KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr. 7 - 2001

Jubel og uro

Markeringen av 150 årsjubileumet for starten på utbyggingen av jernbanen i Norge ble en hyllest til pionerene innen både bygging av jernbane, sosialpolitikk og i utviklingen av demokratiet.

Samtidig markerte jubileet en viss uro for framtiden både når det gjelder Jernbanens Sykekasse og regjeringens vilje til å følge opp Nasjonal transportplan i statsbudsjettet for neste år.

Side 4-9

Klar til fest

Jernbaneverkets unike karet-tog er klar til jubileumsfest.

- Blir vi invitert til å delta i 150-årsfeiringen, stiller vi mer enn gjerne opp, sier avdelingsingeniør Roar Stenersen ved Norsk Jernbanemuseum. **Side 12**

Trivsel på Hamar

«Møte med» heter et nytt fast innslag i Kjøreveien. Innslaget skal stort sett lages etter samme lest som den tidligere spalten «På vakt». Med andre ord skal enkeltpersoner på ulike nivåer i Jernbaneverket slippe til med sin hverdag og sin historie.

Side 25

Et eventyr?

2001 kan markere starten på et utenlandseventyr for Baneservice. Oppdrag for omlag 140 millioner kroner i Danmark og Sverige er så langt i boks.

- Det er vel bare hatten som mangler for at vi skal være ordentlige rallarer, sier avdelingensingeniør Leif Bakker. **Side 16-22**

Jernbaneverket

Signaler

150 år med jernbane-utbygging

Den 8.august markerte vi at det var 150 år siden spaden ble satt i jorda for byggingen av den første jernbanen i Norge. Jubileet ble behørig markert, og scenen var i Sandvika der vi for tiden er i gang med vår tids viktigste prosjekt; dobbeltsporet Skøyen-Asker.

Samferdselsministeren understrekte i sin tale betydningen av prosjektet. For oss i Jernbaneverket er dette viktige forsikringer når vi snart går inn i det første året av perioden for Nasjonal Transportplan.

Samme dag kunne Jernbanens Sykekasse markere et like stort jubileum. Sykekassa kan nemlig føre sin historie tilbake til starten for anlegget av den første banen. De britiske entreprenørene som sto bak byggingen var straks villige til å bidra til dette viktige sosialpolitiske tiltak som både Eilert Sundt og Marcus Thranes arbeiderbevegelse hadde ivret sterkt for å få etablert.

Historie er interessant, og det er mye å reflektere over. Vi er imponert over byggetiden for Hovedbanen - tre år - og vi må også bli imponert over hvor forutseende man var på det sosiale området. En annen refleksjon er knyttet til det internasjonale aspektet. Stortinget valgte altså, for mer enn 150 år siden, en britisk løsning, med britisk kapitalbidrag, for utbyggingen av vår første jernbane.

Etter hvert ble jernbanene mer nasjonalistiske, og løsningene som ble valgt mer og mer særpreget for det enkelte land. Internasjonalt jernbanesamarbeid har derfor bydd på store utfordringer når det gjelder samordning og muligheter for å være et konkurransedyktig alternativ for transport over grensene.

I vår tid, der EU presser på, er dette i ferd med å snu. Konkurransereglene tilsier konkurranse på europeisk basis, og vi kan ikke lenger hegne om vårt eget uten å åpne for at andre kan konkurrere om våre utbyggingsoppgaver. Derfor er det viktig at Jernbaneverkets «byggere» blir i stand til å konkurrere og til å åpne seg mot et internasjonalt marked.

I denne utgaven av Kjøreveien kan du lese mye om Baneservice, som er i gang med oppdrag både i Danmark og Sverige. I kraft av sin konkurranseevne og dyktighet har Baneservice vunnet oppdrag i våre naboland. Denne muligheten er det viktig at Baneservice fortsatt har, og at vi gir dem best mulig rammevilkår for å lykkes i konkurransen.

Så egentlig er det mange paralleller til det som skjedde for 150 år siden. Den gang var det engelskmennene som bygde hos oss. Nå bygger vi i andre land. Engelskmennene var på mange måter forut for sin tid. Vi må også hele tiden forsikre oss om at vi er på hugget. Da sikrer vi oss også de beste løsningene for jernbaneutbygging i vårt eget land.

Banelobby i Brussel

De nordiske baneforvalterne har åpnet et felles kontor for å påvirke beslutningsprosessene i EU Kommisjonen og Parlamentet.

JESPER SEJL

- Det er nødvendig å være tett på beslutningsprosessene i EU Parlamentet og i EU Kommisjonen, sier NIMs lobbyist i Brussel, Susanne Kuschel, til Kjøreveien. -På den måten kan vi fremføre NIM-synspunkter og være med og påvirke lovgivningsprosessen på transportområdet generelt og på baneområdet spesielt, sier hun.

NIM er forkortelsen for Nordic Infrastructure Managers, som samler jernbaneforvaltningene i Norge, Sverige, Finland og Danmark. Med en felles politikk og et felles kontor innrettet i et nedlagt bilverksted 200 meter fra Transportkommisjonens hovedkvarter i Brussel er der skapt en fremskutt post som skal ta vare på baneforvaltningenes interesser.

- Det er nok å ta fatt på. Bestemmelsene i de nye direktivene skal fortolkes og omsettes i en rekke praktiske forhold og innpasses i de nasjonale lovgivninger, sier Susanne Kuschel.

-Det handler om blant annet nettverkstilgang, kapasitetstildeling, infrastrukturavgifter, sikkerhetssertifikater og interoperabilitet. Og vi står overfor nye forslag som skal regulere utviklingen i jernbanesektoren ytterligere. Det er nemlig forslag om bestemmelser for nasjonal cabotage og regler om prioritering av passasjertrafikk fremfor godstrafikk, opplyser hun.

Ved åpningen av lobbykontoret i Brussel omtalte NIMs formann, generaldirektør for Banverket, Bo Bylund, den felles politikk som er trykt i «Statement of Intent»:

- Jernbanetransport er altfor dyr i forhold til transporttid, frekvens og punktlighet. Vi går derfor i NIM inn for et fritt marked for jernbaneinfrastruktur og togdrift, sa Bo Bylund.

KJØREVEIEN
7-2001

Over 400 forbedringsprosjekt	3
Jubel og uro for jernbanen	4
Kampen om frikortene fortsetter	10
Ebilock 950 i drift på Bryne	11
- Klar til jubileumsfest	12
Det gjerdes på Jæren	14
Starten på et utenlandseventyr?	16
Gledelig pris	23
Skjenker dør til jubilant	24
Møte med: Trivsel og tillit på Hamar	25
SmåNytt	26
Informasjon om informasjon	30
Feil i juli	31
Siste tur med gjengen	32

Over 400 forbedrings-prosjekt

Som et resultat av forhold som undersøkelsen Målevogn P 2000 avdekket er det nå i gang over 400 forbedringsprosjekt i Jernbaneverket. – Dette er meget bra og viser et stort engasjement i å gjøre noe selv for å bedre arbeidsmiljøet, sier prosjektleder Sissi Valmot.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Et høyt antall prosjekter er ikke noe mål i seg selv. Det viktigste er å velge ut de viktigste og gjennomføre forbedringene på disse områdene på en best mulig måte. Prinsippet er at alle skal «feie for egen dør» og gjøre noe med områder som de kan forbedre selv, fortsetter Valmot.

Har lykkes

- Med undersøkelsen Målevogn P 2000 har vi lykkes med å vise at arbeidsmiljøet er et felles ansvar, og ikke bare ledelsens eller personalavdelingens område. Å jobbe med forbedringer av arbeidsmiljøet er noe man gjør for egen og for felles trivsel, fortsetter Valmot.

- Mange forteller at bare det å drøfte resultatene fra undersøkelsen og sette fokus på arbeidsklimaet har vært nyttig. Noen problemområder er nokså ukompliserte og kan løses uten krevende arbeidsinnsats. Andre problemer, som har bakgrunn i kultur eller holdninger, kan være mer kompliserte å endre og vil ta lang tid. Kanskje slutter arbeidet aldri helt, men det skjer ingenting dersom vi ikke har fokus på forbedringer av arbeidsmiljøet, mener hun.

Metode

Til å arbeide med forbedringer har alle lederne fått utdelt et «verktøy» i form av en forbedringsmetode som består av å definere problemet og omfanget, analysere årsaker og lage forslag til løsninger og gjennomføring.

- Det er viktig å være helt enige om hva som er problemet. Videre bør alle mulige årsaker til problemet vurderes. Det er også viktig ikke å hoppe over årsaksanalysen. Kanskje har problemet årsaker man ikke ser umiddelbart? Etter en gjennomgang av mulige løsninger velger man den beste løsningen til den viktigste årsaken, forklarer Valmot.

Godt i gang

Enhetene er på forskjellig stadium i forbedringsprosessen, men i september skal de fleste ha klare handlingsplaner på områdene de skal jobbe med forbedringer på.

- Mange er alt i gang med gjennomføring av endringer. I løpet av høsten skal alle ha gjennomført endringer og forbedringer. Når prosjektet er gjennomført skal det foretas en «selvevaluering». Naturlig spørsmål er om vi har kommet dit vi skulle og hvordan vi skal opprettholde forbedringene, sier hun.

- Rundt årsskiftet vil vi gjøre opp en status over grad av gjennomføring. Alle prosjekter vil ikke være gjennomført, men en slik status kan gi en pekepinn om hvordan arbeidet går i enhetene. Til nå er svært mye godt arbeid gjennomført i mange av enhetene, og det lover bra for fortsettelsen, sier prosjektleder Sissi Valmot.

Fornøyd: *Prosjektleder Sissi Valmot er meget fornøyd med oppfølgingen av medarbeiderundersøkelsen Målevogn P 2000 så langt.*
(Foto: Njål Svingheim)

Forbedringsoversikt

Alle enheter som har fått resultatrapporter har plukket ut tre områder som de skal jobbe med forbedringer på. Oversikten viser hvilke områder som er mest valgt blant avdelinger og seksjoner i den aktuelle hovedenhet, og anslagsvis antall områder som er plukket ut. I tillegg kommer et vist antall fra ledergruppene i hovedenhetene som har tre områder hver.

Hovedkontoret: Informasjon, åpenhet, medvirkning, tilbakemelding, tverrfaglig samarbeid, opplæring og sette mål/planlegge og organisere arbeidet. Totalt antall: 69

Region Vest: Informasjon, medvirkning, samarbeid og tilbakemeldingskultur. Totalt antall: 25

Region Øst: Informasjon og tilbakemelding. Totalt antall: 65

Region Nord: Informasjon, tilbakemeldinger, opplæring, samarbeid og medvirkning. Totalt antall: 36

Region Sør: Involvering og medvirkning, skape entusiasme og tilbakemelding. Totalt antall: 54

Utbygging: Planlegge og organisere arbeidet, lønnsfastsettelse, gjennomføring av endringer og klare mål og strategier. Totalt antall: 30

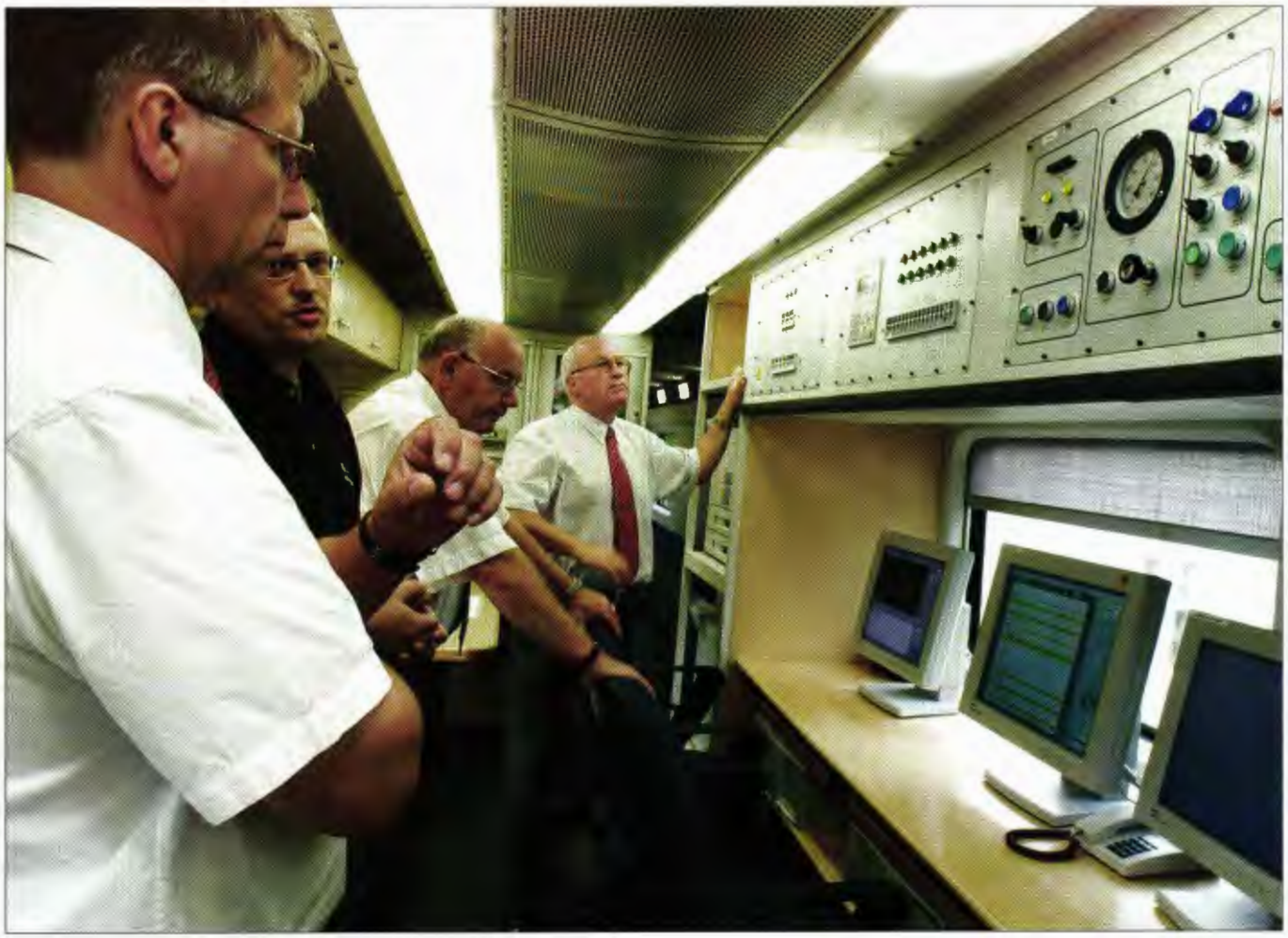
BaneProduksjon: Informasjon, tilbakemelding, medvirkning, sikkerhet og planlegging/organisering.
Totalt antall: 73

Bane Energi: Stress i arbeidet, utnytte ressursene og medvirkning.
Totalt antall: 15

BanePartner: Samarbeid, opplæring, sikkerhet og informasjon. Totalt ant.: 25

Jernbanemuseet: Kommunikasjon, entusiasme og kollegiale forhold.
Totalt antall: 3.

Jubel og uro for jernbanen



Imponerte: *Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen(t.v), leder Ove Dalsheim i Norsk Jernbaneforbund (nr to fra høyre) og jernbanedirektør Steinar Killi (t.h.) er imponert over hva Geir H. Ingvaldsen kan fortelle om Jernbaneverkets tekniske flaggskip, Målevogna.* *(Foto: Morten Holm, Scanpix)*

SANDVIKA (Kjøreveien): **Feiringen av 150-årsdagen for det første spadetaket på utbyggingen av jernbanen i Norge ble en jubeldag for jernbanen ispedd uro for framtiden.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Med samferdselsminister Terje Moe Gustavsen i spissen ble markeringen av jubileet for starten på utbyggingen av jernbanen i Norge en hyllest til pionerene innen både bygging av jernbane, sosialpolitikk og i utviklingen av demokratiet.

Samtidig markerte jubileet en viss uro for framtiden både når det gjelder Jernbanens Sykekasse og regjeringens vilje til å følge opp Nasjonal transportplan i statsbudsjettet for neste år.

Løfte

Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen pekte i sin tale ved markeringen av jubileet for Hovedbanen Oslo – Eidsvoll på jernbanens store betydning i Oslo-området.

Samferdselsministeren viste til at Jernbaneverket er i god gang med prosjektet nye dobbeltspor Skøyen – Asker. Dette er et prosjekt som med en samlet pris på seks milliarder kroner er like stort som Gardermobanen.

- Jernbanen skal være bærebjelken i kollektivsystemet i hovedstadsområdet, sa Moe Gustavsen og kom med følgende løfte for utbyggingen av nytt dobbeltspor i vestkorridoren:

- Regjeringen vil følge opp prosjektet i Nasjonal transportplan med de nødvendige midlene, sa Moe Gustavsen og understreket at utbyggingen til en meterpris på 300.000 kroner er et helt nødvendig kjempeløft å ta.

Viktigst

Jernbanedirektør Steinar Killi under-

streket i sin jubileumstale at nytt dobbeltspor Skøyen – Asker vil være Jernbaneverkets største og viktigste utbyggingsprosjekt de nærmeste årene.

- Utbyggingen er viktig for å sikre jernbanens konkurransekraft og dermed en sikker og miljøvennlig kollektivtrafikk, sa Killi og viste til at kapasiteten på dagens dobbeltspor på strekningen er oppbrukt.

- Utbyggingen av nytt dobbeltspor vil gi store gevinster i form av kortere reisetid, bedre punktlighet og mindre ventetid. Samtidig vil en overføring fra veg til bane bety mindre køer, reduserte miljøutslipp og færre drepte og skadde i trafikken, sa Killi.

Nasjonalt symbol

Om utbyggingen av Norges første jernbane hadde dagens jernbanedirektør dette å si:

- Hovedbanen Oslo – Eidsvoll var etter datidens målestokk et kjempeprosjekt som ble bygget på imponerende tre år. Prosjektet var og ble også et nasjonalt symbol for den frihets- og selvstendighetstanke som vokste seg sterk i Norge utover på 1800-tallet.

Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen var etter kjøreturen med Jernbaneverkets flaggskip, Målevogna, fra Oslo S til Sandvika tydelig imponert over dette teknologiske vidunderet.

Bragd

- Kanskje var utbyggingen av Norges første jernbaner en enda mer imponerende bragd, undret statsråden.

Bærums ordfører Odd Reinsfelt trakk på sin side fram både utbyggingen av Drammen- og Bergensbanen som eksempler både på effektivitet i beslutninger og utbygging. Han viste til at Drammenbanen med tunneler og det hele ble bygd på samme rekordraske tre år som Hovedbanen, og at det kun tok seks år fra forslaget om bygging ble lansert, til banen var i drift.

Reinsfelt viste videre til at Bergensbanen kostet et helt statsbudsjett og etterlyste noe av den samme viljen til å satse på og gjennomføre både nytt dobbeltspor og ny Ringeriksbane.

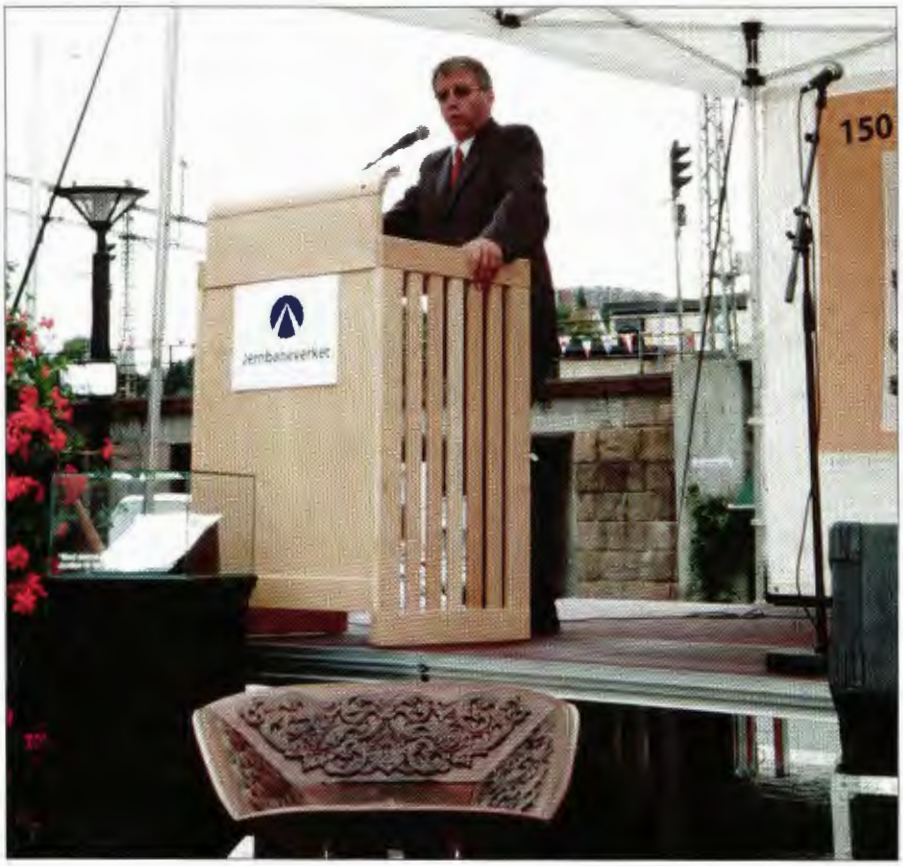
Skuespiller Lars Andreas Larsen leverte et rungende lenge leve for jernbanen i sitt historiske kåseri, og blåste i langlur til ære for jubilanten.

Revolusjonerende

I sin tale til den andre jubilanten, Jernbanens Sykekasse, slo jernbanedirektør Steinar Killi fast at dens 150 års sammenhengende historie er både ruvende og imponerende.

- Jeg har mange ganger tenkt på hvor revolusjonerende tiltak dette egentlig var tatt i betraktning de sosiale og demokratiske forholdene som eksisterte i Norge for 150 år siden.

- Det at sykekassen skulle ledes av et styre som skulle velges av og blant de tilsatte ved jernbanen, gjør Jernbanens Sykekasse ikke bare til en sosialpolitisk foregangsinstitusjon, men også til en skole i demokrati, sa Killi. Han viste til at jernbanepersonalet dermed deltok i en demokratisk ordning 42 år før allmenn stemmerett ble innført for menn og 59 år før kvinner fikk stemmerett i Norge.



Lovte: *Nasjonal Transportplan skal følges opp, lovte samferdselsministeren under 150-årsmarkeringen i Sandvika. I forgrunnen ser vi trillebåren og sølvspaden som også ble brukt under Hovedbanens første spadetak i 1851.*
(Foto Svein Erik Bakken).

Lover gode svar

Killi sa videre at han forstår at behov for reduksjon av kostnader i NSB BA og Jernbaneverket utløser bekymring for at Sykassen kan bli nedlagt.

- Vi kan ikke ta det som en selvfølge at Sykekassen også framover skal bestå akkurat slik den er i dag. Også for Sykekassen vil det være nødvendig å tilpasse seg de endringer som skjer i jernbanevirksomhetene framover, slik historien til Sykekassen gir mange eksempler på at den har gjort.

- Det Jernbaneverket kan love, er at vi, sammen med personalorganisasjonene og Sykekassens ledelse, skal arbeide aktivt for å finne gode svar også på framtidens utfordringer, sa Killi.

Et skritt

- Markeringene av jubileene for Jernbanens Sykekasse og den første utbygging av jernbanen her til lands gav ikke de store overskriftene. Likevel tror jeg det var et av de mange mindre skritt og tiltak som må til for å vise at vi er en moderne bedrift og for å gjenskape tilliten til Jernbaneverket, sier Steinar Killi i en kommentar til Kjøreveien.

- Det var derfor viktig for oss å bruke denne milepelen til å se framover og vise at Jernbaneverket er oppdatert med teknologisk utstyr av høy klasse og har plan- og utbyggingskapasitet til å ta store løft i å modernisere og bygge ut jernbanen i Norge.

- Til velsignelse for fedrelandet

«Vi er i dag samlet for å legge første hånd på et verk hvorav vi venter oss velsignede forhold for vårt fedreland. På det gamle Oslos grunn, som har vært skueplass for våre forfedres blodige ferder, vil vi legge grunnen til et av disse fredens store verker, som på en gang er resultatet av og videre utvikler en fremskreden sivilisasjon og kultur.»

REIDAR SKAUG HØYMORK

Slik begynte Norges fremste embetsmann og siste stattholder, Severin Løvenskiold, sin tale 8. august 1851. Stedet var en løkke bak Oslo Bispegård, mellom bispegården og Botsfengselet. Den inngjerdede plassen hadde på den ene siden en tribune som var reservert for 800 innbudte damer.

Sølvbeslått spade

Norske og engelske flagg vaiet i sommervinden, militærmusikken spilte opp, og midt på plassen var anbrakt en pyntet talerstol. Butikkene var stengt, skolene hadde fri, byens sangforeninger møtte opp med grønne og røde gullinnvirkede bånd, og offiserer, artillerister og ridende jegere lyste opp med sine gallauniformer.

Et folketog hadde brutt opp fra Oslo Ladegård ved 12-tiden. Dette festtoget ble mottatt av det engelske selskaps representanter og stattholderen, som med en sølvbeslått spade stakk ut den første bit gresstorv. I en trillebår av utskåret mahogny ble torven trillet bort. Da brøt jubelen løs med hurrarop, kongesalutt og patriotiske sanger.

Fra England

Jernbanehistorien har sin opprinnelse i England. Der ble den første kommersielle jernbanestrekning åpnet mellom Stockton og Darlington i 1826. Det var en begivenhet som overhodet ikke ble omtalt i norske aviser. Derimot hadde «Morgenbladet» en kort notis under vignetten Udenlandske Efterretninger «i tilknytning til» lokomotivslaget ved Rainhill i 1829:

«En ganske liten maskin setter seg selv og en dermed forbundet betydelig vekt i bevegelse med en likså stor kraft og en enda større hastighet enn de mest hurtiggående hester kan tilveiebringe i den samme distanse.

To rekker av vogner forlater deres stasjoner 5 ganger daglig, hver rekke opptar 120 personer og består av 5 store vogner, av hvilke de 3 første er lukket, alle befestet til en lav maskin, der ser ut som en slede hvorpå det ligger en vanntønne. Med et gitt signal setter den hele rekke seg i bevegelse.

En tysk reisende forteller at hans oppmerksomhet på reisen fra Liverpool til Manchester ble henledet på de den motsatte vei tilbakevendende vogner. Vi hadde belaget oss på å hilse på dem i forbifarten, sier han, men vi hørte bare en susende lyd og så en dampsky lik et meteor, og alle vogner med deres passasjerer var forsvunnet. Det merkeligste er dog, forteller to ingeniører fra Edinburgh, at ved den største fart av 45 km i timen så vi reisende, ja, sogar flere damer, tale med sine medreisende.»

Til kontinentet og Norden

Fra England bredte jernbanen seg videre til kontinentet. Først ute var Belgia i 1835 med en linje fra Brussel. Tyskland og Frankrike fulgte hakk i hæl. I Danmark åpnet jernbanen mellom København og Roskilde i 1847. Hos oss ble det først i 1845 nedsatt en kongelig kommisjon for å la:

«undersøke og avgi innstilling om den hensiktsmessigste måte hvorpå et fullkomment kommunikasjonsanlegg kunne istandbringes til forbindelse mellom Kristiania, Mjøsa og Øyeren, samt å fremkomme med detaljert forslag til et sådant anleggs utførelse, ledsaget av omkostningsoverslag».

Det var slett ikke gitt at det skulle bli jernbane som skulle utgjøre et slikt fullkomment kommunikasjonsanlegg. Kanaler hadde sine sterke talsmenn, for det var som i England godstransportens problemer man først og fremst skulle løse. Men i motsetning til i England der kull var lasten, var det hos oss trelast som utgjorde hovedtyngden av godset.

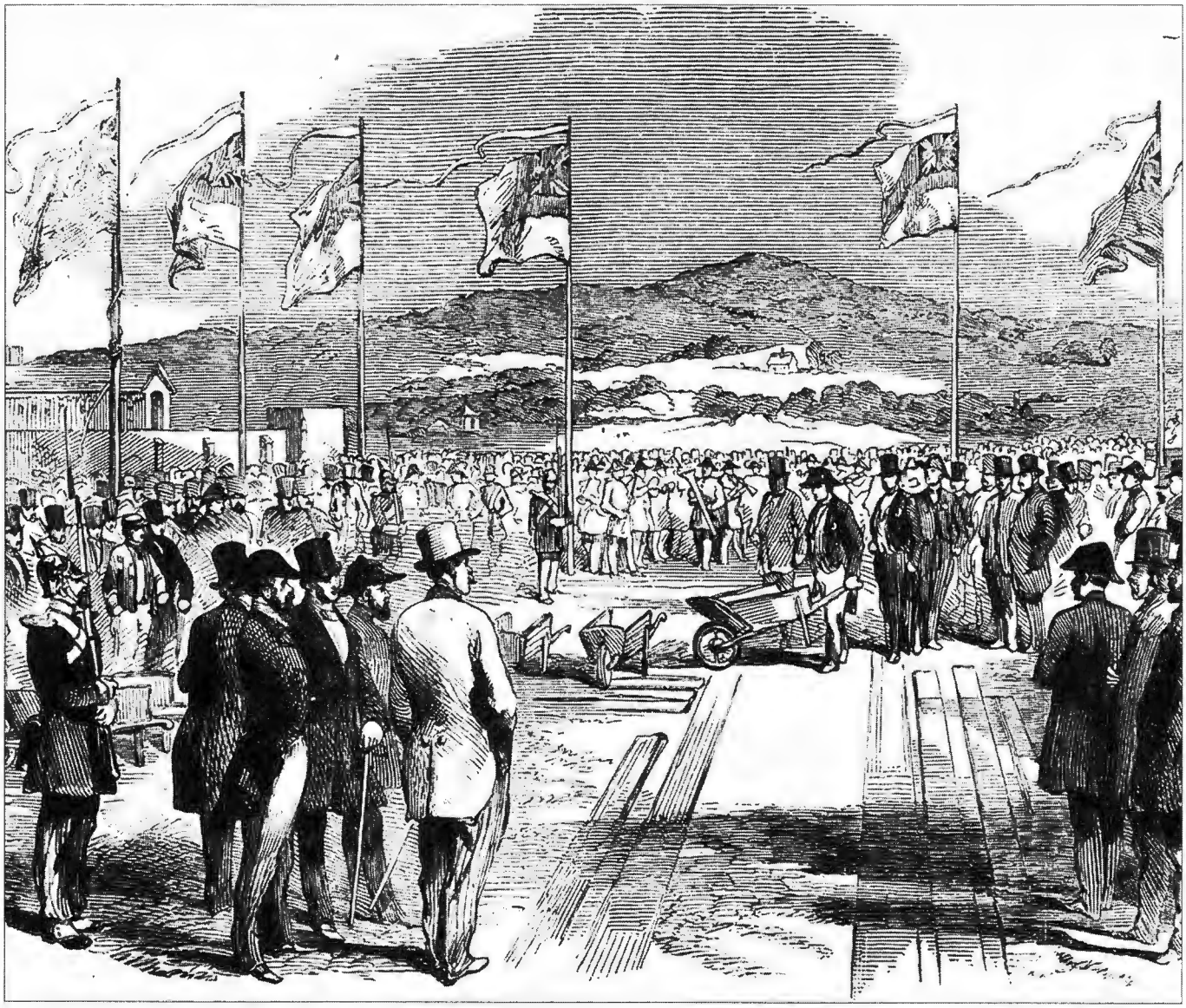
Norsk-britisk løsning

Samtidig med den kongelige kommisjon kom en søknad fra den britiske generalkonsul i Norge om å få bygge en jernbane mellom Kristiania, Øyeren og Mjøsa. Det var engelsk kapital og gründerånd som søkte nye markeder.

Grunnlaget for en jernbane ble lagt med vår første Jernbanelov av 1848, og etter ytterligere tre år med diskusjon og strid mellom kanal- og jernbane-alternativ; mellom britisk og norsk løsning, var jernbanetanken moden for stortingsbehandling. På folkemøter og i avisene var jernbanespørsmålet den store sak vinteren 1851.

En av de ivrigste talsmenn for jernbanesaken var matematikeren og fysikeren, politikeren og den senere jernbanedirektør, Ole Jacob Broch. Han hadde vinteren 1851 en større artikkelserie i Morgenbladet der han ivrig agiterte for jernbanens sak. Broch så klart at britisk kapital var nødvendig for å få banen bygd. Han skrev bl.a.:

«Vi er et fattig folk. Det er for å spare våre utgifter at vi må forbedre våre kom-



Slik begynte det: *Denne kjente illustrasjonen fra «The Illustrated London News» viser seremonien knyttet til begynnelsen på Norges første jernbane. Dagen er den 8. august i året 1851, og stedet er en løkke tett ved Oslo Bispegård. (Tegning fra «The London Illustrated News», Jernbanemuseet)*

munikasjoner. Vi er et folk med få næringsveier. Det er for å utvide og mangfoldiggjøre disse at vi må forbedre våre kommunikasjoner. Vi er et lite tallrikt folk. Det er for at det i landet kan ernæres et større folketall at vi må forbedre våre kommunikasjoner. Og av alle forbedringer er Mjøsbanen den viktigste.»

Stortinget gjør vedtak

Stortingsvedtaket ble fattet 15. mars 1851. Avstemningen viste 81 for jernbanen og 25 imot. Korrespondent for «Drammens Tidende», Aasmund Olavsson Vinje, dekket debatten som hadde vart i tre dager og avstemningen som utløste hurrarop fra publikumsgalleriet i Stortinget:

«Det var et hjertelig og rungende hurra, og håndklappene haglet som geværsalver og spraket som en mektig flamme. Folkemassen er storartet som havet, der bruser og alene dør gjennom sine bølger. Bølgene veltet seg ned i Kirkegaten til presidenten og utbrakte sine rungende hurraer.»

Spadestikk og fremdrift

Bare fire måneder senere kunne stattholderen stikke sin sølvbeslåtte spade i jorden, og enda mer bemerkelsesverdig: etter kun tre års anleggsarbeid med primitive redskaper etter vår målestokk kunne 68 kilometer med jernbane få sin høytidelige åpning.

Det tok til sammenlikning omtrent tre ganger så lang tid å få ferdig en halvparten så lang strekning mellom Ski og Sandbukta med topp moderne utstyr i våre dager.

Sammenlikningen er likevel ikke helt rettferdig. Plan- og bygningsloven og medvirkningsdemokratiet var ikke på banen i 1850-årene. Standarden på Norsk Hoved-Jernbane ble også et omstridt tema. Hadde britene bygd for dårlig?

Den viktigste forskjellen er likevel også i dag aktuell. Kapitalen var sikret, og anlegget kunne drives fram i et økonomisk rasjonelt tempo. Man var ikke avhengig av Stortingets nåde ved årlige budsjettvedtak der hensynet til budsjettbalanse og mulig inflasjonsdrivende effekt er viktigere enn hensynet til rasjonell fremdrift og raskest mulig ferdigstillelse og drift på jernbanen.

Helse og samhold i 150 år

Farlig arbeid: Arbeidet på jernbaneanleggene medførte flere ulykker og mange sykedager. Det ble derfor opprettet syke- og hjelpekasser som kunne gi hjelp til sykebehandling i inntil tre måneder.

Samme dag som det første spadestikket ble tatt på Norsk Hoved-Jernbane, ble landets første jernbanesykekasse grunnlagt. Jernbanens Sygecasse skulle bli en banebrytende institusjon i norsk sosialpolitikk, og den fikk snart følge av flere sykekasser etter hvert som jernbaneskinner la landet under seg.

REIDAR SKAUG HØYMORK

Tidligere leder av Sykekassen, Alfred Hansen, har nå samlet kassens historie på 150 boksider. Denne artikkelen har lånt tittelen fra Hansens bok og bygger også ellers på forfatterens forskningsarbeid.

Mens jernbanesystemet etter 150 års historie fortsatt er gjenstand for utvidelser på deler av nettet, er det mørke skyer på Sykekassens fremtidshorisont. Forfatter Alfred Hansen er bekymret for Sykekassens fremtid. Hele bokkomiteen, som var forfatterens diskusjonspartnere i arbeidet med boka, deler hans bekymring.

Ikke først

Fra England spredte jernbanetanken seg til kontinentet. I Norden var det Danmark som først fikk jernbane i 1847. Allerede året etter fikk Danmark sin første jernbanesykekasse. Det som var bemerkelsesverdig i Norge, var at Jernbanens Sygecasse ble opprettet samtidig med at selve anleggsarbeidet ble satt i gang.

Det er flere årsaker til denne tidlige oppstart. Den danske inspirasjon ses tydelig gjennom de ytelser de norske kassene gav og de statutter som kassene ble underlagt.

Enkeltpersoners innsats gjorde også sitt. Marcus Thranes arbeiderforeninger presset i bakgrunnen, og prest og samfunnsforsker Eilert Sundt ivret sterkt for at det skulle opprettes syke- og begravelseskasser ved arbeidsplasser i Norge.

Britiske bidrag

Da Stortinget i mars 1851 vedtok å bygge en jernbane mellom Christiania og Eidsvoll, sendte Eilert Sundt et brev til Indredepartementet hvor han anmodet om at det måtte opprettes en sykekasse ved jernbaneanlegget.

De britiske entreprenører som naturligvis godt kjente til den politiske diskusjon om norsk eller britisk jernbaneløsning, var på departementets forespørsel straks villige til å bidra. En årlig utgift på 220 pund til én prest og nødvendige leger var vel også et forholdsvis godt kjøp av norsk velvilje.

En viss idealisme og sosialt sinnelag skal imidlertid også godskrives britene. Thomas Greenhill, som var hovedarbeidsleder ved jernbaneanlegget, forærte sykekassen 113 spesidaler som nyttårsgave i 1852.

Sykdom og ulykker

Bakgrunnen for Thranes og Sundts innsats var et helse-Norge som har lite til felles med vår velferdsstat. Smittsomme sykdommer fikk herje uten at man hadde egentlige botemidler; sykehus var oppbevaringsanstalter. Tre hundre leger skulle ta seg av en befolkning på 1,5 millioner i 1853. I dag er legedekningen ti ganger så god. Ikke så underlig at påregnelig levealder den gang bare var 51 år for kvinner og 48 år for menn.

Fattigkassen var det sosiale redningsnettet og skammen følgesvenn for dem som måtte gå dit. De første, private sykekasser oppsto på tuftene etter håndverksfagenes laugsvesen som ble avviklet i 1839. Arbeiderforeningene fulgte etter, og med industrialiseringen kom også de første bedrifter som opprettet syke- og begravelseskasser.

Sykdom kunne ramme alle; ulykkesrisikoen var mer fordelt etter yrke. Her var jernbaneanlegg utsatt, og særlig skjedde det mange rasulykker i jord- og steinskjæringer. Det farlige arbeidet var enda en grunn til å spenne opp et økonomisk sikkerhetsnett for jernbanearbeiderne.

Skole i demokrati

Da Norsk Hoved-Jernbane ble åpnet i 1854, ble Sykekassen omorganisert og tilpasset en jernbane i operativ drift. Sykekassen skulle heretter være selvfinansierende, og kassens ytelser og utgifter skulle dekkes gjennom innskudd fra medlemmene; mulkter som jernbanen ila personalet ved tjenesteforsømmelser og inntekter fra salg av hittegods.

Jernbanen bidro også ved at den dekket alle administrasjonskostnader og ytte de såkalte «jernbanelegene» fri befordring med tog. Ved at jernbanesykekassene gav lån til medlemmene fikk man også renter som inntektskilde til kassene.

Statuttene for Hovedbanens sykekasse kom til å danne mønster for samtlige sykekasser.

Sykekassene ble ledet av et styre med seks medlemmer. Dette styret ble valgt av samtlige medlemmer, høy og lav; kvinne som mann. Slik beskriver Alfred Hansen jernbanesykekassens styringssystem:

«Sykekassen fikk nå sitt eget styre som var valgt av og blant de tilsatte ved jernbanen. Jernbanepersonalet deltok således i en demokratisk ordning allerede fra den første tiden. Hele 42 år før alminnelig stemmerett ble innført for menn, og 59 år før kvinner fikk stemmerett, hadde jernbanearbeiderne fått anledning til å delta i valg av en bestyrelse for sykekassen..»

Syketrygden kommer

Etter det store systemskiftet med innføringen av parlamentarisme i 1884 kom også alminnelig syketrygd på den politiske dagsordenen i Norge. Det skulle imidlertid gå mer enn 25 år før syketrygdloven trådte i kraft fra 1. juli 1911.

Fra den tid begynte også et press fra det offentlige trygde-Norge for å få alle private sykekasser inn i samme, enhetlige fold. Av de 175 private sykekasser som var med i oversikten fra «Den parlamentariske Arbeiderkommisjon» av 1885, overlevde 71 som godkjente, private kasser.

Jernbanens sykekasser var ikke med i denne oversikten over private kasser og forsvarte også etter innføringen av syketrygdloven sin videreføring som egen kategori. Men det skulle komme flere angrep mot Jernbanens Sykekasse.

«Kampen for sykekassen»

Det var innføringen av folketrygden fra 1967 som satte Jernbanens Sykekasse på den hardeste prøve. «Kampen for Sykekassen» har Hansen kalt denne delen av sin beretning.

Loven om folketrygd skulle samle alle offentlige trygder i én lov, men fra starten av manglet syketrygden, yrkesskadetrygden og arbeidsløshetstrygden. Det var imidlertid bare et tidsspørsmål om når folketrygdverket var fullført, og med syketrygdens innlemmelse ville presset mot avvikende sykekasser bli sterkt. Rikstrygdeverkets direktør, Finn Alexander, var meget oppsatt på ikke å tillate utvekster som Jernbanens Sykekasse.

Uten å fornærme noen må vi nok gi personalorganisasjonene ved NSB størstedelen av æren for at Sykekassen overlevde også denne gang. Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannnsforbund kjempet skulder ved skulder og sørget i et samspill med administrasjonen og styret for NSB for at Sykekassen ikke ble nedlagt, men at den overlevde som såkalt suppleringssykekasse som den også i dag er.

Hva med i morgen?

Mens Sykekassen tidligere har vært presset utenfra, er det kanskje fra innsiden den sterkeste trusselen kommer i dag. I sin jakt på utgiftskutt har både NSB BA og Jernbaneverket hatt bidragene til Sykekassen i søkelyset, og den holdning til Sykekassen som et felles aktivum for bedrift og tilsatte som gjennomsyrer NSBs uttalelse fra 1969, er ikke påtrengende til stede i dag.

Oppsplittingen av NSB i et jernbaneverk og et trafikkselskap som begge stadig skyter nye og løsere knopper, utgjør videre en organisatorisk trussel mot medlemsgrunnlaget. Derimot er 90-årenes politiske angrep gjennom Stortinget akkompagnert av media mot sykekasseytelsene og fribilletten som tvilsomme «frynsegoder» stort sett historie i dag.

Heller ikke blant medlemmene selv er kampviljen imponerende. Medlemmer som kjenner seg friske, sterke og kjekke, ser ut til å ville overse det solidaritetsaspekt som i tillegg til forsikringen ligger bak den månedlige kontingenten til Jernbanens Sykekasse. Heller penger i egen lomme....

Den sterkeste støtten til Sykekassen kommer i dag fra Jernbanepensjonistene. Ja, vil mange tenke – det er vel også pensjonistene som har mest å hente av Sykekassens ytelser? Men nei, har Alfred Hansen funnet ut: jernbanepensjonistene er ikke overforbrukere av Sykekassens ytelser. Er forklaringen kanskje at man må ha levd en stund for å huske hva solidaritet er?

- Kampen om frikortene fortsetter

KATRINEHOLM/BORLÄNGE (Kjøreveien): **Helt siden 1873 har de ansatte i Banverket reist gratis med toget, men fra 1. juli i år mistet Banverkets rundt 6.500 ansatte denne fordelen. Ledelsen i de jernbaneansattes største fagforbund lover knallhard kamp for å få frikortene tilbake.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Kjempe: *- Kampen for frikortet er ikke over, om nødvendig går vi rettens vei for å få den 128 år gamle rettigheten tilbake, sier tillitsvalgt Jørgen Lundstrøm i Seko.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

- Vi skal slåss for å få frikortene tilbake, om nødvendig er vi villige til å gå rettens vei, sier tillitsvalgt Jørgen Lundstrøm i Seko til Kjøreveien.

Det var i fjor høst at Statens Järnväger (SJ) varslet at ordningen med frikort fra 1. januar 2001 kun ville gjelde for ansatte i SJ, som fra samme dato ble omdannet til aksjeselskap. Dette satte ledelsen i Banverket med generaldirektør Bo Bylund i spissen seg kraftig imot og ba næringsminister Bjørn Rosengren om å utrede spørsmålet om rettighetene til frikortet.

Til etterretning

- Det er bare regjeringen som kan oppheve eller endre rettighetene til frikortene, hevdet Bylund overfor Kjøreveien tidligere i år. Ledelsen i Banverket har da også i et brev til regjeringen bedt om å få beholde frikortene.

- Dessverre har vi ikke fått gehør for vårt syn, og det synes jeg er meget beklagelig, sier Bylund i en kommentar til «Rallaren», Banverkets personalavis. Bylund ønsker ikke å kommentere hva Banverket skal gjøre videre.

Ikke opphevet

Næringsminister Bjørn Rosengren har ikke opphevet ordningen, men kun tatt SJ ABs avgjørelse til etterretning. Næringsdepartementet ønsker heller ikke å utrede spørsmålet om rettighetene. Departementet mener ordningen med 30 prosent rabatt for de som var ansatt før 31.12.00 og at pensjonistene i Banverket beholder frikortet, er et bra kompromiss.

- Slik vi ser det har vi derfor fortsatt rett til frikortene, fortsetter Lundstrøm. – Disse rettighetene er hjemlet i en kongelig resolusjon fra 1908. Har aksjeselskapet SJ hjemmel til å fatte vedtak i strid med en kongelig resolusjon, spør Lundstrøm, og besvarer sitt eget spørsmål med et rungende nei.

Gjelder fortsatt

- Vi har etter vår mening fortsatt rett til å reise gratis med toget, så får det være opp til selskapene innen jernbanesektoren å finne ut hvem som skal betale for ordningen, fortsetter Lundstrøm, og viser til ordningen i Norge hvor Jernbaneverket betaler NSB BA årlig rundt 7.000 kroner per ansatt for fribillettene.

- At SJ blant annet begrunner sin avgjørelse med at de ikke lenger vil administrere ordningen, kan heller ikke være til hinder for at vi på en eller annen måte kan beholde frikortene, mener han.

Viktig

- At de ansatte kjenner til hvordan det er å reise med tog og hvordan ting fungerer i praksis, er minst like viktig for jernbanesektoren som den økonomiske fordelen av frikortet er for de ansatte.

- Dette er en verdi som ikke er lett å måle i penger, men som har stor verdi for Banverket. Det tror jeg ledelsen er enig i, bare at de ikke har tatt steget og funnet fram en løsning.

- Dersom dere ikke får tilbake frikortet, vil dere kreve kompensasjon i form av økt lønn?

- Det som er klart er at dette er en ansettelsessak. Samtidig er det ikke så lett å tallfeste denne fordelen i kroner og øre. For noen betyr frikortet lite, mens for andre kan det bety veldig mye, sier Jørgen Lundstrøm.

Personalsjef Per-Olof Göthe viser til at ledelsen i Banverket hele tiden har hevdet at opprettelsen av frikortet har vært et ensidig arbeidsgivertiltak, og dermed ikke er en del av avtaleverket.

- Vi er imidlertid i gang med forhandlingene om lønnsavtaler for år 2002, så vi regner med at spørsmålet om frikortene kommer opp når forhandlingene starter opp igjen over sommerferien, sier han.

Ebilock 950 i drift på Bryne

BRYNE (Kjøreveien): **2. juli ble Ebilock 950 satt i drift på Bryne stasjon etter at Jernbanetilsynet hadde godkjent anlegget. Men inntil anlegget kan fjernstyres, vil fremdeles stillverket betjenes manuelt av en togekspeditør.**

Overvåker: *Omsider er Ebilock 950 tatt i bruk på Bryne stasjon. Togleder Helge Lunde Bø har ikke opplevd problemer med det nye sikrings-anlegget. (Foto: Sindre Ånonsen)*

SINDRE ÅNONSEN

Sikringsanlegget er av samme typen som skal settes i drift på Sande til høsten, og skulle egentlig vært på plass høsten 1999. Men problemer underveis har gitt betydelige forsinkelser.

Prosjektleder Gisle Tangenes har de siste to årene pendlet jevnlig til Bryne, og han er lettet over at Jernbaneverket nå kan høste erfaringer med anlegget.

- Vi har fått gode tilbakemeldinger både fra togekspeditører og togledelsen, og det er ikke rapportert om noen problemer, sier han.

Ennå ikke fjernstyrt

Fortsatt vil stillverket på Bryne betjenes manuelt. Hvor lenge er ingen sikre på. Fjernstyring av stasjonen er tenkt å skje fra togledersentralen i Stavanger. I tillegg er det opprettet en lokal operatørplass på Bryne som skal kunne betjenes av togekspeditør (txp) ved behov.

Foreløpig styres anlegget kun fra lokal operatørplass på Bryne stasjon. Dette skyldes at det hittil ikke er utviklet mulighet for magasinering av togveier i Ebilock 950, samt at ordre for vekselomlegging ikke vil fungere på lik måte som på nabostasjonene ved styring via togledersentralen i Stavanger.

- Hovedkontoret har godkjent erfaringsdrift frem til juli neste år. Etter fremdriftsplanen bør vi da ha fått på plass grensesnittet mot Vicos (fjernstyringssystemet). Leverandøren Bombardier jobber med de funksjonene som mangler, opplyser Tangenes.

Slutt på sveiving

Selv om det ennå er en stund til Bryne kan fjernstyres, er arbeidsdagen blitt enklere for togekspeditøren som betjener stasjonen fra en arbeidsbrakke. Tidligere måtte txp ut og sveive vekslene med en drill. Det er det slutt på nå. Så da Kjøreveien besøker arbeidsbrakka en varm sommerdag i juli, er det bare smil å spore hos Terje Robstad fra Kristiansand.

- Til vanlig er jeg togleder, men jeg synes det er greit med noen turer hit innimellom, sier han.

Han har ingenting å utsette på det nye sikringgsanlegget så langt.

- Men så er jeg heller ikke så ofte her, kommenterer Robstad.

Hos togledelsen i Stavanger er en ny PC-skjerm alt som vitner om at Ebilock 950 er tatt i bruk. Og togleder Helge Lunde Bø har lite å utsette på det nye sikringsanlegget.

- Foreløpig har det ikke vært problemer som kan spores tilbake til sikringsanlegget, sier han.

Erstatter anlegg fra 1954

Sikringsanlegget Ebilock 950 som skal benyttes på Bryne, erstatter et sikringsanlegg av typen NSI-EB som ble bygget i 1954. Utskifting av sikringsanlegget er initiert av en sporomlegging som følge av at det skulle bygges ny mellomplattform og ny publikumsundergang med adkomst til plattformen.

Den nye plattformen er vesentlig bredere enn tidligere, og sporarrangementet ble redusert fra tre til to gjennomgående togspor. I dag fremstår Bryne stasjon som et to-og-et-halvtspors-anlegg.

Fakta om det nye anlegget

- Ebilock-950 er en videreutvikling av Ebilock-850 som er installert på Alnabru skiftestasjon. I 1996 ble det første Ebilock-950 (IPU 950) satt i drift i Spania.
- Ebilock-950 er et moduloppbygget databasert elektronisk sikringsanlegg. Det består av en sentralmaskin (ILC951) og et utdelssystem (OCS950).
- Sentralmaskinen består i hovedsak av to forriglingsmaskiner (IPU950) hvor en er aktiv, og en er «hot standby» og forriglingslogikken (ILL950).
- Hver forriglingsmaskin består av tre prosessorer. To av disse er «fail safe» prosessorer som jobber parallelt med forriglingsberegninger, det vil si med diverse programvarer. Den tredje prosessoren er en service-prosessor, som anvendes for beregninger av ikke-kritiske funksjoner, samt for service, grensesnitt og transmisjon.
- Forriglingslogikken er bygget opp av software som har full diversitet. Det betyr at logiske beslutninger gjøres av to uavhengige system som er utviklet av forskjellige utviklingsteam.
- Begge systemene må komme frem til den samme beslutning for at ordren sendes til utdelssystemet.
- Utdelssytemet er plassert i kiosker som står ute langs linja. De kommuniserer med forriglingsmaskinen i begge retninger ved hjelp av en kommunikasjons sløyfe av enten fiber eller parkabel.
- Ebilock-950 styres fra et skjermstyrt manøversystem kalt MAN900.

(Kilde: Gisle Tangenes, prosjektleder)

Klar til jubileumsfest

Superveterantog: *Med 140 års jubilanten «Caroline» i spissen er Jernbaneverkets karettog et vakkert skue og en stor opplevelse.* *(Foto: Kjartan Kvernsveen)*

HAMAR (Kjøreveien): **Jernbaneverkets karettog er unikt i togverdenen og klart til jubileumsfest om vi blir invitert til å delta i 150-årsfeiringen, sier avdelingsingeniør Roar Stenersen ved Norsk Jernbanemuseum.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Stolt viser Stenersen oss hjertebarnet sitt, karettoget, med verdens tredje eldste damplokomotiv i drift, «Caroline», i spissen. Stenersen har vært prosjektleder og primus motor i et møysommelig arbeid der veterantoget nærmest er bygget opp bit for bit.

Detaljriktig

- Skal resultatet bli virkelig bra, må en ha øye for detaljer. Ikke minst må du vite nøyaktig hvordan alle detaljer har vært skal du få ett vellykket resultat. Det skal ikke så mange stjerneskruer til før helhetsinntrykket ødelegges, mener han.

Restaureringen og oppbyggingen av karettoget startet i 1990 da «Caroline» var inne til full teknisk revisjon og bygging av ny kjele. Samme år ble Borgarsyssel Museum i Sarpsborg engasjert i restaureringen av vognene. De fleste vognene var da i skral forfatning og manglet nærmest alt av understell og innredning.

Som toget fremstår i dag, representerer det 11 års kontinuerlig arbeid utført av topp profesjonelle verksteder og håndverkere, og for en gangs skyld har ikke det frivillige miljøet vært innblandet. Jernbanemuseet har hele tiden hatt prosjektansvaret og ledelsen, men det er Jernbanemuseets Venner som har finansiert prosjektet med bidrag fra Jernbanemuseet og Norsk Kulturråd, I reine penger har prosjektet kostet rundt 7,5 millioner kroner.

Kongelig luksus

Siste tilskudd på veterantoget er en 2. klasses passasjervogn med kupeer med smak av kongelig luksus. Med denne vognen på plass kan «Caroline» trekke med seg fem vogner med plass til hele 194 passasjerer med sitteplasskomfort fra myke plysjsofaer til trebenker når hun stolt legger ut på sine årlige turer til Elverum.

Attraksjon: - Dette historiske toget bør bli en av attraksjonene under 150 års jubileet, sier Roar Stenersen, og frister med myke opplevelser i verdens mest stilrene karettog. (Foto: Svein Erik Bakken)

Det er kun tekniske detaljer som skiller vognene på karettoget fra de som trafikkerte Hovedbanen fra 1854. Alle vognene har adskilte kupeer med direkte adkomst fra utsiden, derav navnet «karetvogn». Nyeste vogn i toget er bygget i 1889, så alt her er nå i sitt tredje århundre.

- Jeg vil si det så sterkt at bevisstheten vedrørende jernbanehistorie generelt er lav i Norge. Her til lands skjønner en ikke helt hvor unikt dette veterantoget er. Toget vårt er nesten bedre kjent i utlandet, ikke minst i England, enn her hjemme. Jeg har vært verden rundt og sett mange veterantog, men ingen land har et så stilrent tog fra 1800-tallet, mener Stenersen.

Skinner om kapp

Hva som skinner mest: all den blankpussete messingen på «Caroline», Norges eldste bevarte lokomotiv eller Stenersen når han kry forteller om den ene detaljen etter den andre, er umulig å si. Ivrig viser han oss blant annet de signerte håndlagde hjulene på «Caroline», som fyller hele 140 år i år.

- «Caroline» er i bedre form i dag enn da NSB solgte lokomotivet i 1920 til Klevfoss Cellulosefabrikk. Der gikk hun under navnet «Klevfossmærra». Hadde ikke NSB kjøpt det tilbake i 1954 for å bruke det under 100 års jubileet, ville jernbaneverdenen hatt en attraksjon mindre i dag, mener Stenersen.

- Vi stiller mer enn gjerne opp om det er et ønske å bruke karettoget i forbindelse med jernbanens neste store jubileum: 150 års feiringen. Dette historiske toget bør bli en av attraksjonene under jubileet. På den måten kan en vise kontrastene mellom togets barndom og dagens moderne supertog, sier veterantogeksperten på Norsk Jernbanemuseum, Roar Stenersen, til slutt.

FLÅM UTVIKLING AS har frå 1. januar 1998 overteke drift, produktutvikling, sal og marknadsføring av FLÅMSBANA. Vidare har selskapet driftsansvaret for Flåm cruisehamn og terminal samt Flåm postfilial.

Flåm Utvikling as søkjer etter

DRIFTSLEIAR

I sambande med at vår driftsleiar skal trappe ned, søker me etter ein ny driftsleiar til vårt team.

Ansvarsområdar:
- Drift av Flåmsbana og Flåm stasjonsområde
- Drift av Flåm cruisehamn
- Personalansvar
- Overnatting for personalet (sesong)
- Reinhald
- Bagasjetransport (sykkel)
- Må delta i andre arbeidsoppgåver tildømes billettekspedisjon (BRIS Verktøy)

Kvalifikasjonar:
- Trafikkutdanning er ein fordel men ikkje eit krav
- Fortruleg med bruk av moderne IT verktøy
- Gode språkkunnskapar, minimum engelsk
- Utadvendt, kontaktskapande og strukturert
- Nøyaktig og vand til å jobbe under stort arbeidspress

Løn og øvrege betingelsar etter avtale. Opplæring vert gjeve over ein lengre periode. Søknadsfrist 20. september.

For nærmare opplysningar kontakt Leiv Horvei, tlf 57 63 14 02, mobil 91 71 05 93.

Flåm Utvikling as
FLÅM DEVELOPMENT LTD.

Skriftleg søknad til:
Flåm Utvikling as
v/Leiv Horvei
Postboks 75
5742 Flåm

Nye gjerder: Gunnar Berget (t.v.) og Kårleiv Kristoffersen kan tilfreds konstatere at adskillige meter nytt gjerde er satt opp på strekningen Sandnes-Stavanger. Her ved Hinna i Stavanger. (Foto: Sindre Ånonsen)

Det gjerdes på Jæren

JÆREN (Kjøreveien): **Arbeidet med å sette opp nye gjerder på Jærbanen fortsetter. I løpet av året er Jernbaneverket ferdig med å gjerde den tett befolkede strekningen mellom Sandnes og Stavanger. Ennå er det et stykke fram før Jernbaneverkets sier seg fornøyd.**

SINDRE ÅNONSEN

- Riktig ferdig blir vi vel aldri, men vi er kommet langt, sier prosjektleder Gunnar Berget til Kjøreveien.

Berget har jobbet med gjerdeprosjekter på Jærbanen i syv år - de siste årene intensivt.

15 millioner

- Totalt har vi brukt om lag 15 millioner kroner på fornyelse av gjerdene, opplyser Berget.

Dette året vil Bane Agder/Rogaland bruke vel fire millioner kroner til gjerding, hvorav tre av dem skal brukes på Jærbanen. I tillegg er det satt av en million kroner til gjerding mellom Grovane og Kristiansand.

Det siste henger delvis sammen med den tragiske dødsulykken på Vennesla i april, der en 6 år gammel gutt mistet livet. I etterkant av denne ulykken har det vært stor oppmerksomhet omkring hvilket ansvar Jernbaneverket har for å sikre sporet mot ulovlig og livsfarlig ferdsel.

Høye ambisjoner

- Målsettingen vår har hele tiden vært å fornye gjerder som er bygget før 1990, og så langt har vi reist 27 kilometer nytt gjerde mellom Egersund og Stavanger, sier Berget. Han beskriver situasjonen før prosjektene kom i gang som «ikke tilfredsstillende». Berget mener derfor at Jernbaneverket Region Sør og Bane Agder/Rogaland har prioritert riktig når de har gått tungt inn med midler i disse prosjektene.

- Det ser vi også ut i fra hvor stor interesse det er omkring dette både fra presse og publikum, sier Berget, som ukentlig får henvendelser fra journalister eller naboer til sporet som påpeker mangler eller har spørsmål om pågående og fremtidige prosjekter.

- *Hvor mye vil det koste å gjerde ferdig strekningen Egersund-Stavanger?*

- Det er det vanskelig å si noe sikkert om. Enkelte steder er det behov for flettverksgjerde, andre steder er det snakk om å sette opp nytt trådgjerde, sier Berget.

Egersund og Bryne

Tekniker Kårleiv Kristoffersen i Sandnes påpeker at det ennå finnes en del mangler og dårlige gjerder både på Bryne og i Egersund-området. Men både Kristoffersen og Berget viser til at arbeidet med å rette opp dette er i full gang.

- *Hva med hærverk?*

- Jo, det opplever vi en del av, innrømmer Berget. - Spesielt på Hinna har vi hatt problemer. Men både Berget og Kristoffersen mener å merke at situasjonen nå er bedre enn på lenge. Likevel er hærverkene som gjøres, et eksempel på at gjerder ikke løser alle problemer. Det må også jobbes med holdninger.

Greie naboer

Berget beskriver prosessen opp mot grunneiere og naboer til sporet som relativt ukomplisert.

- Vi distribuerte flygeblader til beboerne hvor vi forberedte dem på prosjektene våre samtidig som vi oppfordret dem til å ta kontakt hvis de hadde spørsmål. For noen var det nok bittert å måtte fjerne deler av hekken sin slik at nye gjerder kunne settes opp, men stort sett har folk forståelse for den jobben vi gjør, mener Berget.

Gjerdeprosjektet på Jæren er for øvrig et av de siste han leder. I oktober går 65-åringen av med pensjon.

Konflikt mellom gjerde og miljø

Fylkesmannen i Rogaland har midlertidig stanset Jernbaneverkets arbeid med å sette opp gjerde i Ognaskogen ved Jærbanen.

SINDRE ÅNONSEN

Bakgrunnen er at fylkesmannen mener plasseringen av gjerdet representerer et unødvendig inngrep i landskapet.

Jernbaneverket ønsker å sette opp gjerdet 30 meter fra sporet, mens fylkesmannen ønsker en plassering nærmere sporet av hensyn til det plantelivet i området.

I et brev til Jernbaneverket hevdes det at en plassering av gjerdet 30 meter fra sporet vil vanskeliggjøre nødvendig skjøtsel. Jernbaneverket på sin side, viser til forskrifter som sier at det må være en sikringssone på 30 meter av hensyn til bruk av kraner og andre høye gjenstander i området.

- Fylkeskommunen ønsker at gjerdet settes opp nærmere 5 meter fra sporet. Det vil medføre betydelige ekstrakostnader ved at vi må isolere og jorde gjerdet over en strekning på over 300 meter, sier Gunnar Berget i Bane Agder/Rogaland.

Berget har likevel et godt håp om å komme frem til en løsning som begge parter kan leve med.

Har du problemer med julegavene i år?

NJT kan hjelpe deg!

NJT tilbyr en 6 dagers reise til Bejing med utreise den 28. november 2001.

Flyreise med SAS, fire overnattinger på Radisson SAS Hotel (****),
norsktalende reiseleder under oppholdet i Kina,
transfer ved ankomst og avreise i Bejing, flere utflukter,
frokost hver dag samt enkelte andre måltider under oppholdet.
Diverse inngangsbilletter, engelsktalende kinesisk guide,
turistvisum til Kina samt flyplassavgift i Norge og Kina.

Husk at vareutvalget er enormt og prisene lave i Kina!

NJT pris kr. 8.400,- (inkl. NJT rabatt kr. 450,-).

Av andre NJT tilbud kan vi nevne:
-Spesialpriser på Hurtigruta.
- Den Franske Riviera på egen hånd.
- Samarbeide med Scandorama og Kinareiser m. flere.
- Julebordstur til Kiel den 25.11.01.

Ring eller skriv til:

NJT Reiser

Postboks 286 Sentrum, 0103 Oslo.
Tj. adr.: NSB BA, Prinsensgt. 7/9, Oslo.
Telefon: 23 15 15 73. Telefax: 23 15 26 55.
Kontortid: Mandag t.o.m. torsdag kl. 10.00 - 13.00.

Starten på et utenlandseventyr?

Markerer 2001 starten på et utenlandseventyr for Baneservice? Oppdrag for om lag 140 millioner kroner i Danmark og Sverige, av et framtidig nordisk marked på gigantiske ti milliarder kroner, er så langt i boks.

SVEIN ERIK BAKKEN

Fram til i år har Baneservice først og fremst beitet på Jernbaneverkets investerings- og vedlikeholdsteig.

Milliardmarked

- Fra 1. juli i år ble deler av det svenske Banverkets virksomhet på nærmere fire milliarder kroner i året satt ut på anbud. Dermed åpner det seg et marked som er over dobbelt så stort som det vi har i Norge, opplyser markedssjef Terje Muggerud i Baneservice.

- Og danskene kommer etter. I løpet av fem år skal også alt av drift og produksjon i Banestyrelsen ut på anbud. Dermed vil etter hvert et marked på over enda en milliard kroner bli en mulighet for oss, fortsetter han.

- Når det gjelder den finske Baneförvaltningen, har de i realiteten åpnet for fri konkurranse, men språk og bredere sporvidde er problemer som i praksis gjør dette markedet noe vanskeligere tilgjengelig enn de andre Norden. Uansett snakker vi om nok et nytt milliardmarked.

- I tillegg kommer store prosjekter som Botniabanen i Nord-Sverige, Citytunnelen i Malmø; Metroen i København og en rekke andre bybaneprosjekter i Norge og i resten av Norden, opplyser Muggerud.

Knallhard konkurranse

Én ting er at det nordiske markedet for jernbaneoppdrag i løpet av få år vil være kjempestort. Samtidig er det klart at det er mange om beinet. I tillegg til de interne leverandørene i de respektive lands jernbaneforvaltninger vil nasjonale og store internasjonale jernbaneentreprenører stå i kø for å kapre oppdrag.

- Her blir det knallhard konkurranse om jobbene. Flere års hardt arbeid med fokus på kvalitet, effektivitet og lønnsomhet har gitt resultater. Så langt har vi vunnet fem av 14 anbudskonkurranser vi har vært med på i Danmark og Sverige. Til sammen har vi halt i land oppdrag for 140 millioner kroner, forteller Muggerud.

Kompensere bortfall

- Den videre utviklingen i utlandet er avhengig av våre rammebetingelser og evne til fortsatt å kunne være konkurransedyktige, sier han.

- Når det gjelder lønnsomheten i oppdragene vi har fått i utlandet, ser den ut til å bli tilfredsstillende. Det er vi også innstilt på at den skal være i framtidige oppdrag.

- *Vil du kalle det Baneservice har oppnådd i Norge og i utlandet en suksess?*

- Nei, det er for tidlig å si, men det er en god start. Samtidig viser lavere omsetning og et svakere resultat enn budsjettert per første kvartal av driften i Norge at vi er nødt til å satse enda mer offensivt i utlandet for å kompensere bortfall av oppdrag i Norge, sier Muggerud.

Allianser

Baneservices videre strategi er å vokse ved å være konkurransedyktig og ved hjelp av samarbeid og allianser.

- I Danmark har vi etablert et nært samarbeid med Arkil-Novejfa. Bak dette selskapet står blant annet et fransk selskap som heter Colas, som er en av Europas største entreprenører innen veiutbygging. I Norge samarbeider vi med Selmer Skanska.

nordiske partnere er at de er gode innen bygg og anlegg generelt, men mangler våre kunnskaper om bygging og vedlikehold av jernbaner. Vi håper at samarbeidet med de to selskapene vil gi gode resultater både i Norge og i våre skandinaviske naboland, sier Muggerud.

Aksjeselskap

- *Hva er det største ønsket nå?*

- Først må vi understreke at vi er imponert over hva ansatte i Baneservice har fått til på tross av at vi ikke har de samme rammebetingelser som våre konkurrenter. Samtidig er vi så utsatt for konkurranse at skal vi utvikle oss videre, må vi ha de samme vilkår som de vi skal kon-

I boks: Oppdrag for om lag 140 millioner kroner av et framtidig nordisk marked på gigantiske ti milliarder kroner, er så langt i boks. Her er Baneservices folk i full sving i rallarlandet Sverige. *(Foto: Svein Erik Bakken)*

kurrere med. Hvis ikke, risikerer vi å bli utkonkurrert av andre internasjonale jernbaneentreprenører som har like stor lyst på det nordiske markedet på ti milliarder kroner som oss, mener han.

- Vår videre utvikling i utlandet er avhengig av endrede rammebetingelser. Det er også hovedkonklusjonen til den arbeidsgruppen som ble nedsatt for å gå grundig gjennom situasjonen. Administrasjonen i Baneservice, Hovedkontoret og de ansattes representanter anbefaler at det opprettes et aksjeselskap. Representantene fra Norsk Jernbaneforbund mener vi kan fortsette som i dag under forutsetning av at Baneservice Prosjekt AS tilføres tilstrekkelig kapital.

- Et annet problem er at de store spiser de små. Som forvaltningsselskap har vi ikke muligheter for å kjøpe opp andre selskaper. Dermed er vi dømt til å være liten om vi ikke gis muligheten til å være med på oppkjøp og fusjoner, avslutter Terje Muggerud.

Knallstart i Danmark og

KØBENHAVN (Kjøreveien): **Baneservice Prosjekt AS har fått en kjempestart i Danmark og Sverige. Fem kontrakter på til sammen om lag 140 millioner kroner er vunnet. – Dette bekrefter at vi hevder oss bra i konkurransen med nasjonale og internasjonale jernbaneentreprenører, sier prosjektdirektør Ola Ingvald Frogner.**

En av oppgavene: *Bygging av kontaktledningsanlegg er ofte med i oppdragene som Baneservice har fått i Danmark og Sverige.*
(Illustasjonsfoto fra Vestfoldbanen)

SVEIN ERIK BAKKEN

- Vi er svært stolte over å ha fått så mange og spennende oppdrag i Danmark og i Sverige og er nå i full gang med til sammen rundt 25 egne ansatte og ti innleide på fire prosjekter, fortsetter utenlandssjefen i Baneservice.

Første oppdrag

- Oppdraget med å bygge fire kilometer dobbeltspor på Københavns nye undergrunnsbane, er vårt første i sitt slag. Foruten sporarbeid består oppdraget av installasjon (legging) av den såkalte tredjeskinnen på t-banen og elektroarbeid, fortsetter Frogner.

Arbeidet på Metroen startet opp i august. Da hadde Frogner og hans folk vært i gang i rundt tre måneder på ett prosjekt på Fredriksundbanen.

- I forbindelse med bygging av nytt dobbeltspor og opprusting av den 23 kilometer lange lokaltogbanen mellom København og Fredriksund fikk vi i oppdrag å bygge et nytt kontaktledningsanlegg. Siste skudd på stammen er et nytt oppdrag med sporomlegging på banen mellom København og Helsingør, opplyser han.

God start

- Hvordan har oppdragene gått så langt?

- Over all forventning. Samarbeidet med vår alliansepartner i Danmark, Arkil-Novejfa og byggherren: Banestyrelsen Anlæg, er vi tilfreds med, sier Frogner.

- Vi har fått positive signaler fra bygg-

Sverige

herren. Så langt er de fornøyd med sikkerheten og kvaliteten i arbeidet vi utfører, sier han.

Ingen problemer

- Hva slags overraskelser og problemer har dere møtt?

- Ingen problemer, men mange utfordringer. Ikke minst har det vært en stor utfordring etter å ha utkonkurrert Servicedivisjonen i Banestyrelsen i anbudskonkurransen. En annen ting er at vi overtar driftsansvaret på banen når strømmen er slått av. I tillegg er elektroteknikken ikke helt lik den vi er vant med fra Norge, sier Frogner.

Prosjektleder på Fredriksundsbanen er danske Nikolaj Lundberg, mens anleggslederen er norske Cato Bakke. Videre er fagarbeiderne på legging av spor og anlegg av kontaktledning norske, mens hjelpearbeiderne av konkurransemessige hensyn blir hentet fra det lokale arbeidsmarkedet.

Spennende

KL-montørene Arve Løkken fra Ski og Kjell-Jan Tveit fra Drangedal var blant de første som ble sendt utenlands på oppdrag for Baneservice Prosjekt.

- Både spennende og utfordrende å jobbe i utlandet, samtykker de to.

- De danske systemene er så forskjellige fra de vi er vant med, at det gir oss en ekstra utfordring i tillegg til språket.

Begge er skjønt enige om at deres danske kolleger er hyggelige, og de blir stelt svært godt med på den bondegården som de er innkvartert på.

Stolte: *Prosjektdirektør Ola Ingvald Frogner (t.v.) i Banservice Prosjekt AS og prosjektleder på Fredriksundsbanen, danske Nikolay Lundberg. (Foto: Svein Erik Bakken)*

Baneservice Prosjekt AS

- Selskapet er et heleid datterselskap av Baneservice og er opprettet for å begrense statens risiko i utlandet.
- I Danmark samarbeider selskapet med Arkil-Novejfa I/S. Bak det danske selskapet står to danske entreprenørselskaper og det franske Colas, som er en av Europas største veiutbyggere.
- Arkil-Novejfa kjenner det danske markedet og har gode kunnskaper om og erfaring med bygging av broer og grunnarbeider, mens Baneservice har kunnskaper om det jernbanetekniske.
- For hvert anbud som Arkil-Novejfa I/S og Baneservice Prosjekt AS legger inn i fellesskap i Danmark, opprettes det joint ventures, solidariske interessefellesskap. I dag er det Danorail I/S som står for arbeidet med utbyggingen av Metroen, mens det er Bane I/S, som utfører arbeidet på Fredriksundbanen.

Kontrakt-Fakta

Baneservice Prosjekt AS har inngått følgende kontrakter:

- Den første kontrakten på et oppdrag i utlandet fikk Baneservice av Banestyrelsen Anlæg. Oppdraget var ved Fredericia på Jylland og omfattet om bygging av spor. Kontrakten var på om lag åtte millioner danske kroner.
- Nytt kontaktledningsanlegg på Fredriksundbanen på Sjælland. Oppdragsgiver er Banestyrelsen Anlæg. Kontrakten er på åtte millioner danske kroner.
- Bygging av en parsell på fire kilo meter av den nye Metroen i København på strekningen Solbjerg – Vanløse. Byggherren er Ørestadselskapet I/S Metro, og kontrakten er på rundt 69 millioner danske kroner.
- Leveranse av et såkalt BEST-anlegg med kontaktledningsanlegg, signal- og lav spentanlegg, føringsvei og tele til nytt dobbeltspor for Banverket i Stockholm. Kontrakten er på i underkant av 20 millioner svenske kroner.
- Midt i fellesferien halte Bane service Prosjekt i land nok en kontrakt i Danmark. Oppdraget er ombygging av sporene på strekningen København – Helsingør. Byggherre er Banestyrelsen Anlæg, og kontraktsverdien er om lag 25 millioner danske kroner.

- Stortrives som rallarer i Sverige

STOCKHOLM (Kjøreveien): **Gutta i Baneservice Prosjekt AS stortrives som norske rallarer midt i den svenske hovedstaden. – Det er vel bare hatten som mangler for at vi skal være ordentlige rallarer, sier avdelingsingeniør Leif Bakker.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Siden 1. juni i år har fem mann fra Baneservice vært i gang med koblinger og bryting av hovedspor på en 800 meter lang strekning på Årstadberg-prosjektet på Söder i Stockholm.

- Vi bor i landlige omgivelser i Tantolunden i Stockholm sentrum. Söder er helt topp. Her har vi alt vi trenger, og vi stortrives, forteller Bakker.

Verste i Sverige

- Arbeidet har så langt (midt i juli) gått greit. Samarbeidet med de svenske sikkerhetsfolkene har gått kjempebra. Vi har funnet ut at det lønner seg å spørre våre svenske kolleger til råds før vi tar beslutninger. Det har vært så vellykket at vi har fått gjøre jobben slik vi mener er best og mest effektivt, opplyser Bakker.

Ifølge Banverkets byggeledere, Willy Junge og Ulf Strandberg, er strekningen det nye dobbeltsporet bygges på, det mest trafikkerte og dermed det verste stedet å bygge nye spor i Sverige.

- Ja, med en togtetthet på over 500 i døgnet og et delvis veldig trangt område å jobbe i er det krevende, og mer krevende blir det. Fra ut på høsten skal vi jobbe midt imellom to trafikkerte spor. Det blir en meget stor utfordring.

- Da kommer det godt med at vi er vant med sterkt trafikkerte spor og vet at vi må se oss for før vi krysser sporene. Erfaringene fra blant annet Skøyen der det er om lag samme togtettheten som her på Årstadberget, er god å ha med, forteller Bakker.

- Vi er gode

- Hvor viktig er dette oppdraget med tanke på framtiden på det svenske gigantmarkedet?

- Får vi dette til og byggherren blir fornøyd, så tror jeg det har mye å si for Baneservice sine muligheter i Sverige i tiden framover. Vi er gode. Nå får vi vist oss fram og hva vi står for. I første omgang håper vi på flere oppdrag når de siste seks etappene på Årstadberg-prosjektet skal fordeles.

Junge og Strandberg synes samarbeidet med en utenlands jernbaneentreprenør som Baneservice, har gått «jättebra».

- Er dere ikke litt skeptiske overfor at nordmenn kommer å skal bygge jernbane i Sverige?

- Nei, overhodet ikke. Vi er byggherre og valgte Baneservice, men Banverkets entreprenørselskap, Industridivisjonen og de fire andre som la inn anbud, har nok et annet bilde av Baneservice enn oss, sier de.

Ikke forberedt

- Du var med på Baneservices første oppdrag i utlandet og er blant dem som har mest utenlandserfaring i Baneservice. Var dere godt nok forberedt på å møte nye kulturer og se kolleger som dere tok jobbene fra i hvitøyet?

- Nei, vi trodde nok at det var som en jobb i Norge. Da vi dro til Danmark, var vi derfor lite forberedt på de problemene som vi møtte. Samtidig går det nok ikke å løse alle problemene på forhånd; mange må løses der og da. Vi var det første utenlandske selskapet som kom til Danmark for å bygge spor. Det var de ikke helt forberedt på og vil ble en stund møtt av en nei-nei-holdning. Men våre danske kolleger tødde opp, og etter hvert gikk det utrolig bra.

Verre i Danmark

- Hva ville du gjort annerledes?

- Kanskje skulle vi ha tråkket i salaten med en gang og sagt klart ifra at vi ikke kom for å nedlegge Banverkets Industridivisjon eller Banestyrelsen Anlæg. I Danmark gikk det to måneder før isen begynte å smelte litt.

- Selv om vi også i Sverige kom til et land som ikke var forberedt på fri konkurranse på sporet, var det overraskende nok lettere å komme hit enn til Danmark. Det strider jo mot mytene om at det er deilig å være norsk i Danmark og vårt storebrorkompleks overfor svenskene, sier Bakker.

Forstår at de er skeptiske

- Forstår du at danske og svenske kolleger

er skeptiske når dere kommer å tar jobbene deres?

- Ja, jeg husker hvor skeptiske vi var til private entreprenører før jeg begynte i Baneservice. Men det er slik tiden blir. Alt skal ut på det åpne markedet, og da blir det noen vinnere og noen tapere.

- Ut på høsten vil vi møte folkene i Banverkets Industridivisjon som var en av konkurrentene til denne jobben her på Årstadberg. Da får vi dem helt innpå oss. Dersom vi viser velvilje overfor dem, så tror jeg de får en helt annen forståelse av oss.

- De har spurt om å få lov til å bygge skinner i år i stedet for til neste år fordi slitasjen ut mot Årstadbrua er så stor. Byggherren vår, Banverket, har sagt nei. Vi har sagt vi skal prøve for å se om vi får det til. For oss blir jobben enda mer komplisert, men kanskje får vi dem til å se på oss som noe mer enn konkurrenter.

Mye å lære

- Vi har mye å lære av Banverket når det gjelder å ta hensyn til miljøet og forberedelse av slike store prosjekter midt i storbyen. Jeg er mektig imponert, sier Bakker.

Det er lagd en egen plan for å sikre minst mulig ulemper for omverdenen i byggetiden og for framtidig drift på strekningen. Stillest mulige arbeidsmetoder og strenge bestemmelser for støy, arbeidstider og anleggsmaskiner, gjelder for alle entreprenørene. Bygging av støyskjermer, fasadeisolering av 600 leiligheter og andre støydempende tiltak på den nye og den gamle brua skal gi et best mulig varig miljø.

Den nye Årstadbrua blir den første i sitt slag i Sverige uten bruk av ballastpukk. I stedet for pukk og sviller skal skinnene skrus direkte fast i brua. Det skjer for at den skal bli lett og slank. Og selvsagt blir brua falurød i tråd med svensk fargetradisjon.

***Hektisk:** Å jobbe tett på Sveriges mest trafikkerte spor med opptil 500 tog i døgnet er intenst og krever full konsentrasjon. – Da kommer erfaringer med å jobbe i sterkt trafikkerte spor godt til nytte, sier Leif Bakker. (Foto: Svein Erik Bakken)*

Fakta om Årstadberg

- Prosjektet heter «Nya spor Stockholm södra – Årstadberg» og består i å bygge et nytt dobbeltspor mellom Söder og Årstadberg.
- Inklusive ny Årstadbru er den to kilometer lange utbyggingen beregnet å koste 1,2 milliarder kroner. Det nye dobbeltsporet skal være klart til trafikk i 2004.
- Strekningen er med sine 500 tog i døgnet den mest trafikkerte i Sverige og en flaskehals som ofte skaper forsinkelser som raskt sprer seg over store deler av trafikken til og fra den svenske hovedstaden.
- Det nye dobbeltsporet vil øke kapasiteten med fire nye tog i hver retning på strekningen.
- Byggherren er Banverket, og kontrakten til Baneservice Prosjekt AS er på nær 20 millioner svenske kroner.
- Oppdraget er et såkalt BEST-prosjekt som omfatter leveranse bane, elektor (kjøreledninger), signalsystem og lavspent. I tillegg omfatter kontrakten bygging av to nye sporkryss.

Fakta om BaneService

- Baneservice ble opprettet i 1992
- I dag er Baneservice en av Jernbaneverkets fem forretningsenheter.
- Baneservice er Norges ledende entreprenør innen bygg og vedlikehold av spor, kontaktledning og signalanlegg for jernbane.
- Virksomheten har rundt 350 ansatte og omsatte i fjor for 520 millioner kroner. Resultatet ble på 52 millioner kroner.
- Baneservice har som mål å vokse ut over Norges grenser og har til nå fått oppdrag i Sverige og Danmark på til sammen 140 millioner kroner.

Stikk i strid: *- Det går an å være effektiv og drive lønnsomt og samtidig ha god trivsel, stikk i strid med mytene om offentlige eide virksomheter, mener fungerende direktør Lars Skålnes i Baneservice.*

Avliver myter på rekke og rad

Historien om Baneservices ti første år avliver en rekke myter. Jernbaneverkets entreprenørselskap preges i dag av høy effektivitet, lønnsomhet, god trivsel og ekspansjon.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Det går an å være effektiv og drive lønnsomt og samtidig ha god trivsel, stikk i strid med mytene om offentlige eide virksomheter. Offentlig ansatte er med andre ord bedre enn sitt rykte bare de får mulighet til å vise det, sier fungerende direktør Lars Skålnes i Baneservice.

Best i Norge

- Vår visjon har vært å bli best i Norge. Under slagordet «Baneservice – først i sporet» har vi lykkes og nådd vårt først mål. Vi har nå høyest markedsandel og best lønnsomhet av jernbaneentreprenørene i Norge, fortsetter han.

- I tillegg til effektivitet og lønnsomhet har vi hele tiden satset på kvalitet. Fra og med i fjor valgte vi i tillegg å legge inn sikkerhet som det tredje overordnede målet. Vi ber derfor våre folk om hele tiden å stille spørsmålet: - Er det vi driver med, lønnsomt? Har det god nok kvalitet, og er sikkerheten godt nok ivaretatt?

- Siden oppstarten i 1992 er vi blitt 35 prosent mer effektive. Regnet ut fra vår omsetning på 570 millioner kroner i fjor betyr det populært sagt jernbane for nær 200 millioner kroner mer for de samme pengene enn om vi ikke hadde blitt mer effektive på disse årene. I stedet for et overskudd på 52 millioner kroner ville vi i fjor fått et underskudd på hele 75 millioner kroner uten effektivisering de tre siste årene, oppyser Skålnes.

- Dette viser at konkurranseutsettelse gir bedre effektivitet. Selv om vi har lykkes, må vi ikke hvile på laurbærene. Målet er derfor å bli enda mer effektive, og ti nye prosent bør være innen rekkevidde, mener han.

Stolte og trives

Siden Baneservice ble egen forretningsenhet i Jernbaneverket ved delingen av NSB i 1996, er produksjonen per ansatt grovt sett fordoblet. Antall ansatte er redusert fra 515 til rundt 350.

- Dette har vært tøft, men folk trives. På tross av store krav til prestasjon viser nemlig en undersøkelse at trivselen i Baneservice er god. Samtidig viser undersøkelsen at selvfølelsen til våre medarbeidere har vokst enormt. Mens selvtilliten var helt på «bånn» i 1996, er den nå oppe på fem på en skala fra en til sju, opplyser Skålnes.

Tilfredse kunder

- Før var holdningen at vi visste bedre enn kundene selv hva de trengte. Vårt fokus var kun rettet mot drift og produksjon og ikke mot våre kunder.

- Vi har for lengst erkjent at vi er til for våre kunder. Det er derfor dobbelt gledelig at nye undersøkelser viser at kundene stort sett er fornøyd med den jobben som vi gjør, men det er fortsatt mye å hente på å bli flinkere.

- Samtidig må vi erkjenne at verken vi eller Jernbaneverket har vært flinke til å få fram alle de positive tingene som vi har oppnådd i Baneservice, sier Lars Skålnes.

Gledelig pris

Berømmes: Utbyggingssjef Rolf K. Jelstad berømmer samarbeidet med Utsmykkingsfondet for offentlige bygg, representert ved direktør Vivian Moen og førstekonsulent Heidi Ramsvik. *(Foto: Magne Hamar)*

- Dette var svært gledelig for alle som var involvert i prosjektet, kvitterer assisterende utbyggingsdirektør Rolf Kr. Jelstad, etter at Jernbaneverket i sommer ble tildelt en Brunel Award for den kunstneriske utsmykkingen av Nye Nationaltheatret stasjon.

ØYSTEIN GRUE og OLAV NORDLI

Brunel Award er en internasjonal utmerkelse for jernbanerelatert arkitektur, design og utsmykking. I år deltok 36 jernbaneselskaper med til sammen 215 forskjellige prosjekter. I de 19 forskjellige kategoriene ble det utdelt ni utmerkelser (awards), og 14 prosjekter fikk hederlig omtale. Selve prisutdelingen finner sted i Paris 10. oktober.

I kategorien for kunstnerisk utsmykking deltok 42 prosjekter. Kastrup stasjon i København og Centenary stasjon i Frankrike fikk hederlig omtale innen samme kategori. Nationaltheatret stasjon deltok også i kategorien for arkitektur, hvor 189 innsendte bidrag konkurrerte. Denne klassen ble vunnet av TGV-stasjonen i Avignon i Frankrike.

Tre priser på fem år

Utvidelsen av den underjordiske stasjonen, omfattet blant annet en ny toghall, ny vestibyle og nye innganger. Prosjektet kostet ca. en milliard kroner og ble åpnet i desember 1999 etter en byggetid på tre år.

Assisterende utbyggingsdirektør Rolf Kr. Jelstad ønsker at det synlige bevis på Brunel-prisen skal få en fremtredende plass i lokalene og være et bidrag til å profilere Jernbaneverket som byggherre og eier av stasjonen. Brunel-prisen er for øvrig den tredje hedersbevisningen for arkitektur eller utforming som Utbygging mottar i løpet av de siste fem årene.

Vel andvendte penger

- Det var slett ikke gitt at den nye stasjonen skulle preges av kunst. Blant annet ble reglene for tilskudd gjennom Utsmykkingsfondet for offentlige bygg endret, slik at det lenge var usikkerhet omkring finansieringen. Oppdelingen av NSB og Jernbaneverket som skjedde samtidig, bidrog også til vanskelige finansiering og behov for avklaringer, forteller Jelstad.

Fremstøt overfor næringslivet og andre instanser som kunne tenkes å bidra, førte i første omgang ikke fram. Til slutt ble løsningen et særskilt statlig tilskudd på 2,7 millioner kroner, bevilget av Kulturdepartementet, samtidig som Jernbaneverket bidro med ca. 2,3 millioner.

- I ettertid tror jeg alle er enige om at dette var vel anvendte penger, sier Jelstad til Kjøreveien.

Godt samarbeid

Jelstad berømmer samarbeidet med Utsmykkingsfondet for offentlige bygg og LPO Arkitektur & Design AS, som stod for utformingen publikumsarealene på stasjonen. Sist men ikke minst gir han blomster til kunstnerne Anne-Karin Furunes, Terje Roalkvam, Kathrine Giæver, Ola Enstad og Bård Breivik.

- Utsmykkingen gir daglig ca. 35.000 reisende en positiv opplevelse i stasjonen. Jeg synes alle kan være stolte over resultatet, sier Rolf Kr. Jelstad.

Ansvar for statens utsmykking

Det er Jernbaneverket som byggherre og eier av stasjonen som har fått Brunel-prisen, men ansvaret for det kunstneriske ligger hos Utsmykkingsfondet for offentlige bygg.

For alle statlige byggeprosjekter skal midler til utsmykking innarbeides i kostnadsrammene. Et utvalg hvor byggherre, bruker og arkitekt er representert sammen med kunstneriske konsulenter, lager en utsmykkingsplan. Denne godkjennes av Utsmykkingsfondets styre og inngår som en integrert del av byggeprosjektet.

Fondet har også forvaltningsansvaret for den ferdige utsmykkingen, og dessuten oppgaver knyttet til utsmykking av leiebygg og eldre statlige bygg, samt kommunale og fylkeskommunale bygg. Fondet ledes av et styre oppnevnt av Kulturdepartementet, og administrasjonen har ni ansatte.

Skjenker dør til jubilant

Edel årgang: Tog fra Tønsberg stasjon med loket «Tønsberg» eller «Eidsfoss» ankommer Eidsfoss stasjon ved Eikern i Hof kommune. (Foto: Fred Nordseth)

I forbindelse med Eidsfossbanens 100-årsjubileum sørger Jernbaneverket Region Sør for at den gamle lokstallen på Eidsfoss får en ny dør.

SINDRE ÅNONSEN

Jubileet finner sted 15. september, og initiativtakerne Hof kommune og Stiftelsen Gamle Eidsfoss lover stor folkefest til ære for jubilanten som etter bare 37 års drift «avgikk med døden» i 1938. Dårlig økonomi satte en stopper for jernbaneeventyret som i sin tid kom i gang på initiativ fra det lokale næringslivet i Tønsberg og indre Vestfold.

Celeber gjesteliste

Varaordfører i Hof kommune, Per Kristian Syvertsen, leder arbeidet med arrangementet. Han kan vise til en imponerende gjesteliste med stortingspresident Kirsti Kolle Grøndahl i spissen.

- I tillegg jobber vi med et par navn til uten at vi ønsker å røpe for mye ennå, sier en stolt Syvertsen til Kjøreveien.

Starter i Tønsberg

Selve åpningen av jubileet skjer ved Tønsberg Gamle Jernbanestasjon, hvor det blir transport med veteranbusser til Eidsfoss.

Turen går innom den nedlagte stasjonen i Revetal før man ved ankomst Eidsfoss legger fastlandet bak seg og drar på båttur med M/S «Eikern». Senere blir det blant annet underholdning i den gamle lokomotivstallen.

Etterlyser remedier

Arrangørene hevder de har alt under kontroll, og Syvertsen har bare ett hjertesukk:

- Vi skulle så gjerne hatt tak i gjenstander, utstyr og uniformer som er brukt på Eidsfossbanen. Vi har vært ute og etterlyst dette på radioen, men foreløpig har vi ikke fått noen respons, sier han.

Men fotomateriale har de i hvert fall nok av. Så det burde bli nok å se på for gamle og unge nostalgikere.

Eidsfossbanefakta

- Åpnet 18. oktober 1901 etter en åtte år lang plan- og utbyggingsperiode.
- Kostet 1,2 millioner kroner (Staten ga et tilskudd på 596.000 kroner).
- Strekningen fra Tønsberg til Eidsfoss var 48 km lang, smalsporet og var utstyrt med hele 18 stasjoner.
- Største høydeforskjell var 38 meter.
- Eidsfossbanen ble lagt ned i 1938 etter at verken handelsstanden i Tønsberg, Ramnes eller Våle ville være med på å finansiere driften.

Møte med:

Trivsel og tillit på Hamar

HAMAR (Kjøreveien):
BaneProduksjon Hamar har satt ned arbeidsgrupper for informasjon, kommunikasjon og tilbakemeldinger på jobbene. Dette som et ledd i arbeidet med forbedringer som følge av forhold som Målevogn P 2000 avdekket.

SVEIN GRAADAL

Uslåelig: *- Konkurrerer vi på like vilkår, er det ingen som slår oss, sier f.v. Halvor Hansen, Anne Sørlien Johansen og Trond Hagen.* *(Foto: Svein Graadal)*

- Spørreundersøkelsen kom på slutten av et veldig bra år for oss; vi vant en del anbud som vi gjorde det bra på. De har kanskje sett «solsida» av konkurranseutsetting. Det viser samtidig at de har sjøltillit og vil konkurrere. Det er positivt; vil du ikke konkurrere, har du tapt.

- Etter et eventuelt år med ordretørke vil meningene kanskje være noen andre, sier produksjonsleder Ragnvald Trønnes.

For å få fotfolkets syn på situasjonen tok Kjøreveien en prat med gruppeleder Anne Sørlien Johansen, strømforsyning; fagarbeider Halvor Hansen, linjen, og signalmontør Trond Hagen.

Lagånd

De er enige om at de trives på jobben og med kollegene.

- Det har vært en lagånd her støtt, som Hansen sier.

- Jeg tror ikke Målevogn P2000 hadde vært like positiv for oss om vi ikke hadde hatt så mye å gjøre i fjor. Da hadde vi et overskudd på fire millioner kroner, uten at det kommer området vårt til gode. Jeg ville at vi skulle brukt noe av det til investeringer for å lette arbeidet, men pengene disponeres sentralt, sier Hansen.

Særlig i strømforsyning og linjen var det mye å gjøre før nyttår for å få ferdig kontrakter med tilsvarende lite arbeid etterpå.

- Det har vært forefallende arbeid som vedlikehold av kjøretøy og rydding av lager og til dels lediggang, sier Johansen.

- Det tærer på humøret til folk, mener hun.

- Da jeg begynte i 1986, var jeg på infomøte, sier Hagen. - Det skulle bli så mye bedre med samarbeid over gruppene. Det er blitt mye verre.

- Nå er det blitt mye mer tungvint på mange måter; før var det bare å ringe og si ifra, sier Johansen.

- Da vi hadde banemester, hadde vi penger og tok det som skulle gjøres, når det var nødvendig, legger Hansen til.

- Ikke vår skinnegang

- Hva med konkurranse på sporet?

- Vi har stort sett kontroll på fagene våre og tror vi er verdensmestre, sier Hansen. - Konkurrerer vi på like vilkår, er det ingen som slår oss, mener han.

- Tenk på Rudshøgda, sier Hagen. - Der bygde vi nytt kryssingsspor og signalanlegg i -99. Da samarbeidet de ulike gruppene godt sammen.

- Men det er ikke skinnegangen vår lenger; Forvaltning eier jo den, sier Hagen.

- Er dere fornøyd med informasjonen?

- Nei, jeg tror ikke gruppelederne våre blir informert heller, sier Hansen.

- Jobber kommer veldig brått på; det hadde vært bedre om Jernbaneverket ikke var delt i forvaltning og produksjon, sier Hansen. - I Bane hadde vi evalueringsmøte der vi fikk greie på året som var gått og hvilke jobber som skulle gjøres. Det er det slutt på.

Pizza og grill

- Hvordan er samarbeidet over gruppeskillene?

- Det er ikke så aller verst på Hamar, sier Hagen. - Men det kunne h a vært bedre, sier Johansen.

- Vi er innstilt på å hjelpe hverandre, sier Hansen. - Nå er det åpnet for å øke kompetansen for å kunne være med i de andre gruppene.

Alle tre har vært på informasjonsmøter om Målevogn P 2000.

- Tror dere det kommer noe ut av en slik undersøkelse?

- Jeg tror det kommer lite ut av det, sier Hagen. - For noen år siden var jeg med på et kurs som het «Mot null feil». Det fikk jeg svært lite ut av.

- Det sosiale var det viktigste, sier Hansen. – Vi skulle bo på hotell. Kostnadene sto ikke i forhold til resultatet.

- Før jul var vi ute og spiste pizza; slike ting brenner jeg for, sier Hansen. - Da var alle faggruppene med. n´Ragnvald spanderte, vi hygget oss og ble bedre kjent med hverandre.

- Til sommeren må vi få til et grillparty. Her er det mange kreative folk både på den ene og andre måten. Da er det viktig å få med kontorfolka også, sier Hansen til slutt.

Små-nytt

Tog til 85 milliarder

USA vil ha høyhastighetstog, men prislappen er høy: 10 milliarder dollar. Togene vil konkurrere med fly. Nå bruser subsidiesky politikere med fjærene.

Det amerikanske togselskapet Amtrack ba den 19. september i fjor Senatet om lov til å legge ut avgifts- og skattefrie obligasjoner for tilsammen 10 milliarder dollar. Pengene skal brukes til å etablere en rekke høyhastighets togkorridorer i USA.

De republikanske senatorene Phil Gramm og John McCain har svart at de «går sterkt imot enda en subsidiering av togselskapet». Men Amtrack har støtte fra 54 andre senatorer og 155 kongressmenn, fordi flere og flere politikere nå innser at USA er nødt til å etablere en konkurrent til det helsprengte flynettet.

Tidligere har Kongressen pålagt Amtrack å gå med overskudd senest i 2003.

De korridorene som eventuelt vil bli betjent av nye høyfartsstrekninger, er bl.a. Boston-Washington, Buffalo-Albany-New York City, Philadelphia-Harrisburg, Washington DC-Atlanta-Macon-Jacksonville, New Orleans-Houston-Mobile-Birmingham, og Tampa-Orlando-Miami samt Chicago-Cincinatti-Detroit-Milwaukee-Minneapolis/St.Paul-St-Louis.

De som støtter prosjektet sier at 18 av de 20 mest utsatte storflyplassene for forsinkelser i USA ligger langs de nye korridorene og at togtilbudet «utvilsomt vil bety en vesentlig avlastning for det overanstrengte flynettet i USA».

Flest reiser noensinne

Rekord: I fjor reiste rekordmange med toget i Norge. *(Foto: Rune Fossum)*

I fjor ble det satt ny norsk rekord for antall togreiser. Den nye rekorden lyder på 55 millioner reiser.

Det er en oppgang på to prosent fra 1999. Derimot gikk tallet på antall personkilometer i 2000 ned med én prosent i forhold til året før. Det innebærer at tallet på korte reiser har gått opp, mens omfanget av lange togreiser er blitt mindre.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har sett nærmere på statistikken i sin TØI rapport 515/2001, og det er gitt en kort presentasjon av resultatene i instituttets tidsskrift Samferdsel nr 5 for i år.

Det er to hovedkilder til økningen av de kortere jernbanereiser: lokaltogene i Oslo-området og Flytoget. intercitystrekningene holder samlet sett skansen godt med vekst på Oslo-Lillehammer og en mindre nedgang på Østfold og Vestfold. Tallet på fjerntogsreisende gikk ned med ti prosent i år 2000 sammenliknet med 19999, og sterkest var nedgangen på Sørlandsbanen.

Sett i et perspektiv av de siste 40 år var togtrafikken målt i antall reiser lavest i 1960. Midt på åttitallet ble det også en mindre dupp, men de siste ti år har tallet på togpassasjerer økt med hele 60 prosent.

NM i foto

Årets Jernbanemesterskap i foto ble vunnet av Hans Jørgen Rasmussen fra Narvik, Rune Fossum fra Oslo og Jørn Rindahl fra Grong.

Vandrepokalen havnet hos Hans Chr. Forsaa fra Narvik. Forsaa imponerte med å ta første premie i alle tre klassene innen jernbanemotiv og sanket til sammen 17 poeng.

Årets mesterskap ble arrangert av JIL Narvik og denne gang var det en svensk jury som fikk i oppdrag å sile ut de beste bildene av en samling på 112 bilder.

Gjenvalg på vellykket landsmøte i NJA

Rolf Andreassen ble gjenvalgt som leder på Norsk Jernbane Avholdsforbund (NJA) landsmøte18 – 20 mai 2001.

Generalsekretær i Avholdsfolkets Landsråd, Bernt Bull, hilste landsmøtet i en tale der han pekte på at det var grunn til bekymring over alkoholproblemene i dag, som han mente var voksende.

Bull roste NJA, som hadde gitt åpning for og allerede mottatt en rekke støttemedlemmer. En ordning han mente NJA i framtida måtte utvikle og vise enda større bredde.

Fra avdeling Drammen og fra enkeltmedlemmer i denne avdeling forelå ikke mindre enn 6 forslag. Ett av forslagene gikk blant annet ut på å nedsette en bredt sammensatt arbeidsgruppe av medlemmer og støttemedlemmer med oppgave «å gå gjennom og se på hele NJA,s virksomhet». Resultatet skal legges fram for landsmøtet i 2002.

Fra Sigmund Bell Rysst, støttemedlem i avdeling Drammen, forelå forslag om å endre støttemedlemmenes status i NJA,s virksomhet.

Små-nytt

I et forslag til Handlingsplan i tre punkter fikk forbundsstyret i oppdrag å foreta en grundig gjennomgang av forbundets medlemsregister, gjennomføre et kurs for tillitsvalgte og arbeide for at avdelingene får nødvendige møtelokaler for å drive sin virksomhet.

På det sosiale samvær lørdag kveld ble mangeårig og aktive medlem av avdeling Bergen, Asbjørn Solberg utnevnt til æresmedlem av forbundet.

JM i orientering

Glade gutter: Fem fornøyde orienteringsgutter. Foran fra venstre: Tore Fagervold og Tormod Søland. Bak fra venstre: Øyvind Huse, Njål Svingheim og Finn Holom.

Jernbanemesterskapet i orientering ble vunnet av Tor Brenna fra Kongsvinger og Magne Gjønnes fra Trondheim.

Arrangører var stasjonskameratene i Drammen og selve arrangementet og løypene foregikk på Konnerud i fint terreng og bra værforhold. Det var påmeldt 24 løpere fordelt over 7 klasser, hvorav kun en i klasse A og en i klasse C. De andre var jevnt fordelt over de resterende klassene.

Orientering er en idrett som kunne fanget opp mange flere og som passer for mange. Håper vi får se mange flere ved neste JM. Det er veldig mange av løperne som har vært med veldig lenge og få nye, så skal denne idretten holdes i gang er det på tide at også nye melder seg på.

Resultatliste, individuelt

7 KM, A-herrer: 1. Tor Brenna JIL Kongsvinger 45.57 (NJIFs pokal)
5 KM, B 4-5: 1. Tore Fagervold BRØBIL 47.30. 2. Njål Svingheim BRØBIL 49.21 3. Harald Klippenberg JIL Stavanger 51.05. 4. Øyvind Huse BRØBIL 61.54 5. Morten Humlekjær HIL/NSB 80.23
B 6-7 1. Tormod Søland BRØBIL 50.29 2. John Egil Stanes HIL/NSB 54.49 3. Arild Trolsrud JIL Drammen 76.20
B 8-9 1. Magne Gjønnes JIL Trondheim 46.30. (NJIFs pokal). 2. Stein Torp JIL Kongsvinger 65.05 3. Finn Holom BRØBIL 71.15
3 KM, B 10 1. Jens Abrahamsen JIL Stavanger 40.48. 2. Arvid Nordli JIL Grorud 60.34
B 11 1. Arnold Valevåg JIL Hamar 34.02 2. Ragnar Skautvedt JIL Drammen 41.00
B 12 1. Torstein Bjerke JIL Grorud 42.04 2. Karl Kolstad JIL Hamar 44.40 3. Ole Skramstad JIL Drammen 76.11
C 1. Inger Lise Lind Stasjonskam. 66.33.

Følgende løpere tilfredsstilte kravene for å bli Jernbanemester:
B 5-7 Tore Fagervold BRØBIL
B 8-9 Magne Gjønnes JIL Trondheim
B 10-12 Arnold Valevåg JIL Hamar.
Vandrepokal for beste 3-mannslag i klassene B 1-9 tilfalt BRØBIL

Resultatliste, stafett, 3+2+3 km

1. BRØBIL: Tormod Søland 29.55, Øyvind Huse 31.55, Tore Fagervold 24.45 = 86.35.
2. Stasjonskameratene: Helge Tunheim 31.30, Ole Johnny Bråthen 20.10, Bjørn Kummeneje 43.56 = 95.36.
3. JIL Hamar: Arne Løvbakk 35.30, Karl Kolstad 25.00, Arnold Valevåg 36.40 = 97.10
4. JIL Drammen: Arild Trolsrud 34.30, Ragnar Skautvedt 26.40, Bjørn T. Olsen 42.50 = 104.00

Disk(kun 1 løper) HIL 27.50

Små-nytt

Sol og sommer på Rondeslottet

Munter gjeng: 21 deltakere med ledsagere storkoste seg nok en gang på Rondeslottet.

Nok en gang et vellykket sommeropphold i Rondane for funksjonshemmede barn av jernbanetilsatte. 21 deltakere med ledsagere og hjelpere opplevde flotte dager med mange opplevelser og gleden ved å være sammen.

I år var det 26. året det ble arrangert ferieopphold for jernbanepersonales funksjonshemmedes barn og deres foreldre og ledsagere. I løpet av alle disse årene er det blitt knyttet mange vennskapsbånd, så gjensynsgleden var også i år stor blant små og store, yngre og eldre.

Sammensatt

Det var en svært sammensatt gruppe, både med hensyn til alder, funksjonshemninger og funksjonsnivå. Det er derfor ikke helt enkelt å finne tiltak som passer for alle.

I løpet av årene er det imidlertid blitt noen faste aktivitetsrom fjellturer med bål og kaffekoking og natursti med oppgaver som passer for de fleste. En lunsj i det fri hører også denne ferien til.

En busstur i løpet av oppholdet er også blitt tradisjon. I år hadde arrangøren «slått på stortromma» og turen gikk, i varmt og fint sommervær, nedover Gudbrandsdalen til Hunderfossen Familiepark ved Lillehammer.

Morgenbad og «bryllup»

Noen få var under oppholdet tidlig oppe og startet dagen med et morgenbad i bassenget, mens andre koste seg i bassenget et par timer på ettermiddagen. Svært populært og veldig morsomt! Særlig moro var det når det par av hjelperne ble kastet i vannet med klærne på.

Videre ble det et par ettermiddager gitt tilbud om formingsaktiviteter som silkemaling og å lage blomsterdekorasjoner. Etter aftensmat var det hver kveld samling i peisestua med hyggelig samvær, trekkspill og allsang. Flere av deltakerne underholdt med flott danseoppvisning og sang.

«Bryllup» er etter hvert blitt en tradisjon på Rondeslottet. Så også i år da Kethleen fra Drammen, i høytidelige former og i hele «menighetens» nærvær, lovet å være venn med Arne Jørgen fra Hønefoss så lenge årets opphold på Rapham varte.

Kari-Anne og Øivind

Holmenkollstafetten 2001

HIL-NSB hadde beste jernbanelag og kom på 67. plass med tiden 62,26 i klassen Menn Bedrift. Dette betyr både medaljer og lagpremie.

Det har aldri vært færre lag fra jernbanen enn i år. For få år siden stilte 20 lag - i år var det kun 7 lag!

HIL-NSB stilte med to herre- og et damelag. I tillegg stilte Jernbanens Idrettslag på Grorud, Trondheim og Oslo S. BaneEnergi stilte også og kom på 229 plass med tiden 75,05 i klasse 7 Bedrift Menn.

JIL Oslo S kom inn på 67,49 og kom på en hederlig 156 plass.
I klassen Veteran Bedrift kom JIL Trondheim på 8.plass med tiden 65,02 og slo dermed HIL-NSBs veteranlag som kom inn på 11.plass på tiden 69,46. I klassen Kvinner Bedrift kom HIL-NSB inn på tiden 81,58 som tilsvarte en 72 plass.

Vi håper på flere lag neste år og oppfordrer idrettslag og NSB avdelinger til samarbeid..

Små-nytt

JM i Bowling 2001

Jernbanemesterskapet i Bowling ble arrangert av JIL Ski 30.3 - 1.4.01. Kampene ble spilt på Lille Paris i Kolbotn og Ski bowlingsenter på Ski.

Det var påmeldt 149 spillere, herav 34 damer og 115 herrer i singelspill. I lagspillet var det påmeldt12 damelag og 42 herrelag.

Det var noe forfall og totalt spilte 110 herrer og 29 damer i singelspillet. I lagkonkurransen var det 35 herrelag og 7 damelag.

Mesterskapet dannet også uttak for USIC.

Resultater Herrer individuelt:
Jernbanemester ble Vidar Barkald , JIL Grorud med ny mesterskapsrekord på 1262 pinner.
Andreplass gikk til Roar Brunes, Stasjonskammeratene BIL med 1169 pinner.
Tredjeplassen gikk til Kjetil trøan, Marienborg Bil med 1149 pinner.

Resultater Damer individuelt:
Jernbanemester ble Nina Børrud, HIL NSB med 1031 pinner.
Andreplassen gikk tit Tone sande, HIL NSB med 943 pinner.
Tredjeplassen gikk til Runi Kjeldsrud, Stasjonskammeratene BIL med 916 pinner.

Resultater i lagspill Herrer:
Jernbanemestere ble Stasjonskammeratene med totalt 1690 pinner.
På laget spilte Karsten Høyen, Roar Brunes og Kåre Gevelt.

Resultater i lagspill Damer:
Jernbanemestere ble JBIL Kongsberg Med totalt 1196 pinner. På laget spilte Chutima Trosthoel, Kate Fornstedt og Frøydis Ormåsen.

HIL-NSB`s vandrepokal til beste idrettslag individuelt ble i år vunnet av JIL Grorud 180 p. Andreplass gikk til Stasjonskammeratene 177 p. Tredjeplassen gikk til Marienborg 115 poeng.

Mesterskapet ble avviklet på en grei måte uten noen nevneverdige problemer eller forsinkelser på banene.

Lørdagskveld var det lagt opp til bankett med god mat og drikke og deretter dans til levende musikk.

Togmateriell til en statlig pool?

I et intervju med bladet Samferdsel går jernbanedirektør Steinar Killi inn for å opprette en pool for alt rullende jernbanemateriell. Han mener de store materiellinvesteringene er det største hinder for utvikling av konkurranse om togdriften.

En utredning fra TØI om tilgang til sporet konkluderte også med at investeringene i materiell og verkstedtjenester var konkurransehemmende. Uten økt konkurranse oppnås ikke full effekt av skillet mellom NSB og Jernbaneverket, sier jernbanedirektøren i intervjuet.

Med en materiellpool på statens hånd vil det være mulig å innlede anbudsrunder om togtrafikken. Her mener Killi det vil være rett å begynne med nærtrafikken rundt enkelte større byer som Trondheim eller Stavanger.

Han mener man må begynne med trafikk der staten er inne og kjøper tjenester. Flytoget kunne blitt en reell konkurrent til NSB, men med modellen med Flytoget under NSBs hatt gikk man glipp av muligheten.

I stedet for bare å slette NSBs gjeld med mer enn to milliarder kroner kunne staten ha overtatt rullende materiell som del gjeldssaneringen, sier Killi. Så kunne NSB fått målt sin dyktighet i forhold til andre selskaper i anbudsrunder der leie v togmateriell kunne inngå.

Høyre og Frp har merket seg den omfattende liberalisering av jernbanetrafikken i Europa, og Høyre går i sin innstilling til St.prp. nr. 48 inn for å få utredet en slik poolordning som Killi foreslår.

I Samferdsel går Ap ved Ola Røtvei imot en poolordning nå. I stedet vil Ap gi NSB ro og armslag. Men heller ikke Røtvei utelukker en pool for jernbanemateriell på lengre sikt.. Ved neste rullering av NTP i 2004 spår Røtvei at konkurranse gjennom anbud i kollektivtrafikken kommer til å stå sentralt – også på jernbanen.

JM i terrengløp

18 herrer deltok i Jernbanemesterskapet i terrengløp og vinneren ble Pål Asbjørn Kollerud fra Sarpsborg.

Mesterskapet ble arrangert av JIL Halden. Løpet gikk i Lysløypa ved Aspedammen under fine forhold.

Vinneren av løpet, Pål A. Kullerud, og konkurrent Arne Rislaa gjorde forøvrig løpet meget spennende. Kullerud gikk seirende i mål 2 sekunder foran Rislaa. Kullerud vant dermed NJIF`s pokal.

Resultater

B3
1. Pål Asbjørn Kullerud, JIL Sarpsborg Tid: 12.04. 2. Trond Cato Martinsen St.Kameratene, 13.06

B5
1. Arne Bujordet, JIL Kristiansand , 13.06
2. Åge Jaktvik , JIL Kristiansand, 13.14
3. Roger Nilsen, BRØ BIL, 14.31
4. Sigmund Reitan, JIL Trondheim, 18.08

B6
1. Jan O Presthus, JIL Trondheim, 14.02
3. Helge Johansen, JIL Trondheim, 15.50
4. Ulf Refsgård, JIL Ski, 16.57

B7
1. Arne Rislaa, JIL Kristiansand, 12.06
2. Terje Tømmervold, JIL Trondheim, 16.43
3. Arnfinn Lien, JIL Trondheim, 17.48

B8
1. Finn Landstad, JIL Trondheim, 15.05

B9
1. Bjørn Bjørkan, JIL Trondheim, 14.41

B10
1. Karl Bjørvig, JIL Trondheim, Fullført.

Gjesteklasse:
1. Knut Erik Thorgaard, JIL Trondheim Tid: 14.43

Jernbanemestere:
Klasse B 1-4, Pål Asbjørn Kullerud, JIL Sarpsborg
Klasse B 5-7, Arne Rislaa, JIL Kristiansand
Klasse B 8-10, Bjørn Bjerkan, JIL Trondheim

Pokal til beste tremannslag:
1. JIL Kristiansand. Samlet tid: 38.36
2. JIL Trondheim. Samlet tid: 42.23.

KJØREVEIEN

INTERNBLAD FOR JERNBANEVERKET

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken

REDAKSJON:
Sindre Ånonsen, linje 75707
Øystein Grue, 55954

ADRESSE, REDAKSJONEN:
Svein Erik Bakken
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
22 45 51 56
E-post: svein.erik.bakken@jbv.no

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
Opplag: 4.600

Layout: Medieforum, Oslo
Trykk: Gan Grafisk, Oslo
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

INFORMASJON I JERNBANEVERKET:

HOVEDKONTORET

Informasjonsdirektør Svein Horrisland
(22 4)5 51 55

Region Øst
Kjell Bakken (22 4)5 75 73

Region Nord
Tine Kommisar (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
Eva K. Ulland (32 2)7 55 09

Jernbaneverket

Informasjon om informasjon

Fra Biblioteket

Vi ønsker å hjelpe våre medarbeidere med råd og tips om:

- å finne og bruke ressurser på Verdensveven mer effektivt;
- å bruke databaser;
- å finne standarder: norske og internasjonale;
- å skrive referanse-/litteraturlister i rapporter; bedrifts-/firmasøk.

Derfor vil vi tilby veiledning på Hovedkontoret utover høsten. Vi starter den 29. august. I løpet av en halv time vil de som ønsker det, få en kort innføring i søkestrategier i søkemotorer og emnekataloger som Google, Yahoo, Fast (alltheweb) og Kvasir.

Biblioteket holder dette fast annen hver onsdag utover høsten. Temaene vil variere; følg med på Nyheter under Tjenester på BaneNettet. Påmelding er ikke nødvendig.

Første kursdag er 29. august i møterom 304 Oppdal fra 13.00 til 13.30

Etter nyttår vil det også bli tilbudt veiledning og kurs i regionene.

Å bruke Jernbaneverkets bibliotek

Vi har spurt Jone Riska Pedersen (bildet) ved Teknisk kontor i Region Øst om hvordan hun benytter Bibliotekets tjenester i dag?

- Jeg har brukt biblioteket til å finne ordbøker, rapporter og annen faglitteratur for eksempel fra SINTEF. Jeg har også fått hjelp til å søke etter faglitteratur og referanser via baser som BIBSYS.

- Hvilke ønsker har du om tjenester du kan få via Biblioteket?

- Jeg ønsker hjelp til å finne informasjon om spesifikke emner. Det er fint i mange tilfeller å gjøre slike søk selv der det er mulig. En tilretteleggelse av hvordan jeg kan søke i ulike slike databaser hadde vært kjekt. Samtidig er jeg veldig fornøyd med den hjelpen jeg har fått til nå.

- Bruker du Bibliotekets sider på BaneNettet?

- Lite, men jeg har søkt via lenkesamlingen. Den er god synes jeg; lett å finne fram i og spesielt er det bra å få lett tilgang til jernbaneadresser.

- Har du forslag til endringer/nye tjenester på nettsidene?

- Jeg synes de er logisk godt plassert under «Tjenester». Hva betyr «Katalogen»? Det var litt uklart hva som menes med den; kanskje den bør få et annet navn. Ellers synes jeg det viktigste er dekket med de valgene som finnes i dag.

- Positiv nedgang

- Antall driftsulykker og antall drepte per 1. august viser en positiv nedgang i forhold til samme periode i 1999 og 2000, sier sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl.

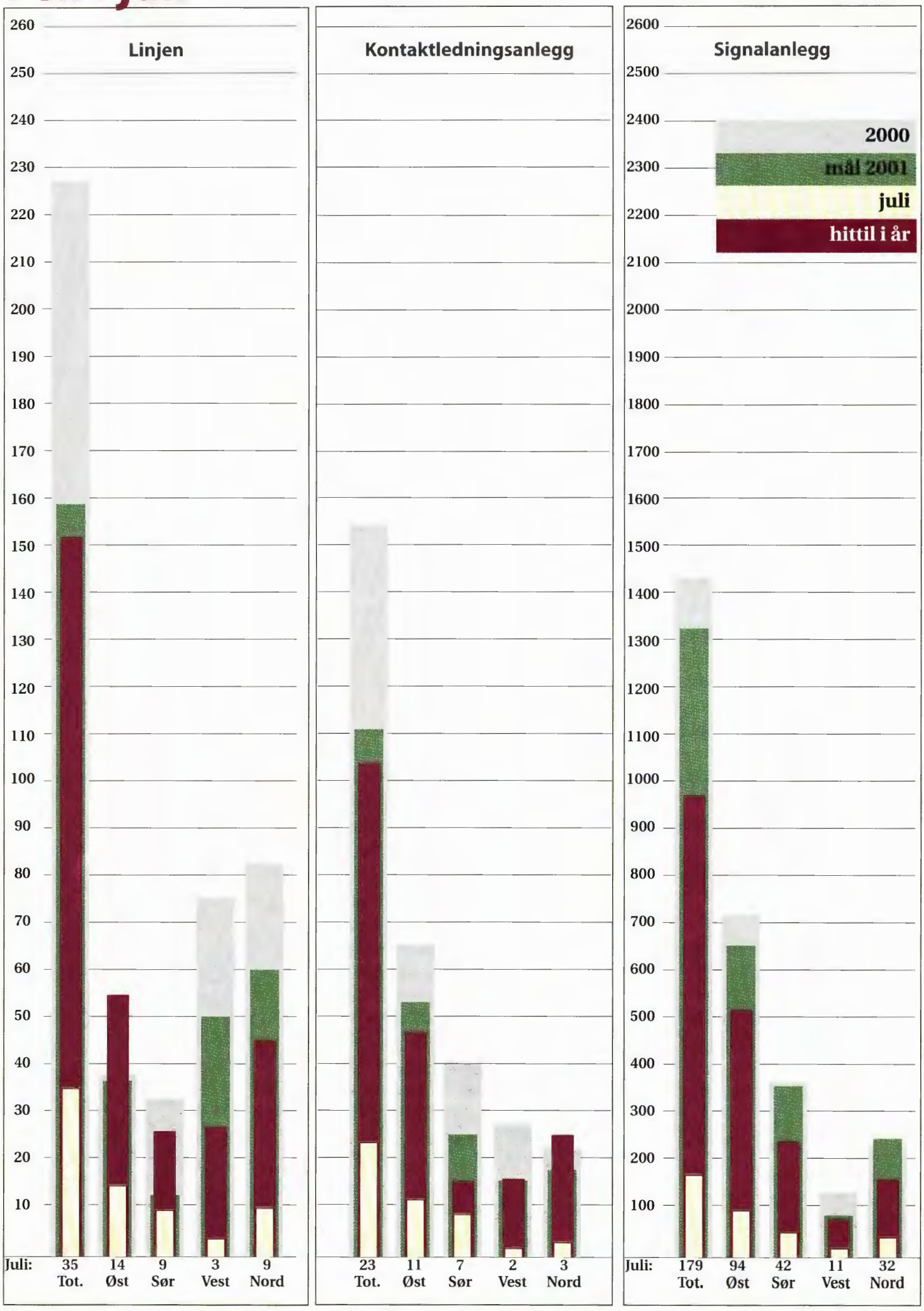
SVEIN ERIK BAKKEN

Antall drepte eksklusive selvmord er per 1. august i år tre, mens tallene for samme perioden i fjor og i 1999 var henholdsvis 28 og to. Ingen av de drepte i år var passasjerer eller togpersonale.

Også antall driftsulykker viser en klar nedgang så langt i år. Av totalt 15 driftsulykker skjedde sju av ulykkene på planoverganger, fem i forbindelse med skifting og tre ved vanlig togtrafikk.

Tilsvarende tall for i samme periode i fjor og 1999 var henholdsvis totalt 24 og 22 driftsulykker, derav 13 planovergangsulykker begge årene. Videre skyldes to driftsulykker i fjor og en i 1999 sammenstøt eller avsporing ved skifting. Mens ni av driftsulykkene i fjor og åtte i 1999 skyldtes kollisjoner eller avsporinger ved vanlig togtrafikk.

Feil i juli


Linjen
Kontaktledningsanlegg
Signalanlegg
2000
mål 2001
juli
hittil i år
Juli:
35 Tot.
14 Øst
9 Sør
3 Vest
9 Nord
23 Tot.
11 Øst
7 Sør
2 Vest
3 Nord
179 Tot.
94 Øst
42 Sør
11 Vest
32 Nord

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 7 august 2001

Siste tur med gjengen

Ble feiret av kollegene: *Oddbjørn Kleivane blir beskrevet som en kjernekar av kollegene. Fra v.: Lars Øyna, Tore Løvland, Oddbjørn Kleivane, Øystein Uldal, Einar Kallhovd og Alf Tore Haugen. (Foto: Sindre Ånonsen)*

ARENDAL (Kjøreveien): **Da trafikkinspektør Oddbjørn Kleivane (62) kom trillende på sykkel til Arendal stasjon 22. juni i år, var ringen sluttet for jernbaneveteranen. Det var her Gjerstadgutten begynte som ekstrabetjent i august 1956.**

SINDRE ÅNONSEN

En uke før Kleivane trådte inn i pensjonistenes rekker, overrasket kollegene ham med en togtur fra Kristiansand til Nelaug.

Derfra gikk turen videre ned til Arendal med sykkel. Der måtte han bytte til full uniform før dieselmateriellet til Nelaugbanens Venner fraktet han og de nærmeste kollegene til Nelaug igjen.

Rørt

Fra Nelaug gikk turen til Øynes gård der 20 tidligere og nåværende kolleger i NSB og Jernbaneverket deltok under en middag til ære for veteranen. Kjøreveien fikk et lite intervju før festen startet. Og det var en rørt Kleivane som fortalte om et langt liv i jernbanens tjeneste.

- Jeg begynte i Arendal, men ble etter hvert konduktøraspirant og konduktør i Oslo distrikt, forteller han.

Til Kristiansand kom Kleivane i 1979, da som overkonduktør. Siden begynnelsen av 1980-tallet har han arbeidet som togkontrollør og toginspektør.

De gode jernbanehistoriene er mange, og det er ikke fritt for at Kleivane har opplevd nok til å fylle adskillige spaltemeter. Blant alle historiene han sitter på, er det spesielt én han humrer særlig godt over.

- Det hendte ikke meg, men en kollega. Det var en reisende med ekspresstoget fra Oslo til Kristiansand som nektet å betale ekspresstillegget fordi han ikke skulle lenger enn til Drammen.

«Javel», sa konduktøren, «men du må likevel betale tillegget». Den reisende nektet fortsatt og truet med å fortelle Generaldirektøren i NSB hva slags ansatte han hadde. «Han er nemlig en nær venn av meg» hoverte passasjeren. Men konduktøren var ikke skåret for tungebåndet og svarte kjapt: «Ja, om du gjør det, så får vel jeg fortelle Generaldirektøren hva slags venner han har».

Roser kollegene

- For meg har jernbanen vært en god arbeidsplass i alle år. Jeg har trives hele tiden, sier Kleivane uten å nøle.

Han innrømmer at det er litt vemodig å slutte.

- Samtidig gleder jeg meg over at helsa er god. Dessuten merker jeg at det blir litt vanskeligere å tilpasse seg alt det nye som kommer, sier 62-åringen, uten at han har resignert av den grunn.

For Kleivane lover at han skal bli en aktiv pensjonist.

- Jeg kommer ikke til å hive meg på rosemalingen med det første. Det lover jeg deg, sier han. Derimot kommer Kleivane til å involvere seg i lokalpolitikk for Kristelig Folkeparti.

- Og så må du ta med at det blir mer tid til friluftsliv, kone, barn og barnebarn legger han til, om ikke nødvendigvis i den rekkefølgen...

Håper på Sørlandsbanen

Selv om hans yrkesaktive liv på jernbanen er over, lover han å følge med på det som skjer fremover.

- Jeg håper virkelig at vi lykkes med å få driftsstabilitet på Sørlandsbanen. I tillegg er det viktig at vi får en frekvens som tilfredsstiller de reisende, sier han.

Kleivane er optimist og lar seg ikke skremme av akselbrudd og andre barnesykdommer for NSBs Signatur-satsing.

- Nei, Signatur-konseptet er fremtidsrettet. Det er jeg overbevist om, sier han.

En framtid uten persontrafikk på Sørlandsbanen ser pensjonisten på som helt urealistisk.