anledninger. Ikke alle har trodd på oss.

Avisoverskriftene over er en bekreftelse på at vi allerede har gått inn i den nye tiden. Nå skal vi sørge for at det ikke er noen veg tilbake! Etter mange år med alt for mye negativ fokusering omkring jernbanen, har vi opplevd en formidabel opptur etter 8.oktober. Og det handler slett ikke bare om Gardermobanen. Flytoget har vært "lokomotivet" som har trukket utviklingen i riktig retning over hele jernbane-Norge, det har også blitt en spydspiss for hele NSB. Nå ser vi at jernbanen forbedrer seg på flere områder. Vi ser det i antall reisende. Vi ser det på punktligheten. Vi ser det på den generelle omtalen av jernbanen i aviser og blant folk flest.

Nå gjelder det å holde nivået og ikke slappe av. Punktlighet er valgt som fokusområde i Jernbaneverket i 1999. Allerede nå i høst har de ulike aktørene etablert en ny samarbeidsform. Jernbaneverket, NSB BA, og NSB Gardermobanen AS møtes fast to ganger uken til punktlighetsmøter på Oslo S. Daglig forfølges alle små og store forsinkelsesårsaker. Dette er et riktig og viktig fokus, det er ved å analysere og fjerne alle de små problemene vi avgjør om vi lykkes i å løse de store oppgavene.

Så vet vi at testen på om den nye tiden for toget blir langvarig kommer neste år og i årene framover. I 1999 skal vi blant annet gjøre et stort arbeid for å tilrettelegge for krengetogene. De første skal være i full drift før vi ringer julen inn neste år.

Alle jernbaneverkets ansatte har bidratt til oppturen i høst. Våre motstandere har i flere år hevdet at jernbanen har vært ved begynnelsen til slutten. Vi har i år vist at vi tvert imot står ved slutten av begynnelsen til den nye tiden for toget!

Takk for innsatsen i '98!
Gledelig jul og godt nytt år!
Osmund Ueland