KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr. 8 - 2001

Jærbanens «Knoll og Tott»

Kortdistansesjef Henning Lode i NSB BA og togdriftsleder Paal Arne Sirnes i Jernbaneverket Region Sør blir kalt «Jærbanens Knoll og Tott». Gjennom et unikt samarbeid har de bidratt sterkt til den snart 125 år gamle banens suksess de siste ti årene. **Side 11-13**

Limet i jernbanefamilien

Jernbaneverket
Biblioteket

- Fritidsorganisasjonene er et viktig lim i organisasjonene og har stor betydning for kulturbyggingen, sier NSB-sjef Einar Enger og jernbanedirektør Steinar Killi. Mens lederen av Jernbanepersonalets Fritidsråd, Hans Roar Nilssen, mener fritidsbevegelsens viktigste funksjon er å samle den gamle jernbanefamilien. **Side 3-10**

Jernbaneverket

Doktor på sviller

Senioringeniør Alf Helge Løhren i Jernbaneverket Region Nord er trolig verdens første som har tatt doktorgraden på jernbanesviller. **Side 18-19**

Skjemajubel

Tre lyse hoder på Hønefoss er fadderne til et nytt skjema som nærmest er møtt med begeistring og jubel. **Side 32**

Signaler

Samarbeid og samhold

Fritidsorganisasjonene er viktige for samholdet mellom jernbanefolk. Ansatte både i NSB BA og Jernbaneverket stiller her på samme lag og jobber sammen mot felles mål. Selv om det snart er fem år siden det gamle NSB ble delt, tar fritidsorganisasjonene godt vare på den felles jernbanekulturen. I denne utgaven av Kjøreveien vies det stor oppmerksom til de ulike aktivitetene disse organisasjonene står for.

NSB BA og Jernbaneverket har ulik organisering, ulike rammebetingelser og forskjellige ansvarsområder. Det skal vi være oss bevisst, og vi skal gjøre omgivelsene oppmerksom på hvem som ansvar for hva. Likevel vet vi at vi er gjensidig avhengig av hverandre. Både NSB og Jernbaneverket må løse sine oppgaver for at kunden skal være fornøyd. Derfor er det viktig å oppmuntre til det som skaper godt samarbeid og samhold.

Fridtidsorganisasjonene skaper en arena der jernbanefolk fra de to virksomhetene kan møtes. I det daglige arbeid er det også viktig å skape slike arenaer. I Stavanger har Jernbaneverkets og NSBs medarbeidere lykkes i å skape gode relasjoner. Det kommer kundene til gode når avvikssituasjoner skal mestres. Jeg tror flere oss kan ha noe å lære av de holdningene som kommer fra i artikkelen fra Stavanger.

Om tre år fyller jernbanen i Norge 150 år. Det skal markeres, og NSB BA og Jernbaneverket vil gå sammen om arrangementet. Vi har stort sett en felles historie, og vi har vært deler av samme bedrift i over hundre år. Jubileet kan derfor bli en anledning til å vise at vi fortsatt har svært mye felles, at vi kan samarbeide godt, men at vi har forskjellige roller. Men dette må ikke bare bli ord, men realiteter i det daglige arbeid, slik at vi stadig utvikler en bedre og bedre jernbane for kundene.

Nødstopp med SMS

Et helt nytt nødbremssystem kan bli innført på norske jernbaner. Systemet baserer seg på bruk av SMS-meldinger på det offentlige GSM-nettet.

- I et prøveprosjekt i sommer ble en prototyp testet ut på et av NSBs diesellokomotiver i Trondheimsområdet. Testen var meget positiv. I løpet av kort tid vil ledelsen i Jernbaneverket ta stilling til om det skal satses videre på systemet, sier prosjektleder Sigmund Falland i Jernbaneverket til Kjøreveien.

Stoppe

Systemet gjør det mulig for toglederne å kunne fjernstoppe et tog som er på kollisjonskurs, rett og slett ved å sende en SMS-melding. En mottager plassert i lokomotivet utløser automatisk nødbremsen.

Mobiltelefonteknologien er tenkt som et ekstra nødsystem ved siden av de allerede eksisterende. Den vil være nyttig dersom det automatiske togstoppsystemet ATS ikke virker, eller det er satt ut av drift, samt på strekninger som ikke er elektrifisert.

Umiddelbart

Falland understreker at systemet er meget sikkert.

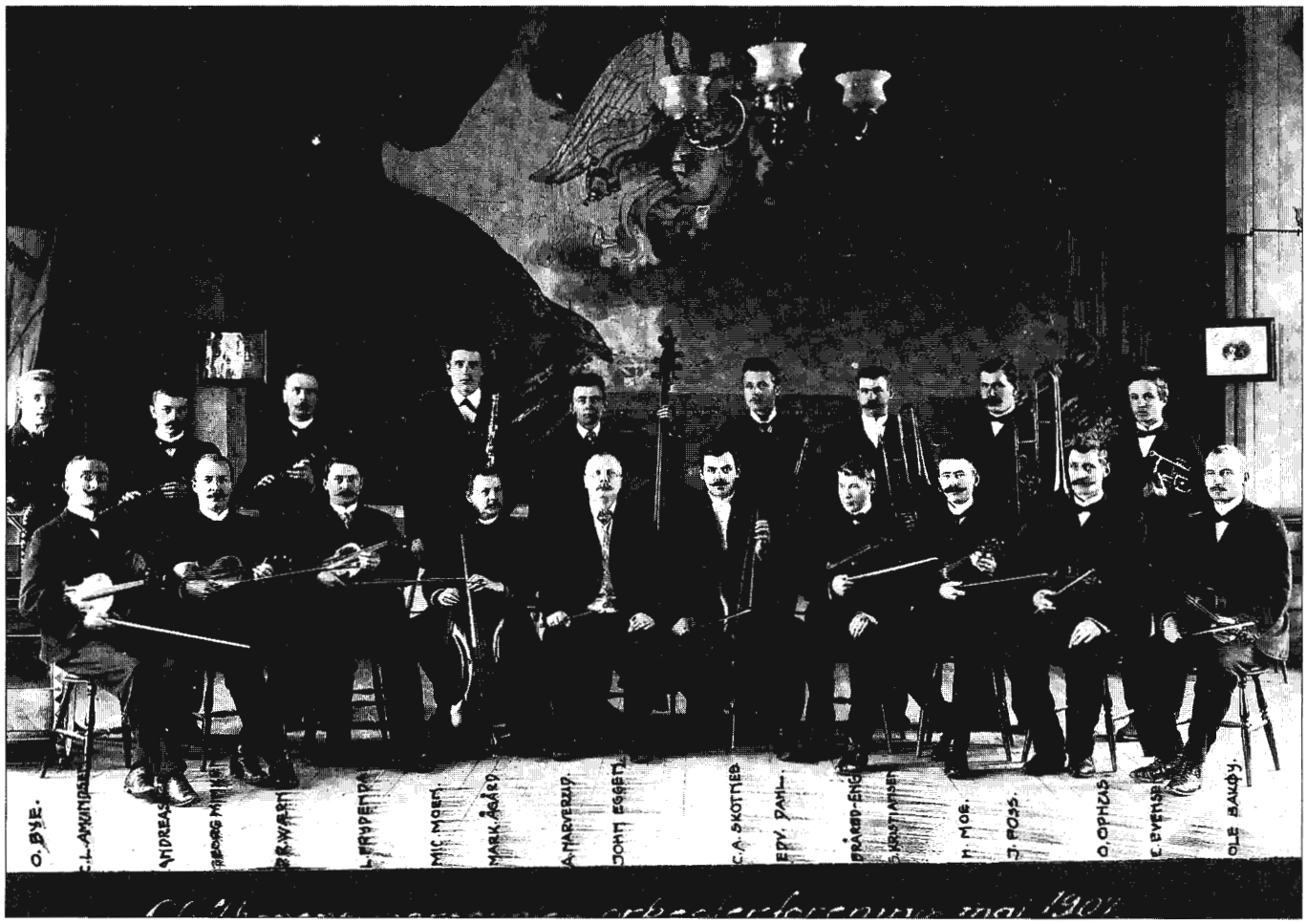
- Det er utviklet slik at det kun godkjenner meldinger fra en bestemt telefon. Dermed er en sikret mot at uvedkommende kan sende meldinger som stopper togene, forsikrer han.

- Det nye systemet kan tas i bruk umiddelbart når beslutningen er tatt og utstryet er på plass i lokomotivene. Samlet pris for det nye nødstoppsystemet til Jernbaneverkets 170 arbeidsmaskiner, NSB Gods sine 63 lokomotiver og NSB BA sine 30 lokomotiver er på rundt ti millioner kroner, opplyser Sigmund Falland.

KJØREVEIEN
8-2001

Limet i jernbanekulturen	3
Unikt samarbeid i Stavanger	11
Nye overbygninger i gammel stil	14
Profilutvidelse på Bergensbanen	15
Nye landingsplasser	17
Verdens første svilledoktor	18
Svensk snarvei til ny togradio	20
Fra skandale til turistattraksjon	22
Møte med: - Hei Sveis!	24
SmåNytt	26
Feil i august	31
Jubel over nytt skjema	32

Limet i jernbanekulturen



Edel årgang: *Ofotbanens personalets orkesterforening i 1904.* *(Foto: Norsk Jernbanemuseum)*

- **Kjøreveien retter i dette bladet søkelyset på hvilken rolle de felles fritidsorganisasjonene har for jernbanekulturen i NSB og Jernbaneverket.**

- **NSB-sjef Einar Enger og jernbanedirektør Steinar Killi er ikke i tvil:**
  - Fritidsorganisasjonene er et viktig lim for begge organisasjonene.

- **Lederen av Jernbanepersonalets Fritidsråd, Hans Roar Nilssen, mener fritidsorganisasjonenes viktigste funksjon er å holde den gamle jernbanefamilien samlet.**

- **I dette nummeret serverer vi bare et par smaksprøver på hva de 11 organisasjonene og rundt 70 lag og foreninger i Fritidsrådet driver med. Vår medarbeider Svein Graadal tar oss med på Lerdueskyting i Odalen og på korfestival i Trondheim.**

- **I tiden framover vil Kjøreveien fortelle mer om hva som skjer rundt om i lag og foreninger, ikke bare gjennom referater som har vært hovedregelen fram til nå, men i tillegg gjennom oppsøkende reportasjer rundt om i jernbane-Norge.**

- Bidrar til kulturbygging

Viktig lim: Steinar Killi (t.v.) og Einar Enger er enige om at fritidsorganisasjonene er viktig lim når bedriftene splittes opp.(Alle foto: Svein Graadal)

- Fritidsorganisasjonene er limet i et organisasjonssystem, og med en økende oppsplitting tror jeg behovet for et lim stiger, sier konsernsjef Einar Enger i NSB.

SVEIN GRAADAL

- Vi er her for samme sak: forflytting av gods og mennesker i et jernbanesystem. Aktivitetene er ledd i sosialisering; det å trives i hverandres hverdag og lære hverandre å omgås, fortsetter den nye NSB-sjefen.

Samfunnsbevisste mennesker

- Aktivitetene er også med og skaper samfunnsbevisste mennesker. Det skal bedriften også vektlegge. Vi får øynene opp for at livet er mer enn de timene en er på jobb. Det bidrar til at NSB blir en kulturbygger.

- Foreningslivet fører også til organisatorisk læring. Hvordan skal for eksempel et idrettslag styres og drives? Erfaring fra den ene plassen er nyttig i den andre.

- Mange av organisasjonene som idrettslag og avholdslag bidrar også til å ta vare på folks helse.. Det er ting som jeg og andre må være opptatt av at folk engasjerer seg i. Noen vil si at fotball for eksempel fører til skader; jeg tror fortsatt det er flere positive sider ved fotballen enn skadene.

150 kr pr. ansatt

- Er bedriften fra sentralt hold villig til å satse på fritidssektoren?

- Vi satser jo! Vi bruker omtrent 1,8 millioner kroner årlig til denne type aktiviteter. Det blir 150 kroner per ansatt pluss noe til spesielle arrangementer som Skarverennet. I alt blir det noe over to millioner. Jeg mener det er et poeng å støtte opp. Samtidig vet vi at NSB er i økonomisk krise; vi må snu hver stein. Velferdsorganisasjonen blir derfor ikke fritatt fra å vurderes.

- Bryter dette etter ditt syn med de enkelte enheters arbeid med å bygge identitet primært til egen enhet?

- Jeg mener dette på ingen måte er i konflikt med måten vi bygger jernbanedrift på. Dette bygger bånd mellom ulike enheter på en måte bedriften trenger; noe jeg hilser velkommen.

- Kulturen mister noe ved oppsplittingen, kan fritidsorganisasjonenes bidrag

- Viktig for å profilere

- Fritidsorganisasjonene er viktig lim; viktig for å profilere det vi driver med. De har betydning for det en kaller kulturbygging eller sammensveising. Jeg er nesten tilbøyelig til å si de er nødvendige i mange sammenhenger, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

bøte på noe av dette?

- Disse aktivitetene er viktige. Når vi har valgt å organisere slik, er det viktig med organisasjoner som virker samlende. Dessuten må det være en viss størrelse på dem for at de skal fungere.

- Har du selv vært til stede på noe arrangement?

- Jeg var med på Skarverennet og ble imponert over opplegget og arrangementet. De ildsjelene som var med der, ofret noe. Et flott arrangement; hornmusikk i toget og sangkoret var med.. Alle jeg snakket med, syntes det samme. Det å delta på arrangementer og bidra med å si hva NSB prioriterer fremover er jeg villig til i den grad kalenderen tillater det.

Profilere NSB

- Hva forventer bedriften å få igjen for støtten til fritidsorganisasjonene?

- Disse organisasjonene hjelper NSB med å profilere seg i samfunnet. Dessuten tror jeg vi får mer samfunnsbevisste medarbeidere. Det utvikler mennesker så de fyller rollen på jobben bedre ved at de er med på disse aktivitetene.

- Skal NSB fungere, må vi få til et lagspill, og her tror jeg disse aktivitetene er nyttige. Eksempelvis jernbanemusikken har vi hørt om selv om vi ikke jobber i NSB. Det påvirker omdømmet vårt på en positiv måte, det skal vi ha med oss, sier Einar Enger.

- I slike fritidsorganisasjoner møtes en utenom jobben. En møter andre deler av sin egen arbeidsplass som en ikke har kontakt med i jobb; en får innsikt i andre deler av egen arbeidsplass og gjør en bedre jobb der en er. Vi gjør alle en bedre jobb jo større innsikt vi har.

- Er bedriften fra sentralt hold villig til å satse på fritidssektoren?

- Ja, det er vi. Støtten kan være med penger, og vi kan støtte ved å bruke våre egne krefter som for eksempel korps. Jeg synes det er svært fint at vi har egne korps. Korpsmusikk er det jeg vil anbefale hvis vi skal feire noe; det gir den stemningen som skal til. Jernbanemusikerne er i tillegg svært dyktige.

Bygge kultur

- Bryter dette etter ditt syn med de enkelte enheters arbeid med å bygge identitet primært omkring egen enhet?

- Det er jo begge deler. Det er veldig viktig når vi er blitt egne enheter at vi skaper egen identitet. Å bygge kultur er ikke å bygge motsetninger, snarere tvert imot. Å bygge kultur i Jernbaneverket er å skape egenidentitet samtidig som vi understreker avhengigheten til den andre part NSB. Fra kundens side er vi to sider av samme sak. Den ene kan ikke lykkes uten at den andre lykkes, og mislykkes den ene mislykkes, den andre også.

- God kulturbygging er å skape egenidentitet samtidig som vi vektlegger avhengigheten. Vi må for eksempel ikke skylde på hverandre; det er likegyldig for kunden om det er NSBs eller Jernbaneverkets skyld om toget står. Derfor er fritidsaktiviteter på tvers av NSB og Jernbaneverket viktige for å skape en felles kultur på tvers av skillet.

Fenomenal korpsånd

- Har du selv vært til stede på noe arrangement?

- Ja, jeg har vært på Avholdsforbundets samling på Rondeslottet og Pensjonistforbundets møte på Golsfjellet – begge meget artige og interessante opplevelser. Dessuten har vi flere ganger hatt innslag av jernbanemusikken. Da vi åpnet nye Nationaltheatret stasjon og dobbeltsporet på Østfoldbanen, og da vi feiret Bergensbanens 90- års jubileum og Raumabanens 75-års jubileum, tok vi alle gangene jernbanekorps i bruk.

- Mitt inntrykk er at det er en fenomenal korpsånd på tvers av gruppene, og at folk trives i positiv forstand. De er opptatte av at jernbanen skal gå godt.

- Hva forventer bedriften å få igjen for støtten til fritidsorganisasjonene?

- At vi blir kjent for hva vi står for, og at dette fremstår på en positiv måte, sier Steinar Killi til slutt.

Søknad om stønad fra
SYKEKASSENS STØNADSFOND

Renteavkastningen av Sykekassens Stønadsfond kan anvendes til hjelp for Sykekassens medlemmer, som har vært særlig hardt rammet av sykdom, og hvor Sykekassens ordinære refusjoner eller Folketrygdens ytelser ikke gir tilstrekkelig dekning av utgiftene.

Når det søkes om stønad fra Sykekassens Stønadsfond må det vedlegges kvittering(er) for utgiftene som søkes dekket, og søknaden sendes innen 15. november 2001 til:

Jernbanens Sykekasse
Sykekassens Stønadsfond
0048 Oslo

Til orientering opplyses at tildelte stønader utbetales i januar 2002

Korsang på mange språk

Jernbanesang: *I nasjonaldrakter underholdt jernbanekoret fra Østerrike på stasjonen i Trondheim under Togets dag.*

TRONDHEIM (Kjøreveien): **Jernbanekor fra åtte land møttes til korfestival i Trondheim en helg i midten av juni. Størst applaus fikk det belgiske koret som med en herlig uttale sang «Kjerringa med staven».**

SVEIN GRAADAL

Det er et utstrakt samarbeid mellom jernbanenes fritidsorganisasjoner i Europa. Organisasjonen FISAIC samler både sportslige og kulturelle aktiviteter. Den internasjonale festivalen for jernbanekor arrangeres hvert tredje år. Fritidsrådet sto som arrangør da festivalen for første gang ble arrangert i Norge. Teknisk arrangør var Jernbanebetjeningens Sangforening Trondheim.

Urfremføring

Festivalen åpnet fredag kveld i Nidarøhallen. Kveldens høydepunkt var urfremføring av FISAIC-hymnen. Tidligere er den bare fremført på bånd av et strykeorkester. Nå var den arrangert for korps og ble fremført av Jernbanens Musikkorps Trondheim. I tillegg fremførte korpset sammen med Sangforeningen «Landkjenning».

Lørdag formiddag sang de ulike korpsene på forskjellige steder i byen. Det tyske og det østerrikske koret underholdt på stasjonen, der det var Togets Dag.

Om ettermiddagen var det konsert i Olavshallen. Samtlige kor fremførte sitt program, i tillegg til to innslag der ungdommer fra Trondheim musikkskole spilte på harpe og fiolin. Det var en meget bra konsert. Med god akustikk i konsertsalen fikk korene vist hva de er gode for.

Flere kor hadde for anledningen øvd inn skandinaviske sanger. Tyskerne sang «Jeg har båret lerkens vinge» og østerrikerne «Vem ka segla förutan vind». Størst applaus fikk nok det belgiske koret som med en herlig uttale sang «Kjerringa med staven».

Festivalen ble avsluttet med festmiddag i Nidarøhallen lørdag kveld. Som under åpningen fredag bidro flere av korene med spontane «mini-konserter».

Kostnader

- Det var veldig spennende med så mange kulturer samlet, sier Odd Eide, en av dem fra koret i Trondheim som dro det i land.

- Noen språkproblemer har det vært. Selv om vi leide inn noen tolker, har det blitt mye fingerspråk. Vi var også utrolig heldige med været.

Kjempefint: Berit Vangby og Jacob Tschanz var godt fornøyde etter korfestivalen i Trondheim.

- FISAIC har satt et tak på kostnadene på slike festivaler. Korfestivaler går gjerne over tre dager, men på grunn av kostnadsnivået i Norge ble det bare to dager denne gang, sier han.

Mens koret fra Slovenia bare hadde råd til sitteplasser på nattoget, kunne franskmennene koste på seg en ukes sight-seeng med buss, mens sveitserne reiste videre med Hurtigruta.

Polakkene hadde for øvrig på egen hånd ordnet med katolsk messe søndag morgen, der de fremførte fem sanger.

Rekruttering

Jernbanekoret i Trondheim sliter med rekrutteringen, kan Eide fortelle.

–Det er kanskje en generell trend, det er så mye annet å bruke fritida på.

Koret ble startet i 1885. Nå er det 25 medlemmer; for noen år tilbake var det over 100.

- Vi er så få nå at det er enkelte sanger vi ikke bør prøve oss på.

- Til høsten skal vi gjøre noe aktivt for å få med flere. Vi vil prøve å få med damer; en annen mulighet er å åpne for folk som ikke jobber på jernbanen. Vi kan også samarbeide med andre statskor, både Posten og Telenor har kor her i byen.

- Det er artig å ha røtter i den gamle mannskorsangen som «Når fjordene blåner». Samtidig synger vi moderne sanger; under byens 1000-års jubileum sang vi flere av Åge Aleksandersens, sier Odd Eide, som roser det gode miljøet i Sangforeningen.

- En kjempejobb

-Det har vært en kjempefin festival. Koret i Trondheim har gjort en kjempejobb, sier Berit Vangby. I tillegg til å lede Norsk Jernbanesangerforbund er hun sekretær i Fritidsrådet. Hun ble med i Jernbanekoret i Oslo i 1986, bare to måneder etter at den første jenta hadde begynt.

- Fem år senere ble mannskoret et blandakor. Vi hadde blitt sju jenter, og det ble for mye i et mannskor, sier hun.

Det er fem jernbanekor i Norge. Oslo-koret er det eneste blandakoret, og jentene er blitt i flertall.

- Skiftarbeid gjør at det tar lengre tid å øve inn sanger. Derfor legger vi ikke lista så høyt. Her er det åpent for alle, sier Vangby.

Jernbanekorene har tradisjoner på julekonserter; noen synger også fast 1. og 17. mai.

- Vi stiller opp når vi blir spurt. Bedriftene kunne gjerne vært flinkere til å benytte oss, sier hun.

Norsk og nordisk

Hvert tredje år møtes de norske jernbanekorene til sangerstevne. I år møttes de siste helg i mai i Kristiansand.

- Det er hovedattraksjonen vår, det er noe å se fram til, sier hun. Det er også på gang et samarbeid mellom de ulike jernbanekor og -korps.

- I Oslo har vi hatt julekonsert sammen. Dessuten har vi hatt felles julebord, da kommer det mange gode ideer, sier Vangby.

Også på nordisk basis møtes jernbanekorene hvert tredje år. Narvik skal stå som arrangør i 2003. I fjor møttes man i Finland. Trondheims-koret representerte Norge.

- Der ble det gjeninnført korkvartettkonkurranse. Fire finske og en norsk kvartett deltok; nordmennene greide tredjeplassen, sier hun.

- Det var innmari spennende. Konkurransen ga litt mer enn å høre på konsertene. Jeg er usikker på fremtiden for sangermiljøet på jernbanen – både med tanke på rekruttering og kostnadene ved å holde på. Greier vi å rekruttere, er mye gjort, sier Berit Vangby

-Hjertet er med

Under festivalen i Trondheim var FISAIC representert ved kassereren Jacob Tschanz. Selv synger han i et jodle-kor i Bern i Sveits.

- Det er ikke enkelt å arrangere festivaler når jernbanene forandres så mye, sier han og nevner at det ikke lenger er fribilletter i alle land.

- Her i Trondheim har det vært et kjempefint arrangement. Det har vært godt organisert. I tillegg må hjertet være med; det har det vært her!

Treff: *Jernbanemester Tore Sander traff 69 av 75 lerduer.*

Det smeller i skogen

ODALEN (Kjøreveien): **Skuddene smalt jevnt under årets Jernbanemesterskap i Lerdueskyting. Ivrige skyttere hadde satt hverandre stevne, og det ble skutt på to baner samtidig.**

SVEIN GRAADAL

Jernbanens bedriftsidrettslag Eidsvoll hadde tatt på seg arrangementet som gikk på Korsfløyta Jaktskytebane helt sør i Odalen. Under konkurranser i lerdue skyter fem og fem mann i hvert lag.

Når skytteren er klar roper han «ja», og umiddelbart etterpå fyker lerdua ut i lufta; rett frem, mot høyre eller venstre. Skytteren må være rask på avtrekkeren og skyte lerdua i filler. Så er det nestemanns tur. Slik skyter de fem skudd hver etter tur, før de bytter plass. Etter 25 skudd er omgangen over, og de neste fem skytterne inntar standplass.

Nitten mann

I alt nitten skyttere stilte opp i Jernbanemesterskapet (JM) i år. Det er litt flere enn i fjor.

Det ble også skutt noe de kaller press-skyting. Da sendes to lerduer ut samtidig, og det gjelder å være ekstra rask på labben.

- Press-skytinga er utenom JM, sier Johnny Flatmo, leder av Norsk Jernbane Idrettsforbund og primus motor under stevnet.

–Det er for å holde skytterne i aktivitet. Det skal smelle.

Og smalt gjorde det. Da det ble skutt på to baner samtidig var det knapt ørens

«Kongelaget»: De fem beste i finalen. F.v. Ola J. Moen, Hamar, Roger Halvorsen, Skien, Tore Sander, Kongsvinger, Lars Erik Børli, Kongsvinger, og Ørjan Løkka, Grorud.

lyd å få. Skytterne gikk fra den ene banen til den andre og så ut til å stortrives. Været var også utmerket for skyting, delvis skyet og vindstille.

Sosialt

De fleste som deltok i JM, skyter egentlig lite i bedriftssammenheng. Noen skyter aktivt, men for mange er JM årets eneste konkurranse.

- Det sosiale er det viktigste. På skytingen treffer vi arbeidskamerater utenom jobben, var skytterne enige om.

- Jeg slenger med, noen må betale premiene også, sier en av dem.

- Som en ren misforståelse ble jeg jernbanemester et år, sier en annen.

- Vi har også fått jaktkamerater gjennom skytingen. De aller fleste som skyter lerduer, går også på jakt, fuglejakt uten hund. Lerdueskyting er den beste form for trening for fuglejakta.

Jernbanemesterskapet er et samlingspunkt. Pensjonistene møter opp, og det utveksles historier om jaktturer.

Visste du forresten at det er registrert 400 000 skyttere i jegerregisteret i Norge? Det er den største aktiviteten i landet etter fotball.

JIL Grorud er det største skytterlaget på jernbanen og hadde med flest deltakere i årets JM. De møtes for å skyte hver 14. dag. På verkstedet er det et godt skyttermiljø.

Lerduer og gjedder

Årets Jernbanemester ble Tore Sander fra Kongsvinger.

- *Skyter du mye?*

- Lerdue skyter jeg kun i bedriftsklasse, det blir mest figurskyting; bevegelige stålfigurer på wire.

- Han er en av distriktets beste, legger kameraten til.

Begge skytterne fra Kongsvinger var med i finalen. - Synd vi ikke hadde en til, da kunne vi tatt vandrepokalen, sier Sander, som også ble jernbanemester i lerdue for to år siden.

- I fjor var jeg på gjeddefestival i Odalen i stedet. Dit skal jeg rett etter stevnet i dag også, det er årets høydepunkt.

Rekruttering

Det er høy gjennomsnittsalder på stevnet.

- *Hva skal til for å bedre rekrutteringen?*

- En må oppfordre alle hobbyjegere til å stille opp, sier Johnny Flatmo.

- Mange tror det er alvor, men det er det sosiale som er viktigst. Det er et stort spenn fra den beste til den dårligste, her er det plass til alle, sier han.

- Problemet vårt er at det ikke er ungdommer igjen på jernbanen. Det viser seg i mange idretter: det er når en kommer opp i 40-50 års alderen, at det er deltakelse. De som har vært med noen år, begynner vel å føle seg fornøyd.

- Gildt å slå svenskene

Asmund Mykland er en av veteranene i skyttermiljøet på jernbanen. Han er medlem i Skytterutvalget i Jernbaneidrettsforbundet med ansvar for lerdue. I årets JM ble han best i klasse D.

- *Hvilke krav stilles til en lerdueskytter?*

- Godt syn og relativt bra koordinering mellom hjernen og pekefingeren, sier Mykland.

- Innenfor visse grenser er det et spørsmål om trening. Det er ingen fare for at noen var overtrent her, det er nok heller litt for lite skyting.

- Når alderen kommer, mister en noe av refleksen og reaksjonsevnen. Ellers mener jeg en kan drive denne sporten så lenge en kan stå oppreist og holde børsa. Jeg kjente en gang en som var 87 år siste gang jeg så han skyte lerduer.

- *Hva vil du si om lerduemiljøet på jernbanen?*

- Vi kunne godt ha vært flere, men i forhold til lerdueskyting generelt er det ikke dårlig. Det er begrenset hvor langt folk vil reise. Det er vel verdt å fortsette. Det er et bra miljø. Mange av dem som var med da vi begynte med JM i lerdue for 10 år siden, er med fortsatt. Dessuten håper jeg vi får til en landskamp med Sverige igjen. De siste årene har vi vunnet også. Det er alltid gildt å slå svenskene!

- Samle alle jernbanetilsatte

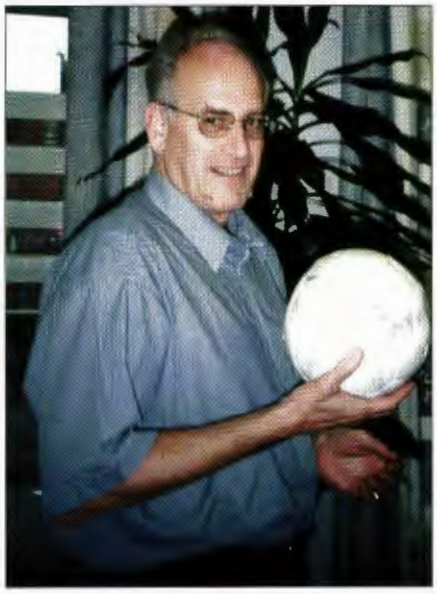
DRAMMEN (Kjøreveien):
- Fritidsbevegelsens viktigste funksjon er å samle alle jernbanetilsatte i felles fritidsaktiviteter for å holde sammen den gamle jernbanefamilien, sier Hans Roar Nilssen.

SVEIN GRAADAL

Nilssen er leder i Jernbanepersonalets Fritidsråd. Til daglig er han ruteplanlegger på Trafikkavdelingen i Jernbaneverket Region Sør. Han har deltatt aktivt i friidrett, ski og håndball.

- Det å samle alle jernbanetilsatte fungerer aldeles utmerket. Det ser vi spesielt i idrettssammenheng når vi er ute og representerer internasjonalt. Da har vi med oss utøvere fra NSB BA, Jernbaneverket, Nettbuss, reisebyrået og Flytoget. Da ser vi hvor viktig det er å ha en felles overbygning i Fritidsrådet, som er etablert i samarbeid mellom NSB BA og Jernbaneverket.

- Fritidsrådet omfatter alt fra aktiv idrett via sang og musikk til misjon, motorklubb, avhold, kunst, radioamatører og esperanto. Disse står tilsluttet ulike internasjonale organisasjoner ut fra hva de driver med. Dermed har vi samhold over grensene i hele Europa, sier Nilssen.



Viktig: *- Jeg forventer at NSB og Jernbaneverket sentralt innser viktigheten av det vi driver med, sier Hans Roar Nilssen.*

Forhandlinger

- Nå har vi nettopp avsluttet forhandlingene med NSB BA, hvor vi samlet ble tildelt ca. én million kroner for 2001. I samråd med NSB BA fordeler vi denne potten. Resultatet av forhandlingene med Jernbaneverket ble 245.000 kroner.

- Vi bidrar også med å legge forholdene til rette så de ulike aktiviteter får «levelige» vilkår, sier Nilssen.

- *Hvilke forventninger har du til NSB BA/Jernbaneverket sentralt?*

- Jeg forventer at de skal innse viktigheten av det vi driver med. Norges Bedriftsidrettsforbund har gjort en undersøkelse som viser at sykefraværet går ned ved aktive fritidssysler. Jeg forventer at bedriftene på ulike måter støtter oss i det arbeidet. Det kan være støtte til permisjoner med lønn, frireiser med tog, lokaliteter, fritidstøy og støtte til spesielle arrangementer.

Fraværende

- Vi i Norsk Jernbane Idrettsforbund (NJIF) har årlige møter med ledelsen i de to bedriftene hvor vi presenterer NJIF og spør hva de ønsker at vi skal bistå med. Jeg mener det er behov for slike møter i Fritidsråd-sammenheng også.

- Det handler om synliggjøring av ledelse når topplederne stiller opp på våre arrangementer. NJIF-tinget i år var første gang i forbundets historie at ledelsen i NSB var helt fraværende. Også det blir lagt merke til.

- I NSB BA har Internprofilering ansvar for kontakten med fritidsorganisasjonene. Det har fungert meget tilfredsstillende. Overfor Jernbaneverket derimot har vi ingen tilsvarende kontaktpartner. Støtte får vi via Personal- og organisasjonsavdelingen. Men der stopper det. Vi ønsker å markedsføre Jernbaneverket som bedrift, det er et behov alle ser.

- Nå sliter vi litt med at aktivitetsrom forsvinner sakte, men sikkert. Her må vi komme frem til ordninger sentralt med eier som kan løse slike lokale problemer.

- Forventninger blir vel aldri oppfylt helt og fullt, men jeg har foreløpig det inntrykket at ledelsen i bedriftene har forståelse for det vi driver med. Det håper og tror jeg vil vedvare, sier Hans Roar Nilssen til slutt.

Fakta om Fritidsrådet

- 11 ulike organisasjoner med rundt 70 lag er tilsluttet Jernbanepersonalets Fritidsråd.
- Disse er:
  Norsk Jernbane – Avholdsforbund (NJA)
  Norsk Jernbanemisjon (NJM)
  Norsk Jernbanesangerforbund (NJSF)
  Norsk Jernbane Idrettsforbund (NJIF)
  NSB Esperantoforbund
  Norsk Jernbanemusikk-Forbund (NJMF)
  Norsk Jernbanepersonales Turistorganisasjon (NJT)
  Jernbanepersonalets Motorklubb (JMK)
  Norse jernbaneradioamatører (NJRA)
  Jernbanepersonalets Kunstforening
  NSB Klubben
- Organisasjonene har i alt over 16 000 medlemmer.
- Det er et utstrakt samarbeid med tilsvarende organisasjoner i Europa.
- Mer informasjon om de 11 organi sasjonene finner du på Banenettet.

Unikt samarbeid i Stavanger

Samles: *- Ved avvik møtes vi straks i naborommet til toglederen som blir omdannet til et felles hovedkvarter, sier kortdistansesjef Henning Lode (t.v) i NSB BA og togdriftsleder Paal Arne Sirnes i Jernbaneverket Region Sør.*

(Foto: Svein Erik Bakken)

STAVANGER (Kjøreveien): **På folkemunne blir de kalt «Jærbanens Knoll og Tott». Ikke først og fremst fordi de er så rønneraktige, men fordi de gjennom et unikt, tett og godt samarbeid har bidratt til at den snart 125-årige lokalbanen mellom Stavanger og Egersund er blitt en suksess.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Hvem er det så som skjuler seg bak tegneseriefigurene Knoll og Tott. Vi snakker, selvsagt vil mange si, om kortdistansesjef Henning Lode i NSB BA og togdriftsleder Paal Arne Sirnes i Jernbaneverket Region Sør.

Kjøreveien tok tidligere i år turen til Stavanger og samlet de to til en prat. Vi ba dem fortelle hemmeligheten bak det gode samarbeidet og suksessen på Jærbanen med en øking på nærmere 250 prosent i passasjerer de siste ti årene.

Passer godt på

- Hvordan i all verden klarer dere å få til en punktlighet på godt over 90 prosent med eldgamle kjøreledninger fra 50-årene og etter hvert sprengt kapasitet?

Sirnes: - Ja, den er gammel og krever mye vedlikehold, men tilstanden på anlegget er god. Det er sjelden at den blir revet ned eller at det oppstår feil.

- Så dere er flinke til å passe på den?

- Ja, det er vi. Men vedlikehold koster penger, så den er moden for utskifting.

Lode: - Vi klarer å holde en høy punktlighet på tross av gamle kjøreledninger og sprengt kapasitet, og det merker kundene. Vi hadde et oppslag i lokalmedia der det ble sagt at en kunne stille klokka etter NSB sine tog. Reint markedsmessig er det utrolig viktig at togene er i rute. Skal vi få nye kunder, er også tog i rute noe av det viktigste for å lykkes med det.

Helt nødvendig

- Hvor viktig er det gode samarbeidet på en gammel bane som ellers raskt kunne gi dårlige forhold og misfornøyde kunder?

Lode: - Samarbeidet er helt nødvendig for å få dette til å gå rundt. Ved blant annet en uformell tone får vi det til. Samtidig har vi evnen til å sette oss ned og drøfte løsninger. Vi er to firma, men i hverdagen jobber vi mot det samme målet begge to: nemlig å få togene fram i rute og skape fornøyde kunder.

- Er den gode dialogen hemmeligheten bak suksessen?

Viktig: - De gode dialogene er viktig for å lykkes; samtidig må du føle et eierskap til det du holder på med, sier kort- distansesjef Henning Lode (t.h.)i NSB BA og togdriftsleder Paal Arne Sirnes Jernbaneverket Region Sør.

- Ja, skyter Sirnes inn. – De gode dialogene er viktig for å lykkes; samtidig er det viktig at du føler et eierskap til det du holder på med. Vi i Jernbaneverket er avhengig av at NSB lykkes med å kjøre de togene som ruteplanen tilsier. Da ønsker vi å bidra så godt vi kan for å få det til.

Samtidig må NSB ha ansvar for sitt og vi for vårt. Når det er nødvendig, skyver vi litt på grensene, ikke minst er det behov for det i avviksituasjoner.

- Så fleksibilitet er et annet stikkord?

- Ja, jeg vil si det.

Felles kommandorom

Lode: - Ved avvik blir vi informert, og vi samles straks i naborommet til toglederen som blir omdannet til hovedkvarter. Der kan det være en ganske høy temperatur den første timen. Da er det kun en dør mellom kommandorommet og toglederen, og den står oppe. Blir det mye støy for den ene eller den andre, lukker vi den. Clouet med ordningen er at det hele tiden er direkte kommunikasjon, og at vi hele tiden er i dialog for å finne gode løsninger.

- Hva betyr dette her?

Sirnes: - For en gang skyld skal jeg bruke få ord. Det betyr at den ene hånden vet hva den andre gjør.

- I slike avviksituasjoner sier jo alle at for sein og for dårlig informasjon er hovedproblemet?

Lode: - Når det skjer noe på Jærbanen, setter vi straks opp busser. Da snakker vi direkte med toglederen og det går så effektivt og raskt som overhodet mulig. Hadde vi ikke hatt et så tett samarbeid, så hadde det blitt mye mer kaotisk. Det har faktisk skjedd at jeg sitter ved siden av togleder og bruker høyttalerne for å gi informasjon direkte til de reisene. Det er da vi får premie for vårt tette samarbeid.

Modell for andre?

- Er dette en modell som andre kan bruke rundt omkring?

- Den kan kanskje være vanskeligere å kopiere på Oslo S. Men i tette miljøer på vår størrelse virker den glimrende.

- At vi lykkes med å løse kriser sammen, er avhengig av at vi har et godt samarbeid i hverdagen. Samtidig må vi vise respekt for hverandres roller og profesjon. Når det er gode muligheter for dialog, går det gyselig greit.

Moskus mot Agenda

Agendatogene BM 93 er spesialkontruert med tanke på elgåpkjørsler, kanskje de er skreddersydd for å treffe på moskus i sporet også?

SVEIN GRAADAL

Andre uke i august kjørte et Agendatog fra Åndalsnes i hjel en moskus vest for Stuguflåten på Raumabanen. Togpersonalet kunne fortelle at dyret, som sto midt i sporet, ble drept momentant. Toget var imidlertid uten skader og ble bare noen få minutter forsinket.

Personalet på neste tog lempet kadaveret til side for sporet, før en Robel kunne slippe til med viltnemndas folk for å fjerne kadaveret.

Sterkt skadet

Det var ei moskusku som ble påkjørt. Vanligvis er det moskusokser som begynner å vandre fra Dovrefjell.

- Moskusokser har vi hatt helt inne i rundkjøringen på Åndalsnes. Der måtte jeg skyte en. Det er selvsagt lite ønskelig nær bebyggelsen og med en del tilskuere. Derfor er det en fordel at de mister livet før de kommer inn mot tettbygd strøk, sier leder av viltnemnda, Morten Brudeli. Han har ingen forklaring på hvorfor ei moskusku har vandret ned fra fjellet flere mil fra flokken.

For seint

Viltnemnda skal etter rutinene få melding om påkjørt storvilt umiddelbart. I dette tilfelle tok det godt over et døgn, noe som er altfor sent med tanke på å berge kjøttet.

Det er Oppdal Bygdealmenning som har enerett på drept moskus. Minimum hodet og litt av halsen må være helt, i så fall selger de det til utstopping.

- Det var overhodet ikke aktuelt i dette tilfelle, sier Brudeli.

- Hvor viktig er samarbeidet mellom NSB og Jernbaneverket her lokalt i avviksituasjoner?

- I avviksituasjoner er samarbeide helt avgjørende for at vi skal klare å avvikle trafikken og gi rask informasjon ut til kundene og de som jobber ute.

Truet?

- Er samarbeidsmodellen i Stavanger truet om togledelsen blir sentralisert til den nye togledersentralen i Drammen?

Sirnes: - Her er vi ikke enige. Jeg tror vi kunne gjort like god jobb som togledere om vi hadde sittet i en bunkers på Hardangervidda. Men blir toglederfunksjonen sentralisert, har vi ikke mulighet for å møtes lokalt og løse sakene i fellesskap. En annen ting er at det ikke er sikkert at du føler samme eierskap om du sitter langt vekk fra der problemene er. For det er ikke tvil om at det er bra å sitte nærme der det skjer, og ha et tett eierskap til banen du skal betjene.

Lode: - Lokalkunnskap er veldig viktig om en skal finne løsninger lokalt som kundene er best tjent med. Lokalkunnskap er et greit verktøy å ha med seg og er avgjørende viktig for å finne raske og gode løsninger. Når du kjenner strekningen, folk og vet hvor ressursene finnes, så vil du kunne reagere mye raskere både i en avviksituasjon og i det daglige.

Bevist

- Hvordan har delingen av det gamle NSB i et aksjeselskap og opprettelsen av Jernbaneverket hatt for samarbeidet?

Lode: - Det har gått ganske smertefritt. Noen ganger kan en synes at skillet er for stort, men dette er slik det er blitt. Jeg opplever ikke at skilsmissen har blitt så vanskelig.

- Det er helt riktig, skyter Sirnes inn.

- Men samtidig er vi oss bevisst at det er to firma, samtykker de.

- Har skillet skapt usikkerhet om tilhørigheten og dermed svekket yrkesstoltheten blant mange?

Sirnes: - Det tror jeg ikke, men det er klart at somme tider blir det slik at vi opptrer som trafikkutøver. Det hender at når togene står og busser blir satt inn, at jeg sier til media at nå kjører vi buss, selv om det jo ikke er vi som gjør det.

NSB får skylda

- Men er det ikke et problem at det stort sett er NSB som får skylda?

Lode: - Ja, det er nok riktig at kundene tenker NSB når de tenker tog. Vi prøver å bidra til at Jernbaneverket blir litt mer synlig. Etter hvert har i hvert fall de lokale media oppfattet forskjellen. Vi går for eksempel ut og sier at Jernbaneverkets fjernstyring er ute av drift og at det derfor blir forsinkelser. Mens NSB får fortsatt kjeften når det er manglende informasjon på stasjonen om forsinkelser.

Sirnes: - Etter hvert som serviceerklæringene blir tatt i bruk, vil det bli en økende bevissthet om hva som er Jernbaneverkerts ansvar, slik som signaler, styring og informasjon på stasjoner.

Lode lover å bidra til at folk ble mer bevisste. - Det er jeg ikke i tvil om, sier Sirnes.

Økende problem

- Er det fare for at skillet kan vokse og bli et problem?

Lode: - Dersom det kommer flere operatører, så må en distansere seg enda litt mer. Ikke for vår del, men kanskje Jernbaneverket har behov for å bli litt mer frittstående i forhold til flere operatører.

Sirnes: - Ja det er riktig.

Lode: - Men selv om skilsmissen går et skritt videre, så kan også det gå smertefritt. Kan vi snakke litt sammen og ikke bare korrespondere per post, så er alt enklere. Samtidig må vi si hva vi mener. Da kan tonen bli rimelig frisk, og vi snakker rett ut fra leveren når det er noe som ikke fungerer. Når vi kjenner hverandre godt, så går det. Det hender at jeg går til Paal Arve og er misfornøyd med ting, så diskuterer vi det. Da hender det at jeg må gå tilbake og revurdere mitt syn. Andre ganger er det motsatt.

Klarere ansvar

- Hva har gått bedre enn ventet?

Sirnes: - Det har gått bedre på den måten at det har blitt klarere ansvarsforhold. Vi finner løsninger så langt vi kan i samarbeid med NSB. Selv om noen i NSB i starten syntes at det skortet noe på viljen og ikke på evnen til å løse problemer. Likevel har samarbeidet gått bedre enn jeg trodde det ville komme til å gjøre.

Lode: - Vi får ofte gode råd fra Jernbaneverket ved driftsproblemer som vi kan bruke. Det er jo summen av dette som gjør det spenstig.

Oppskriften

- Hva kan gjøres enda bedre?

Lode: - Det er på enkelte områder jeg synes Jernbaneverket skal forbedre seg. Det går på informasjon på stasjoner og kvaliteten på stasjonene.

Sirnes: - Ja, det er ikke nok å sette seg ned etter et avvik og si at informasjonen skal bli bedre. Vi må strekke oss for å gi best mulig informasjon. Samtidig er det aldri snakk om vond vilje, men når vi sitter med en mann på vakt og det skjer et driftsavvik, da er det vanskelig å informere godt inntil vi får fatt i mer ressurser.

- Har dere oppskriften på hvordan NSB og Jernbaneverket skal få tilbake tilliten?

Lode: - Å få togene til å komme og gå i rute er noe av det viktigste vi kan gjøre. Det er alles engasjement og eierskap til dette målet som avgjør om vi lykkes eller ei. Er toget i rute, viser vi i handling at vi er til å stole på. Videre må en være ute med informasjon i god tid. Da tror jeg kundene vil oppleve at NSB og Jernbaneverket gjør den jobben som de forventer.

Sirnes: - Enig, og toget må være forutsigbart.

Økt kapasitet på Vänernbanan

Arbeidet med å forbedre kapasiteten mellom Skälbol og Kornsjø i Dalsland går mot slutten.

Etter planen skal arbeidet være ferdig sist i november. Målet er å få til en sikrere og mer effektiv trafikk på banen.

Jernbanen mellom Skälbol og Kornsjø er en viktig del av strekningen Oslo- Gøteborg -København.

- Vi utfører omfattende arbeid ved planovergangene, sier Runo Johansson på Karlstads Banområde. Blant annet blir signalanleggene bygd for høye hastigheter og økt trafikk.

I fjor ble det gjennomført punktvise innsatser på sporgeometrien, samt forbedringer av kontaktledningssystemet. På strekningen Skälbol - Öxenred er disse forbedringene alt på plass

Snøoverbygg fornyes og «vernes»

Fram til nå har de tradisjonelle snøoverbyggene i tre på Bergensbanen blitt erstattet av nye typer med et annet utseende og mer moderne konstruksjoner. Nå har banesjef Norvald Skjoldli bestemt å bevare et typisk «Bergensbanebygg».

NJÅL SVINGHEIM

Like øst for Ustaoset stasjon på Bergensbanen har det i sommer pågått arbeider med snøoverbygget i begge ender av Ustaoset tunnel. Snøoverbygget på østsiden av tunnelen er av den gamle typen som var typisk for hele Bergensbanen over høyfjellet.

Bevare

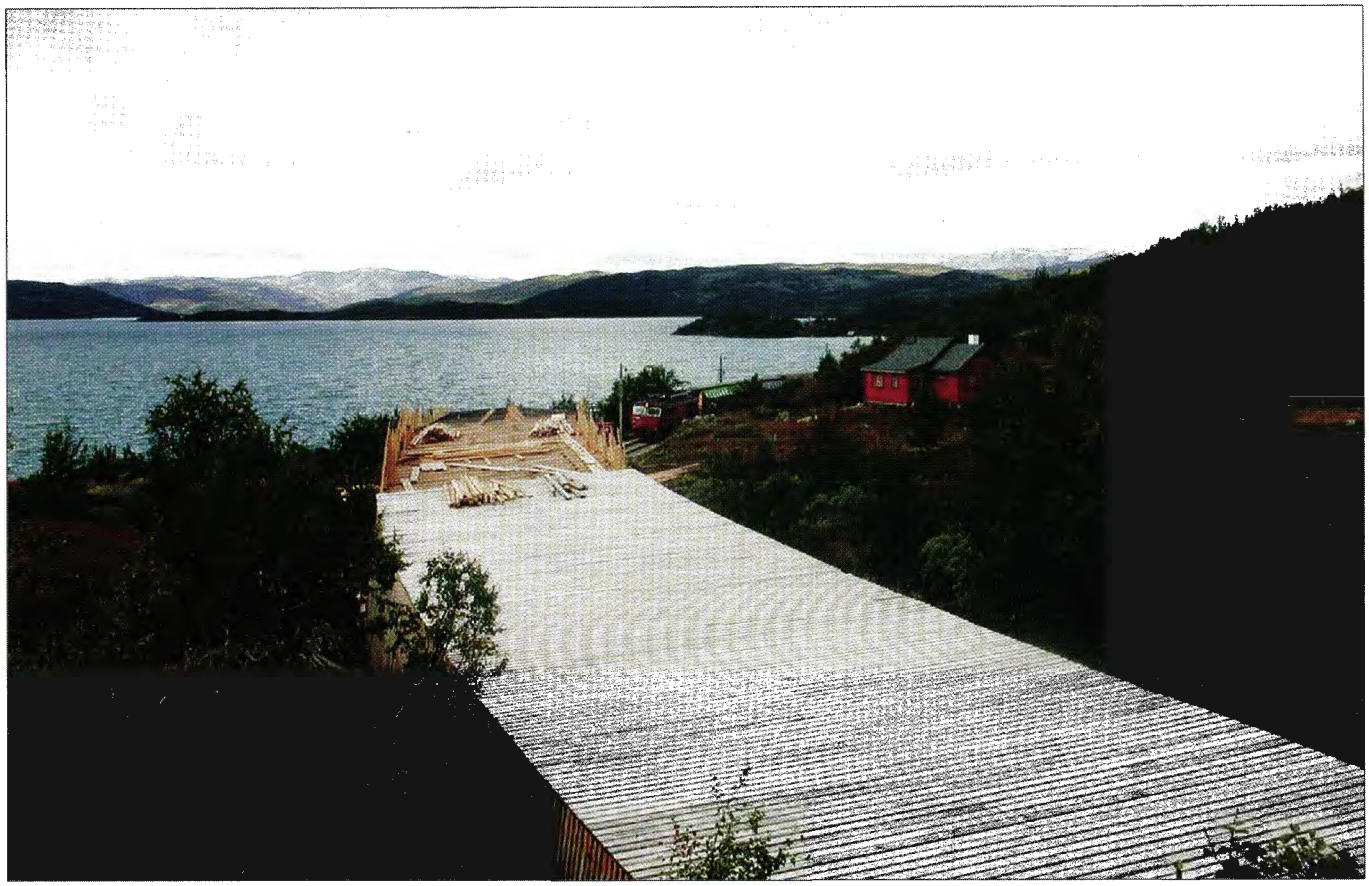
Denne typen snøoverbygg, såkalte «spissbygg», har etter hvert som de har trengt større vedlikehold og reparasjoner, blitt erstattet av nyere typer bygg med annet utseende og mer moderne konstruksjoner.

Da snøoverbygget ved Ustaoset skulle fornyes i sommer, bestemte banesjef Norvald Skjoldli at det nå var på tide å ta vare på et typisk «Bergensbanebygg» av den gamle typen.

Stedet ligger også godt til rette for nettopp det. Snøoverbygget øst for Ustaoset er det nest østligste på høyfjellsstrekningen. Lenger øst og nedover trenger ikke banen slike konstruksjoner for å kunne holdes åpen om vinteren.

- Likevel er det fortsatt nødvendig å beholde bygget ved Ustaoset, forteller Skjoldli. I begge ender av tunnelen her er det dype skjæringer som fyller seg meget raskt med snø når uværet står på. Samtidig var det klart at bygget av den gamle typen hadde greid jobben bra i mange år.

Bevart: *Spissbygget i østre ende av Ustaoset tunnel er under renovering. Det gamle snøoverbygget beholder sin opprinnelige form slik at denne typen snøoverbygg blir bevart for ettertiden.* *(Foto: Svein Gauteplass)*



Flatt: I vestre ende av tunnelen fornyes snøoverbygget med flatt tak. *(Foto: Svein Gauteplass.)*

Mindre heldig

Andre steder har denne gamle konstruksjonen vist seg mindre heldig fordi de skrå veggene som heller innover mot sporet presses sammen av snøvekten. Her var ikke dette problemet så stort, og derfor lå det til rette for å ta vare på denne gamle konstruksjonen.

- Før banen ble lagt om vest for Finse i 1993, kunne man se en rekke forskjellige typer snøoverbygg. Etter hvert ble det til en slags standardisering ved å fornye snøoverbyggene med vegger som skrådde motsatt veg av de gamle utover fra sporet. Da kunne ikke snøen presse dem ned og inn i baneprofilet. Taket ble flatt i stedet for spisst da vinden likevel sørger for å holde snøen unna takene, forteller banesjefen.

Omfattende jobb

Det har vært en nokså omfattende jobb som er gjort på Ustaoset i sommer. De bærende konstruksjonene i snøoverbygget er for en stor del erstattet av nye. Det er brukt rundstokker av samme type som tidligere, og hele bygget er kledd med panel.

Fornyelsen av det gamle spissbygget i østre ende av tunnelen har kostet en halv million kroner.

Arbeidet i vestenden har vært mer omfattende. Der har det også blitt sprengt vekk deler av den gamle skjæringen slik at det renoverte snøoverbygget kunne gjøres kortere enn det gamle. I vestenden har arbeidene kostet innpå fire millioner kroner.

Entreprenør har vært firmaet Spilde as, mens Region Vest har stått for byggeledelsen. Gjennom dette arbeidet har Region Vest gitt et godt eksempel på at begrepet «vern gjennom bruk» er gjennomførbart i praksis.

Minneord

Tidlegare fagleg leiar signal/tele i Region Vest, Vidar Olsen, er gått bort, berre 57 år gammal.

Meldinga kom brått og uventa, og etterlet oss i Region Vest i tomrom og sorg over å ha mista ein god og samvetsfull kollega og ein god kamerat.

Vidar voks opp på Ål og kom tidleg inn i jernbanemiljøet på Bergensbanen, der han òg hadde slektningar som hadde sitt virke.

Første arbeidet var som konduktøraspirant, men han utdanna seg etter kort tid til signalmontør.

Som den ivrige og samvetsfulle person han var, fekk han etter kvart mange og viktige oppgåver både sentralt i Oslo, og lokalt her vest.

Med ei samla teneste på 39 år var han den som etter kvart kjente signalmiljøet ut og inn, og dette førte med seg stort arbeidspress og lang arbeidsdag.

No står hans plass tom i sone Bergensbanen si leiargruppe; ein plass som det vert vanskeleg å fylla fullt ut. Våre tankar går til hans næraste familie på Ål.

Vi som kollegaer i Region Vest vil med dette få lysa fred over Vidar Olsen sitt minne.

N.Skjoldli

Ny metode for tunnel-utvidelse

GULSVIK (Kjøreveien): **Arbeidet med å utvide profilen i 158 tunneler ved hjelp av en ny metode og mobilt, lett utstyr er i gang på Bergensbanen. Målet er å unngå forstyrrelser i trafikkavviklingen og å unngå følgeskader under arbeidet og få kontroll med økonomi og fremdrift.**

ØYSTEIN GRUE

- Utfordringen er å utvikle utstyr og en metode som gjør det mulig å utvide tunnelprofilet uten å måtte stenge den aktuelle banestrekningen over lengre tid, sier byggeleder Knut Edmund Knutsen til Kjøreveien. Prosjektansvarlig er utbyggingssjef Arne B. Lund i Region Vest.

Prøveklut

I løpet av en fire ukers periode før ferien har prosjektgruppen brukt 13 tunneler over en strekning på 26 kilometer, fra Haverstingtunnelen vest for Gulsvik, på grensen mellom Region Vest og Region Sør – til Flå, som prøveklut for en spesialutviklet vogn og lett, mobilt utstyr.

- Erfaringene med utstyr og metode har så langt gitt full uttelling for tunnelekspertisen i Utbygging/Region Vest og hos Veidekke, fastslår Knut Edmund Knutsen.

Prosjektgruppen forsøkte først tyngre, hydraulisk riggutstyr etter å ha forkastet tanken om å bruke tradisjonell sprengningsteknikk.

- Følgeskadene, særlig på kontaktledningsanlegg, men også på øvrige installasjoner ville blitt et problem. Vi endte opp med en mobil utrustning, basert på Robel med henger og en brønnvogn. Her transporteres en 4-5 tonns beltegående piggmaskin og en gravemaskin som har påmontert en diamantsag som skjærer inntil 30 centimeter. Her er også en steinvogn med sidetipp som fanger opp stein som sages/pigges ned.

- Erfaringene er meget oppmuntrende, sier en nøktern Knut Edmund Knutsen til «Kjøreveien».

Uten trafikkforsinkelser

- Med tilstrekkelig robust utstyr og en metode som reduserer risikoen for følgeskader, mener vi at arbeidet med profilutvidelse kan gjennomføres uten at vi forsinker trafikkavviklingen på Bergensbanen, fremholder byggeleder-assistent Sigmund Bakk.

Med 11 års anleggsarbeid på Bergensbanen, både på høyfjellet vest og øst for Finse, og de to siste årene med nye krysningsspor på henholdsvis Hol og Gulsvik, kjenner Knutsen og Bakk utfordringen med anleggsarbeid på trafikkert spor godt som noen.

- Vi har selvfølgelig anvendt erfaringene fra tidligere prosjekter da idédugnaden på utstyr og metode for profilutvidelse i tunnel ble påbegynt i vår. Erfaringene med utstyret som nå er bygget opp, og ble prøvekjørt i tunnelene vest for Gulsvik på forsommeren, lover godt. I løpet av en testperiode i august og september skal vi ha et erfaringsgrunnlag som gjør det mulig å si noe mer konkret om kapasitet, fremdrift og kostnader i dette prosjektet, mener de.

Lett og mobilt: *En lett og mobil utrustning, basert på Robel med henger, brønnvogn for transport av 4-5 tonns beltegående piggmaskin og en diamantsag som skjærer inntil 30 centimeter, foruten steinvogn med sidetipp for å fange opp stein som sages/pigges ned, er verktøyet som er utviklet for å gjøre Bergensbanen klar for semitrailere på tog.*
(Foto: Øystein Grue)

Profil utvidelse-fakta

- Transport av semitrailere på tog mellom Vestlandet og Østlandet krever større tunneler med minste frittromsprofil P407.
- I Jernbaneverkets handlingsprogram for 2002-2005 er det satt av 197 millioner kroner til «kapasitetsøkende tiltak» på Bergensbanen etter gjennomført profilutvidelse på strekningen Alnabru – Drammen – Hokksund – Hønefoss.
- I første periode (2002-2005) skal det etableres P407 på strekningene Alnabru – Grindvoll; Grindvoll – Haversting og Haversting – Bergen.
- I siste periode (2006-2011) skal profil A-96T etableres fra Grindvoll til Haversting og fra Haversting til Bergen. Profilutvidelsen, som omfatter 158 tunneller på Bergensbanen, er ikke planlagt fullført i perioden.
- Det er satt av 4,5 millioner kroner til profilutvidelse på Bergensbanen i år, og 45 millioner for å fullføre arbeidet. Arbeidet med å utvide tunnelprofilet på hele Bergensbanen er kostnadsberegnet til 50 millioner kroner.
- Jernbaneverket Utbygging har i samarbeid med maskinprodusenter og tunnelentreprenør Veidekke AS utviklet skinnegående utstyr og en kostnadseffektiv metode for profilutvidelse.

Landingsplasser i ulendt terreng

DRIVDALEN (Kjøreveien): **Redningsmannskaper har ingen lett oppgave når de skal ta seg inn til jernbanelinjen som av og til kan ligge i svært ulendt og utilgjengelig terreng. For å lette adkomsten ved redningsoperasjoner har Dovrebanen etablert landingsplasser for helikopter i Drivdalen.**

STIG HERJUAUNE

Det er et samarbeid mellom Uttrøndelag politidistrikt, Norsk Luftambulanse og Jernbaneverket som har ført til at det nå er etablert åtte landingsplasser for helikopter mellom Oppdal og Hjerkinn.

Utilgjengelig

Dette er en del av Dovrebanen som er bratt, ulendt og svært vanskelig tilgjengelig for en eventuell redningsaksjon. Jernbanen går gjennom Drivdalen i et bratt fjellterreng. I tillegg ligger elva Driva mellom jernbanen og E6. Terrenget karakteriseres av trange juv og hissige elvestryk som gjør det vanskelig å frakte skadde raskt til hjelpeplasser.

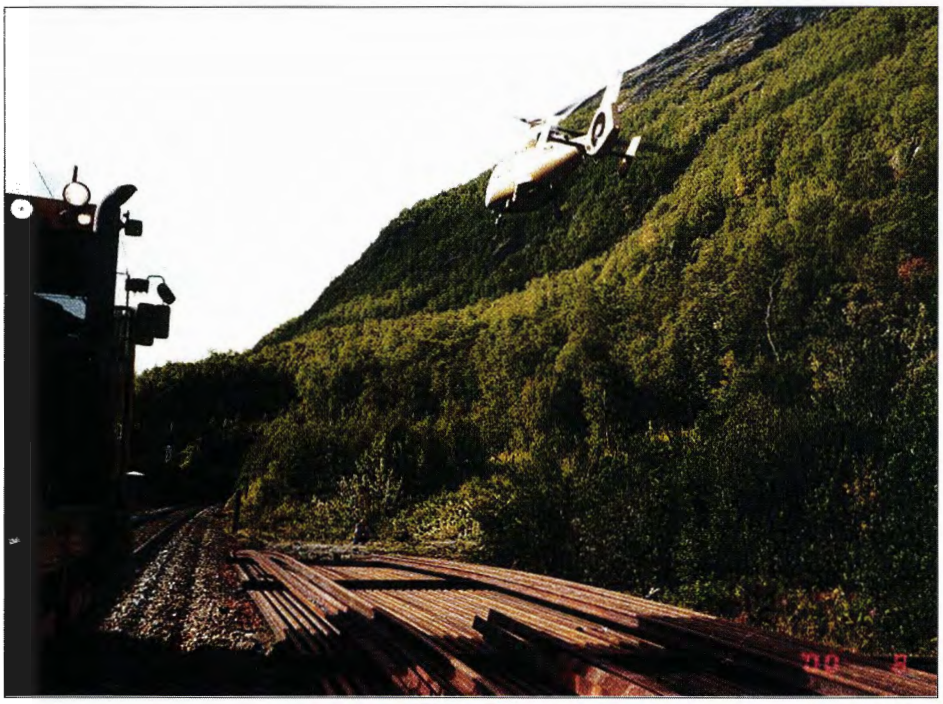
Dette nærmest umuliggjør redningsaksjoner fra nærliggende vei på de mest utsatte strekningene - selv om Europaveien ligger bare hundre meter unna. Så langt har eneste mulighet for redning vært via jernbanesporet.

Redning via sporet

I denne sammenhengen har Lensmannen i Oppdal i samarbeid med brannvesenet, Norsk Luftambulanse og Jernbaneverket prøvd ut forskjellig redningsmateriell på jernbanesporet.

I en felles øvelse for en tid tilbake lastet man jernbaneverkets Robel-tralle med forskjellig redningsutstyr. Det ble øvd på innlasting av både såkalt lett og tungt redningsutstyr. Dette er førsteinnsatsutstyr som står ferdig pakket hos forskjellige hjelpekorps, Sivilforsvaret og ambulansetjenesten.

Den tyngre delen gikk på å øve opplasting av brannvesenets tyngre biler som ble lastet opp på Robel-tralla for videre transport til skadested.



Nye landingsplasser: For å lette adkomsten ved redningsoperasjoner i ulendt og utilgjengelig terreng, har Dovrebanen etablert åtte landingsplasser for helikopter i Drivdalen. *(Foto: Karl Emil Nygård/Baneproduksjon)*

Helikopter

Dette utstyret er viktig å frakte inn til en eventuell ulykke. Imidlertid ville man også forsøke å finne mer lettvinte måter for raskt å kunne frakte ut skadde fra disse utilgjengelige stedene. Det var da man ble enige om å etablere helikopterlandingsplasser.

En befaring med representanter fra etatene slo fast de åtte ønskelige landingsplassene. Jernbaneverkets mannskaper ryddet deretter disse og klargjorde dem for helikopterlandinger.

Arbeidet har stort sett gått ut på skogrydding og enkel planering slik at helikopteret kan lande trygt.

Norsk Luftambulanse (NLA) har hatt prøvelandinger på samtlige åtte landingsplasser og godkjent dem for sitt bruk. To av disse plassene er videre godtatt for bruk av det større Sea-King redningshelikopteret. NLA har nå plottet samtlige av plassene på GPS navigasjonssystemene i sine helikoptre.

Over elva Driva

Det er ikke alltid at helikopter kan benyttes i redningstjeneste. Blant annet kan værforholdene være så barske at det rett og slett er forbudt å fly i området.

Med tanke på dette har lensmannen i Oppdal gitt Røde Kors Hjelpekorps i oppdrag å planlegge muligheter for å frakte personer over elva Driva i fall det skulle oppstå behov på Dovrebanen.

Når Røde Kors er kommet fram til en akseptabel løsning på problemet, er det også meningen at dette skal utprøves i praksis i form av en evakueringsøvelse fra jernbanelinjen over Driva og inn på «fastlandet» ved E6.

Verdensnyhet: I tillegg til doktorgraden lanserer trolig Alf Helge Løhren en verdensnyhet med sin nye taggete friksjonssville. *(Foto: Svein Erik Bakken)*

Verdens første «svilledoktor»

TRONDHEIM (Kjøreveien): **Senioringeniør Alf Helge Løhren er ikke den første i Jernbaneverket eller NSB som tar doktorgraden, men Oslogutten i Region Nord er trolig verdens første som har tatt doktorgraden på jernbanesviller.**

SVEIN ERIK BAKKEN

20. juni år 2001 vil for alltid være en historisk dag i 44-åringens liv. Trolig ble det også skrevet jernbanehistorie da Alf Helge Løhren forsvarte sin doktoravhandling med tittelen «Økt sidestabilitet i jernbanespor med små kurveradier».

Kledelig fornøyd

Som den beskjedne mannen Løhren er, er det ikke han som tar ordet jernbanehistorie i sin munn. Men han er kledelig fornøyd for å ha stått løpet helt ut og gjennomført sitt doktorarbeid som er en utholdenhetsprøve.

- For meg har det vært utrolig fint å kunne få lære mer og i tillegg lage en ny sville som virker meget lovende. Dersom doktorgraden min også hever statusen på jernbaneteknikk som fag og styrker det jernbanetekniske miljøet, er det ikke noe som er bedre enn det, sier den nybakte doktor ingeniør.

Sponset

Det er NSB og Jernbaneverket som har finansiert Løhrens prosjekt og doktorarbeid. Mot å stille seg til disposisjon når NSB/Jernbaneverket har trengt ham, har han hatt full lønn under arbeidet med doktoravhandlingen som startet for rundt sju år tilbake. Prosjektet har i tillegg bygd på en avtale mellom SINTEF og NSB/Jernbaneverket og er i hovedsak sponset av Jernbaneverket.

Testing og utprøving av 13 friksjonsplater og sju friksjonssviller er utført i en forsøksrigg på et laboratorium ved NTNU i Trondheim. Vinneren ble en sville med ganske grove tenner på undersiden.

Bedre feste

Selve rosinen i pølsa i Løhrens doktoravhandling er altså utviklingen av en såkalt friksjonssville med en fortanning på undersiden. Tennene gir svillene både et bedre direkte og indirekte feste: direkte ved at tennene biter seg bedre fast i pukken enn de glatte svillene gjør; indirekte ved at tennene gjør det mulig å hente ut betydelig mer motstand og feste av den indre friksjonen lenger ned i ballastpukken.

Samlet gevinst for de nye svillene er to til tre ganger bedre feste i underlaget enn dagens tre- og betongsviller med glatt underside har. Den økte forskyvningsmotstanden hos enkeltsviller gir større sidemotstand i sporet, noe som betyr at den kritiske temperaturen i skinnene kan økes med rundt 40 prosent på rette strekninger og mellom 65 og 80 prosent i skarpe kurver. Dermed reduseres faren for solslyng og i verste fall avsporing tilsvarende.

Størst nytte

Det er først og fremst i skarpe kurver den nye svillen vil kunne gjøre størst nytte. I slike kurver kan en i dag ikke sveise skinnene sammen, men man må fortsatt ha såkalt lasket spor med et mellomrom mellom skinnene. Vedlikeholdet av laskeskjøtene krever betydelig manuell innsats og medfører derfor store kostnader til drift og vedlikehold av sporet.

På gamle, smalbygde banestrekninger, hvor bredden på underbygningen er mindre enn ønskelig, ved landkar på bruer og andre steder hvor det er problemer med å oppfylle kravene til bredden på ballasten som svillene og skinnene ligger på, og vil den nye svillen kunne gjøre god nytte. Her vil de nye svillene i rimelig utstrekning kunne kompensere for de ovennevnte minusfaktorene.

Særlig om våren når telen går ut av ballasten, kan nedslitt pukk gi et finstoff som er med på å danne en glatt glideflate under svillen. Her vil den nye svillen med sin fortanning hindre at et glideplan mellom pukken og svillen oppstår.

Gullegg

Om ikke Løhren har funnet opp kruttet på nytt, kan han ha lagt et gullegg. Dersom videre tester i trafikkerte spor viser at svillen holder hva den lover, vil den bidra til å øke sikkerheten, redusere kostnader til drift og vedlikehold av spor og togmateriell, samt gi kortere tid med nedsatt hastighet i forbindelse med vedlikeholdsarbeid. Dermed får vi færre forsinkelser og bedre regularitet.

- Jeg regner med at Jernbaneverket er enig i at den nye svillen virker meget lovende og håper derfor at de er villig til å bruke noen millioner kroner på å støtte videre testing av svillen i trafikkerte spor. Dersom svillen holder hva den lover så langt, vil den med fordel kunne brukes på rundt 10 prosent av jernbanenettet i Norge, mener Løhren.

Verdensnyhet

- Brukes det kun sviller med glatt underside i verden i dag?

- Ja, verken jeg eller min veileder, professor Rasmus S. Nordal, kjenner til at sviller med et eller annet slags mønster på undersiden er i bruk noen steder i verden i dag.

- Hvorfor i all verden har ikke noen glupe jernbanehoder kommet på denne ideen tidligere?

- Jeg kan ikke si at noen ikke har tenkt på dette før, ei heller at det ikke har vært prøvd ut slike sviller. Men vi har ikke kommet over noen dokumentasjon noen steder i verden på utvikling, testing, produksjon eller bruk av sviller med mønster eller tagger på undersiden, opplyser Løhren.

Med andre ord er det høyst sannsynlig en verdensnyhet som med dette presenteres offentlig for første gang i Kjøreveien. Arbeidet med å sikre rettighetene til ideen, er i full gang.

Ikke for å bli rik

- Første skritt nå er derfor å få patentbeskyttet den nye friksjonssvillen. Denne prosessen er i god gang og vil være på plass i løpet av et års tid. Vi gjør det ikke med tanke på å tjene penger og bli rik på oppfinnelsen, men for å beskytte våre ideer og løsninger, bedyrer Løhren.

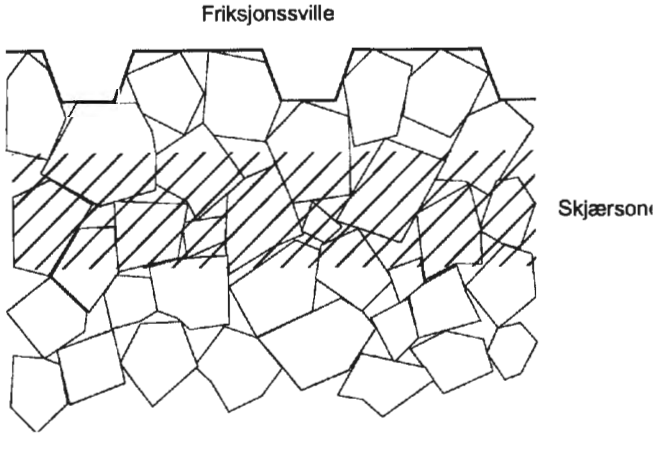
Dersom den nye friksjonssvillen til Løhren kommer i produksjon og tas i bruk på en tidel av Norges jernbanenett, snakker vi om utskifting av rundt 600.000 sviller. Med en pris per sville på rundt trehundre kroner, blir det sviller for om lag 180 millioner kroner.

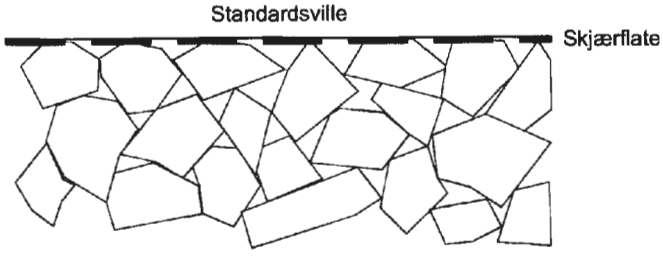
- Hvor mange lønnstrinn har doktorgraden og den nye svillen gitt i premie?

- Jeg har avansert fra over- til senioringeniør, sier han.

Løhren har ingen konkrete planer om å engasjere seg i en eventuell produksjon og i neste omgang i markedsføring og salg av den nye svillen.

- Mitt ønske nå er mer fritid, samt å kunne kombinere arbeidet ute i sporet, der jeg trives aller best, med utviklingsarbeid i Jernbaneverket og undervisning på NTNU. Det er mitt valg. I tillegg ville det vært hyggelig om svillen kommer i produksjon og blir brukt i Norge og i andre land som har jernbaner med mange krappe kurver, sier Jernbaneverkets nye doktor på sviller, Alf Helge Løhren.





***Bedre feste:** Løhrens taggete sville gir to til tre ganger bedre feste i underlaget enn dagens standardsviller med glatt bunn.*

Svensk snarvei til ny togradio

Hjelpe: - Dersom vi kan hjelpe Norge med raskere å bygge ut sitt nye digitale togradiosystem og samtidig tjene litt penger, så er vi fornøyd, sier ansvarlig for MobiSIR i Banverket Telenät, Lennart Johansson. (Foto: Svein Erik Bakken)

BORLÄNGE (Kjøreveien): **- Dersom Jernbaneverket ønsker det, kan vi medvirke til at Norge kan ta i bruk en ny digital togradio (GSM-R) alt neste år. Da vil vårt nye togradiosystem, MobiSIR, være bygd ut til grensen mot Norge, samtidig som vi har kapasitet til å dekke Norges behov.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Det opplyser ansvarlig for MobiSIR i Banverket Telenät, Lennart Johansson, til Kjøreveien.

Europas første

Da generaldirektør Bo Bylund i Banverket ringte sjefen for Banverkets seksjon for järnvägskommunikation, Tord Nilsson, med det nye MobiSIR-systemet 31. mai i år, markerte samtalen åpningen av det nye togradiosystemet. Samtalen markerte samtidig at Sverige er først ute i Europa med å ta i bruk et grenseløst, digitalt togradiosystem.

Innen 2003 skal tre fjerdeler av det svenske jernbanenettet på rundt 10.000 kilometer være dekket av det nye systemet til en samlet pris på 1.040 millioner kroner. For resten av nettet, som i hovedsak er mindre trafikkerte baner, utredes det hva som skal erstatte dagens gamle driftsradiosystem.

- Jeg mener vi skal byge ut MobiSIR også på disse strekningene, men da som et noe enklere og billigere konsept. Da slipper vi å ha to systemer, noe som i seg selv er sikrere. Samtidig er systemet dimensjonert også for å ta disse banene. De sentrale delene av systemet er alt på plass og en stor del av investeringene tatt. Det vil derfor koste mellom 250 og 300 millioner kroner å bygge de siste 2.500 kilometerne, sier Johansson.

Enklere og sikrere

- Når MobiSIR er utbygd i 2003, kan toglederne nå alle tog og ulike togpersonell på togene som befinner seg på 7.250 kilometer av det svenske jernbanenettet.

- Hva er de viktigste skillene mellom dagens driftsradio og det nye digitale radiosystemet?

- Den største forskjellen er kapasiteten. En telefonsamtale i det gamle systemet kunne stenge en lang strekning. Nå kan mange snakke samtidig, samtidig som nødrop automatisk har prioritet om linjen skulle være fullt belastet.

- Dernest er systemet med tognummer en veldig stor forbedring. Toglederne slipper å holde orden på hvilke mobilnummer som lokfører og øvrig togpersonell har. Toglederen kan dermed nå lokføreren ved bruk av tognummeret, og de andre av personalet ved å bruke deres stillingskode.

- Videre kan lokfører komme direkte i kontakt med den riktige toglederen hvor de enn er i landet ved hjelp av en egen innlagt tast. Disse forbedringene gir et enkelt og sikkert system. I tillegg kan mulighetene til overføring av store mengder informasjon brukes til å kommunisere med signal- og sikkerhetssystemene eller fortelle om når loket eller andre deler av toget trenger service.

Raskere og billigere

I 2003 vil alle fire linjene fram til grensen mot Norge være bygd ut med den nye mobile digitale togradioen.

- Vi har alt bygd en sentral til overvåkning og styring av systemet på et forsvarsanlegg et sted i Sverige, hvor stedet av sikkerhetsmessige hensyn er hemmelig. Systemet har i dag en kapasitet på 15.000 brukere, og kan oppgraderes til å betjene 50.000 brukere. (En bruker kan både være en person eller en teknisk applikasjon.) Det betyr at vi har kapasitet til å dekke Norges behov og hele Norden om vi oppgraderer systemet.

Hva den sentrale delen av svenskenes nye togradiosystem koster, er også av sikkerhetsmessige årsaker ikke offentlig, men etter hva Kjøreveien erfarer koster den rundt 100-150 millioner kroner.

- Vi kan selge døgnkontinuerlig styring og overvåkning av den nye togradioen til Norge og tjene penger på det. Samtidig slipper Norge å bygge opp sentralen og organisasjonen som skal til for å betjene systemet. Noe som det tar en del år å bygge opp. I samarbeid med oss kan derfor Norge bygge mye raskere ut det nye togradiosystemet, påpeker Johansson.

Kun Norden

- Hvor viktig er et samarbeid om å bygge ut GMS-R i Norge med tanke på et større marked?

- Vi er ikke i samtale med Banestyrelsen i Danmark eller den finske baneforvaltning RHK, kun med BaneTele og Jernbaneverket. Vi tenker ikke på å nå et marked ut over Norden og har heller ingen planer om å gå ut og markedsføre denne tjenesten.

- Norge og Sverige er både fysisk og kulturelt knyttet sammen jernbanemessig. Historisk har Sverige og Norge hatt mye samarbeid på jernbanen. Dersom vi kan hjelpe Norge og samtidig tjene litt penger og få økt goodwill, så er vi fornøyd, avslutter Lennart Johansson.

Green Cargo i siget

Navnet skjemmer ingen, men resultatet er likevel bedre. Åtti prosent av den svenske godstrafikken med tog skjer i regi av selskapet med det lite svenskklingende navnet Green Cargo AB.

I den første halvårsrapporten for selskapet legges det fram et overskudd på 18 millioner svenske kroner. Dette resultatet er 149 millioner bedre enn det samlede resultatet for de tidligere deltakerne i SJ Cargo Group.

Green Cargo har rundt 4.000 ansatte i sin tjeneste og en omsetning på 6,7 milliarder svenske kroner per år. Bak selskapet står TGOJ Trafik AB, NTR AB, Rail Combi AB og CombiTrans Sweden AB.

Utsiktene for 2. halvår er noe usikre. Innenlandstrafikken ser ut til å stagnere eller synke noe, mens eksporten har tatt seg opp. Med en svak svensk krone vil denne utviklingen kunne fortsette ut over høsten.

Si din mening

- For å gjøre Jernbaneverket mer kundevennlig må vi få flere ansatte til å si sin mening om hvordan Jernbaneverket informerer på stasjoner, om mangler og feil på stasjoner, sier prosjektleder Mette Berents.

Den 1. juli innførte Jernbaneverket Serviceerklæringen for Informasjon på stasjoner.

Fire banestrekninger er med i piloten: Østfoldbanen, Vestfoldbanen, Bergensbanen og Trønderbanen.

- Serviceerklæringen gir våre kunder en mulighet for å klage på manglende eller feil informasjon ved stasjoner om forsinket togavgang, sporendringer eller om det kommer etpasserende tog, sier Mette Berents. Siden oppstart har Jernbaneverket mottatt 70 klager, hvilket ikke er mange.

I alt hovedsak gjelder sakene forhold i Region Øst.

- Nå oppfordrer vi ansatte i Jernbaneverket til å si sin mening om hvordan de opplever Jernbaneverket som informant på stasjoner – ved å sende inn klage hvis Serviceerklæringen ikke oppfylles, sier Berents.

- Klager uten stasjonsnavn, dato og tidspunkt for klagen klarer vi ikke å følge opp. Som oftest er de umiddelbare klagene enklere å håndtere når vi skal forbedre oss, fortsetter hun.

Berents beskriver serviceerklæringsprosjektet som et konstruktivt og nødvendig verktøy for å rydde opp i forhold som enten er Jernbaneverkets eller NSBs ansvar, eller er et opplagt felles ansvar uten tilfredsstillende oppfølging.

Du har 3 alternativer for å sende oss dine synspunkter:

1. Jernbaneverkets Internett side www.jbv@no velg serviceerklæring, fyll ut klagekortet og send det til «service».
2. Ring på telefon 800 84 500. Følg menyen og tal inn din klage.
3. Fyll ut klagekort som du kan få i billettsalgene ved de 4 banestrekningene, eller henvend deg til saksbehandler i regionen for å få et klagekort.

Fra skandale til turistattraksjon

BÅSTAD (Kjøreveien): **Rhoca Gil skandalen i Hallandsåsen i Skåne rystet Sverige og omverdenen i 1997. I dag er den beryktede togtunnelen en turistattraksjon. Den 20. juni i år fattet den svenske regjeringen et prinsippvedtak om å bygge tunnelen ferdig.**

SVEIN ERIK BAKKEN

- Det er et positivt vedtak for jernbanen og for miljøet, sa Banverkets generaldirektør, Bo Bylund, i en kommentar til «Rallaren», Banverkets personalavis.

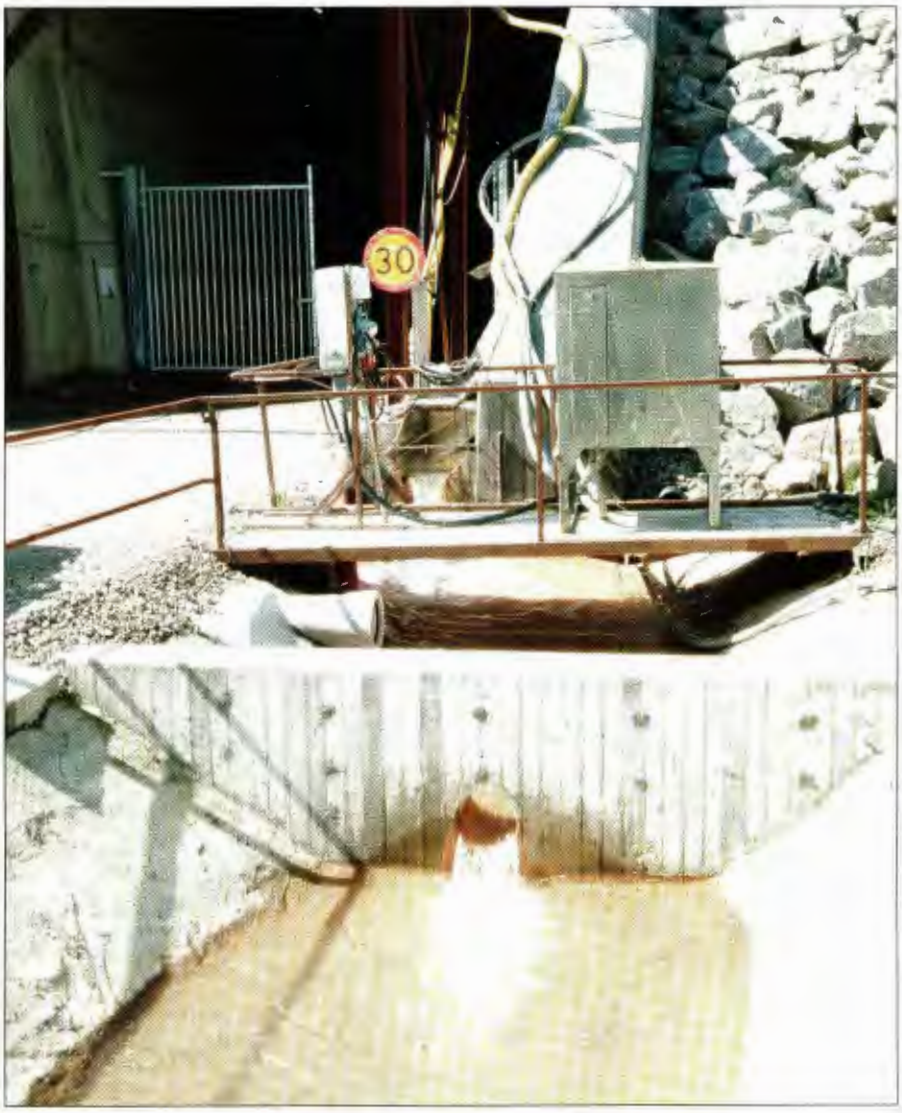
Risikabelt prosjekt

- Hallandsåsen er fortsatt et risikabelt prosjekt, fortsetter Bylund.

- Risikoene er nå analysert. I det videre arbeidet gjelder det å håndtere disse risikoene slik at ikke uforutsette hendelser inntreffer, sier han.

- Derfor må en fortsatt utbygging av tunnelen skje med høye krav til Banverket som byggherre og entreprenørene når det gjelder ledelses- og styringssystem for blant annet miljø og kvalitet, sier Bo Bylund til «Rallaren».

Går alt etter planen, skal toløpstogtunnelen stå ferdig innen 2010. Da vil den største flaskehalsen på Vestkystbanen mellom Gøteborg og Malmø og en av de største flaskehalsene på det svenske jernbanenettet totalt være en saga blott.



Opprensing: *På en strekning på 150 meter ble det pøst inn hele 1.400 tonn Rhoca Gil i et forsøk på å stoppe vannlekkasjene. Fortsatt renses vannet fra denne delen av tunnelen for de farlige giftstoffer.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

Femdoblet

Kun tre tog i timen og halve godstog kan i dag karre seg fram på det svingete jernbanesporet over Hallandsåsen. Etter åpningen av Øresundsbrua er Vestkystbanen vestre Sveriges og Norges viktigste internasjonale jernbane.

Samlet pris på den 8,6 kilometer lange tunnelen er nå beregnet til mellom seks og 6,5 milliarder kroner. Det er rundt fem ganger dyrere enn den opprinnelig beregnede prisen på 1,2 milliarder kroner. Gevinsten er ti minutter kortere reisetid og en øking av kapasiteten på strekningen fra dagens tre tog i timen til 24 tog i timen.

På tross av tilsvarende skandale med Rhoca Gil og store ekstra tetningsutgifter kom til sammenligning prisen på den vel 14 kilometer lange Romeriksporten på vel 2,6 milliarder kroner.

Avgjørende

Regjeringens vedtak forutsetter at den såkalte Miljødomstolen sier ja til Banverkets nye byggeplan. Den forutsetter blant annet rundt tre ganger større innlekkasje av vann i byggetiden enn domstolens tidligere krav.

- Grunnen til at vi ber om tillatelse til større innlekkasjer er ønsket om å korte ned på byggetiden. Det vil redusere miljøskadene. Naturen tåler bedre korte tørkeperioder enn lange, forklarer informatør Ulf Angberg i Banverket, Projekt Hallandsås.

Videre er oppstart av fullføringen av tunnelen avhengig av byggetillatelse fra

Båstad kommune og at Riksdagen følger opp regjeringens vedtak med å bevilge de nødvendige milliardene.

Giftalarm

Tidlig i oktober 1997 ble det slått Rhoca Gil-alarm etter at det var oppdaget død fisk, forgiftede husdyr og skader på mennesker og natur. Allerede 6. oktober ble utbyggingen av tunnelen stoppet.

Bakgrunnen for bruken av Rhoca Gil var ekstremt råttent fjell med mye vann og høyt vanntrykk. På en strekning på 150 meter og i et tverrslag på 40 meter, samt de siste 100 meterne i arbeidstunnelen til mellompåslaget ble det pøst inn hele 1.400 tonn Rhoca Gil. Til sammenligning ble det kun brukt rundt 65 tonn av samme tetningsstoffet i Romeriksporten.

Betongrør

Da arbeidet ble stoppet, var til sammen 2,9 kilometer av tunnelen sprengt ut. Fram til i februar i vinter har det vært jobbet med å gjøre denne delen av tunnelen tett.

Det har en lykkes med, blant annet ved hjelp av å legge ett nærmest vanntett betongrør, såkalt lining i 650 meter av tunnelen. Men denne formen for tunnelbygging er meget dyr, hele 200.000 kroner meteren. Dette er hovedårsaken til at kostnadene per i dag er kommet opp i hele to milliarder kroner for snaut tre kilometer tunnel.

- Innlekkasjene i denne delen er kun på 0.03 liter/sekund eller om lag to desiliter per minutt eller nærmest ingen ting, opplyser Angberg.

Millardsluk: *Tunnelen gjennom Hallandsåsen blir et gedigent milliardsluk om regjeringens forslag om å legge hele resten av den 8,6 kilometer lange tunnelen i rør, slik Ulf Angelberg i Prosjekt Hallandsåsen her viser det til nå er gjort på en 650 meter lang strekning.*

(Foto: Svein Erik Bakken)

Attraksjon: *Den skandaleomsuste togtunnelen i Hallandsåsen i Syd-Sverige er blitt en turistattraksjon etter at den ble åpnet for besøk i våres.*

(Foto: Johan Persson)

Rhoca Gil-kostnader

I tillegg til kostnadene med selve tettingen av tunnelen er det betalt ut 30 millioner kroner i direkte skadeserstatninger til privatpersoner og selskaper. Det er for skader på folk, dyr, natur og miljø, samt som kompensasjon for reduserte avlinger på grunn av lavere grunnvann.

De totale kostnadene på erstatninger og tiltak som følge av store innlekkasjer og bruken av Rhoca Gil er på rundt 100 millioner kroner.

Lønnsom?

I Banverkets forslag til fullføring av tunnelen legges det opp til å kle resten av tunnelen på samme måte. Derfor regner en med at det vil koste mellom fire og 4,5 milliarder kroner å få tunnelen bygd ferdig.

Med en samlet kostnad på opptil 6,5 milliarder kroner er det ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge tunnelen ferdig viser analyser fram til 2010. Om utviklingen av trafikken blir positiv for jernbanen i framtiden, kan lønnsomhet likevel oppnås på lengre sikt.

Verdenspressen

Da det kokte som verst, ble det arrangert demonstrasjoner med opptil 6.000 deltakere, og Hallandsåsen var godt stoff i verdenspressen. Den vesle, koselige byen Båstad, som fra før kun var kjent for sin årlige tennisturnering, ble nedrent av nyhetssultne journalister.

- Banverket har jobbet systematisk med informasjon for å få tilliten tilbake. Det har vi lykkes ganske godt med. Ikke minst her i Båstad har folks holdninger til tunnelen og Banverket snudd i positiv retning, opplyser Angberg.

Turistattraksjon

Som et ledd i dette arbeidet åpnet Banverket 9. mai tunnelen for besøkende. Mange har benyttet anledningen til å avlegge den skandaleomsuste togtunnelen et besøk.

- Er skandaletunnelen blitt en turistattraksjon?

- Vi har ikke åpnet tunnelen for å tjene penger, men for at folk i og utenfor Båstad og Sverige med egne øyne skal få se tunnelen og hva vi har gjort for å få den tett, samt å rette opp igjen skadene som har skjedd. Dette skjer som et ledd i å endre holdningene til prosjektet og Banverket.

- Så langt har åpningen av tunnelen for besøk vært en suksess. Vi har hatt svært bra besøk. Folk fra distriktet, skoleklasser fra fjernt og nært og svenske og utenlandske turister kommer i flokk og følge, avslutter informatør Ulf Angberg.

Hei Sveis!

Nattarbeid: Søker du sveisejobber, er du innstilt på å jobbe mye om natta, sier Kjell Berntsen. *(Foto: Svein Graadal)*

Møte med:

- Når sesongen nærmer seg, begynner det å kribl; det er den rastløsheten. Kjell Berntsen legger ikke skjul på at rallarkulturen fortsatt lever.

SVEIN GRAADAL

Berntsen fra Flisa på Solørbanen er sveiseansvarlig i produksjonsområde Hamar. Og trives godt med det.

- Rallarkulturen vil nok ikke slippe taket helt, som han sier. –Replikkene sitter løst, det er generelt for baneavdelinga og spesielt for sveisera. Dessuten må en være litt «halvgærn» for å være sveiser.

Tilbake til Solør

Han begynte som baneaspirant i mai 1977. I februar –79 var han utdannet fagarbeider. Da fikk han jobb på Oslo S. Der ble det litt for store forhold for en 19-åring fra Solør, så etter tre måneder i Oslo fikk han jobb hjemme på Flisa. Siden har han stort sett vært stasjonert der og på Braskereidfoss litt lenger nord.

- Før OL var jeg fire år på Samprosjektet som oppgraderte Hovedbanen og jobbet opp mot Gardermobanen. Vi bodde på brakkerigg på Lillestrøm; jobbet sju døgn og hadde seks døgn fri. Der likte jeg meg svært godt. Jeg hadde en meget bra sveisesjef som skjønte problemene i faget.

- Så dukket jobben som sveiseleder her opp. Jeg søkte og fikk den. Nå har Berntsen tittel sveiseansvarlig.

Selvstendig

På jobb er de to eller tre mann på laget.

- Vi får bestemme arbeidsdagen vår sjøl; vi er veldig selvstendige i utførelsen av jobben. Rammen er billigst mulig jobb med høy kvalitet. Det er en utfordring vi trives svært godt med.

- De jeg har med meg, er utdannede sveisere. Hvem som er med, kan variere. Søker du sveisejobber, vet du stort sett hva du går til. Du er for eksempel innstilt på å jobbe mye om natta og trives med det.

Verre er det med klokka, den liker de ikke:

- Det blir en del stressjobbing. Og med tettere toggang har det blitt enda mer press angående sportilgangen. Mellom Eidsvoll og Hamar er det rundt 70 tog i døgnet på enkeltspor; da blir det ikke lange øktene.

- Utstyret skulle også vært lettere, sier sveiselederen. - Det er tungt, og det blir mange ubekvemme arbeidsstillinger. Til sommeren skal vi få prøve et strekkapparat. Det har vi store forventninger til. Vi får se om det holder mål; det veier bare halvparten av det vi har i dag.

Utdanning

Da Kjell Berntsen ble godkjent sveiser i 1982, var han på Jernbaneskolen og tok teorien. Så kom sensorene ut i avdelingen og så at de tok en sveis.

- Det har blitt strengere etter hvert. Vi fikk Banes egen sveiseskole i Hokksund; den holdt et høyt nivå. Nå er den lagt ned, og vår utdanning foregår på Banskolan i Ängelholm. Vi burde beholdt vår egen utdanning. Berntsen har vært på kurs både i Hokksund og Ängelholm.

Han fremhever det gode samarbeidet mellom folka på laget. Noen ganger er de tre, andre ganger to mann. Berntsen har ansvaret for å passe på at de ulike sveiserne i produksjonsområdet kommer på de kursene de trenger, ellers har han ikke noe ansvar for opplæringen. Tretti sveiser i året må en sveiser ha for å beholde godkjenningen. Etter tre år må den fornyes uansett.

Tunge tak

Sveisesesongen varer fra påske til desember. Da jobber Berntsen stort sett bare med sveising. Materiellet henter de på lager 109 på Grorud. Resten av vinteren er han med på snørydding og annet arbeid på linjen.

Det er flere sveisere i produksjonsområdet.

- En er utleid til å jobbe i Oslo-tunnelen; en annen er visitør på grunn av ryggproblemer. Ryggskavanker er et stort problem for sveiserne grunnet tunge løft og ubekvemme arbeidsstillinger. Under den forrige områdesjefen på Kongsvinger fikk vi et prøveprosjekt med trening på treningssenter betalt av jobben. Nå fortsetter jeg på eget initiativ.

- Bank i bordet; jeg har ikke hatt problemer med ryggen etter det. Nå går jeg tre-fire ganger i uka på Flisa, og det går stort sett på all round styrketrening. Kunne tenke meg at jobben sponset en viss prosent, tror arbeidsgiverne ville ha det igjen i bedre helse blant de ansatte. Vi ville bli kvitt en del av seks-sju dagers sykmeldinger.

Belastninger: *Tunge løft og ubekvemme arbeidsstillinger gir ofte sveiserne ryggproblemer. Kjell Berntsen har ikke hatt problemer etter at han begynte i treningsstudio.* *(Foto: Svein Graadal)*

Skifte jobb?

- Kunne du tenke deg å skifte jobb?

- Nei, jeg har blitt forespurt fra flere private firma som driver mot jernbanen og sagt nei hittil. Jeg synes i det store og hele det er en brukbar arbeidsplass hvor jeg får brukt det jeg kan. Det er en egen atmosfære blant kollegene; spennende jobber er det også. Slik som i dag hopper entreprenørene sterkt geografisk.

- Lenger frem i tida vil private kanskje ta over; da vil det kanskje bli aktuelt å skifte jobb. Kunnskapen om jernbane og spor vil også i framtida ligge i Jernbaneverket. Kvalitetsmessig ligger vi et stykke foran de private generelt sett. Har vært mye rundt omkring og sett mange eksempler på det.

- Jeg har inntrykk av at et arbeid godkjennes lettere når det er gjort av private enn av oss. De går mer på med lupe når vi har gjort det. «Det er vel av sine egne en skal ha det;» det er i hvert fall slik vi føler det.

Bikkja går foran

Kjell Berntsen er en ivrig friluftsmann.

- Harehunden er en god kamerat på fritida, særlig på høsten. Noen ganger føler kjerringa at bikkja går foran, men det går over.

- Mange har inntrykk av at jegere og fiskere juger, men det gjør vi ikke. Vi har bare en annen måte å si ting på. En uke i oktober er jeg alltid med kamerater til Tylldalen og jakter i fjellet. Får bra med hare da. Ellers jakter jeg på Finnskogen. Der sliter vi med ulven. Kommer den borti hunden, tar ulven den. Jeg har investert i peiler for å finne hunden igjen. Litt av moroa er borte; en sitter med angst for ulven hele tida. De som vil ha ulven, bor som regel i byene. Vi kunne slippe ulven i Nordmarka, da fikk de den de som vil ha den, og de som ikke vil ha den, slapp den. Da ville alle være fornøyde.

Han fisker både i ferskvann og saltvann. Ørret er favoritten, både med flue og mark. Ofte fisker han fra båt i Glomma.

- Om vinteren drar jeg til Savalen med kamerater. Da blir det pilket om dagen og løst verdensproblemer i hytta om kvelden over en god kopp. Da blir den samme fisken tatt flere ganger; den eneste forskjellen er at den vokser fra gang til gang.

Utenlands

Jeg kunne tenke meg en sesong med sveising utenlands lenger bort enn til Sverige. Jeg ønsker meg andre impulser, lære noe nytt, se andre forhold. Hvordan gjør de det med arbeidsplaner og –opplegg? Nå ligger sveiseskolen for oss i Sverige; tross alt vet ikke svenskene alt heller.

- Den dagen en er utlært på jernbanen, har en ikke mer på jernbanen å gjøre, sier sveiseren ettertenksomt til slutt.

Små-nytt

Ny direktør i Baneservice

Lars Skålnes er utnevnt til ny direktør i Baneservice

Skålnes ble ansatt i Baneservice den 15. februar 2000 som prosjektdirektør i forretningsområdet Maskin. Siden juni i år har han fungert som bedriftens direktør.

Lars Skålnes er 48 år og utdannet som bygningsingeniør fra NTH. Han har tilleggsutdannelse blant annet innen ledelse, jus, entrepriserett og HMS.

Skålnes har omfattende ledererfaring fra entreprenørprosjekter i Norge, Sør-Amerika, Kina, Afrika og flere land i Europa.

Øresund på jernbanekartet

Nylig samlet 80 interesserte deltakere seg i København for å drøfte mulighetene som den nye øresundsforbindelsen gir.

- Jernbanen kan åpne nye marker, var en av konklusjonene som ble lagt fram. Målet med konferansen i den danske hovedstaden var å skape bedre muligheter for godstransport med tog over sundet.

Blant innlederne var Green Cargo-sjefen, Jan Sundling, den tidligere svenske godssjefen, Christer Beijbom, nå administrerende direktør for IKEA Rail AB, og den danske generaldirektør for Banestyrelsen, Jens Andersen.

Godstrafikken med tog over Øresund har økt med 34 prosent sammenliknet med DanLink-fergene året før.

En flaskehals for ytterligere økning er mangelen på tostrømslok som kan trafikkere på begge sider av broen. Man har foreløpig bare 13 EG-lok som eies av Railion Denmark AS. Den planlage IKEA-forbindelsen mellom Älmhult i Sverige og Duisburg i Tyskland er således forsinket.

Overlegne norske fotballgutter

Seierlaget: Årets nordiske jernbanemestere i fotball.

Årets nordiske jernbanemesterskap i fotball ble en maktdemonstrasjon av de norske spilerne.

Arrangementet ble i år avholdt i Finland, og med 13-0 i målforskjell og full poengpott, var det liten tvil om hvem som for tiden har det beste fotballaget av de nordiske jernbanelandene. I og med at årets mesterskap også var kvalifisering til USIC, er Norge for andre gang på rad Nordens representant i «jernbane-EM» i Bulgaria om to år.

I og med at det kun var tre lag med denne gang, måtte det trekkes om hvilke lag som skulle spille første kamp. Utfallet av trekningen ble at vertslandet Finland skulle møte Danmark på fredag, mens vi skulle møte Danmark på lørdag og Finland på søndag.

Den første kampen vant vertene forholdsvis enkelt med 3-0.

Lørdag morgen var det klart for revansjoppgjør mot Danmark. Resepten til våre gutter var klar, nemlig seier med mer enn tre mål, slik at vi fikk et forsprang på Finland foran søndagens kamp. Og seier skulle det bli. Bortsett fra en liten periode i starten av kampen, ble det enveiskjøring mot danskenes mål.

Geir Skarstein åpnet ballet med et kanonskudd fra 30 meter, og da første omgang var over sto det hele 6-0 til Norge. Andre omgang fortsatte slik første sluttet, og da 2 ganger 35 minutter var ferdigspilt, sto det 10-0 på lystavla. De norske målscorerne var Geir Skarstein (3), Morten Mattson (2), Tor Arne Fossum (2), Gjermund Bøhn og Jon Inge Myhre. I tillegg scoret danskene ett selvmål.

Dermed var utgangspunktet foran søndagens finale mot Finland klar. Seier eller uavgjort ville sende Norge til topps, mens tap ville gjøre vertskapet til seierherrer.

Kampen åpnet med stillingskrig på midten, uten at det ble produsert noen store sjanser foran målene. Etter hvert som omgangen skred frem, overtok Norge mer og mer av føringen, og det var derfor ikke ufortjent at Gjermund Bøhn sendte Norge i ledelsen etter 26 minutter med et presist hodestøt.

I andre omgang fortsatte den norske dominansen og fra det 60. til det 63. minutt ble kampen og turneringen avgjort. Først var det Morten Mattson som fikk drømmetreff fra 20 meter, før ringreven Tor Arne Fossum satte ballen under en utrusende finsk keeper, og dermed fastsatte sluttresultatet til 3-0.

Dermed ble bedriften fra 1997 gjentatt. Norge kan igjen kalle seg Nordens beste fotball-lag. Morten Mattson og Geir Skarstein ble av arrangementskomiteen kåret til Norges «mest verdifulle spillere».

NSB-endringer notert internasjonalt

Små-nytt

Einar Engers forandringer i NSB er også notert i den internasjonale jernbaneoppmerksomhet. Nettstedet x-rail.net presenterer i siste ukeutgave endringene under vignetten «more customer and result orientated».

Det nye lederteamet, firkløveret Einar Enger, Arne Wam, Vidar Østreng og Rolf Roverud skal føre til virkeliggjøringen av NSB som: The Customer favourite and the most innovative Nordic transport company". Ingen liten utfordring å skulle bli publikums favoritt og mest nyskapende transportselskapet i Norden, og Kjøreveien ønsker lykke til.

Den nye NSB-ledelsen: *Fra vestre Arne Wam, Einar Enger, Vidar Østreng og Rolf Roverud.*

JM på sykkel

20 deltagere var møtt fram da JIL Grorud sto som arrangør av Jernbanemesterskapet på sykkel fra Marikollen skole lørdag 18.august. Det var fine værforhold, og løypa som målte 30 km, fikk mye ros fra deltagerne.

Rune Aune som tidligere i år syklet Trondheim – Oslo på 14 timer og 8 minutter, viste igjen meget god form og ble beste deltager uansett klasse.

I lagkonkurransen ble det meget jevnt, og JIL Trondheim vant med 38 sekunder foran Marienborg BIL.

Resultater:

Klasse B4
1. Tormod Snekkermoen, JIL Kongsvinger, 50.56

Klasse B5
1. Rune Aune, JIL Trondheim, 45.05, Jernbanemester Kl. B 5-7
2. Widar Asbjørnsen, HIL-NSB, 47.46
3. Arne Herness, JIL Grorud, 51.41

Klasse B6
1. Leif Brandal, JIL Oslo S, 48.37

Klasse B7
1. Geir Nilsen, Stasjonskameratene, 50.17
2. Bjørn Eggen, JIL Trondheim, 51.27

Klasse B8
1. Leif H. Nabben, JIL Kongsvinger, 54.30

Klasse B9
1. Olav Kjøl, Marienborg BIL, 51.34, Jernbanemester Kl. B 8-9
2. Andreas Sæterli, Marienborg Bil, 53.03
3. Greif Mathisen, JIL Grorud, 55.58

Klasse B10
1. Nils Kattem, Marienborg BIL, 48.27, Jernbanemester Kl. B 10-12

Klasse B11
1. Rolf Hansen, JIL Kongsvinger 55.13

Klasse C5
1. Agnes Frøseth, JIL Trondheim, 60.01

Gjesteklasse
1. Arnfinn Svendsli, 49.39
2. Nils Brandal, 49.44
3. Atle Johansen, 49.46

NJIFpokal: Rune Aune, JIL Trondheim

Lagkonkuranse
1. JIL Trondheim, v/ R. Aune, O. Stolpnes og B. Eggen, 152.26
2. Marienborg, v/ N. Kattem, O. Kjøl og A. Sæterli, 153.04
3. JIL Kongsvinger, v/ T. Snekkermoen, L. H. Nabben og R. Hansen, 160.39

Små-nytt

Nordiske mestre i bridge

Årets nordiske mestre:
(Fra venstre): Knut Singsaas, Arne J. Basmo, Ulf Sollied, Leif Nygård, Rolf A. Rønning, Arvid Haugseth og foran lagleder og «maskot» Oddvar Svestad.

Norge ble nordisk mester i bridge for fjerde gang på rad.

Årets mesterskap ble arrangert i Køge, Danmark, og det danske vertskapet sto for et glimrende arrangement.

Første kamp mot Danmark ble vunnet så sterkt som 25 – 5. Etter en god 1. halvrunde, hadde Norge litt trøbbel i 2. halvrunde mot Sverige, men rodde likevel i land uavgjort 15 – 15. I siste kamp mot Finland ble mestertittelen sikret med en solid seier: 25 – 4

Lagleder var Oddvar Svestad fra Hobbyutvalget. Sammen med Hans Roar Nilssen fra NJIF som delegasjonsleder hadde han med seg en fin gjeng, og neste år er det FISAIC mesterskap i Bulgaria.

Hvitbok om Europas transportpolitikk

Den nye såkalte «hvitboken» om transportpolitikk som nærmer seg fullføring, har tidshorisont mot år 2010. «Tid for valg» er den talende undertittel. Den forrige kom i 1992, og da var hovedbudskapet å åpne transportmarkedene.

Kommisjonen mener den økte konkurransen har gitt lavere kostnader som alle brukere har kunnet dra nytte av. Ubalansen mellom transportslagene har imidlertid ikke blitt mindre i 90-årene. Jernbanens markedsandel av godstrafikken har sunket ytterligere og ligger nå på rundt åtte prosent.

EU-kommisjonen mener valget nå står mellom status quo og bevisstheten om at forandring er nødvendig. Uten at forandring skjer, vil det garantert oppstå kapasitetsmangel og økt forurensning. For å få til forandring har man fremsatt en rekke konkrete forslag. Kommisjonen er her også inne på tanker om at direkte regulering kan bli nødvendig om en bærekraftig utvikling skal kunne oppnås i transportsektoren.

Trygve Tamburstuen ansatt i BaneTele

Styret i Bane Tele as har ansatt Trygve Tamburstuen i stillingen som administrerende direktør.

Det var 17 søkere til stillingen, hvorav seks har vært med i en intervjurunde. Trygve Tamburstuen har vært innleid til stillingen en tid.

Treg konkurranse på tysk nett

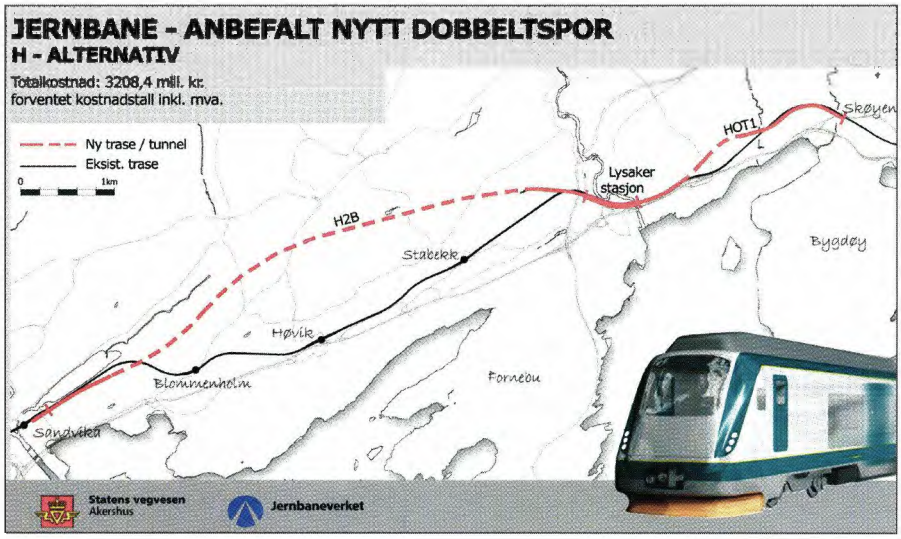
De tyske konkurransemyndigheter er kritiske til at det går så tregt å utvikle reell konkurranse på det tyske jernbanenettet. Ifølge Bundeskartellamt har liberaliseringen i den tyske jernbanereformen i 1994 bare ført til små tilløp til konkurranse fra andre enn de statlige jernbanene.

Konkurransemyndighetene mener det gamle avgiftssystemet fra 1998 er et alvorlig hinder for utvikling av reell konkurranse. Fra april i år er imidlertid et nytt avgiftssystem innført som skal fjerne konkurransehinderne. Og Bundeskartellamt skal følge med på om det nye avgiftssystemet virkelig fremmer konkurranse på sporet.

Ikke om Fornebu

Små-nytt

- Regjeringen går inn for at nytt dobbeltspor på jernbanestrekningen Skøyen – Sandvika skal følge det såkalte H-alternativet, det vil si via Lysaker og ikke via Fornebu, opplyser samferdselsminister Terje Moe Gustavsen.



I tråd: Regjeringen går i tråd med Jernbaneverkets og Statens vegvesen Akershus sine anbefalinger inn for å bygge det nye dobbeltsporet fra Skøyen til Sandvika via Lysaker og bybane til Fornebu. (Illustrasjon: Norconsult AS)

- Dette alternativet kan bygges ut gradvis og legger også best til rette for en utbygging av Lysaker stasjon, som i dag utgjør en flaskehals for jernbanetrafikken mellom Oslo og Drammen, fortsetter Moe Gustavsen.

- Lokale myndigheter, det vil si Akershus fylkeskommune og eventuelt også Oslo kommune, har ansvaret for valg av løsninger for kollektivtransport for Fornebu. Regjeringen vil peke på at en løsning med bybane Fornebu – Lysaker og videre til Oslo, eventuelt såkalt automatbane Fornebu – Lysaker, vil være den beste løsningen.

Lokale myndigheter har også i utgangspunktet ansvar for kollektivtransport til Fornebu. Staten vil, i tråd med regjeringens opplegg i Nasjonal transportplan 2002-2011, bidra med inntil 600 millioner kroner til selve utbyggingen av en baneløsning for Fornebu. I tillegg forutsettes det at grunneierne også skal bidra til utbyggingen av infrastrukturen, sier samferdselsministeren.

NSB på bunn

Aldri har noen gjort dårligere inntrykk på folk flest enn NSB, viser ferske tall fra MMIs undersøkelse av hvordan vi vurderer landets største bedrifter. To av tre har dårlig inntrykk av transportbedriften.

Innen fem år skal NSB toppe profilundersøkelsen sammen med resten av elitebedriftene. Det er det offensive målet til NSB-sjef Einar Enger, skriver Aftenposten.

Topp til bunn

Da Einar Enger vekslet spor fra administrerende direktør i Tine til lederstillingen i NSB, gikk han fra topp til bunn i den tradisjonelle profil-undersøkelsen til MMI.

Hvert år har meieri-giganten gitt et solid inntrykk hos de spurte, og som sjef for samvirkebedriften i seks år får Einar Enger mye av æren for resultatene. Nå er stillingen den rakt motsatte.

NSB skraper bunnen i mesterskapet og gir bedriftens forkortelse nytt innhold: «Nederst, Sist og Bakpå». Men innen fem år, varsler Einar Enger, skal NSB trone blant de beste. Strategien for å nå målet er allerede lagt.

MEDLEMSMØTER

Jernbanepersonalets bank og forsikring

Valg av representanter til JFGs generalforsamling skjer annethvert år, på møter på steder JFG har regionkontor.
De som kan delta på møtene er JFGs medlemmer (forsikringstakere).

Møtene i år finner sted:

• Oslo	11. oktober kl 18.00	Storgt. 5
• Drammen	24. oktober kl 18.00	Rica Park Hotell, Gamle Kirkeplass 3
• Hamar	30. oktober kl 18.00	Jernbanesamfundet, Stangeveien 12
• Trondheim	31. oktober kl 18.00	Jernbanefolkets Hus, Kjøpsmannsgt. 14
• Kristiansand	7. november kl 18.00	Møtesalen, Driftsbygningen, Kristiansand st.
• Stavanger	8. november kl 18.00	Møtesalen, Stavanger st.
• Bergen	14. november kl 18.00	Velferdshuset, Bergen st.
• Narvik	21. november kl 18.00	Grand Hotell Royal.

Saker:
1. Valg iflg. vedtektene.
2. Orientering om Jernbanepersonalets Bank og Forsikring.
3. Eventuelt.

Enkel servering.

JFG er ditt selskap, og inngår i finanskonsernet Jernbanespersonalets Bank og Forsikring, sammen med Jernbanepersonalets Sparebank! Benytt denne anledningen til å få orientering om «Norges minste finanskonsern», og delta i valg av selskapets tillitsvalgte!0

KJØREVEIEN

INTERNBLAD FOR JERNBANEVERKET

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken

REDAKSJON:
Njål Svingheim, 55437
Øystein Grue, 55933
Stig Herjuaune, 72575

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 33

JBV Utbygging, Drammen
Eva K. Ulland (32 2)7 55 09

Jernbaneverket

Informasjon om informasjon
Fra Biblioteket

Offentlig informasjon - hvorfor og hvordan

Mange i Jernbaneverket bruker offentlige publikasjoner til daglig. Innhenting og formidling av disse har alltid vært en viktig oppgave for Biblioteket.

De som kjenner og bruker St.prp.1 om regjeringens forslag til statsbudsjett og finanskomiteens innstilling vet at disse må være raskt tilgjengelige for nøkkelpersoner i Jernbaneverket.

ODIN er sentral fordi den:

- er en elektronisk informasjonstjeneste fra regjeringen og departementene.
- inneholder stortingspublikasjoner, samt andre typer dokumenter og nyheter.
- gir fra sesjonen 1996/97 løpende tilgang på dokumentene i fulltekst.

Eldre offentlige publikasjoner finnes i papir, og Biblioteket har alle jernbanerelaterte dokumenter samlet fra 1849 til dags dato og hele sesjoner tilbake til 1930.

Tips: Kjenner du publikasjonens nummer og/eller år, er basen ESOP nyttig. Den gir opplysninger om alle dokumentene fra og med 1971 og framover. Her får du også hele saksgangen.

Både ODIN, ESOP og andre sider til offentlig informasjon finner du samlet under «Lenker til Internett» på Bibliotekets sider på BaneNettet.

Hva gjør jeg hvis jeg trenger en offentlig publikasjon?

Det er lett å bestille en publikasjon - send en e-post til Biblioteket, og vi sender bestillingene direkte til Statens forvaltningstjeneste. Vi ordner gjerne alle bestillingene for Jernbaneverket og formidler publikasjonene ut i organisasjonen.

Hvordan holder vi oversikt over informasjon fra Stortinget og departementene?

- Går igjennom møtekalenderen til Stortinget.
- Følger med på ODIN.
- Sjekker trykte dokumenter som Biblioteket mottar nesten daglig.
- Samler hvert år alle jernbanerelaterte publikasjoner.

NYTT TILBUD TIL ALLE ANSATTE

Du kan nå få publikasjoner fra Stortinget og departementene direkte tilsendt.

Send en e-post til Biblioteket om hvilke emner du er interessert i, så sender vi deg en e-post når publikasjonene kommer.

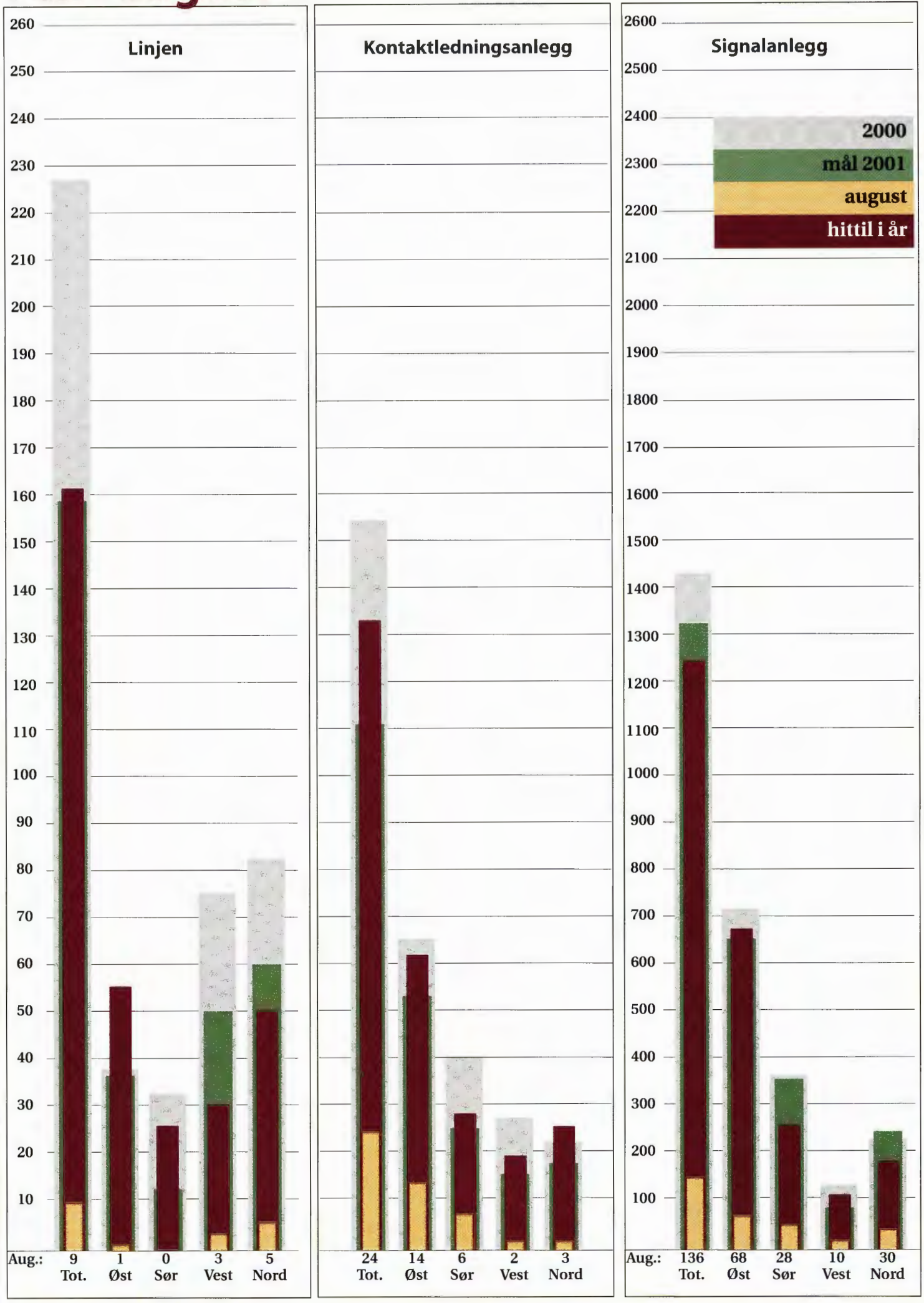
Det vil spare tid for deg og vil være en inspirasjon for oss fordi vi kan gi en direkte service til nettopp DEG.

Vi prøver også å utøve «Grønn stat»-prinsippet ved å spare papir. Det betyr at vi bestiller publikasjoner etter behov. Alle publikasjonene kan også lånes fra og leveres tilbake til oss.

Både ODIN, ESOP og andre sider til offentlig informasjon finner du samlet under «Lenker til Internett» på Bibliotekets sider på BaneNettet.

Trenger du hjelp til å finne fram i ODIN, ESOP eller andre baser, så ta kontakt med Biblioteket - vi hjelper deg.

Feil i august



KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 8 september 2001

Jubel over nytt skjema

Det enkle: - Ordtaket om at det ofte er det enkle som er det geniale stemmer godt dersom dette enkle skjemaet gir oss den informasjonen som vi trenger både til jobben og privatlivet, sier prosjektleder Tormod Ryge. (Foto: Svein Erik Bakken)

HØNEFOSS (Kjøreveien): **Sjelden blir nye skjema nærmest møtt med jubel. Men ingen regel uten unntak. Tre lyse hoder på Hønefoss er faderne til et nytt skjema som bestilleren av arbeid skal fylle ut for at de som skal gjøre jobben, skal få nødvendig informasjon.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Gutta i BaneProduksjon Sør Produksjonsområde Hønefoss har lenge irritert seg over tilfeldig, mangelfull og dårlig informasjon når de er blitt leid ut på arbeid i andre avdelinger eller områder.

- Elementær informasjon om arbeidets art, tidsrom, arbeidstid, arbeidssted, boforhold, krav til kompetanse og kontaktperson har ofte vært fraværende. Dette er selvfølgelig informasjon som burde vært systematisert for lengst. Nå er disse spørsmålene på plass i det nye skjemaet, sier en fornøyd prosjektleder ved Produksjonsområde Hønefoss, Tormod Ryge.

Mistanke

- I arbeidet med Målevogn P 2000 valgte vi informasjon/tilbakemelding som første forbedringsprosjekt. Sammen med to kolleger lage vi en intern undersøkelse om hva slags informasjon våre folk ønsket seg, før de reiste ut på oppdrag.

- Vi hadde mistanke om hvor skoen trykket og det slo til. Resultatet ble et forslag om hva et slikt informasjonsskjema burde gi oss svar på. Dette sendte vil til produksjonssjefen og staben i Drammen, forteller Ryge.

Alt midt i august var skjemaet klart til bruk og lagt ut på Baneproduksjon Sør sitt interne nett.

Konkret

Ryge og personalleder Liv Hilsen i BaneProduksjon Sør gleder seg over at det både kommer raske og konkrete resultater til forbedringer ut av arbeidet med Målevogn P 2000.

- Vi tente på ideen, sier Hilsen som forklaring på den raske oppfølgingen.
- I tillegg øker god informasjon om jobben sikkerheten, sier hun.

Fornøyd

Produksjonsleder Geir Magne Kvinen i BaneProduksjon Sør Produksjonsområde Kristiansand og hans folk har prøvd skjemaet i praksis. I forbindelse med en jobb i Region Nord sendte de skjemaet nordover og fikk de svarene som de trengte i retur.

I Kristiansand har de også jobbet med informasjon som forbedringstiltak. Et av punktene i handlingsplanen er å ha møter før oppstart av nye arbeidsoppdrag, noe de hadde før avreise til oppdraget i nord.

- Om vi ikke jubler over nok et skjema, er vi veldig godt fornøyd med resultatet av det nye skjemaet og oppstartsmøtet, konkluderer Geir Magne Kvinen.

- Det er glimrende at det nye skjemaet er tatt i bruk, og at det fungerer, sier Tormod Ryge.