KJØREVEIEN

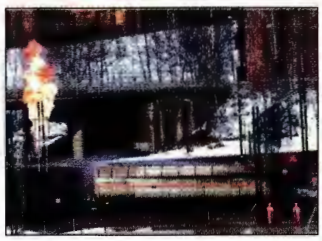
Internblad for Jernbaneverket

Nr 4 - 2000

Verneplan for jernbanen snart klar

Side 12

Dramatisk på Lillestrøm



Det oppsto en dramatisk situasjon etter togsammenstøtet på Lillestrøm 5. april. To tusen mennesker ble evakuert og iherdig innsats fra redningsmannskapene bragte situasjonen under kontroll.

Side 3

Jernbanedoktor

Anngjerd Pleym har som den første fullført doktorgradstudiet med stipend fra jernbaneverket. Temaet er elkraft-teknikk

Side 11

Jernbaneverket

Rekord i fjerning av planoverganger

I løpet av fjoråret ble det fjernet mer enn dobbelt så mange planoverganger som det som har vært vanlig de senere årene. Hele 216 planoverganger ble stengt for godt i 1999. I år kan tallet bli enda høyere. Det er for tiden høyt tempo i dette arbeidet i alle regionene. Planovergangene erstattes av veger, kulverter og bruer. Gevinsten er økt sikkerhet.

Side 6-8

Signaler

Et sikrere banenett

Drømmen om et norsk jernbanenett uten planoverganger er fjern. Kanskje til og med uoppnåelig. Men i 1999 satte vi ny rekord i fjerning av overganger med 216, noe du kan lese mer om i denne utgaven av Kjøreveien. Forhåpentligvis forsvinner minst like mange i år. At vi i fjor fjernet mer enn dobbelt så mange planoverganger som i «normalår», skyldes i stor grad de tiltakene vi gjennomfører for høyere hastighet med de nye krengetogene. Men dette resultatet er også en god illustrasjon på at krengetogtiltakene har en verdifull effekt også for all annen trafikk på nettet.

Derfor stopper vi selvsagt heller ikke med fjerning av planoverganger når de øremerkede krengetogtiltakene etter hvert går mot slutten. Tvert imot. I det forslaget til Nasjonal transportplan for årene 2002-2011 som ligger til bearbeidelse i Samferdselsdepartementet, har Jernbaneverket lagt opp til å bruke over 2,5 milliarder kroner på trafikksikkerhetstiltak. Det dreier seg om alt fra ATC og togradio til rassikring og fjerning av planoverganger. Disse tiltakene har vi samlet i egne programområder som organiseres som prosjekter. Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan skulle vært lagt fram nå i vår. På grunn av regjeringsskiftet er framleggelsen utsatt til september. Vi har likevel all grunn til å håpe at våre forslag til trafikksikkerhetstiltak får gjennomslag både i regjeringen og i Stortinget når dette skal behandles til høsten.

Arbeidet med et sikrere banenett er svært sammensatt. Hver gang det går et ras, eller det skjer en ulykke ved en planovergang, ropes det naturlig nok på konkrete tiltak tilpasset de hendelsene som har skjedd. Som ansvarlig myndighet og forvalter av jernbanenettet er vi imidlertid nødt til å tenke helhetlig. Vi må, som trafikksikkerhetsdirektør Ove Skovdahl uttrykte det i februar-nummer av Kjøreveien, drive «etterpåklokskap på forhånd." På basis av risikovurderinger, må vi sørge for en systematisk fjerning av svake punkter på nettet. Og vi må begynne med de punktene med størst risiko.

Og i bunnen av alt trafikksikkerhetsarbeid ligger en forsvarlig drift og et effektivt vedlikehold. Her har vi heldigvis de siste årene fått gjennomslag for et høyere nivå på vedlikeholdsbudsjettene. Dette er også nedfelt i forslaget til Nasjonal transportplan for de neste 10 årene.

Den viktigste statistikken når det gjelder sikkerhet er nemlig usynlig. Det er den statistikken som viser hvilke uhell og ulykker vi har unngått fordi vi har holdt nettet ved like, erstattet utsatte planoverganger med kulverter eller broer, sikret rasfarlige partier og installert automatisk togstopp og togradio. Gjennom hele jernbanens historie vet vi at denne usynlige statistikken er svært god. Men så lenge den synlige statistikken med skadde og drepte eksisterer, vet vi at den usynlige statistikken hele tiden kan gjøres enda bedre.

Kvinners sykefravær er undersøkt

På bakgrunn av at Jernbaneverket i 1998 hadde et sykefravær som var 55 prosent høyere blant kvinner enn blant menn ble det i fjor høst gjennomført en undersøkelse for å finne ut noe om bakgrunnen og årsaken til denne forskjellen.

AV NJÅL SVINGHEIM

-Resultatene viser at omsorgsoppgaver i hjemmet kan forklare en del av forskjellene, sier bedriftsoverlege Hans Knut Otterstad. Andre viktige funn var at 32 prosent av kvinnene syntes de fikk liten stimulering av sin leder. Undersøkelsen viser også at hele 70 prosent av kvinnene i Jernbaneverket trives på jobben.

Det gjennomsnittlige sykefraværet økte i alle virksomheter i 1998, også i Jernbaneverket. Selv om sykefraværet i Jernbaneverket fortsatt ligger under landsgjennomsnittet ble det satt i gang flere tiltak for å kartlegge årsakene til at fraværet økte og undersøkelsen blant kvinner er et av disse tiltakene. I 1999 har sykefraværet stabilisert seg. I Jernbaneverket, som i andre bedrifter, er sykefraværet blant kvinner høyere enn blant menn. -Typisk har kvinner med barn høyere andel egenmeldinger og korttidssykefravær. Kvinnene med omsorgsoppgaver for voksne personer har imidlertid høyere andel langtidssykefravær, mens gruppen uten omsorgsoppgaver også har en annen og høyere sykefraværsprofil enn menn, forteller Otterstad. 32 prosent av kvinnene syntes altså at de fikk lite stimulering av sin leder, mens det på den annen side var 39 prosent som opplevde at lederen virket hemmende på jobbutførelsen. Disse resultatene er imidlertid på linje med det som både kvinner og menn svarte i den store undersøkelsen blant statsansatte i 1998. -Imidlertid er det grunn til å ta slike resultater på alvor fordi dette er uttrykk for en misfornøydhet med den enkeltes leder, sier bedriftsoverlegen. -Likevel sier en meget stor andel av kvinnene i Jernbaneverket at de trives på jobben, faktisk hele 70 prosent, mens bare fem prosent svarer at de ikke trives.

Til tross for kvinnenes høyere sykefravær enn menn, viser undersøkelsen også at de opplever trivsel og miljø på arbeidsplassen bedre enn sine mannlige kolleger. -Vi tror derfor at kvinner har andre terskler enn menn for å bli sykmeldt, sier Otterstad. Kvinnenes totale belastning i forhold til arbeid, familie og hjem er nok mer avgjørende enn disse faktorene for menn.

Nå skal det lages en rapport om undersøkelsen som kan gi oss et grunnlag for arbeidet videre. - Målet er jo å redusere den relativt store forskjellen i kvinner og menns sykefravær, avrunder Hans Knut Opperstad.

Påsketrafikken 1948

LILLESTRØM

Sammenstøt med store følger

FOTO: HANS O. TORGERSEN/SCANPIX

Her har de svenske ekspertene lykkes med å slukke brannene på Lillestrøm og etterforsknings- og oppryddingsarbeidet skal begynne.

Både Hovedbanen og Gardermobanen var stengt i over en uke etter togsammenstøtet på Lillestrøm natt til 5. april. Hva som var årsaken til ulykken var ikke klarlagt da Kjøreveien gikk i trykken, men ekspertene i Jernbaneverkets uhellskommisjon var rimelig sikre på at årsaken vil bli funnet. Jernbaneverkets uhellskommisjon arbeider sammen med politiet og NSBs ulykkesgruppe for å finne årsakssammenhengen. Det var ved 01-tiden om natten at godstog 5781 kjørte inn i godstog 5713 bakfra.

AV NJÅL SVINGHEIM

Det oppsto en meget dramatisk situasjon på Lillestrøm etter ulykken fordi det begynte å brenne i en tankvogn lastet med propangass. Store deler av Lillestrøm sentrum ble evakuert i flere døgn på grunn av eksplosjonsfaren. Lokføreren på tog 5781 har forklart at han oppdaget at bremsene ikke virket som normalt på veg nedover Sagdalen mot Lillestrøm. Han forsto at han ikke ville greie å stanse toget i tide og forsøkte også varsle ved bruk av lokfløyten og ved å foreta nødanrop til togledelsen. Det var imidlertid for liten tid til å kunne forhindre sammenstøt med tog 5713 som sto i spor 7 på Lillestrøm. Lokføreren kom seg inn i maskinrommet like før sammenstøtet og kom fra ulykken med lettere skader. På nytt hadde vi en alvorlig togulykke, og et av landets mest trafikkerte knutepunkter i togtrafikken var blokkert. Heldigvis ble ingen personer alvorlig skadet.

Bak El 16-lokomotivet i tog 5781 gikk to tankvogner med til sammen 92 tonn propangass som skulle til Statoil i Mosjøen. En lekkasje som oppsto etter kollisjonen førte til at en av tankene ble satt i brann. På grunn av eksplosjonsfaren evakuerte politiet over to tusen mennesker i en radius av nesten en kilometer fra ulykkesstedet. Allerede samme dag gikk NSBs driftsdirektør ut og sa at bremsesvikt trolig var årsaken til ulykken. Flere hadde også både sett og hørt godstoget før sammenstøtet. Lokføreren ga alarmsignal med lokfløyten og bremsesvikt syntes nærliggende selv om det ikke kunne foretas undersøkelser ennå da området var sperret på grunn av eksplosjonsfaren. Jernbaneverkets uhellskommisjon og NSBs ulykkesgruppe startet sammen med politiet undersøkelser på stedet så snart eksplosjonsfaren var over og området frigitt. Det ble store materielle skader i ulykken og tapene som følge av evakueringen i Lillestrøm kommer også opp i store beløp. I tillegg kommer tap og utgifter som følge av stansen i trafikken.

Lang tid

Det tok to og halvt døgn før eksperter lyktes med på etablere en raskere avbrenning av gassen ved å lede den fra den brennende vogna over til to store fakler. Det samme måtte senere gjøres med også den andre vogna, her måtte det også bores hull i selve propantanken på grunn av ødelagte tappeventiler. Dermed kunne tiden det tok å brenne gassen bringes ned fra ytterligere døgn til timer. En nervepirrende ventetid for både lokalbefolkning, politi, brannvesen, gasseksperter og jernbanefolk gikk endelig mot slutten. Først på søndag 9.april kunne befolkningen som var evakuert slippe tilbake til husene sine og Lillestrøm vende tilbake til det normale. Det vil si; helt normalt ble det ikke før togene begynte å gå over stasjonen igjen, vel en uke etter ulykken.

Skader på stasjonen

Det ble også skader på sporene fra Hovedbanen inn på Lillestrøm stasjon. To sporveksler måtte byttes og en tredje repareres. Kontaktledningsanlegget på ulykkesstedet måtte også skiftes. Sikringsanlegget måtte driftsprøves på nytt før det kunne slippes tog forbi på sporene 1-4. De første dagene var togtrafikken redusert til de gjennomgående togene til/fra Romerik-sporten, mens de fleste lokaltogene måtte erstattes av busser forbi Lillestrøm. Den endelige årsaken til ulykken var altså ikke fastslått da Kjøreveien gikk i trykken, og vi kommer tilbake til denne ulykken i neste utgave av Kjøreveien.

STEINAR KILLI:

- Imponert over lojaliteten

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

-Jeg har hatt en bratt læringskurve i mine første ni måneder som jernbanedirektør, sier Steinar Killi.

-Jeg er meget imponert over den lojaliteten som våre ansatte i Jernbaneverket har vist i den vanskelige situasjonen vi har vært i denne vinteren, sier jernbanedirektør Steinar Killi. Selv legger han ikke skjul på at han har fått en bratt læringskurve etter at han begynte i Jernbaneverket, og at arbeidsoppgavene har blitt annerledes enn de han hadde ventet. Likevel understreker han at han ikke angrer på at han søkte sjefsjobben i Jernbaneverket. Dét sier han etter den verste perioden for norsk jernbanedrift på svært lenge.

AV NJÅL SVINGHEIM

-Det er ingen tvil om at tilliten til jernbanen har blitt mindre etter denne vinteren, sier jernbanedirektør Steinar Killi. Det som blir vår viktigste oppgave i tiden som kommer er å gjenreise denne tilliten og det kan bare skje ved et gjennomtenkt og hardt arbeid der en har nødvendig tålmodighet, sier han. -Det finnes ingen enkle og raske måter å gjøre dette på. Vi må dokumentere gjennom handling at vi setter sikkerheten først. Dette må ikke bare bli et munnhell, men vi må vise det også gjennom budsjettarbeidet vårt. Derfor legger vi nå ned mye arbeid i forslaget til budsjett for neste år og i arbeidet med Nasjonal transportplan. Her skal vi vise at vi prioriterer sikkerhetstiltak og det gjelder også en enda sterkere prioritering av vedlikeholdet. -Å prioritere betyr at vi må ta ut noe, fortsetter jernbanedirektøren. Det kan bety at større utbyggingsprosjekter må skyves ut i tid.

-Det har i vinter blitt skapt et inntrykk skarpe fronter mellom Jernbaneverket og Statens Jernbanetilsyn?

-Jeg skulle ønske at vårt forhold til Statens Jernbanetilsyn var kommet lengre når det gjelder gjensidig forståelse av hverandres oppgaver og ansvar. Vårt forhold til Tilsynet har likevel blitt framstilt mer skrantende enn hva tilfellet er, sier Killi. Statens Jernbanetilsyn er en viktig faktor i arbeidet med å bedre tilliten til jernbanesystemet. Tilsynet skjerper oss i vårt sikkerhetsarbeid og skal stadig minne oss på hvor vi kan bli bedre. Jernbaneverket legger nå om måten vi analyserer og dokumenterer sikkerhetsarbeidet på i tråd med kravene fra Jernbanetilsynet. Mitt klare mål er at det ikke skal gå lang tid før Tilsynet kan si at de er tilfredse med måten Jernbaneverket legger opp arbeidet med sikkerhet på. Når det er sagt tror jeg også at Statens jernbanetilsyn selv har et forbedringspotensiale når det gjelder måten å kommunisere på for ikke å skape unødig frykt blant folk. Vi må ikke glemme at jernbanen er en sikker transportform. Jeg mener også det er en svakhet at Tilsynet ikke trenger å vurdere konsekvensene av de vedtakene som gjøres. Når eksempelvis mellomplattformen på Stange blir stengt, er det ikke gjort noen risikovurderinger av utstrakt bruk av drosje på glatte bygdeveier i stedet for tog. - Men jeg vil understreke at jeg føler vi har en god dialog med Jernbanetilsynet og at dette samarbeidet blir stadig bedre.

-Du har nå vært sjef for Jernbaneverket i ni måneder, -har du angret på at du søkte denne jobben?

-Nei jeg har ikke angret på det. Jeg innrømmer at dette selvsagt ikke har blitt

slik jeg hadde trodd på grunn av alt som har skjedd i vinter. Jeg personlig har fått en veldig bratt læringskurve i denne jobben, sier Killi. Når vi har hatt en slik periode med flere tragiske ulykker er det viktig å ta lærdom av det. Dette er ikke etterpåklokskap, men klokskap, sier en engasjert jernbanedirektør. Det har vært en belastning for svært mange av våre ansatte å jobbe i Jernbaneverket de siste månedene. Mange har sikkert også opplevd det som en belastning i privat sammenheng å jobbe i en etat som andre kanskje stempler som en håpløs arbeidsplass. Jeg er derfor både imponert og stolt over den lojalitet som er vist fra våre ansatte. Jeg har ikke registrert ett eneste medieoppslag der ansatte i Jernbaneverket klager på sin arbeidsgiver etter ulykken, det har ikke vært slik i alle andre bedrifter. Jeg er samtidig glad for at mange har tatt opp ting i brevs form til meg. Det er sikkert slik at det er mange som har ting å klage på eller å ta opp og det er viktig at folk tør å ta opp ting internt. Men jeg er altså imponert over lojaliteten i etaten. Jeg er også overrasket over i hvor stor grad våre ansatte identifiserer seg med Jernbaneverket som etat selv om mange har arbeidet i det gamle NSB i årevis.

-Du har varslet at det skal settes i gang et nytt arbeid med en strategi for Jernbaneverket, hva betyr det?

-Det betyr i korthet at vi må komme fram til en felles og enhetlig forståelse av hvilken rolle vi skal spille i samfunnet. Vi må rett og slett bli mer klar over hvem vi er og definere de krav vi må forvente blir stilt oss. Nå i april skal dette drøftes i Jernbaneverkets ledergruppe og vi skal drøfte hvordan vi skal få trukket flest mulig med i dette arbeidet. Jernbaneverkets mål, ansvar og oppgaver skal bli tydeligere, sier Steinar Killi.

-Flere ledere har sluttet i Jernbaneverket i det siste, har du noen kommentar til det?

-Ikke ut over det at de har sluttet frivillig. Som toppleder må en innstille seg på at en aldri kan få den helt ideelle organisasjon som samtidig er stabil over lange perioder. Når dyktige medarbeidere velger å slutte vil det alltid merkes i en overgangsperiode, men virksomheten går videre, avrunder jernbanedirektør Steinar Killi.

ATC -framdrift i rute på Rørosbanen

FOTO: STIG HERUAUNE

Per Brikeland (t.v.) og Inge Rindedal Jensen utstyrer signaler på Alvdal stasjon med ATC.

Arbeidet med å utstyre Rørosbanen med ATC er i rute. -31.mars ble det foretatt driftsprøve av anlegget på strekningen Røros - Koppang med godt resultat, forteller banesjef Tor Rørosgård. I hele vinter har folk fra flere enheter i Jernbaneverket arbeidet sammen med Region Nord for å ferdigstille ATC-utbyggingen Hamar - Røros så fort som mulig. De utvendige arbeidene er nå i hovedsak ferdige på hele strekningen. Det består av montering av baliser i sporet og kobling mellom balisene og signalene. Det er også kjørt målevogn for å kontrollere at balisene er riktig plassert i forhold til signalene. Det som nå gjenstår er å foreta koblingsarbeidene ved Rudstad stasjon. -Der er vi avhengige av at politiet lar oss slippe til, sier Rørosgård.

REKORD I PLANOVERGANGSNEDLEGGELSER

216 planoverganger fjernet

ALLE FOTO: JNJÅL SVINGHEIM

Skummelt: Det er ingen hyggelig følelse å krysse slike pålanoverganger med bil. Denne planovergangen blir også fjernet i år.

I løpet av fjoråret ble det satt ny rekord i nedleggelse av planoverganger. Hele 216 av dem ble stengt og erstattet av andre løsninger i fjor. Det normale tempoet i arbeidet med å fjerne planoverganger ligger på om lag 100 i året. Også i inneværende år blir det et meget høyt tempo i dette arbeidet. Årsaken er krengetogtilpasningene på hovedstrekningene, men også økt fokus på planovergangenes sikkerhetsrisiko.

Denne planovergangen ved Eiklid sør for Gol skal fjernes i løpet av året. Flere overganger skal fjernes og erstattes av en ny undergang i nærheten.

AV NJÅL SVINGHEIM

Det har til nå i år vært nokså langt mellom de positive oppslagene om Jernbaneverkets virksomhet. Men det betyr ikke at det ikke skjer positive ting. Et godt eksempel på dette er arbeidet for å få ned tallet på planoverganger som aldri før har pågått i så stort tempo som nå. Selv om det fortsatt er 4965 planoverganger på det norske jernbanenettet går dette altså jevnt og trutt nedover, og enda viktigere er det at det er de planovergangene som har de dårligste siktforholdene som fjernes først. Dermed blir gevinsten i form av økt sikkerhet for både tog- og vegtrafikken betydelig samtidig som farten kan økes for krengetogene. I forrige utgave av Kjøreveien utrykte trafikksikkerhetsdirektør Ove Skovdahl bekymring for utviklingen når gjelder planovergangsulykker. Han fortalte at en gruppe satt sammen av folk fra Trygg Trafikk, Statens vegvesen og Jernbaneverket nå arbeider med forslag til tiltak for å få en tryggere kryssing av jernbanen. Derfor bør det være grunn til optimisme når dette arbeidet skjer parallelt med at stadig flere planoverganger forsvinner for godt. -Vi har sett en utvikling der det kan synes som bilistenes oppmerksomhetsnivå er synkende i forhold til planoverganger og kryssing av jernbanen, sier Skovdahl. Respekten for rødt lys og bommer ser ikke ut til være høy nok når vi til stadighet hører om nestenulykker der bilister har kjørt mot rødt lys og til og med kjører slalom mellom eller meier ned bommene. Tragisk nok har det som kjent skjedd flere ulykker også på overganger som har lys og eller bommer de siste årene. Det skjer også om lag like mange ulykker på planoverganger som er sikret med lys og bomanlegg som på overganger med bare grinder. Likevel er de sistnevnte farligere i forhold til trafikkmengden.

Ikke enkelt

Det er slett ingen enkel oppgave å legge ned en planovergang. -Dersom vi bare kunne tenke på oss selv ville vi neppe hatt planoverganger i det hele tatt, sier overingeniør Gry Stenersen i Region Vest. Hun har ansvar for å forhandle fram løsninger med rettighetshavere til planovergangene i Region Vest som skal stenges. For det er nettopp det det handler om, -rettigheter. Det er faktisk slik at de fleste planoverganger på jernbanenettet eies av private. Dermed er det inngrep i privat eiendomsrett når vi ønsker en planovergang fjernet, sier Stenersen. Det er en hel flora av forskjellige typer planoverganger på jernbanenettet. De aller fleste overganger som ligger til riksveger, fylkesveger og kommunale veger er sikret med lys- og bomanlegg. Flere private overganger har også slikt utstyr men her har dette vært vanlig bare der det er nokså stor vegtrafikk. Vi har en rekke planoverganger som bare helt sporadisk er i bruk, mens andre er eneste adkomst til en eller flere husstander. Noen planoverganger er også bare beregnet på gående. -I antall er det nok jordbruksovergangene det er flest av, sier

Hun fjerner overgangene

Her ved Vermefoss nord for Gol er det bygd en større kulvert med utgangspunkt i en gammel undergang.

Stenersen videre. Disse er ofte i bruk bare om våren og høsten, eller bare når det er skogsdrift i området. Like fullt representerer de en begrensning i toghastigheten, og ikke minst er de en trusel mot trafikksikkerheten. Det er nemlig slik at på disse overgangene er det ofte overraskende for både veifarende og lokførere at noen krysser sporet. Traktorer med tømmerlass eller jordbruksredskap på slep bruker forholdsvis lang tid på å krysse sporet og de har også en lei tendens til sette seg fast.

Bør vekk

Konklusjonen er at også slike planovergangen bør stenges og erstattes med underganger eller bruer. Gry Stenersen forteller at de forsøker å samle opp flere slike planovergangen ved å bygge samleveger langs sporet fram til en undergang for på den måten å få mer for pengene. Det er både dyrt og krevende å legge inn nye kulverter eller bruer. Det kan også være et problem at enkelte grunneiere rett og slett ikke vil "gi fra seg" planovergangen sin slik at den kan stenges. Årsaken kan være at de mener Jernbaneverket tilbyr en dårligere løsning i form av omveg for dem. -Vi betaler også ut erstatninger til dem som "mister" planovergangen sin, sier Stenersen. Noen er fornøyde, andre er misfornøyde, sånn er det, legger hun til. Selv har hun vanskelig for å forstå at noen kan ønske å beholde en planovergang som rett og slett kan være en trusel mot både liv og helse. Mange private planoverganger ligger slik i til at både sikt og terrengforhold gjør det til en lite trivelig oppgave å krysse linja.

-Dette viser at vi må fortsette å holde et høyt tempo i dette arbeidet også etter at krengetogsatsningen er fullført, sier Ove Skovdahl. Planovergangene er en av de største truslene vi har mot sikkerheten på jernbanen, i fjor ble det 216 færre slike truende steder, kanskje blir enda flere av dem borte for godt i år?

FOTO: JNJÅL SVINGHEIM

Prosjektleder Gry Stenersen har hovedansvaret for å fjerne planoverganger langs Bergensbanen.

Det er stort tempo i arbeidet med å legge ned planoverganger i alle regioner. I Region Vest er det prosjektleder Gry Stenersen som leder arbeidet. I tillegg til å være prosjektleder for fjerning av planoverganger er Gry Stenersen også prosjekteringsleder for krengetogtiltakene på Bergensbanen. Dermed har hun mer enn nok å henge fingrene i for tiden.

AV NJÅL SVINGHEIM

I år er det den nedre delen av Hallingdal som skal ha et spesielt fokus når det gjelder planovergangssanering og krengetogtilpasning på Bergensbanen. Bare på den 17 kilometer lange strekningen fra Nesbyen til Gol skal det fjernes 18 planoverganger i år. Vi treffer Gry Stenersen på en av hennes mange turer over fjellet fra Bergen. -Det startet med siktmålinger, forteller hun. Vi har kartlagt hvilken sikt det er ved hver enkelt planovergang på hele Bergensbanen og lager på dette grunnlaget en prioriteringsliste. Der sikten er dårligst er det som regel også mest å hente i form av økt sikkerhet ved å fjerne overgangen og også i form av økt kjørehastighet for togene. Vi kartlegger også behovet for å krysse jernbanen på hvert enkelt sted, fortsetter Stenersen. Dette er et arbeid vi gjør i samarbeid med berørte kommuner og grunneiere. Når vi har kommet så langt har vi så et grunnlag for å lage en plan for et strekningsavsnitt med forslag til løsninger. Tiltakene fordeler seg på samleveger langs jernbanen, bruer og underganger, eller bare nedleggelse av planovergangen uten noen andre tiltak.

-Det er ofte slik at hver enkelt rettighetshaver til planovergangene i utgangspunktet ønsker en undergang på hvert sted det er planoverganger i dag. Det er helt umulig å bygge så mange nye underganger og derfor er vi nødt til "samle opp" flere planoverganger for å få mest mulig igjen for pengene, forteller Gry Stenersen. Den videre gangen i arbeidet er så at det lages reguleringsplaner og inngås avtaler med grunneierne. -De aller fleste grunneierne er greie å ha med å gjøre og ser fordelen av å få en sikrere kryssing av jernbanen, legger hun til.

Når alle avtaler med berørte parter og reguleringsplanen er godkjent, kan Jernbaneverket så planlegge når og hvordan selve arbeidet skal utføres. Innlegging av kulverter må som regel utføres i løpet av meget kort tid i såkalte togfrie helger. -Vi går altså strekningsvis fram med mål om å få mest mulig sikkerhet og økt toghastighet for minst mulig penger, avrunder prosjektleder Gry Stenersen i Region Vest.

Gammelt anlegg skaper problemer

EFOTO: SINDRE ÅNONSEN

Problemer ved Tomsbakken: Salt og vegstøv skapte store problemer ved Tomsbakken planovergang i vinter.

Planoverganger med mye trafikk er utsatt for store belastninger. Ved Tomsbakken planovergang i Tønsberg skapte dette omfattende problemer tidligere i vinter. Planovergangen ble sikret med halvbommer allerede i 1959.

AV SINDRE ÅNONSEN

I januar gikk bommen opp foran tog på veg mot overgangen, i februar forårsaket brudd i en ledning at bommene ikke gikk ned, noe som nær resulterte i kollisjon med bil. I mars var det derimot tilfeller der bommene ikke gikk opp etter passerende tog. En rekke tiltak ble iverksatt fra Jernbaneverkets side, men det gamle anlegget skulle vise seg å by på en rekke utfordringer.

-På mange måter kan vi vel si at anlegget har "gått ut på dato", sier faglig leder signal ved bane Vestfold/Telemark, Knut Ivar Moen.

Planovergangen ble sikret med lyd, lys og halvbommer allerede i 1959. Basisanlegget er fortsatt i drift, men på 70-tallet ble drivmaskinene og flere releer skiftet, og sporfelter utført som 10/50 KHZ. På midten av 1980-tallet ble riksvegen over Tomsbakken planovergang hovedtrafikkåre mellom Østfold, Vestfold og Telemark. Dette medførte en stor trafikkøkning som igjen resulterte i mange påkjørsler av vegbommene. Faktisk så mange som 10-12 per år. På 90-tallet ble derfor anlegget valgt ut som prøveanlegg og man forbedret signalene mot vegfarende. Lysmatriser ble montert i samtlige røde lys i tillegg til rektangulære matriser med vekselblink på begge sider av bommene. Etter dette forekom det praktisk talt ikke påkjørsler.

Saltproblem

Men problemer har det altså vært i det siste, og en vesentlig årsak til dette er den norske vinteren og salting av veibanen. Vegvesenet skal ikke salte over planoverganger, men det skjer likevel. Dessuten drar bilene med seg salt ved passeringer.

-Ballasten i planovergangen var så forurenset av salt og trafikkstøv at sporfeltet ikke virket tilfredsstillende. Forurensingen skapte rett og slett forstyrrelser i anlegget, forteller Moen.

Første helgen i april ble derfor ballasten, skinner og sviller byttet ut over planovergangen. Bare et par uker tidligere ble utløsningsfeltet forsterket med et nytt relé i 10 KHZ kobling.

-Alle ledige kontakter er lagt inn for å forsterke "manøver senk" kretsen, og det er søkt godkjennelse for ytterligere forsterkning, legger Moen til.

Men anlegget har heller ikke sikkerhetssystemet "fail-safe." Dette systemet sørger for at anlegget går i sikker tilstand med rødt lys for bilister i tilfelle funksjonssvikt.

Medieoppmerksomhet

Problemene ved anlegget resulterte også i betydelig oppmerksomhet fra mediene, særlig etter at en ung kvinne omkom i en kollisjon med passerende tog i begynnelsen av februar. Bilen kvinnen satt i ble stående mellom bommene, politiet konkluderte med at ulykken ikke kunne tilskrives feil ved anlegget. Jernbaneverket hadde likevel en vanskelig jobb med å forklare funksjonssvikten i bomanlegget i perioden omkring ulykken. Og Moen forstår godt at menigmann satte en spørsmålstegn ved Jernbaneverkets håndtering av problemet slik saken ble fremstilt i media.

-Det hadde nok også jeg gjort om jeg ikke var fagmann. Men et slikt anlegg er komplekst i all sin detaljrikdom. Det gjør informasjonsmulighetene begrensede, mener Moen.

Nå fungerer anlegget tilfredsstillende, men fagmannens råd er likevel:

-Etter 40 år burde anlegget pensjoneres til fordel for et nytt og sikrere anlegg. Ikke minst med bakgrunn i trafikkmengden i Tomsbakken.

VERITAS-RAPPORT SLÅR FAST

FOTO: SVEN GOLL

Denne mellomplattformen på Stange skal fjernes og erstattes av en ny sideplattform på andre siden av spor 2 innen 5.juni. En rapport fra Det Norske Veritas slår fast at risikoen ved stasjoner med mellomplattformer er like lav eller lavere enn for annen kollektivtransport.

Lav risiko ved stasjonene

Jernbanestasjoner hvor passasjerene må krysse spor for å komme til midt- eller sideplattformer representerer ingen stor risiko for de reisende. Det slår Det Norske Veritas (DNV) fast i en risikoanalyse selskapet har gjort for Jernbaneverket. I konklusjonen fra DNV heter det at ulykkesrisikoen ved av- og påstigning ved slike stasjoner er noe høyere enn for jernbanetransport generelt, men ikke av et slikt omfang at forholdene krever stenging av stasjoner eller massive investeringer for å forbedre forholdene. Det slås også fast at ulykkesrisikoen er like lav eller lavere enn for annen transport innen samferdsel.

AV KJELL BAKKEN

Etter initiativ fra formannskapet i Stange kommune, påla Statens Jernbanetilsyn i desember i fjor Jernbaneverket å stenge spor 2 ved Stange stasjon for av- og påstigning. På denne bakgrunn ba Jernbaneverket Det Norske Veritas om å foreta en samlet risikoanalyse av stasjonene og foreslå eventuelle tiltak. For Jernbaneverket var det viktig å få en uavhengig institusjon til å vurdere sikkerheten ved stasjonene. Det Norske Veritas representerer landets fremste fagmiljø innen risikovurdering.

Som kjent anket Jernbaneverket vedtaket fra Statens Jernbanetilsyn om Stange stasjon fordi man anså ulykkesrisikoen for passasjerene ved stasjonen som liten. Etter Jernbaneverkets mening er det uheldig å fokusere på enkeltstående tilfeller i forbindelse med sikkerhetsvurderinger. Vurderingen av slike risikoforhold bør, etter Jernbaneverkets vurdering, ses i sammenheng slik at man kan prioritere ulike tiltak og oppnå best mulig sikkerhet innenfor de tilgjengelige budsjetter. Jernbaneverket pekte i sin anke på at godt over 100 andre stasjoner har lignende utforming som Stange stasjon. Samferdselsdepartementet besluttet imidlertid å ikke ta Jernbaneverkets anke til følge.

Jernbaneverket tar til etterretning at Samferdselsdepartementet fastslo at Tilsynet har rett til å gripe inn i enkeltsaker og derfor ikke tok vår anke til følge. Derfor vil det bli gjort tiltak på Stange stasjon i tråd med det Veritas forslår i sin rapport for denne stasjonen.

Den nye rapporten fra Det Norske Veritas bekrefter tidligere analyser av sikkerheten ved jernbanen som konkluderer med at stasjonene ikke representerer noen stor sikkerhetsrisiko for de reisende. Derfor er andre områder ved jernbanen sikkerhetsmessig prioritert i budsjettene, slik som rassikring, sikring av planoverganger, utbygging av automatisk togstopp osv.

For Stange stasjon anbefaler Det Norske Veritas å bygge en sideplattform over spor 3. I hver ende av plattformen blir det anlagt en overgang over sporene slik at de reisende kan passere enten foran eller bak togene. Mellom disse overgangene langs plattformen blir det satt opp gjerde mellom sporene for fysisk å hindre publikum å ta seg direkte over. IRegion Øst er man allerede i gang med planleggingen av tiltakene. Så snart som råd er etter påske vil man starte byggearbeidene som vil ta ca fire uker slik at plattformen kan stå ferdig 5. juni. I mellomtiden vil man søke Statens jernbanetilsyn om gjenåpning av spor 2 for av- og påstigning etter at tiltakene er gjennomført.

Ingen vinter er lik den foreg

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Det blir stilt stadig høyere krav til brøytingen av Bergensbanen. Ingvar Gjeitsund (tv) og Ove Flatland i Bane Produksjon Vest får sammen med sine kolleger mye å gjøre med å holde banen åpen vinterstid også åra som kommer

Ingen vinter er lik den foregående på Bergensbanen. Snøforhold, vind og temperatur i maksimalt uheldig kombinasjon kan sette grå hår i hodet på de mest garvede banemannskaper. Bergensbanens høyfjellsstrekning kommer fortsatt til å by på store utfordringer for driften.

FOTO: RUNE FOSSUM

Beilhacken trenger hjelp av mer moderne og raskere utstyr for å sikre en bedre brøyting av Bergensbanen.

AV ØYSTEIN GRUE

Ny høyhastighetsstrekning og store forventninger til krengetog med kortere reisetid over Nord-Europas mest værharde jernbanestrekning betyr skjerpede krav til brøytemannskapene på fjellet. Hva har skjedd i vinter?

Ekstrem slitasje

Store nedbørmengder, med temperaturer rundt frysepunktet, slik denne vinteren har artet seg på vestsiden av Finsetunnelen i år, sliter betydelig på gammelt brøyteutstyr.

- Når temperaturen krysser 0-punktet har vi problemer med slitasje og påkjenninger som utstyret knapt er beregnet å tåle, sier banesjef Norvald Skjoldli til Kjøreveien. Utstyr som fungerer fint under normale vinterforhold, med lett snø og kuldegrader, eller ren våtsnø, settes ut av spill når temperaturen bli liggende rundt null. I dette temperaturleiet får strømavtagerne på lokomotivene også problemer. Bevegelige deler fryser fast på grunn av snø som pakker seg og fryser til is underveis.

Type 73 klarer seg bra

- Erfaringene etter de siste ukers prøvekjøring med Type 73, "Signatur", på fjellet er så langt bedre enn forventet, konstaterer Skjoldli. Skepsisen til nytt og relativt lett materiell på en bane som tidvis er utsatt for "betongsnø"-problematikk, er så langt gjort til skamme. "Signatur" har brøytet seg veg under test-turene, -og trekk-kraften fordelt på flere aksler kompenserer tilsynelatende bra. På spørsmål om introduksjon av de

ående

nye, raske "lettvekterne" på Bergensbanen vil kreve annet utstyr og omlegging av brøyterutinene, svarer Norvald Skjoldli:

-Vi trenger en diesel-pendel for raskere brøyting. Dagens roterende plog, som kjøres av

Bane Produksjon Vest må suppleres med redskap som også kan ta kantrydding. Tiden er moden for å bytte ut den gamle Beilhach'en med ny teknologi. Da forlater vi tradisjonelt mekanisk utstyr og går over til oljedrevet utstyr, slik sammenlignbare virksomheter som Statens vegvesen for lengst har gjort.

Oslo Lufthavn har vært først ute med slikt brøyteutstyr i Norge. Region Vest ønsker å følge etter.

Nye snøskjermer

Den tyngste rydde-perioden er forhåpentlig tilbakelagt for denne vinteren. Nå planlegges aktivitetene som skal gjøre Bergensbanen enda bedre rustet for å møte neste vinter. Erfaringene på den godt og vel 25 km lange ny-strekningen mellom Grytå og Lågheller, tilsier enkelte mindre forbedringer.

Ved Larsbu, mellom Storurdi og Kongsnut, er det behov for å bygge en snøskjerm for å fange opp drivsnø. Vi skal ha med oss professor Harald Nordem fra SINTEF/ NTNU til fjells for å få vurdert plassering og dimensjoner i forhold til fremherskende vindretning ved Larsbu, forteller Norvald Skjoldli. Det er som oftest sørvest-været som lager trøbbel. Det samme gjelder ved østre påhogg av Kongsnut-tunnelen som ble åpnet i 1995. Drivsnø som fonner opp rundt tunnelmunningen kan skape problem for raske og lette togsett.

Mer overraskende er problemene ved vestre tunnelmunning til Gråskallen kryssningsspor. Her ble tunnelmunningen forlenget for å eliminere eventuelle problemer. - Her vurderer vi å foreta et mindre terrenginngrep for å bedre forholdenen, sier banesjefen.

"Betong-snø"

Hvorvidt uttrykket "betong-snø" først ble brukt blant snø-ekspertisen i SINTEF/ NTNU eller av brøytemannskapene på Bergensbanen vites ikke sikkert. Etter 1987 er begrepet knyttet til en spesiell hendelse, da et voksent El 16 lok ble løftet av sporet ved Oksebotn uten at lokomotivføreren kunne gjøre noe fra eller til. I boken "Bergensbanen, livsnerven over høyfjellet," som kom ut i fjor høst kan vi lese om hendelsen da 16-maskinen ble løftet av sporet. Betongsnøbegrepet er med på å understreke viktigheten av bedre, oftere og raskere brøyting av Bergensbanen.

Første dr. ing. "fra JBV"

FOTO: TINE KOMMISAR

Anngjerd Pleym kan nå kalle seg dr. ing. Med stipend fra Jernbaneverket har hun forsket i elektromagnetiske forstyrrelser i jernbanesystemer.

Anngjerd Pleym er den første av doktorgrads studentene ved NTNU med fullt stipend fra Jernbaneverket som har greid det. Mandag 20. mars disputerte hun ved Institutt for elkraftteknikk. Da presenterte hun et arbeid hun med stolthet kan si er gjennomført på de normerte fire årene hun fikk til disposisjon. Siden det i 1993 ble inngått avtale mellom Jernbaneverket og NTNU om doktorgradsstudier, har ingen andre kommet i mål.

AV TINE KOMISSAR

Pleym har arbeidet med problemstillinger knyttet til elektromagnetiske forstyrrelser i jernbanesystemer. Hun dokumenterer at kobling av strøm via jord og magnetfelt vil kunne påvirke signalanlegg og teleanlegg fordi det finnes kabler som ligger parallelt med sporet. Pleym kartlegger hvor returstrømmen fra togene tar veien, og hvilke konsekvenser eventuelle strømmer på avveie har for anlegg i nærheten av sporet.

Elektriske støt

-Montører eller andre som arbeider i anleggene, vil kunne være utsatt for farlige situasjoner i form av elektrisk støt. En annen konsekvens kan være at signalsystemet kan feile, selv om det er en forsvinnende liten mulighet for at noe slikt kan skje.

Vil være til nytte

Pleym vil gjerne at hennes forskning skal komme til nytte for Jernbaneverket.

-Det er mye å ta fatt i, men det er åpenbart at etaten sliter med for stort fokus på den daglige driften . Jeg vil fremover først og fremst kunne bidra med kunnskapsformidling. Der kan jeg selv både lage presentasjoner og gjennomføre praktisk arbeid. Det viktige nå vil være å designe best mulige systemer for Jernbaneverket, sier Pleym, som nå går tilbake til sin faste jobb som forsker ved SINTEF.

Blitt ildsjel

På spørsmål om hun har hatt en spesiell interesse for jernbanen, siden hun har valgt denne retningen på doktorgraden, sier hun at det ikke henger slik sammen.

-Jeg kan vel si at jeg er blitt en ildsjel på jernbanens vegne gjennom studiene , det er et meget spennende teknisk fagfelt.

Pleym avsluttet sivilingeniørstudiene ved institutt for elkraftteknikk på NTH i 1990. Deretter arbeidet hun i fire år ved SINTEF Energiforskning før hun vendte tilbake til NTNU for å gjennomføre doktorgraden. Flere personer i Jernbaneverket har vært aktive som kontaktpersoner i løpet av stipendperioden, blant annet Magne Nordgård ved Hovedkontoret, Hege Sveaas Fadum i Region Sør og seksjonsleder Johan Anton Wikander ved Region Nord.

Interessant arbeid

En tidligere artikkel i Kjøreveien (Nr 4/ 99)har en grundig omtale Pleyms doktorgradsarbeid.

Der kommer det blant annet fram at flere fagfolk innen Jernbaneverket mener Pleyms arbeid er svært interessant fordi det tilfredsstiller kravet om å formulere aktuelle problemstillinger som både ivaretar Jernbaneverkets konkrete behov og de akademiske krav til vinkling.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Carl Frederik Thorsager er prosjektsekretær for Nasjonal verneplan for jernbanen.

I juni skal Jernbaneverket etter planen legge fram sitt forslag til en nasjonal verneplan for jernbanen. Flere store statsetater har fått i oppdrag fra sine departementer å lage slike verneplaner. For jernbanen betyr det at Jernbaneverket er ansvarlig for å vurdere hva som i nasjonal sammenheng bør vernes av våre anlegg. De endelige forslagene blir offentliggjort i juni, men det er allerede en kjent sak at hele Flekkefjordbanen foreslås bevart. -Prosjektsekretær Carl Frederik Thorsager sier det er viktig å tenke jernbane som transportform og ikke bare de tekniske elementene den består av. Det er en klar sammenheng mellom spor, stasjoner, trasé og omgivelser. Det er derfor et omfattende arbeid som ligger bak når planforslaget nå snart er fullført.

Nasjonal verneplan for jernbanen

AV NJÅL SVINGHEIM

Forslaget til verneplan bygges opp rundt to hovedelementer, forteller Thorsager. Det ene er strekningsvern, det vil si å ta vare på helheten i en banestrekning. Eksemplet her er altså Flekkefjordbanen der hele strekningen foreslås vernet. Det betyr banens endepunkter, undervegsstasjoner og alle tekniske anlegg. Det andre hovedelementet er spesielle objekter eller miljøer. Det kan for eksempel være en bro eller et gjerde eller et lasteområde, elementer som er med på å utfylle strekningsvernet. -Ved enkelte tilfeller kan det være aktuelt å ta vare på selve banetraseen uten spor, sier Carl Frederik Thorsager. Dette er gjerne strekninger med helt spesielle jernbanetekniske kvaliteter og som ikke er omgjort til bilvei. Jernbane består imidlertid av langt mer enn trasé, og arbeidet med verneplanen har derfor handlet mye om overbygningen. Tidligere normaler for sviller, skinner, ballast, kontaktledningsanlegg, telefon- og telegrafanlegg, signal- og sikringsanlegg og planoverganger. Alt hører med i sammenhengen når vi skal vise våre etterkommere hvordan jernbanen ble bygd og hva den består av. -Vi må dokumentere hvordan hele anlegget er laget, - hvor det er stigning og fall, hvorfor det er plassert vanntårn akkurat der osv. Jernbanene er bygd for å knytte landet sammen og gi det utviklingsmuligheter. Derfor er strekningsvernet så viktig, fortsetter Thorsager.

FOTO: CARL FREDERIK THORSAGER

-Vern handler også om å ta vare på alle banens tekniske anlegg. Her ses blant annet vanntårn, dressinbuer, en holdeplass og steinsatte stikkrenner.

Sidebanene

Thorsager mener vi er en i heldig situasjon ved at sidebanene, som mistet trafikken i 1989-90, har fått ligge stort sett intakte i ti år. Dermed er det fortsatt mulig å ta disse med i vurderingen. Hadde sporet blitt revet på disse strekningene når trafikken ble innstilt, hadde vi i dag hatt en langt vanskeligere oppgave med å lage en slik verneplan, sier han. Nå kan vi i mye større grad utforme forskjellige modeller for vern og bruk av anleggene. Alle baneanlegg har også hatt sitt formspråk som svarer til sin tid og som det kan være ønskelig å fortsatt ivareta deler av. - Se for eksempel på Gardermobanen, sier Thorsager. - Den har sitt helt klare formspråk hvor utskifting av en av de spesielle kontaktledningsmastene til gittermast nok ville ha avstedkommet reaksjoner. Derfor er det ønskelig å bevisstgjøre forvaltere av de enkelte jernbaneanlegg strekningenes tidstypiske løsninger og estetiske utfor-

FOTO: CARL FREDERIK THORSAGER

Flekkefjordbanen har en rekke tunneler med omfattende utmuring. Hele baneanlegget er av slik karakter at det bør vernes for ettertiden, foreslås det i den kommende verneplanen.

ming. Deler av disse elementene kan være vesentlige å ta med seg videre inn i fremtiden. I verneplanenforslaget blir strekningsvernet delt inn i tre vernekategorier. Noen strekninger blir foreslått som vernet etter kategori A, det betyr en fredning etter kulturminneloven. Dette er den strengeste formen for vern. Noen vil falle inn under kategori B hvor det er aktuelt å regulere til spesialområde etter plan- og bygningsloven. Kategori C er ment for strekninger der en ønsker å ivareta inntrykket av et helhetlig miljø. Til denne siste og mildeste verneformen foreslås det laget en tradisjonsbasert formingsveileder. Her skal det synliggjøres hvordan et slikt vern kan kombineres med kravene til driften av strekningen. -Det er mulig dette høres ut som omfattende verneplaner, men faktum er at vi har vært veldig strenge med hva som skal fremmes som verneforslag, sier Thorsager. Den listen vi skal legge fram i forslaget er å betrakte som en "ti - på - topp - liste." Den representerer et minimum av hva vi ut fra en faglig vurdering mener er et nødvendig vern for å dokumentere jernbanen i kulturhistorisk sammenheng. Til sammen kommer forslaget til å inneholde mellom tre og fire prosent av landets samlede elementer fra jernbanedrift. Dette er en prosentandel som er på linje med det andre etater foreslår vernet av sine anlegg. Eksempler her er Telenor, Forsvaret og Statens vegvesen.

FLEKKEFJORDBANEN

Bakgrunnen for at Flekkefjordbanen er en av banene som foreslås vernet er dens helt spesielle historie og trasé. Flekkefjordbanen var opprinnelig smalsporet og ble i liten grad endret da den fikk normalspor under krigen. Banen har fortsatt et typisk smalsporprofil. Den var opprinnelig en del av det som skulle bli en smalsporet stambane mellom Stavanger og Oslo, forteller Thorsager. Banen har sitt endepunkt ved sjøen og hadde anlegg for omlasting mellom skip og jernbane. Den har det som før Gravhalsen var landets lengste tunnel og har helt unike tunnelutmuringer og støttemurer. Da Sørlandsbanen ble åpnet ble Flekkefjordbanen en typisk sidebane med omstigningsstasjon på Sira. Hele banen er 17 kilometer lang. I en periode hadde den skinnegang for både smalspor (1067 millimeter) og for normalspor (1435 millimeter). I verneplanen foreslås det også å reetablere en slik skinnegang på Flekkefjordbanen slik at også denne delen av norsk jernbanehistorie kan dokumenteres for ettertiden. Hvilke andre banestrekninger og øvrige objekter som er med i verneplanen blir altså klart senere i år.

Bru over Selura på flekkefjordbanen. Brua har tre spenn, hvorav to kommer fra den smalsporede Vossebanen som åpnet i 1883. Ombygging til normalspor under krigen ga ikke rom for store påkostninger og bruas forsterkning ble ordnet med utenpåliggende dragere av tre!.

Seminar i jernbaneteknikk

FOTO: TINE KOMMISAR

Stolte arrangører av godt besøkt seminar i Jernbaneteknikk i Trondheim: Hallstein Gåsemyhr, senioringeniør Hovedkontoret, professor Asbjørn Hovd, NTNU, Terje Lindland, seniorforsker SINTEF, Alf Helge Løhren, overingeniør Region Nord, førstesekretær Reidun Gran Syrstad, NTNU og seniorsekretær Gudrun Foss, SINTEF.

Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Universitet (NTNU), SINTEF og Jernbaneverket var vertskap da 119 deltakere fra hele Norden var samlet til seminar i jernbaneteknikk i Trondheim 22. og 23. mars.

AV TINE KOMISSAR

Seminaret ble arrangert i Norge for første gang etter at svenskene har hatt vertskapsrollen de ni foregående år.

-Vi er positivt overrasket over at så mange meldte seg på, spesielt er vi imponert over at svenskene stilte med 50 deltakere. Danskene er på sin side kun representert med 4, sier Alf Helge Løhren, som har deltatt fra Jernbaneverket i arbeidsgruppen bak seminaret.

Utveksling av informasjon

-Hovedmålsettingen med samlingen er informasjonsutveksling mellom representanter fra universiteter, forskningsinstitusjoner, konsulenter, industri og forvaltning, sier Løhren og håper at mange nordmenn også melder seg på neste års seminar i Stockholm.

-Svenskene er i verdenstoppen når det gjelder utvikling av rullende materiell. Deres forskning på forholdet mellom hjul og skinner vil på sikt komme til å bety mye for de reisendes komfort, tror professor Asbjørn Hovd ved NTNU, institutt for veg- og jernbanebygging. Hovd er sammen med Løhren også med i arbeidsgruppen.

Det ble forelest i en rekke temaer, bl.a. om underbygning, samspill hjul/skinne, vibrasjoner og støy, kjøreveg og kontaktledning og vedlikehold. Mye av den forskningen som blir presentert er forbedringer av eksisterende teknikk. I dag kan mange ting forutses ved hjelp av avanserte dataprogrammer og simulatorer.

Rekrutteringsproblemer

Dekanus Steinar Nordal ved NTNU innrømmet under sin velkomsttale problemer med rekrutteringen og sa at NTNU kunne tatt inn dobbelt så mange studenter ved Fakultet for Bygg- og miljøteknikk.

-Et spørsmål som melder seg er hvilke visjonære tanker fagfolkene kan lokke nye studenter med?

-Jeg tror ungdommen blir påvirket av negativ fokusering i media både når det gjelder veg- og jernbaneproblematikk. Fagene våre forbruker natur og landområder. På den måten får miljøvernerne sette dagsorden, mener Hovd.

Miljøbevisste

-Vi forsøker å være miljøbevisste, men dette poenget kommer sjelden fram. I tillegg er det et problem at vår bransje også har fått søkelys på seg på grunn av store kostnadssprekker. Slike forhold tror jeg kan være en av grunnene til at vi sliter med rekrutteringen, mener professor Hovd.

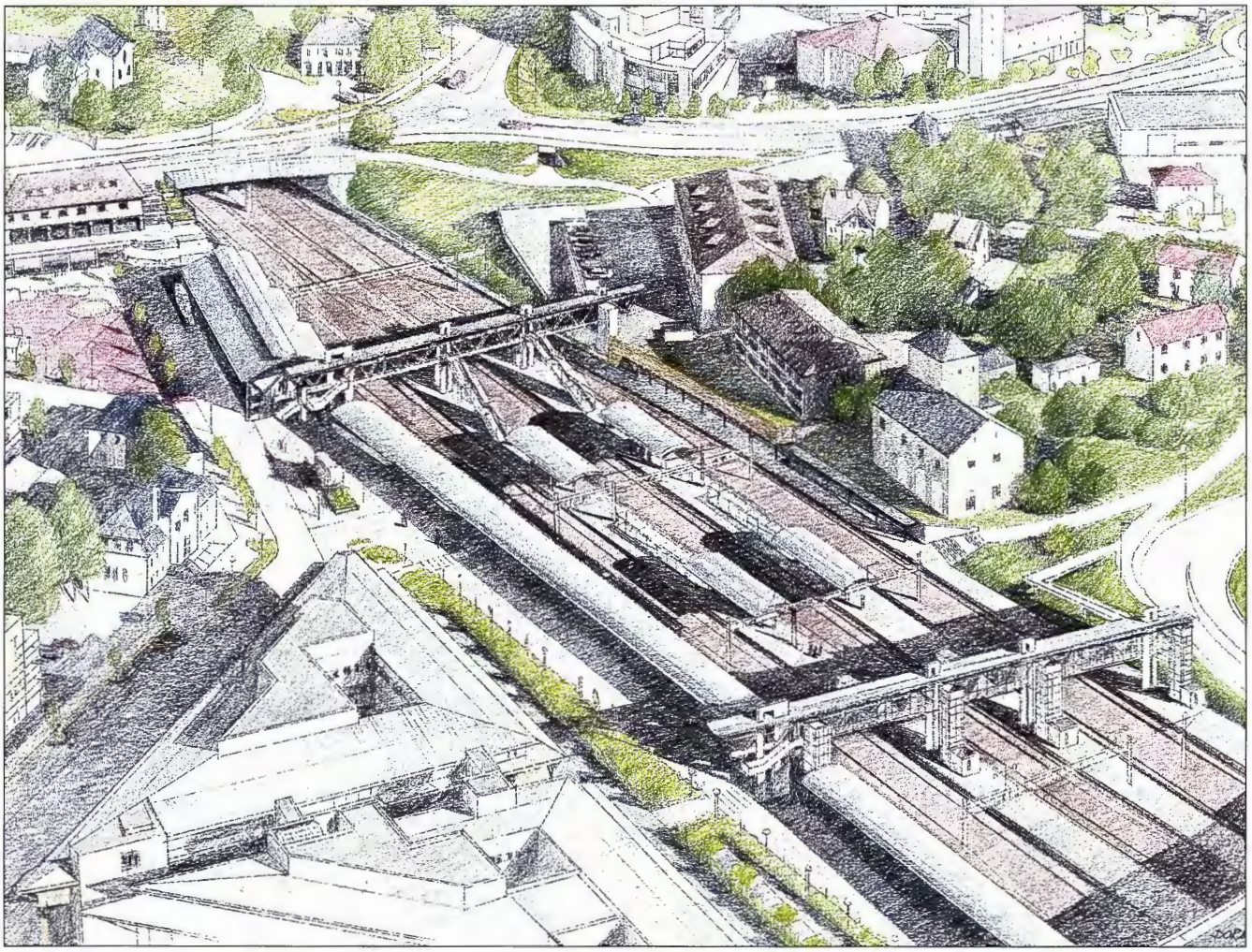
Kvinner mer syke på krengetog

Kvinner er dobbelt så følsomme som menn for å bli togsyke. Derfor er det også naturlig hvis flere kvinner enn menn klager over at de blir kvalme av å kjøre med de nye krengetogene. Dette kom frem på seminaret i jernbaneteknikk i Trondheim 22. og 23. mars. Den svenske forskeren Johan Förstberg fra VTI Järnvägsystem har sammen med NSB og Jernbaneverket i Norge undersøkt togsyke på krengetog.

250 studenter ble testet på strekningen Kongsberg - Nakksjø på Sørlandsbanen i oktober 1999. Prøvekjøringene ble gjennomført i ulik hastighet og med ulike kompenseringsgrader i krengesystemet.

Studentene måtte svare på spørsmål på en skala fra 0 - 4 om de opplevde "ingen symptomer" til "veldig kvalm".

Rundt 20 prosent i snitt svarte at de følte noe ubehag under togturen, og dette gjelder i høyere grad for kvinnene enn for mennene som var med i undersøkelsen, redegjorde Förstberg.



ILLUSTRASJON: NORCONSULT AS

Asker stasjon bygges om

Asker stasjon skal bygges totalt om i prosjekt nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Prosjektleder Egil Bjørke lover at stasjonen blir lettere tilgjengelig for brukerne når arbeidet er ferdig.

AV JOFRI LUNDE

Parsell Jong - Asker er planlagt som andre utbyggingsetappe i prosjektet. Forslag til reguleringsplan for strekningen Hønsveien - Asker skal være ferdig i september i år. Alle spor og plattformer på Asker stasjon justeres. Det bygges ett nytt spor og en ny plattform på sørsida av stasjonen inn mot Grindegården. Portalen til dagens Drammenbane ved Knut Askers vei blir trukket 15 meter tilbake.

I dag er det bare en tilknytning mellom østsiden og vestsiden av stasjonen. Adkomst til stasjonen blir bedret med en ny undergang for fotgjengere. Gangbroen ved stasjonen forlenges over mot Grindegården. Adkomsten sørvest for Alfheimkvartalet blir også bedret.

Byggeperioden

- Byggeperioden blir komplisert fordi vi skal bygge en tilnærmet helt ny stasjon med drift på fire spor samtidig, sier prosjekteringsingeniør Ludwig Wiese. De jernbanetekniske arbeidene er beregnet til to år. De fire operative sporene skal betjene flytog, Lillestrøm-lokalen og to spor Oslo - Drammen.

- Faseplanene er laget slik at vi først bygger fra sør spor 7 - 6, deretter spor 5 - 4 og til slutt spor 3 - 1. Parsell Sandvika vest må være ferdig før arbeidet på Asker stasjon kan avsluttes. Dessuten må vi ta hensyn til vedlikeholdsarbeider i Liertunnelen, sier Wiese.

Asker sentrum blir bare mindre berørt av utbyggingen. Fra Asker stasjon og nordover planlegges en 100 meter lang åpen byggegrop. Den gamle tunnelportalen rives for å gi plass til ny kulvert for fire spor.

Stasjonsbygningen kuttes

Sporene flyttes nærmere stasjonsbygningen. Dette medfører at deler av bygningen må rives.

- Vi jobbet lenge for å skåne stasjonsbygningen, men klarte til slutt ikke unngå å rive det ene hjørnet av bygningen. Årsaken er at sporløsningen ikke hadde god nok standard, sier prosjektleder Egil Bjørke i Jernbaneverket Utbygging. Eier av bygget, NSB Eiendom, har fått jobben med prosjektering og ombygging mens Jernbaneverket finansierer prosjektet.

En del av Vektergården må også bort. Vektergården blir vurdert revet og bygget opp igjen på mindre grunnflate etter anleggsperioden.

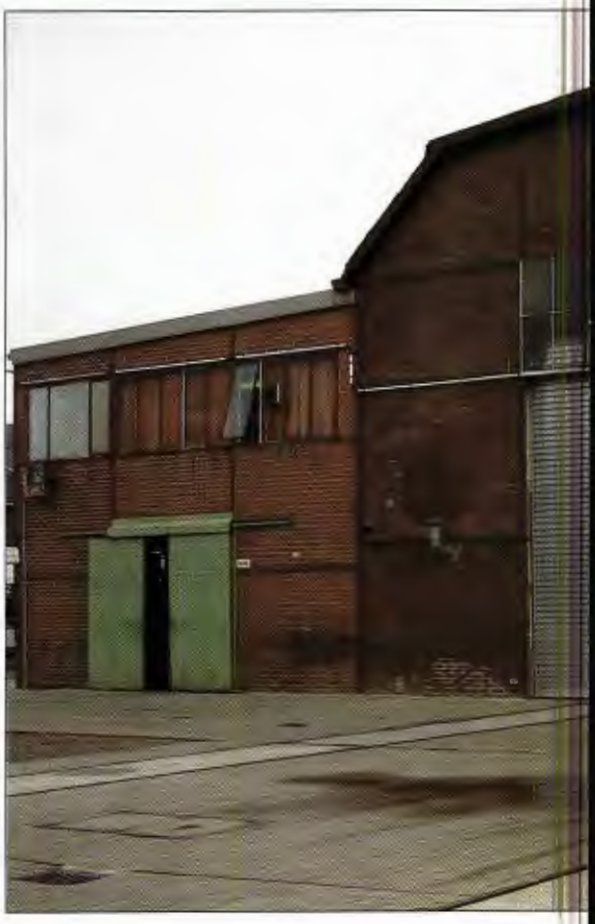
Innspill fra kommunen

Asker stasjon og kollektivterminal fremstår i dag som et moderne knutepunkt for transport. Samtidig har stasjonen fått kritikk for dårlig tilgjengelighet, spesielt til plattformene. Jernbaneverket og Asker kommune holdt i fjor et ideseminar for å få innspill til arbeidet med reguleringsplanen.

- Asker kommune er positive til planene våre. De er opptatt av de myke trafikantene og at utbyggingen inngår i en helhetlig utvikling av Asker sentrum, sier prosjektlederen.

ALLE FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Ved Talbot-Bombardiers fabrikker i Aachen blir det produsert Talent-togsett på løpende bånd for en rekke selskaper.



28. mars ble de nye dieselkrengetogene av type 93 for første gang vist fram offentlig. Det skjedde på fabrikken til Talbot - Bombardier i Aachen i Tyskland. Type 93 er en spesialversjon av Bombardiers motorvognsett med navnet Talent som er satt i serieproduksjon ved fabrikken. Den norske utgaven av Talent skiller seg ut på flere områder, men særlig er tilpasningene til norsk vinter markante. -Vi har hatt et spesielt fokus på vinterdriften når motorvognsettet skulle tilpasses norske forhold, forteller prosjektleder Kjetil Sponaas i NSB BA. Det første togsettet kommer til Norge i mai.

Dobbeltplog og elgbøyle

AV NJÅL SVINGHEIM

Det nye dieselkrengetoget kommer til å gi en helt annen reiseopplevelse enn det som har vært vanlig til nå på dieselbanene. Togene har et lyst og trivelig interiør med komfortable seter, store vindusflater, aircondition og aktiv krenging. De blir tilpasset for rullestoler, får en stilleavdeling med 24 plasser og en kontoravdeling med 20 plasser. Til sammen blir det 90 sitteplasser. Togene får en serviceavdeling med automater for mat og drikke, toalett og stellerom for barn. Av- og påstigning skjer også lettere i og med at deler av vognene har lav-gulv. Toppfarten blir i området 140 til 160 km/t, men på de aktuelle banestrekningene er maksimalhastigheten i dag 130 km/t. Likevel vil reisetidene kunne kortes inn en god del som følge av bedre akselrasjon og høyere kurvehastighet.

FOTO: TALBOT/BOMBARDIER

Nå skal togene testes ut, blant annet i kuldekammer, ført turen går til Norge. Første togsett skal ankomme landet i slutten av mai.

Strekninger

Det første togsettet skal etter planen ankomme Norge for prøvekjøringer mot slutten av mai. 30.juni skal det første togsettet overtas av NSB BA og de settes inn i trafikk fra 20.august. Det er bestilt 11 togsett av typen med opsjon på ytterligere ti sett. -Det er ennå ikke avgjort om denne opsjonen skal brukes, sier Sponaas. Det er passasjerene på Rørosbanen og Nordlandsbanen som først får stifte bekjentskap med type 93. Et togpar på hver av strekningene Trondheim - Røros - Hamar, Trondheim - Mo i Rana og Bodø - Mosjøen blir de første. 1. oktober kommer Raumabanen etter, da blir det fire togpar mellom Åndalsnes og Dombås på dagtid, mens nattogene etter planene skal forsvinne fra samme dato. Raumabanens tog skal korrespondere med type 73 -tog (Signatur) på Dombås med fire avganger mot Oslo og to mot Trondheim. 7. Januar 2001 skal alle togsettene av type 93 være i drift og da går alle togene i Østerdalen og en ny lokaltogpendel mellom Bodø og Rognan med dieselkrengetog. Dette blir første gang siden Nordlandsbanens åpning i 1962 at det satses på lokaltrafikk nord for Saltfjellet. Mellom Rognan og Bodø vil de nye togene redusere reiseti-

Første tur ut i det fri for presentasjon. De norske togene, type 93, skiller seg ut utvendig med dobbelt plog og elgbøyle under frontvinduet.

den fra dagens 1 time og 50 minutter med buss til en time, altså nesten en halvering.

Beskrivelse

Motorvognsettene av type 93 er altså dieselmekaniske krengetog. Det betyr at dieselmotorene er koblet direkte mot drivboggiene og ikke først driver en generator som igjen gir strøm til elektriske banemotorer, slik det er på diesel-elektriske tog. Dermed spares det vekt og vedlikehold. Driftskostnadene for de nye togsettene er beregnet å kunne reduseres med om lag en tredel i forhold til i dag. Togsettene er 38 meter lange og veier 84 tonn. Den norske versjonen er utstyrt med to Cummins dieselmotorer som hver yter 307 kilowatt. Tre togsett kan kjøres samlet. Den norske versjonen er utstyrt med en stor plog i fronten og mindre plogskjær bak denne på selve boggien. Årsaken til dette er at frontplogen ikke kan rydde helt ned til skinnene på grunn av krengesystemet. Plogskjærene på boggiene skal altså ta seg av den snøen som ligger like over skinnene. Videre har de norske togene fått en stålbøyle i underkant av frontvinduet for i hindre at for eksempel elg som blir påkjørt blir kastet opp over fronten. Den norske versjonen av Talent får også bedre vinterisolasjon i veggene for å kunne tåle 40 kuldegrader i Østerdalen.

Innvendig er forskjellene større. De togene som produsert for andre selskaper er bergnet for lokaltog og innredet deretter. De norske togene er beregnet for lengre reiser og har en helt annen komfort. NSB BAs Jan Erik Kregnes (tv) og Svein Ringstad tester setene.

Nå skal det første togsettet sendes til Wien i Østerrike for uttesting i kuldekammer. Der kan temperaturer på ned til -40 grader og snøstorm simuleres. Men det endelige svaret på vinteregenskapene til type 93 får vi av naturlige grunner ikke før neste vinter. Til sammen investerer NSB BA 370 millioner kroner i de nye dieselkrengetogene.

Stipend til videreutdanning

Jernbanepersonalets Forsikring, Gjensidig opprettet i forbindelse med 90-årsjubileet et stipendiefond. Avkastningen av fondets midler kan nyttes til utdeling av stipendier til medlemmer av JFG, samt fritidsorganisasjoner, foreninger mv. organisert og drevet av og for personalet i JFGs markedsområde. Hvert stipend er på kr. 10.000 og gis til videreutdanning innen faglig og sosial virksomhet, kultur, språk, idrett, den organiserte reise- og fritidsvirksomhet for personalet mv.
Søknad om tildeling av stipend må inneholde navn, alder, utdanning, nåværende beskjeftigelse, formål og plan for studiene, kostnadsoverslag og eventuelle referanser. For organisasjoner vi gjerne ha navn, stiftelsesdato, organisasjonens formål, medlemstall og plan for anvendelse av midlene.
Når studietiltaket er gjennomført skal det innsendes skriftlig orientering til JFG
Søknad sendes innen 1.mai 2000 til Jernbanepersonalets Forsikring, Gjensidig, Postboks 235 Sentrum, 0103 Oslo

Sommeropphold for funksjonshemmede

For 25.gang inviteres funksjonshemmede barn til sommeropphold på Rondeslottet. Oppholdet er i år lagt til perioden 26.juni - 1. juli. På Rondeslottet vil det bli arrangert turer med kaffekoking, grilling, lek, dukketeater, arbeidsstue med trolldeig og opphold i svømmebasseng under tilsyn av hjelpere. Hver aften er det underholdning med sang.
Dobbeltrom blir stilt til disposisjon for barn med ledsager. For hvert funksjonshemmet barn betales en egenandel på kr. 750,-. En av foreldrene eller en annen ledsager får fritt opphold.
Ved henvendelse til Sykekassen kan det fås opplysningsskjema. Dette benyttes av hjelperne for å legge forholdenen best mulig til rette for den enkelte.
Skriftlig påmelding innen 15.mai til:

Jernbanens Sykekasse
Sommeropphold for funksjonshemmede
0048 OSLO

Massepåkjørsler av rein

Jernbaneverket satser på et nært samarbeid med reineierne i Nord-Trøndelag for å få en slutt på påkjørslene av rein. Så langt i år er 77 dyr påkjørt ved Snåsa nord for Steinkjer. Påkjørslene har vært konsentrert over en strekning på 10-15 km.

AV MAREN GRIMSTAD

Det er de vanskelige og helt unike forholdene ved reinbeitene i fjellet som er direkte årsak til at reinen trekker ned til jernbanen.

For å få en midlertidig slutt på påkjørslene har Jernbaneverket "gjerdet inn" jernbanelinja med røde plastbånd langs hele den 15 km lange strekningen. Ved egnede overgangsplasser er det skapt åpninger som reinen kan passere gjennom.

Undersøkelser viser at en mer permanent løsning er å rydde skogen 20-60m fra linja. Da øker sjansen for at viltet vil gå rett over jernbanen, og ikke oppholde seg på eller langs sporet. Men Jernbaneverket eier ikke så masse jord ved siden av sporet, så derfor kan ikke dette gjennomføres uten avtale med grunneierne.

FOTO: STIG HERJUAUNE

STOR REINSDØD: 77 reinsdyr er påkjørt av toget på en strekning på 15 km i løpet av få uker.

Jernbaneverket Region Nord legger vekt på et tettere samarbeid med reineierne. Reineierne får nå mulighet til å være med på visitasjoner langs strekningen. Samtidig har regionen lagt vekt på en bedre og hyppigere dialog med både viltforvaltningen, grunneiere og reineiere i området.

Audi med tog til Norge

NSB Gods har i samarbeid med Deutsche Bahn Cargo og Harald A. Møller AS inngått en ettårig kontrakt på ca. 7 millioner kroner om transport av nye Audi-biler til Norge. Bilene produseres i Ingolstad i Tyskland og skal fraktes i spesialvogner derfra til Alnabru i Oslo. NSB Gods mener denne kontrakten er et gjennombrudd for frakt av varer fra kontinentet til Norge med høy verdi. Her er kravene til kvalitet, fleksibilitet og kortere fremføringstid spesielt høye. Årlig vil ca. 4500 Audi-biler av typen TT Coupè , A3 og A4 ankomme Oslo med jernbanen.

Direktør Kjell Frøyslid i NSB Gods markerer at de første Audiene har ankommet Norge med tog fra fabrikken i Tyskland.

- NSB Gods og Harald A. Møller AS har arbeidet med å få til avtalen i lengre tid. Det er mange parter engasjert, både i Norge og i Tyskland, for å få til en slik transport. Etter flere vellykkede prøvetransporter i fjor sommer, var NSB Gods i stand til å tilby Harald A. Møller en togløsning som tilfredsstilte kravene til pris og lav skadefrekvens, forteller direktør Kjell Frøyslid i NSB Gods.

- For Harald A. Møller AS har det viktigste vært å få i stand en logistikkløsning som ivaretar våre krav til frekvens, regularitet, sikkerhet og høy kvalitet i hele transportkjeden. Vi ønsket oss også et konsept med utviklingsmuligheter, sier direktør Runar Nilsen i Møller Logistikk.

Transporttiden med tog vil ytterligere bli redusert når Øresundbroen åpner i løpet av kommende sommer.

Masseskifte fullført på Åsta

Massen under spor og jernbanefylling ble skiftet ned til en meters dybde ved ulykkesstedet på Åsta. Den forurensede massen ble kjørt til et mottak for spesialavfall.

I slutten av mars ble de forurensede massene i grunnen under sporet på Åsta skiftet ut. Etter ulykken ble det gjennom undersøkelser funnet oljesøl i grunnen under banen og brannen i ulykkestogene medførte også lokal forurensning i sporet på ulykkesstedet. -Den forurensede massen er nå fjernet og fraktet til et mottak for spesialavfall, det eneste som nå gjenstår på stedet er å helsveise skinnegangen igjen, forteller faglig leder linjen på Rørosbanen, Gunnar Vestby. Banen var stengt mellom Elverum og Rena i to dager mens arbeidene pågikk.

AV NJÅL SVINGHEIM

Grunnboringer foretatt etter at oppryddingen på ulykkesstedet ved Åsta på Rørosbanen var fullført viste at grunnen var så forurenset at det burde foretas masseutskifting. Først i slutten av mars var dermed den siste delen av ryddejobben etter den tragiske ulykken 4.januar avsluttet. Banen ble stengt etter siste togpassering sent mandag kveld 20.mars og linjen var klar igjen før første tog torsdag morgen 23 .mars. -Arbeidene gikk helt som de skulle og vi ble ferdige i god tid første planlagte togpassering, forteller Gunnar Vestby. I alt ble den gamle massen erstattet av nærmere 600 kubikkmeter ny fyllmasse. Den forurensede massen ble kjørt til Heggvin spesialavfallsanlegg i Løten. I en lengde på 18 meter ble all masse skiftet ut ned til en meters dybde. Dette ble gjort i hele bredden fra gjerde til gjerde. Videre ble ballasten og underbygningen skiftet i en lengde på ytterligere 50 meter, sier Vestby. Svillene i hele denne lengden, ca 70 meter, ble også skiftet. Masseutskiftingen ble utført av et entreprenørfirma fra Alvdal, mens sporarbeidene ble utført av Bane Produksjon Nord på Røros. Det vil fortsatt være saktekjøring, 40 km/t, på stedet inntil helsveisingen er fullført, noe som trolig skjer i mai.

Ansiktsløftning på Drammen

Region Øst har sett seg lei på traurige lokalstasjoner på Drammenbanen. Flere av dem er så nedslitte og lite innbydende at man ikke føler seg særlig velkommen. Nå skal det bli andre tider. Regionen har bedt om tilbud på oppgradering av fire stasjoner. Hvis entreprenørene gir overkommelige priser, kan Stabekk, Billingstad, Hvalstad og Høn få en skikkelig ansiktsløfting i løpet av få måneder.

Ikke spesielt fristende å sette fra seg bilen på Stabekk. Noen foretrekker nok køene på Drammensveien.

Taggerne på Høn må regne med kortere utstillingstid for sine "kunstverk" for framtida. Hærverk har dessverre blitt en del av hverdagen, men nå skal det oppgraderes langs Drammenbanen. (alle foto: Anders Haakonsen)

Plass er det nok av på plattformen på Hvalstad, men spesielt innbydende er den ikke.

Behovet for rehabilitering av trappeoppgangen på Hvalstad er åpenbart.

Man kan si hva man vil om trappehuset på Billingstad, så lenge man ikke sier at det er vakkert.

AV ANDERS HAAKONSEN

Av stasjonene mellom Skøyen og Asker er det bare Sandvika og Slependen som holder høy standard. De øvrige er ikke verre enn det man ser mange andre steder, men det sier dessverre ikke så mye. Standarden er gjennomgående ikke særlig oppløftende. For altfor mange togpassasjerer begynner reisen på en grå og traurig stasjon.

Tidligere har det vært uklare ansvarsforhold når det gjelder drift og vedlikehold av stasjoner. Etter at NSB ble delt 1. desember 1996, ble det en avklaring for de fire aktuelle stasjonene: Her er det Jernbaneverket Region Øst som har ansvaret.

Den forestående oppgraderingen innebærer ingen ombygging. Men det er nok å ta fatt på. Plattformhus skal rehabiliteres fullstendig innvendig og utvendig. Trappeoppganger og underganger skal også rehabiliteres. Videre skal plattformer, sporområder og parkeringsplasser oppgraderes visuelt og teknisk. Dette omfatter blant annet beplantning på plattformer og på tilliggende arealer.

ALLE FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Tanken på å snu har sikkert streifet en og annen på vei opp trappeoppgangen på Billingstad.

Økt trivsel for passasjerene er ikke det eneste Region Øst vil oppnå. Man vil også lette framtidig drift og vedlikehold og gjøre tilgjengeligheten til stasjonene bedre. Det siste vil man oppnå ved å bedre belysningen og ved å oppgradere rekkverk og treramper i trappene der det ikke er skråplan. Bedre parkeringsforhold vil også gjøre det lettere for det betydelige antall passasjerer som kjører bil til stasjonen hver morgen.

De fleste lokalstasjoner på Drammenbanen har tidligere hatt oppvarmede venterom. De kommer ikke tilbake, men Region Øst vil forsøke en interessant variant som erstatning. På Stabekk, Billingstad og Høn vil stengte venterom bli gjenåpnet uten dører. Når dørene mangler, blir det ikke aktuelt å varme opp rommene. Det som en gang var venterom, vil dermed fungere som en slags leskur, men med bedre plass og mye bedre beskyttelse mot vær og vind. I forbindelse med dette må man få til en overgang mellom ute og inne så passasjerene ikke drar inn så mye sand og snø.

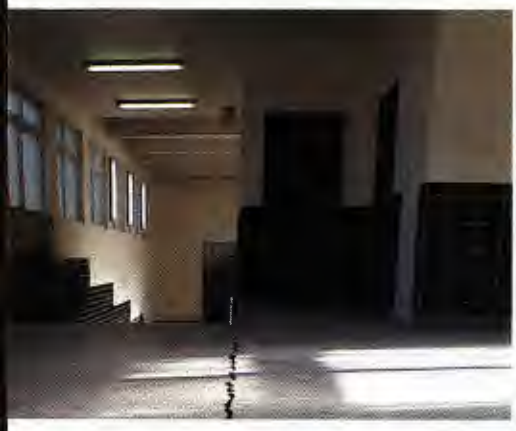
Region Øst har engasjert BanePartner til å vurdere behovet for oppgradering. Denne vurderingen ligger til grunn for det anbudsmaterialet som entreprenørene nå regner på. Det nye designprogrammet skal gjennomføres konsekvent på alle fire stasjonene.

Prosjektleder Beate Isetorp understreker at dette ikke bare skal være et skippertak. - Vi skal holde et skikkelig nivå som skal ivaretas av våre driftsavtaler på stasjoner og holdeplasser. Alle malte flater vil bli påført en voks som gjør det lettere å fjerne tagging.

- Er forholdene spesielt ille på de fire stasjonene?

- Nei, mange lokalstasjoner i Oslo-området trenger oppgradering og rehabilitering. Særlig langs Drammenbanen er det nedslitt og forfallent. Vi valgte disse stasjonene fordi de har stor trafikk. Dessuten har vi fått mange henvendelser fra naboene, særlig de som bor i nærheten av Stabekk, sier Isetorp.

banen



I begynnelsen av april ble Flåmsbana stengt to ganger av ras på samme sted. Rasene gikk foran nedre innslag til Nåli tunnel like ved Kårdal holdeplass. Bildet viser det siste, som gikk 4. april.

FOTO: ANDERS HAAKONSNEN

Rasvinter på Flåmsbana

Snøen har rast jevnt og trutt over Flåmsbana i vinter. Fram til begynnelsen av april hadde banen vært sperret av ras mer enn 20 ganger. Ved nedre innslag av Nåli tunnel gikk det to ras med tre dagers mellomrom på nøyaktig samme sted. Flåmsbana er alltid utsatt på senvinteren, men i år har det vært ekstra ille. Årsaken er store snømengder i det bratte terrenget langs banen.

AV ANDERS HAAKONSEN

Det første av rasene ved Nåli var ganske omfattende. Det rev med seg kontaktledningen og førte til stenging av banen i mange timer. For øvrig har de fleste rasene vært små, volumet har stort sett ligget mellom 100 og 500 m^3. Pinnali, Kårdal og Blomheller har vært de mest utsatte stedene.

Togene har gått klar. De er ikke blitt truffet, og har heller ikke kjørt inn i noe ras. Banesjefen for Flåmsbana, Nordvald Skjoldli mener at dette ikke kan tilskrives flaks. Forklaringen er heller beskjeden toggang og lav hastighet. Maksimalfarten på banen er 40 km/t oppover og 30 km/t nedover.

- Har Region Vest noen planer om å sikre banen bedre?

- Vi har laget en hovedplan for rassikring, men det er ikke bevilget penger til dette formålet i 2000, sier Skjoldli.

Turisttrafikken på Flåmsbana er beskjeden i vintermånedene. Nå er det tatt initiativ for å få flere turister i april, men dette tiltaket får ingen tilslutning av banesjefen.

- Jeg er sterkt i mot å forsøke å få flere turister i april før banen er bedre sikret mot ras. Når snøen er kommet ned, øker tryggheten betydelig. Likevel må vi alltid leve med en viss rasfare på Flåmsbana. I fjor sommer hadde vi et steinras på flere tusen kubikkmeter ved Blomheller, sier Norvald Skjoldli.

Valg for mer variert hverdag

BEGGE FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Aktive valg på Gjøvik for deltakerne på kurset

I løpet av året skal 75 banereparatører fra hele landet til Gjøvik på kurs i "aktivt kompetansevalg." Formålet er å gi den enkelte flere ben å stå på og en mer variert hverdag. Ved å øke kompetansen til den enkelte kan også Jernbaneverket bruke arbeidsstyrken mer fleksibelt. Kurset på Gjøvik skal bevisstgjøre deltakerne på hvilke muligheter de har for å øke kompetansen sin. -Kursene blir møtt med alt fra en viss skepsis til entusiasme, forteller Johnny Bekkengen ved opplæringsenheten på Hovedkontoret.

AV NJÅL SVINGHEIM

-Det er Jernbaneverkets behov for en mer fleksibel arbeidsstyrke som er bakgrunnen for kursene, ingen grunn til å legge skjul på det, sier Bekkengen. Likevel bør dette være positivt også for den enkelte som får tilbud om deltakelse. Gjennom å videreutvikle sin kompetanse gjør de seg mer attraktive som arbeidstakere og de får muligheten til å gjøre sin vanlige arbeidsdag mer variert. Målet med kurset er altså en bevisstgjøring. Her kan deltakerne velge mellom flere ulike fagområder de vil satse på å skaffe seg kompetanse på. Deltakerne kommer fra Bane Produksjon og valgene gjøres etter avtale med den enkeltes produksjonsleder. Banereparatørenes valg skal så følges opp i form av en plan for hvordan hver enkelt skal kurses og også for hvordan den økte kompetansen skal brukes i produksjonen.

Fem veier å gå

Kursene i "aktivt kompetansevalg" holdes i regi av Gjøvik-firmaet Sveen & Markestad as som har lang erfaring med slike kurs for medarbeidere i bedrifter under omstilling. Kursdeltakerne kan velge mellom fem ulike veier å gå. I starten av hvert kurs blir det også understreket at det er mulig å fortsette som nå, det er altså også et valg å ikke ville øke sin kompetanse. Videre er det mulig å velge dybde som retning, det vil si å utvide kunnskapen om det som er den enkeltes hovedarbeidsområde i dag. Det er mulig å velge bredde, det vil si å skaffe seg kunnskap om andre fagområder for å kunne bistå i disse ved behov. En kan velge administrasjon som videretvikling, det kan være å skaffe seg kompetanse til å være assisterende anleggsleder ved mindre anlegg, eller en kan også rett og slett velge å slutte i jobben. - Det siste alternativet er på ingen måte noe vi ønsker, sier Bekkengen. Det er heller ingen som har valgt dette til nå. Vi snakker ikke om overtallighet men om overkapasitet på banesiden, sier han. På andre områder mangler vi folk og derfor ønsker vi å kunne bruke folk fra banesiden til å bistå også på andre fagområder.

Mange fag

Til høsten skal det startes opp med kurs i flere fag for følge opp valgene som blir gjort på Gjøvik. Det skal ikke utdannes folk til å erstatte for eksempel signal- eller KL-montører, men til å kunne være med og asssistere på andre fagområder. Det kan være tilleggskompetanse som maskinfører, leder for el.sikkerhet, fjellsprengning, togekspeditør, teknisk vedlikehold, anleggsledерassistent, signal- og kontaktledningsarbeider og administrasjon.

-Det ville jo være håpløst om vi ikke greide å få noe positivt ut av disse kursene, sier Johnny Bekkengen. -Både for den enkelte banereparatør og for Jernbaneverket, legger han til. Ved kursstarten ga deltakerne åpent uttrykk for både skepsis og forventnnger de hadde til kurset. Men alle gikk inn for å gjøre det beste ut av de mulighetene en slik bevisstgjøring an gi.

Johnny Bekkengen forteller om valgmulighetene.

Første lokfører utenfor NSB

Jernbaneverket har fått utdannet og godkjent sin første lokfører. Jan Borti Salvesen i Region Øst bruker kompetansen først og fremst til opplæring av kjørende personell, men ser også at Jernbaneverket kan trenge lokførerkompetanse til fremføring av eget materiell.

AV ELLEN SVENDSVOLL

- Jeg er den første i Jernbaneverket som har tatt lokførerutdannelse etter delingen av det gamle NSB, forteller Salvesen. Han har gått kurs og tatt eksamen på NSB-skolen, og ble godkjent som lokfører av Jernbaneverket før jul i fjor.

Salvesen er sikkerhetskoordinator i Region Øst og driver opplæring av kjørende personell i regionen. - Jeg bruker lokførerkompetansen først og fremst til undervisning, sier han, - spesielt trenger jeg kompetansen for undervisning innen områdene sikkerhetstjeneste og bremser.

Dette har han så stor nytte av at han mener andre instruktører og faglærere bør tenke på det samme.

Jernbaneverket kan også ha behov for folk med lokførerkompetanse til fremføring av eget materiell, mener Salvesen. - Vi eier noen diesellok og leier dessuten materiell som ikke går under betegnelsen skinnetraktor. Da må man være godkjent lokfører for å være fremføringsansvarlig, og siden vi ikke har denne kompetansen i dag, må vi leie den fra NSB BA. Kanskje vi burde bli mer selvhjulpne i fremtiden?

FOTO: STÅLE NESSS

Jan Borti Salvesen i Region Øst er første godkjente lokfører utenfor NSB BA.

Jan Salvesen har arbeidet ved jernbanen siden 1980. Han startet i budtjenesten og hustrykkeriet, og etter fem år gikk han over i baneavdelingen og var stasjonert på Oslo S. Mens han var her, utdannet han seg til fører av skinnetraktor og begynte etter hvert som instruktør, og i 1995 ble han trafikksikkerhetskoordinator i regionen.

Fritiden til Salvesen har vært fylt av røyk og damp siden han begynte å pusse opp et gammelt damplokomotiv i 1978. Han bruker lokførerkompetansen på fritiden også og er autorisert lokfører for damplokomotiv på sidebane. Sommerstid tilbringer han mye tid på Krøderbanen. Her blir han, forhåpentligvis som en av de få lokførere i Norge, overfalt av togrøvere hvert år.

-Jeg er aktiv i Norsk Jernbaneklubb og er engasjert i alt som har med bevaring av rullende materiell og vern av jernbane å gjøre, forteller han. - Med andre ord har jeg ingen fritidsproblemer, sier Jernbaneverkets første lokfører. For ordens skyld: Jernbaneverket har flere ansatte med lokførerbakgrunn, men de har sin bakgrunn fra NSB BA.

Trafikksikkerhetskonkurransen i april

Vi har kommet fram til fjerde runde i trafikksikkerhetskonkurransen. Det kommer stadig inn en mengde riktige svar og fra februar har vi trukket ut følgende to vinnere av "Trafikksikkerhetskruset." Kurt Jensen, Bane Produksjon Sør, Bryne. Sven P.S. Andersen, Region Øst, Kabelkontoret, Oslo City Kjøreveien gratulerer! De to hadde følgene svar på oppgavene i februarkjøreveien:

1) Hvor mange vogner/aksler kan bremsesko benyttes for? Svar: Inntil 2 vogner/fire aksler
2) Hvordan lyder signalet "beredt" gitt med lokomotivfløyten og hva betyr det? Svar: Et langt og to korte støt. Det betyr beredt på sporendring, kryssing og andre forhold som krever forsiktig kjøring.
3) Hvilke tre driftsformer har Jernbaneverket for framføring av tog? Svar: Fjernstyrt strekning, Strekning med linjeblokk og strekning uten linjeblokk.

FOTO: AUDUN HOLTET

Vinnerene av konkurransen for februar trekkes på Otta stasjon. Tv: John Petter Hansen, Bane Produksjon Nord, Otta og Ingar Hanserud, Bane og trafikkavdelingen, Hovedkontoret.

Oppgave 1: Hvilke hovedsignaler har vi?

Svar:

Oppgave2: Hvem kan gi tillatelse til passering av signal "stopp" på et anleggsområde?

Svar:

Oppgave 3: Hva er en K-stasjon?

Svar:

Navn, adresse

Oppgavene er sendt inn av fagarbeider Knut Jarle Grøtterud på Kongsberg. Vi takker for oppgavene og oppfordrer flere til også å sende inn oppgaveforslag. Svarene sendes til Jernbaneverket, Hovedkonotoret ved Audun Holtet, Storvet 7, Oslo innen 15 mai.
I neste utgave av Kjøreveien kunngjøres vinnerne av konkurransen for mars.

Avtroppende fagmann med reis

FOTO: SINDRE AANONSEN

- NSB og Jernbaneverket har vært trivelige arbeidsplasser i alle år, sier Jørgen Stokken. Men nå får han bedre tid til å reise.

I juni trer Jørgen Stokken(62) inn i pensjonistenes rekker. Men sofaen blir neppe fast tilholdssted i årene fremover. Veteranen med 44 år i NSB og Jernbaneverket er nemlig litt av en globetrotter.

AV SINDRE ÅNONSEN

62-åringen har reist med den transibirske jernbanen i det gamle Sovjet, opplevd fjellene i Nepal, og sett solen gå ned i Marokko.

-Både kona og jeg liker å reise, forteller Stokken når Kjøreveien treffer ham i Skien hvor han jobber som faglig leder strømforsyning.

Begynte i 1956

Like bereist var nok ikke 19-åringen fra Lunde i Telemark som startet med opplæring i kontaktledningsfaget ved Tangen i 1956.

-Der ble jeg ikke så lenge. Som telemarking ville jeg tilbake til hjemtraktene, og etter militæret søkte jeg overføring til Nordagutu. Det var der jeg fikk mesteparten av opplæringen, erindrer Stokken.

Etter bestått fagprøve fikk han sin første jobb ved omformerstasjonen i Larvik. Der leide han hybel, fant ut at utleierne hadde en hyggelig datter, giftet seg med henne og overtok etterhvert huset.

Etter at omformerstasjonen ble fjernkontrollert i 1978 gikk veien videre til elektroavdelingen som kl-montør. Der jobbet han frem til 1983 da han vendte tilbake til omformerstasjonen som maskinsjef. -Jeg hadde ansvar for drift og vedlikehold av omformerstasjonene både i Larvik, Nordagutu, og Nelaug, forteller Stokken.

Og for så å gjøre historien kort, så var Stokken en periode fra 1994 områdesjefassistent i Skien, fram til han ble faglig leder strømforsyning i Jernbaneverket Region Sør.

Hva slags minner sitter han så igjen med etter alle disse årene?

Godt miljø

-Bare gode minner. Diskusjoner har det vært. Men kameratskapet og samhørigheten har vært der hele tiden, sier Stokken.

-Hvordan opplevde du splittelsen av NSB og den senere omorganiseringen av Jernbaneverket?

-Det var riktig og ryddig. Kanskje kom skillet mellom Bane Produksjon og Forvaltning litt for tidlig. Men at vi nå forhandler om pris på arbeidet som utføres, er bra, mener Stokken.

Han har opplevd få konflikter innenfor eget ansvarsområde, selv om enkelte reagerer på at forvaltningen gjennomfører kontroller på det arbeidet som utføres.

-Det har hendt at folk sier: "Men dere kjenner jo oss. Hva er poenget med dette?".

Stokken mener dette er en naturlig del av prosessen, og at nye holdninger vil etableres i tiden fremover.

Kulturendring

Når det gjelder jernbanens posisjon i Norge, mener Stokken denne er betydelig svekket i forhold til tidligere.

-Før var stasjonsmesteren en av størrelsene i bygda på lik linje med presten. Slik er det ikke lenger. Tidligere stoppet toget oftere og på flere steder. De gamle hurtigtogene er borte. Billettsalg blir lagt ned. Folk tar buss isteden. Selv om jernbanen må tenke konkurranse er dette en litt trist utvikling.

-Hvilke konsekvenser tror du ulykker,

ambisjoner

og mediefokuset som følger av dette, har for jernbanens anseelse?

-Jeg tror det er uheldig. Folk kommer bort til meg og sier: "Det skjer så mye rart på jernbanen om dagen". Tilliten til oss er svekket. Og jeg tror noe av problemet er at vi ikke er flinke nok til å forklare hva slags sikkerhetssystemer vi opererer med.

Stokken legger også an enn bredside mot pressen, og det han mener er desinformasjon og påstander uten hold i virkeligheten.

-Mediene skal ha nyheter. De skal ha en årsak. Og de vil peke ut en syndebukk, slår Stokken fast.

Han legger ikke skjul på at det mange ganger er frustrerende å ikke kunne ta til motmæle mot den kritikken jernbanen blir utsatt for.

Engasjert

Stokken er ikke vanskelig å engasjere når det gjelder jernbanerelaterte spørsmål. Et engasjement som også førte ham inn i fagforeningen. I 1970 ble han sekretær i Elektropersonalets forening i Drammen distrikt. Senere har han blant annet vært sekretær og leder i landsrådet, og satt også en periode i Norsk Jernbaneforbunds landsstyre. Nå er han ikke lenger involvert i foreningsarbeid men har klare tanker om hvilke utfordringer jernbanen står overfor de neste årene.

-Vi må få mer person- og godstransport over på jernbane. For å få til dette bør myndighetene innføre nye avgifter på bilbruk og biltransport. I hvert fall i sentrale byområder. Dessuten må vi igjen etablere toget som det sikreste og mest bekvemmelige transportmiddelet i folks bevissthet. Det er helt avgjørende for jernbanens fremtid, understreker Stokken.

Marsjerer

Litt trist synes han det er å skulle forlate en jobb han trives godt med, men fritidsproblemer regner han ikke med å få. Reising er allerede nevnt som en av Stokkens lidenskaper. Men den avtroppende fagmannen har også en forkjærlighet for friluftsliv på hytta i Vestfold. Sammen med kona er han medlem i Horten marsjklubb. Beina er derfor flittig i bruk, noe som kan komme godt med når man skal erobre nye fjelltopper under fjerne himmelstrøk.

-Vi har tenkt litt på Kina. Men ingen ting er bestemt, smiler han.

På vakt

Gruppeleder i dalenes dal

FOTO: RUNE FOSSUM

Yngvar Fossheim trives godt som gruppeleder på Tretten.

Gruppeleder Yngvar Fossheim har ansvaret for feilretting og verdibevarende arbeider på sporet mellom Fåberg og Otta. Gudbrandsdølen har tjue mann under sine vinger, spredd på Ringebu, Vinstra og Fåberg. Sjøl har han kontor på hjemstedet Tretten, der'n bæstefar i si' tid var baneformann.

AV HARRY KORSLUND

-Er du fornøyd med tilstanden i ditt rike?

-Jeg synes vi har utrettet mye. I løpet av de senere årene har vi byttet ut alt av gamle skinner i Gudbrandsdalen, og til sommeren fortsetter arbeidet med å legge kabelkanaler. Det arbeidet vi gjør er viktig. Hvis ikke sporene er i orden blir det dårlig stelt med sikkerheten og regulariteten.

Yngvar har jobbet i jernbanen i en mannsalder og mye har forandret seg siden aspirantdagene på Grefsen i 1971. -Det var nok mere hardt kroppsarbeide før. Jeg minnes fortsatt tiden med tresviller, hammer og dogg. Vi håndpakket sporene med pakkspade, og Gud bedre den som ikke holdt takta, smiler Yngvar.

-Du gikk i bestefars fotspor og ble etterhvert baneformann du også?

-Ja visst, og strekningen mellom Tangen og Eidsvoll kjenner jeg bedre enn de fleste. Det ble lange dager og mange mil på dressin. Den tida er forbi. Maskinene har for lengst overtatt de tyngste jobbene, men miljøet er det arbeidsfolket som skaper. Mannskapene her ser ut til å trives, og bra er det, for godt humør gir god effektivitet. -Og så er det viktig med en lys tone om morran.

-Og det sier du, som synger 2. bass i blanda kor?

-He he, jeg blir i hvert fall i godt humør av å synge. Korsang er både sosialt og trivelig. Vi er stadig ute og synger, og snart er det duket for årets høydepunkt. Landssangerstevnet i Namsos. I fjor var vi Fredrikstad. Det var morsomt , sier Yngvar og ler.

Jakt og fiske står også høyt i kurs, og hverken rypa eller ørreten kan føle seg trygg når Yngvar tar til fjells sammen med bikkja.Enhver fangst omsettes i de lekreste retter. Fangstmann Fossheim har gått på kurs må vite, og lært ett og annet om både raking, røyking og graving. Å ribbe rype er heller ingen heksekunst, men når grovarbeidet er unnagjort overlater han kjøkkenet til kona, og da er ikke festmåltidet langt unna.

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

ANSVARLIG REDAKTØR:

Sigurd Sandvin

REDAKSJON:

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

ADRESSE, REDAKSJONEN:

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

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

OPPLAG: 4.600

Layout:

Axentum kommunikasjon, Arne Eidal

Trykk:

Falch as, Oslo

Distribusjon:

Kontortrykk, linje 51062/3

Informasjon i Jernbaneverket:

HOVEDKONTORET

Informasjonsdirektør Sigurd Sandvin
(22 4)5 51 55

Region Øst

Kjell Bakken (22 4) 57573

Region Nord

Tine Komissar (72 5) 7 25 25

Region Sør

Sindre Ånonsen (32 2) 7 57 07

Region Vest

Truls Hegrenæs (55 9) 6 61 00

JBV Utbygging, Oslo

Øystein Grue (22 4) 5 59 54

JBV Utbygging, Drammen

Ronald Holmstrøm (32 2) 7 57 98

Jernbaneverket

Norsk Jernbane IdrettsForbund
ARRANGEMENTER I ÅR 2000

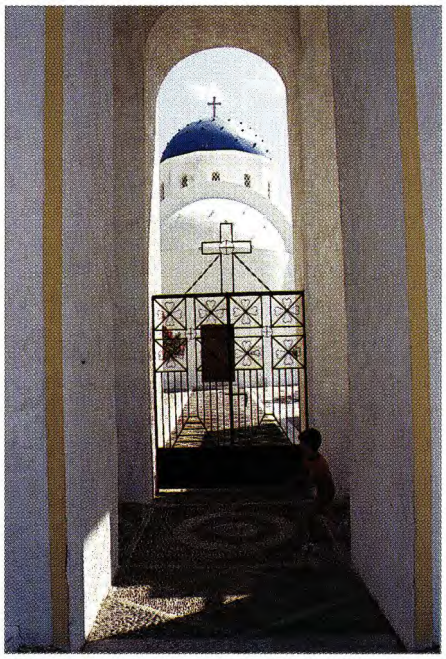
Utvalg/ idrettsgren	Plass/sted:	Dato	Arrangør
Fotballutvalget:			
Innendørsfotball	Trondheim, Abrahallen	15-16.01.2000	Marienborg BIL
Fotball Old Boys	Vigrestad - Stavanger/Bryne	3-4.06.2000	JIL Stavanger
Fotball 7-manns	Drammen	Sept.. 2000	Stasjonskameratene
Vinterutvalget:			
Rinkbandy	Kongsberg	29.01.00	JIL Drammen
Ski	Hamar	05.02.00	JIL Hamar
Skytterutvalget:			
Luftgevær/Luftpistol/ Miniatyrgevær 15 m	Hønefoss	11.03.00	JVIL Hønefoss
Miniatyrgevær 50 m og pistol	Trondheim	27.05.00	
Lerdue	Skien, Sannidal J & F	10.06.00	JIL Skien
Skyting 100/300 m	Elverumsområdet	08.08.00	
Håndballutvalget:			
Håndball damer/herrer	Hamar	11-12.03.2000	JIL Hamar
Hobbyutvalget:			
Bridge lag	Olrud, Hamar	12-13.02.2000	Utvalget
Foto	Innleveringsfrist 01.02.2000		
Sjakk	Ikke fastsatt	Okt/nov 2000	
Bridge par	Olrud, Hamar ?	Okt/nov 2000	
Sommerutvalget:			
Terrengløp	Sarpsborg/Halden	13.05.00	Ikke avklart
Orientering	Hamar/Fartbana	27-28. mai 2000	JIL Hamar
Friidrett	Moss/Fredrikstad	26-27.08.2000	Ikke avklart
Sykkel	Kongsvinger	Aug/sept. 2000	JIL Kongsvinger
Skogsløp	Moss/Fredrikstad	27.08.00	Ikke avklart
Bowlingutvalget:			
Bowling	Stavanger	6-7.05.2000	JIL Stavanger
Bordtennisutvalget:			
Bordtennis	Sarpsborg	11-12.03.2000	JIL Sarpsborg
Golfutvalget:			
Golf	Tyrifjord/Onsøy	Aug/sept. 2000	
NSB marsjer:			
Sørlandet	Stavanger	Høsten 2000	JIL Stavanger
Østlandet	Ski	Høsten 2000	JIL Ski
Midt Norge	Steinkjer	Høsten 2000	JBIL Steinkjer
Landskamper:			
Håndball herrer/damer mot Danm.	Trondheim	01.04.00	
Håndball herrer/damer mot SJ Sport	Østlandet	Okt/nov. 2000	
Fotball mot Belgia/Danmark	Kristiansand	??	
Rinkbandy mot Sverige	Norge	11.03.00	
Nordiske mesterskap:			
Ski	Finland	02-03.03.2000	
Bordtennis	Finland, (Lahti)	15-16.04.2000	
Bowling	Veitvedt, Oslo	26-28.05.2000	Utvalget
USIC mesterskap:			
Sjakk	Tyskland, Dresden	19-25.06.2000	
Terrengløp	Tsjekkia	Sept.. 2000	
FISAIC mesterskap:			
Bridge lag	Karleby, Finland	12-16.06.2000	
Foto	Frankrike		

Se også våre internett-sider på www.njig.org

JM Foto 2000

JM i foto ble i år arrangert av Jernbanens Kameraklubb Øst Oslo med utstilling og premieutdeling i Gardermobanens lokaler 20.mars. Tre drevne fotografer fra Oslo Kameraklubb hadde vurdert bildene. To av dem, Arild Bergseth og Are Hodne, gikk på møtet i gjennom alle de 97 innleverte bildene fra til sammen 11 deltakere. Juryen mente de fleste bildene holdt en høy standard og forsamlingen mente bildene og gjennomgangen ga tips og inspirasjon til å ta bedre bilder.
Premieutdelingen ble foretatt av NJIFs leder Johnny Flatmo. NJIFs pokal gikk til Rune Fossum som hadde konkurransens beste bilde uansett klasse, dermed tok Fossum også første napp i NJIFs vandrepokal. Jernbanemestre ble Rune Fossum i sort-hvitt og fargekopi, og Arvid Johansen i fargedias. Juryen var ikke fornøyd med bare 11 deltakere og oppfordrer flere til å delta ved neste korsveg.

Arvid Johansen



:"Kirkeportal" ble vinnerbildet i fargedias-klassen. Foto: Arvid Jonansen

Bli med på FISIAC foto

Festivalen skal foregå i La Grande Motte i nærheten av Montpellier i Frankrike 22. - 25. spetember. Her kan alle som er medlemmer av NJIF delta. Det skal konkurreres i tre grupper, sort-hvitt papirkopi, fargekopi og fargedias innefor temaene jernbanemotiv og fritt motiv. Hver deltaker kan delta med inntil fire bilder i hver gruppe. Bildeflaten er fri, men kartongen eller bildets kant skal være 30 x 40 cm og inntil 2 millimeter tykk. Fargedias skal monteres i 5x5 cm ramme med glass. Deltakelsen er gratis.
Bilder sendes sammen med bildeliste til lokleder Rune Fossum NSB Gods Dabygget, 6.etg. Oslo S innen 15.mai. Flere opplysninger og skjema fås ved henvendelse til Rune Fossum tlf 22 29 25 38/ 901 02832 eller Arvid Johansen 22 25 83 79. God fotojakt!

Vellykket skidag i Nybygda

JIL Hamar i samarbeid med NSB-Klubben sto som arrangør av årets JM i langrenn og aktivitetsdag på ski for hele familien fra Nybygda skistadion. Med økonomisk støtte fra NSB Internprofilering og Jernbaneverket ble dette en "kjempe dag" for store og små skiløpere. Arrangementet samlet 62 deltagere i alle aldere og disse ble aktivisert på best tenkelig måte. Arvid P. Johansen hadde ansvaret for de yngste, og etter å ha arrangert langrenn nede på skistadion bar det opp i bakken for skileik. De som kun ønsket å trimme kunne gå valgfri løype uten tidtaking, minimum 5 km., og for de aktive ble det konkurrert i 15 km for herrer og 7,5 km for damer. Etter endt dyst, og alle deltagere var vel i mål ble det servert lunch på klubbhuset før ferden gikk tilbake til Scandic hotell. På kvelden hadde JIL Hamar ordnet til bankett for deltagerne og sammen med NSB klubben ble det en premieutdeling vi sent kommer til å glemme, jeg tror ingen gikk tomhendt herfra. Det ble også vist video-opptak fra dagens arrangement. Etter middag var det sosialt samvær og dans. Ett meget vellykket arrangement som bidrar til å sveise sammen ansatte og familie i våre selskaper til en "jernbanefamilie".

Johnny.

Resultater fra Jernbanemesterskapet:

Kl. B2:	1 Trond Cato Marthinsen	Stasjonskammeratene	1.05.15	
Kl. B4:	1 Per Erling Myhre	JIL Trondheim	55.51	Jernbanemester kl.B1-4
	2 Rune Aune	JIL Trondheim	1.01.37	
	3 Trond Johannessen	JIL Lillestrøm	1.18.19	
Kl. B5:	1 Roy Kjernet	JIL Oslo S	51.31	Jernbanemester kl.B5-7
Kl. B6:	1 Jan Olav Presthus	JIL Trondheim	51.53	
	2 Arne Moholdt	Rørosbanens BIL	52.25	
	3 Leif Erik Rekstad	JIL Trondheim	53.45	
	4 Stein Grimstad	BRØ BIL	55.42	
Kl. B7:	1 Even Løkken	JIL Trondheim	52.21	
Kl. B8:	1 Ragnar Jensen	JIL Hamar	1.00.28	
Kl. B9:	1 Jan Voie	JIL Skien	58.07	Jernbanemester kl B8-9
Kl.B10:	1 Odd Skaret	JIL Oslo S	1.07.34	
	2 Nils Kattem	Marienborg BIL	1.08.27	
	3 Reidar O. Karlsen	JBIL Tønsberg	1.12.13	
Kl.B11:	1 Odd Halseth	JBIL Steinkjer	1.02.54	Jernbanemester kl B10-12
Kl.C	1. Anne Grethe N. Løkken	JIL Trondheim	29.24	Jernbanemester
	2. Mona Andersen	JIL Hamar	43.13	
	3. Ingunn Reistad	HIL-NSB	44.45	

NJIF Pokal tildelt Roy Kjernet og Anne Grete N. Løkken

Beste 3-manns lag Kl. B: JIL Trondheim v/ Jan O. Presthus, Even Løkken og Leif E. Rekstad.

Jernbanepersonalets Forsikring, Gjensidig

Bevilgning til fritidsorganisasjoner

Jernbanepersonalets Forsikring, Gjensidig kan gi tilskudd til fritidsvirksomhetene innen jernbanevirksomhetene. Tildelingen skjer etter følgende hovedkriterier:
· Landsomfattende organisasjon
· Lokalt organisasjonsledd, som arrangerer landsomfattende mesterskap, stevne, mv.
· Lokalt organisasjonsledd, som representerer i utlandet på vegne av sitt forbund.

Søknad om tildeling av midler for 2000 sendes innen 1.mai 2000 til
Jernbanepersonalets Forsikring, Gjensidig
Postboks 235, Sentrum
0103 Oslo

En rettelse

I marsnummeret av Kjøreveien stod det å lese at Selmer ASA Oslo mottok byggepris for gyggingen av Nationaltheatret stasjon med Jernbaneverket som byggherre. Det riktige er at Selmer fikk prisen for ombyggingen av Oslo Sporveiers stasjon på Nationalthetret. Vi beklager misforståelsen.

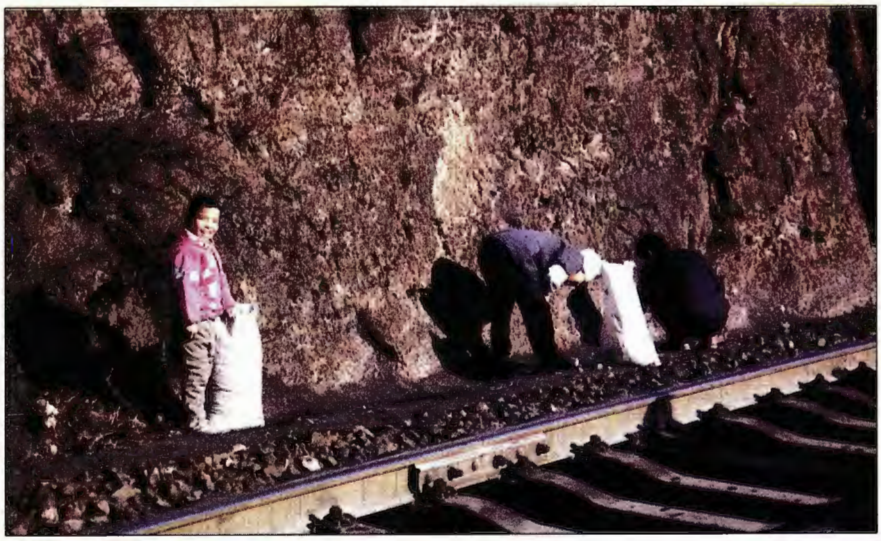
"Feil på linjen" er tilbake i neste utg.

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 4 april 2000

Jernbanebarna i Chengde

Gikk det ikke en TV-serie som het "The Railway Children" for en tid tilbake? I Norge vil vi umiddelbart tenke på enten barn som reisende, eller kanskje barn av jernbanefolk. Undertegnede var i Kina på tampen av 1999, og så der forhold som hadde gitt en hver sikkerhetsansvarlig norsk jernbanemann dilla. For i Kina er jernbanene like mye gang- og sykkelveger som kjøreveger for tog, og ingen kinesisk lokfører tar særlig notis av å møte en familie på fire midt på en bro eller inne i en tunnel for den saks skyld.



Familie på kullstubbsanking langs stålverksbanen i Chengde.

ALLE FOTOS: ROAR STENERSEN, CHENGDE 11/12 1999.

AV ROAR STENERSEN

Leser man Aage Lundes bok "Jernbaneminner", vil man der finne beretninger om "siling av stubb" i slagghaugene i lokstallene i 20- og 30-årene. "Stubb" er ubrente kullbiter som ble kastet ut under utslaggingen av damplokene, et ettertraktet brenselstilskudd den gang all husoppvarming skjedde via ved- eller koksovner, og arbeidsfolks økonomi var på et absolutt lavmål.

Vi leser mye om Kinas sterkt voksende økonomi for tiden, men drar man ut på bygda i dette enorme landet ser man at den økonomiske veksten ikke akkurat er påtrengende for folk flest.

Kina har en kullbasert økonomi. Det fyres med kull i industrien, i kraftverk og i privat husholdning, og jeg vil tro at det knapt finnes mer forurensede byer i verden enn industribyene nordøst i Kina..

Jernbanene utgjør ryggraden i Kinas transportsystem, og det ferdigstilles ca. 2500 km. nye baner årlig.

Damplok finnes fortsatt i bruk mange steder, selv om dampdriften ved de Kinesiske Statsbaner snart er historie. Imidlertid bygges det flere såkalte regionalbaner som innrettes for dampdrift, dessuten er en mengde banesystemer anlagt for landets industri- og gruveforetak. Disse banene er så godt som 100% dampdrevene, og tidvis av anseelig størrelse. Et godt eksempel i så måte er stålverket i Anshan, som har et internt nett på 700 km.

Kullkvaliteten som brukes til damplokene kan i beste fall beskrives som elendig, en slags svart støpesand som blåses rett ut av pipa når lokene kjøres hardt. Og da er vi tilbake til utgangspunktet for denne historien, for i Kina siles det stubb ennå. I stallområdene slipper ingen inn, men langs banene er det tidvis yrende folkeliv - og ingen steder mer enn langs stålverksbanen fra Chengde.

Lillesøster smiler sjenert til fotografen, mens hun tviholder på et lite spann inneholdene kullstubb hun selv har plukket.

Denne banen har stigninger opp mot 30 ½‰, og oftest tre lok på hvert tog. Ved hver togpassering regner det kullpartikler over banelegemet, og nettopp dette er det folk vet å nyttegjøre seg i den daglige husholdning.

Med redskap som minner om en god gammeldags bærplukkerskuff er hele familier i sving med å sanke alt brennbart i sekker og spann slik bildene viser.

Om noen få år vil også denne banen få diesellok, i tråd med Kinas mål og ambisjoner.

Hvor skal da befolkningen i rønnebyen ovenfor Chengde hente sitt sårt tiltrengte brensel? Vil bedre levestandard også nå dem i et land som flyter over av nyrike ? Vi får håpe det, for vinterkulda slipper nok ikke taket selv om banen moderniseres.

Årsaken til gratis brensel; Et godstog med tre lok kjemper seg i gangfart oppover 30 ½ ‰-promilles stigningen ovenfor Chengde. Tog omtrent hver annen time døgnet rundt sprer tonnevis med kullpartikler over landskapet når de passerer.