KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr. 7 - 2002

Nært, stilig og moderne

Jernbanedirektør Steinar Killi ønsker seg et mer nært, kundevennlig og effektivt jernbaneverk - like stilig og moderne som Jernbaneverkets nye uniformer. Han vil ha mer liv på stasjonene og jernbanefamilien tilbake til skinnegangen.

Side 4-7 og 30

Signaler

Et effektivt og moderne jernbaneverk

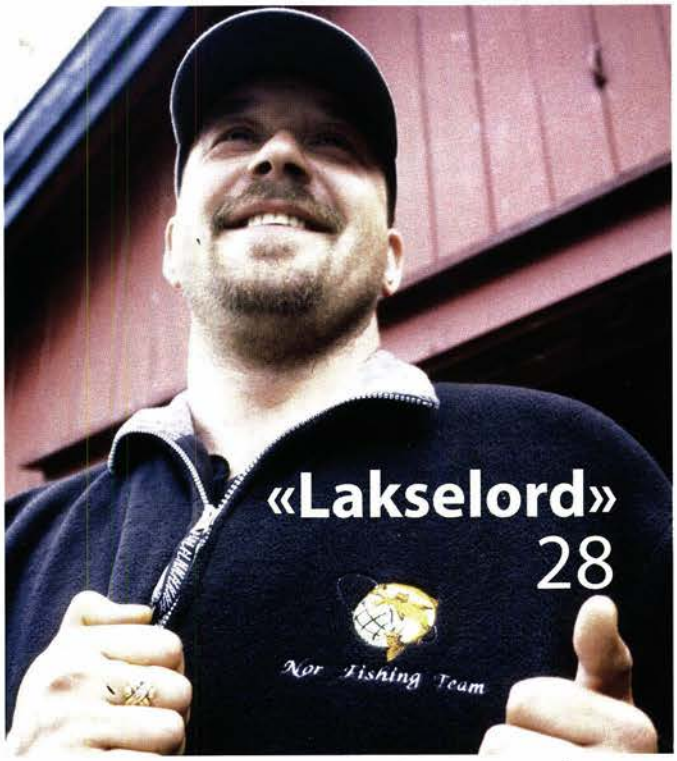
Før sommeren annonserte vi at tiden nå er moden for å se på Jernbaneverkets forvaltningsorganisasjon. Vi har lenge hatt flere organisasjonsprosjekter i gang i Jernbaneverket. Nå samler vi alle under en felles «hatt» i prosjektet «Et effektivt og mer moderne jernbaneverk.» Til sammen vil elleve delprosjekter inngå.

Vi har satt klare mål for prosjektet. Vi vil øke Jernbaneverkets lokale tilstedeværelse og bli mer tilgjengelige overfor kunder, brukere og interessenter. Vi vil redusere kostnadene til administrative støttefunksjoner. Vi vil organisere fagkompetansen fleksibelt slik at den blir mest mulig effektivt tilgjengelig for hele Jernbaneverket, og vi vil at Jernbaneverket skal framstå som ett jernbaneverk overfor kunder, brukere og interessenter.

I hovedsak vil dette prosjektet vedrøre hovedkontoret, regionene og utbygging, og vi må være i mål i løpet av våren neste år. Det er ingen grunn til at slike prosjekter skal trekke langt ut i tid. En hver organisasjonsendring vil naturlig nok skape usikkerhet hos medarbeidene, og da fortjener alle at avklaringene kommer forholdsvis fort. Men vi ønsker en åpen prosess med muligheter for medvirkning i hele prosessen. Fasitsvarene har vi ikke.

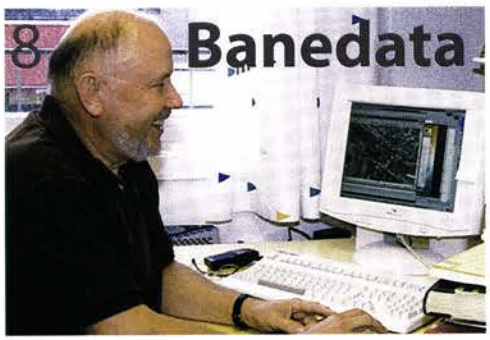
I denne utgaven av Kjøreveien har vi lagt hovedvekten på å presentere prosjektet så langt det har kommet nå. I den videre prosessen vil vi prioritere god informasjon, og både Banenettet og Kjøreveien vil jevnlig rapportere om prosjektet.

Det er viktig med god deltakelse og engasjement – for målet bør vi alle kunne v[illegible] om: Et effektivt og moderne jernbaneverk.



Som medlem av Nor Fishing Team har Rune Nordtømme en eksklusiv rett til å fiske laks hele sommeren. Uten å blakke seg.

All informasjon om jernbanenettet blir å finne i den nye banedatabanken, forsikrer prosjektleder Jens Henrik Jørgensen.



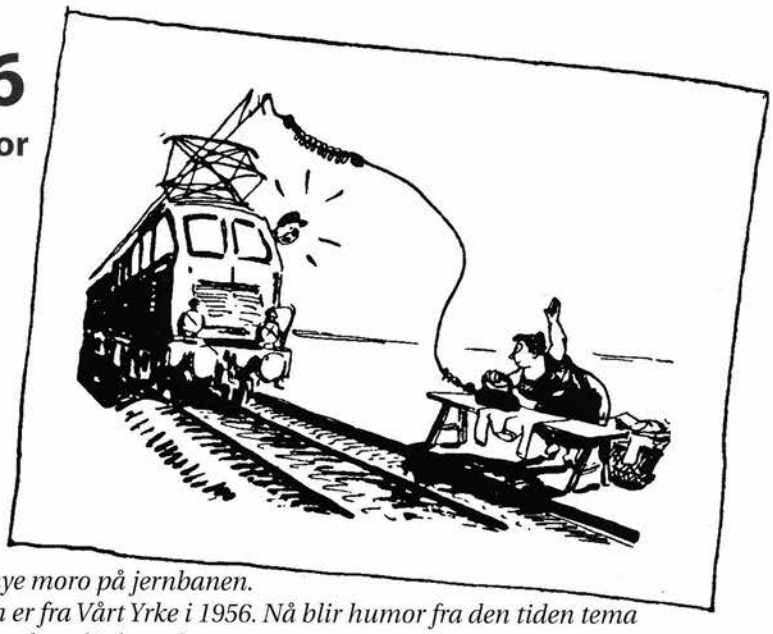
KJØREVEIEN 7-2002

- Mer nært, moderne og effektivt 4
Veien mot det nye Jernbaneverket 6
Nytt og viktig verktøy 8
- Aha-opplevelser om vedlikehold 10
Mer effektiv sprøyting 12
Må lykkes med nye lokaltog 14
Filosof på lager i 50 år 16
På gamle spor utenfor Brussel 18
På gjengrodde skinner 20
Mitt jernbanebilde 23
Debatt:
Ulykkesgranskning - bruk av makt 24
Ringeriksbanen - nå igjen! 24
Møte med: Humor på jernbanen - det er moro det 26
Limet: Jernbanens «lakselodrer» 28
SmåNytt 30
Info om info 34
Feil i juli 35
HarrySporet: Hui hei hvor det går 36

Komfort 14

Det skal bli hyggelig å reise med det nye lokaltoget - også om du må på toalettet.

26 Humor



Det var mye moro på jernbanen.
Tegningen er fra Vårt Yrke i 1956. Nå blir humor fra den tiden tema for en vitenskapelig hovedoppgave.

16 Filosof

- Har du bare venner. Er du ikke et godt menneske. For da har du ikke sagt noe, mener Reidar Næss (65) – filosof og lagerarbeider gjennom et halvt århundre.

KJØREVEIEN

INTERNBLAD FOR JERNBANEVERKET

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken

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: 4.750

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

Redaksjonen avsluttet 2. september.

INFORMASJON I JERNBANEVERKET:
HOVEDKONTORET
Etatsdirektør Svein Horrisland
(22 4)5 51 55

Informasjonsdirektør
Jan Erik Kregnes
Tlf 22 45 54 21

Region Øst
Kjell Bakken (22 4)5 75 73

Region Nord
Dag Svinsås (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

Jernbaneverket

- Mer nært, moderne og effektivt

- Målet er et mer nært, moderne og effektivt jernbaneverk, samt å få mest mulig av jernbanefamilien tilbake til skinnegangen. I arbeidet med å sette disse målene ut i live vil hensynet til det menneskelige bli tillagt stor vekt, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

SVEIN ERIK BAKKEN

Arbeidet med prosjektet «Et mer effektivt og moderne jernbaneverk» er nå i full gang. Det innebærer en full gjennomgang av alle forvaltningsenhetene i Jernbaneverket, med andre ord hovedkontoret, regionene og Jernbaneverket Utbygging.

Åpen prosess

- Jeg er redd at mange går rundt og tror at jeg har et fasitsvar på hvordan «Det nye Jernbaneverket» skal se ut i framtiden, og at hele prosessen er skyggeboksing. Det er ikke riktig.

- Som jernbanedirektør ønsker jeg at dette skal være en mest mulig åpen prosess.

- Så du har ikke bestemt deg på forhånd?

- Nei, det har jeg ikke. Kun når det gjaldt spørsmålet om å samle all virksomheten innen trafikk i én trafikkforvaltning hadde jeg et klart fasitsvar på forhånd om hvordan jeg ville ha Jernbaneverket organisert i framtiden.

Åpenhet og medvirkning

- Hvordan skal du klare å skape trygghet blant de ansatte samtidig med at det pågår en slik prosess?

- Svaret må være full åpenhet og full informasjon om det som gjøres og skal gjøres, og at alle ansatte gis muligheter til en aktiv medvirkning i hele prosessen. Det er de to viktigste virkemidlene som vi har til rådighet for at vi kan minimalisere utryggheten.

«Viktig og gøy - nå er vi i gang»

- Jeg tror samtidig at det er utenkelig å gjennomføre en slik prosess uten at det er noen som spør seg: hva vil dette bety for meg? Alt i det faktum ligger det litt usikkerhet. Vi må derfor hele tiden huske på at vi har med mennesker å gjøre, og at det ikke er maskiner som skal byttes, endres eller flyttes på.

Færre nivåer

- Hvor mange innen forvaltningen av Jernbaneverket vil bli berørt?

- Det er umulig å si noe sikkert om nå. Det vil vi først få svaret på gjennom arbeidet med prosjektet. Hovedhensikten med gjennomgangen er å forenkle forvaltningen av Jernbaneverket med færre administrative nivåer.

- I dag utføres enkelte administrative støttefunksjoner på opptil seks forskjellige steder innen forvaltningen. Med støttefunksjoner menes alle funksjoner som støtter linjeavdelingene for bane- og trafikkforvaltning, slik som plan, økonomi, tekniske regelverk, personal osv.

Banesjefregioner?

- Regionenes oppgaver har endret seg uten at organisasjonen har gjort det. Ser du for deg 12 småregioner som følger områdene til banesjefene i stedet for dagens fire store?

- Dette er en modell som noen har snakket om. Jeg vet ikke om det er denne som avtegner seg som mest sannsynlig. Funksjonen som banesjefer er kanskje den funksjonen som en sist vil endre på, men det kan kanskje være fornuftig å se på grensesnittet mellom banesjefenes geografiske ansvarsområde.

Mer tilgjengelig

- Jeg vil også her peke på at vi kan få nye oppgaver i forbindelse med overtakelsen av stasjonene. Vi vil forsterke våre klare mål om å være mer tilgjengelig og til ste-

***Stolt:** Jernbanedirektør Steinar Killi poserer mer enn gjerne sammen med Anne Kristin Støvren og Bjørn Kristiansen som her viser fram Jernbaneverkets nye stilige uniformer.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

de på minst like mange plasser som i dag.

- Jeg vil her og nå komme med et klart signal: dersom vi overtar stasjonene vil jeg at vi skal drive en aktiv utleiepolitikk slik at alle deler av Jernbaneverket inklusive forretningsenhetene mest mulig skal være til stede på stasjonsområdene.

«Jeg ønsker en mest mulig åpen prosess»

«Lys og varme»

- Jeg vil ha stasjoner med folk, og jeg holdt på å si med lys og varme i. Videre vil jeg at alle skal være med og profilere Jernbaneverket utad. Alle kan ikke gi svar på alt om Jernbaneverket, men alle bør kunne fortelle kundene og publikum hvor de kan få svar på sine spørsmål.

- En bonde som spør om det foreligger noen planer om fjerning av en planovergang, skal kunne få svar av folk i vår jernbanefamilie. Alle, enten de jobber i forvaltningen eller i en av våre forretningsenheter, skal kunne gi svar på hvor han eller hun skal henvende seg.

Tilbake til skinnegangen

- Er det for mange enheter i Jernbaneverket som i dag er lokalisert for langt fra skinnegangen?

- Ja, det er det.

- Jeg vil at jernbanefamilien skal tilbake til skinnegangen. Det er ingen grunn til at for eksempel banesjefene og forretningsenhetene har kontorer inne i byen når det er plass til dem i og rundt stasjonene.

Den andre pilaren

- Den andre pilaren i det nye Jernbaneverket er samling av fagkompetanse. Hvilken betydning vil det kunne få for fagmiljøet og de ansatte?

- For det første kan det bety en enklere administrasjon og dermed sparte kostnader. Videre kan vi med en samling av kompetansen i mer kompetanselignende sentra få til et mer homogent og faglig mer interessant og konkurransedyktig miljø.

«Målet er minst mulig geografisk flytting av folk»

- Dermed kan det bli lettere både å beholde dyktige fagfolk og hente inn nye. Det er de umiddelbare gevinstene som vi kan håpe på å få.

Desentralisert sentralisering

- Blir resultatet av dette mer sentralisering eller mer desentralisering?

- Jeg vil si det sånn: det kan bli en desentralisert sentralisering. Det betyr ikke mer sentralisering i den forstand at flere ting skal gjøres her på Stortorget. Tvert om. Siktemålet er å flytte oppgaver ut fra hovedkontoret og plassere dem geografisk andre steder.

- Det kan da i og for seg være en hovedkontor-funksjon som plasseres geografisk et annet sted. Som eksempel kan jeg nevne lokaliseringen av hovedenheten for vedlikehold til Drammen. Andre ting kan bli regnskaps- og økonomifunksjoner.

Utenfor Stortorget

- Regjeringen med Victor D. Norman i spissen har signalisert at de vil vurdere utflytting av statsetater fra Oslo. Kan det være aktuelt å flytte Hovedkontoret til for eksempel Drammen der det ikke i dag er noen statsinstitusjoner?

- Å flytte hele Hovedkontoret slik det er i dag er etter min mening en lite effektiv måte å oppnå resultater på. Vi vil derfor møte de politiske ønskene om desentralisering av statsforvaltningen på en annen måte enn vedvå flytte hele virksomheten ut.

Ingen folkevandring

- Vil det bli en folkevandring som følge av endringene eller vil det bli tatt i bruk ny teknologi for at folk stort sett kan sitte der de er og dermed unngå å flytte med selv om virksomheten flyttes?

- Jeg tror en viktig del av sluttklemen på det som skal gjøres vil være hvordan en kan minimalisere flytting av folk nettopp for å ta mest mulig menneskelige hensyn. Vårt mål er å minimalisere geografisk flytting av folk. Da kommer den nye teknologien inn i bildet for å få det til.

«Jeg vil ha stasjoner med lys og varme»

- Betyr målet om 25 prosent reduksjon i administrative støttefunksjoner at folk mister jobben?

- Det trenger det nødvendigvis ikke å bety. Administrative kostnader er ikke bare lønnskostnader. Vi har naturlig avgang og vi får nye oppgaver. Det er derfor ikke mulig å si noe definitivt om dette i dag.

- Utelukker du at det kan bli folk til overs?

- Nei, det kan jeg ikke.

Økonomisk gevinst

- Vi regner med å sitte igjen med en økonomisk nettogevinst i årene framover når det nye Jernbaneverket er på plass. Alle tiltakene som vil bli satt ut i livet, gjennomføres ut fra ønsket om å forenkle virksomheten, øke effektiviteten og spare kostnader.

- Ønsket om å være mer desentralisert og mer synlig utad, etterlever vi for å bli mer kundeorientert.

- Er det til slutt et hovedbudskap du ønsker at alle i forvaltningen skal sitte igjen med i starten på arbeidet med å forme ut det nye Jernbaneverket?

- Jeg ønsker at de ansatte skal synes at arbeidet med denne prosessen er viktig og gøy og sier til seg sjøl; - Nå er vi i gang, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

svein.erik.bakken@jbv.no

Veien fram til det nye Jernbaneverket

Et halvt års knallhard dugnad skal legge grunnlaget for et mer effektivt og moderne jernbaneverk. Den 15. mars neste år skal endringene vedtas, og 15. april skal gjennomføringen av «Det nye Jernbaneverket» starte.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Dette vil bli den tredje store endringen i Jernbaneverkets organisasjon siden etableringen for seks år siden. Den første dreide seg om skillet mellom produksjon og forvaltning og opprettelsen av BaneProduksjon, på linje med de øvrige forretningsenhetene. Deretter fulgte nå nylig samlingen av trafikkfunksjonen i Jernbaneverket i én felles enhet for trafikkforvaltning.

Største utfordringen: *- Den største utfordringen blir å være tydelig på hvilke mål vi har, hva vi vil oppnå, for deretter å få flest mulig av de ansatte til å slutte opp om målene, sier prosjektleder Erling Hogstad.*
(Foto: Svein Erik Bakken)

- Nå skal vi gjennomføre en vurdering av Hovedkontoret og infrastrukturforvaltning. Mens de to første gjennomgangene av organisasjonen omfattet medarbeidere ute i produksjonen og i trafikken, er det nå organiseringen av administrasjonen og såkalte støttefunksjoner som skal gjennomgåes, sier organisa-

sjonsdirektør og prosjektleder, Erling Hogstad, til Kjøreveien.

Møter seg selv

- Som sekretær og konsulent var det jeg som førte sluttrapporten om den nye organiseringen av banedelen i NSB i pennen perioden 1992-93. Det var den rapporten som la grunnen for mye av dagens organisasjon, blant annet med styrking av regionene, etablering av banesjefer samt det som etter hvert ble Baneservice og BanePartner.

- Når jeg nå skal lede arbeidet med å vurdere det jeg var med på å legge grunnlaget for, møter jeg meg selv på en måte i døra. Samtidig er det kanskje den største og mest ansvarsfulle oppgaven jeg har hatt i mine rundt 14 år i jernbanens tjeneste.

Være tydelig

- Hva blir den største utfordringen?

- Det blir å være tydelig på hvilke mål vi har, hva vi vil oppnå, for deretter å få flest mulig av de ansatte og deres representanter til å slutte opp om målene. I dette ligger det at ikke nødvendigvis alle må være enige i ett og alt, men det vil bli tungt å gjennomføre endringer om alle eller et stort flertall er imot forslagene og vedtakene.

- Åpenhet, informasjon og medvirkning er de viktigste verktøyene for å få de ansatte til å forstå hensikten med de endringer som vil bli foreslått. Ved tidligere anledninger er Jernbaneverket blitt kritisert for dårlig informasjon.

Bedre informasjon

- Vi har derfor knyttet til oss en egen informasjonsmedarbeider i prosjektledelsen og lover at vi skal bli bedre på informasjonen denne gangen. I tillegg er representanter for de ansatte involvert i alle delprosjekter og i hovedprosjektet.

- Det er 11 delprosjekter som samarbeider med hovedprosjektet. Til sammen er om lag 100 mennesker engasjert i arbeidet. Min hovedoppgave blir å sy denne innsatsen sammen på en helhetlig måte. En utfordring blir å få de ulike utredningene til å gå i takt og bli ferdig med sine organisasjonsmessige vurderinger og anbefalinger samtidig.

Stram

- Frykter du at timeplanen er for stram?

- Ja, den er stram. Det vil alltid være en avveining mellom å ha nok tid og ønsket om å gjøre prosessen så rask og dermed så skånsom som mulig. For det verste er om prosessen og avklaringen trekker for langt ut.

- En annen fare er at det går så raskt at folk føler seg hektet av og at de dermed føler at de ikke har en reell mulighet til medvirkning.

Helheten

- Når er alle endringene gjennomført?

- Vi vet ikke hva slags endringer det blir. Derfor kan vi ikke si noe bestemt om det i dag. Noen kan trolig gjennomføres veldig raskt, andre endringer vil ta noe mer tid, blant annet fordi det tar tid å finne praktiske løsninger og skaffe de nødvendige verktøyene.

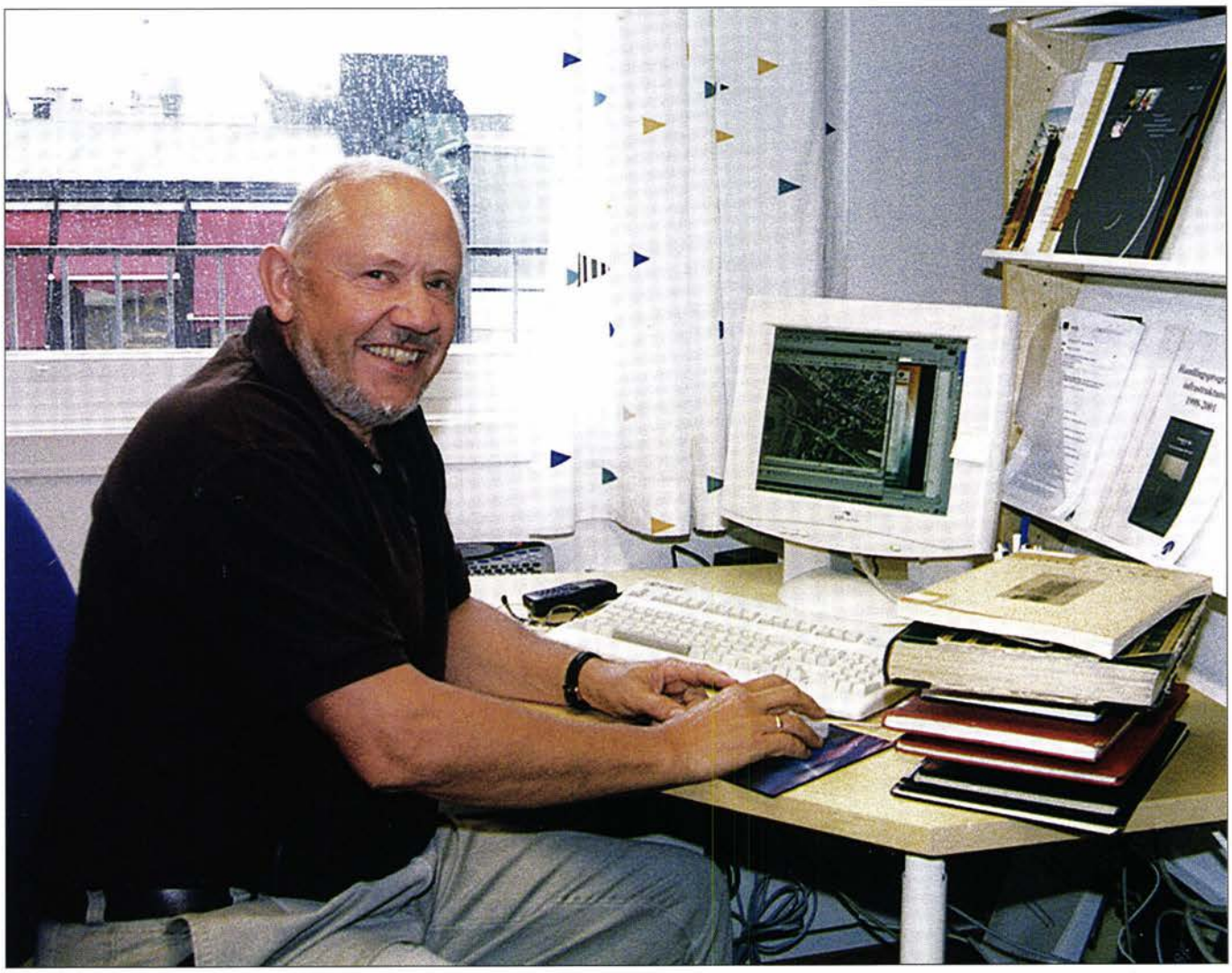
- På en annen side vil det være uheldig om enkelte prosjekter eller endringer settes ut i live før helheten er på plass. Det bør vi derfor unngå, avslutter Erling Hogstad.

svein.erik.bakken@jbv.no

Fakta om endringsprosessen

- Oppdragsgiver for prosjektet «Et effektivt og moderne jernbaneverk» er jernbanedirektør Steinar Killi.
- Prosjektet skal utforme en ny organisasjonsmodell for Hovedkontoret og infrastrukturforvaltning, regionene i Jernbaneverket og Jernbaneverket Utbygging.
- Hovedprosjektets mål er å utvikle en organisasjons- og samarbeidsmodell for Jernbaneverkets forvaltning som skal:
  - øke Jernbaneverkets lokale tilstedeværelse og gjøre Jernbaneverket tilgjengelig for kunder, brukere og interessenter på flere viktige jernbaneknutepunkter enn i dag.
  - redusere kostnadene til administrative støttefunksjoner med 25 prosent i løpet av tre år gjennom effektivisering, modernisering og forenkling av arbeidsoppgaver.
  - organisere fagkompetanse fleksibelt slik at den blir mest mulig effektiv tilgjengelig for hele Jernbaneverket.
  - gjøre at Jernbaneverket framstår som ett jernbaneverk overfor kunder, brukere, interessenter og de ansatte.
- Prosjektet skal legge vekt på at den valgte modellen også skal øke mulighetene for at Jernbaneverket kan nå sine andre hovedmål innen sikkerhet, konkurransekraft, punktlighet og miljø.
- I tillegg til hovedprosjektet består prosjektet av 11 ulike delprosjekter. Disse er:
  - Organisering av regnskaps-, lønns- og personalfunksjoner
  - Organisering av dokumenthåndtering
  - Evaluering av innkjøps- og forsyningsfunksjonen
  - Ny modell for koordinering av vedlikeholdet
  - Evaluering av opplæringsfunksjonen
  - Vurdering av planfunksjonene
  - Organisering av tekniske funksjoner
  - Vurdering av prosjekt- og utbyggingsfunksjonen i regionene
  - Evaluering av grensesnitt mellom forvaltning og BaneProduksjon
  - Vurdering av regionenes oppgaver/Modeller for lokal representasjon
  - Organisering av eierskap til stasjoner.
- Milepæler:
  03.09.02. Hovedprosjektet og delprosjekter er etablert.
  01.02.03. Hovedprosjektet anbefaler modell for Jernbaneverkets ledelse.
  15.03.03. Jernbaneverkets ledelse vedtar organisasjonsmodellen.
  15.04.03. Jernbaneverkets ledelse vedtar planen for innføring og arbeidet med gjennomføringen starter.

Nytt og viktig verktøy



Ny tid: Prosjektleder Jens Henrik Jørgensen kan ikke love at all informasjon som Jernbaneverket trenger ligger på den nye banedatabanken, men at den skal inneholde all informasjon om jernbanenettet. *(Foto: Svein Erik Bakken)*

- Den nye banken for banedata blir et viktig vertøy til å forvalte, drifte, vedlikeholde og utvikle det offentlige jernbanenettet i Norge på en effektiv og samfunnsnyttig god måte. Lykkes vi med den nye databanken, blir det mer jernbane for pengene.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier prosjektleder for BaneData, Jens Henrik Jørgensen. Den nye informasjonsbanken skal være endelig godkjent og klar til bruk 16. desember i år.

- Vi jobber hardt for å få alt på plass, testet og prøvekjørt systemet. Per i dag har vi en mindre forsinkelse med leveransen, opplyser Jørgensen til Kjøreveien.

Grunnlag

- Informasjonen i BaneData skal være relevant og nyttig for brukerne, samt fungere som grunnlag for planlegging, drift og vedlikehold av jernbanenettet og ved investeringer i jernbanen. BaneData er med andre ord et informasjons- og presentasjonssystem og et støttesystem for beslutninger, fortsetter Jørgensen.

- Korrekt og lett tilgjengelig informasjon gir mulighet for å ta hensyn til kvalitetsmål for jernbanenettet som sikkerhet, miljø, kostnader, regularitet og komfort.

- Oversikt og oppfølging av feil har avgjørende betydning for sikkerhet og stabil drift. Dette er igjen avgjørende viktig for Jernbaneverket som bedrift og arbeidsplass. Ved å styrke tilgangen til kritisk driftsinformasjon gis det også indirekte muligheter for å selge mer transportkapasitet på det norske banenettet.

Korrekt informasjon

- Kan dere love at alle data heretter skal bli korrekte og oppdaterte slik at vi slipper

problemer med ulike tall for antall planoverganger osv.?

- En heving av datakvaliteten er helt avgjørende for at BaneData skal bli en suksess. Vi har gjennomført et delprosjekt som vi har kalt «Heving av datakvaliteten». Dette har bestått av en grundig gjennomgang og ajourføring av informasjonen i Banedatabanken, samt innlegging av ny informasjon. Det er regionene som selv har utført dette arbeidet. Dette har medført at vi nå har vesentlige bedre kvalitet på dataene.

- Så nå kan dere forsikre at dataene som kommer inn i banken, vil være korrekte og oppdaterte?

- Innlegging av ny informasjon gjøres kontinuerlig av regionene. Gjennom dette delprosjektet har vi satt fokus på datakvalitet. Vi er derfor overbevist om at arbeidet vil bli fulgt opp grundig i tiden framover og ingen får slappe av før alle dataene er korrekte og oppdaterte.

Lett tilgjengelig

- Kan hvem som helst bruke databanken, og er den lett tilgjengelig og enkel å bruke?

- Ja, alle i Jernbaneverket vil få full lesetilgang med et enkelt brukergrensesnitt. Den blir ingen offentlig databank, men eksterne brukere kan få tilgang til relevant informasjon i den grad de kan ha behov for dette.

- Et av de viktigste kriteriene for utformingen av banken har vært at det skal være enkelt å benytte den. Målet er at en uten spesielle forkunnskaper skal kunne gå inn og hente ut den informasjonen som en trenger. Blant annet vil en få hjelp av en kartbasert brukerveileder.

- I tillegg gir vi et kurs til spesielle brukere. Det vil i tillegg finnes noen superbrukere som skal gi hjelp og støtte til de vanlige brukerne. Superbrukerne skal også ha ansvaret for den rent praktiske delen med å legge inn nye og oppdaterte data i banken.

Grundig testet

- Frykter dere barnesykdommer og problemer i innkjøringsfasen?

- BaneData bygger på standardsystemer slik at vi ikke venter store problemer. Sammenstilling av disse systemene er imidlertid krevende, og systemet vil derfor bli grundig testet ut over høsten. Videre vil vi kjøre en prøvedrift for å sikre at de ulike systemene jobber godt sammen, avslutter prosjektleder Jens Henrik Jørgensen.

svein.erik.bakken@jbv.no

Fakta om BaneData

- Den nye banedatabanken skal inneholde all informasjon om jernbanenettet i form av teknisk dokumentasjon for alle anlegg og komponenter i kjørevegen. Målet er økonomisk og korrekt vedlikehold og utvikling av banenettet i Norge.
- BaneData skal være et av Jernbaneverkets verktøy til å forvalte, drifte, vedlikeholde og utvikle det offentlige jernbanenettet på en best mulig og samfunnsnyttig måte.
- BaneData vil inneholde et samlet register over jernbanens infrastruktur i Norge; karter som gir geografisk framstilling og presentasjon; skjematiske tegninger, registrering av feil, feiltyper og feilfrekvenser; tilstandsmålinger og ledelsesinformasjon.
- Informasjonen i BaneData skal være korrekt og oppdatert. Det blir regionene som skal ha ansvaret for at informasjonen er riktig og fullstendig.
- Informasjonen skal være tilgjengelig for alle relevante brukere i og utenfor Jernbaneverket.
- Arbeidet med den nye databanken startet i februar 2000, og den skal etter planen tas i bruk 15. november i år.
- Totalt er prosjektet beregnet å koste 58 millioner kroner.

Forenklingen har startet

Arbeidet med å lage et nytt styringssystem i Jernbaneverket er i full gang. Målet er et bedre og enklere, prosessorientert system.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Med prosessorientert menes identifisering og styring av et stort antall sammenkoblede aktiviteter som utføres i logisk rekkefølge og i samspill med hverandre for å nå et resultat.

- Ideen er at oppmerksomheten skal rettes mot kunden og hvordan en enklest mulig kan utføre oppgaven på tvers av funksjoner og avdelinger, opplyser prosjektleder Sverre Torstad.

Identifisering

Arbeidet er organisert som et prosjekt og er en viktig støtte til hovedprosjektet «Effektivisering og modernisering av Jernbaneverket».

- Vi har identifisert fire hovedprosesser som i dag utgjør kjernevirksomheten i Jernbaneverket. Arbeidsgrupper med representanter fra regionene, trafikkforvaltningen og hovedkontoret er nå i gang med å identifisere delprosessene, fortsetter han.

På plass

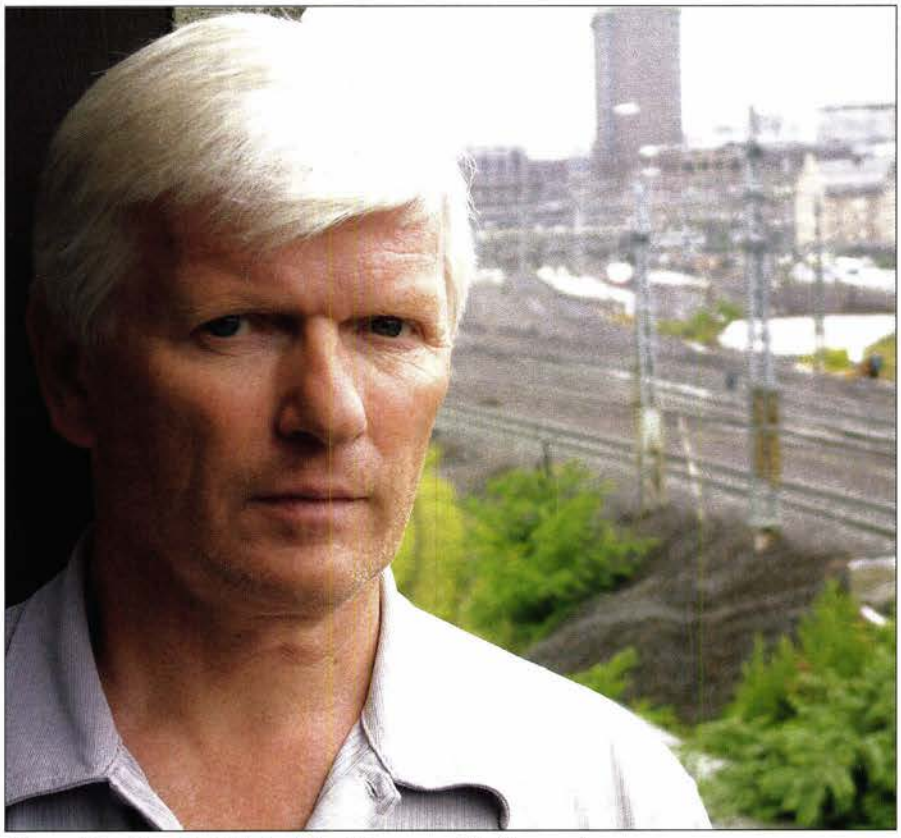
Dette arbeidet skal være ferdig innen 1. oktober i høst, mens forslag til nytt styringssystem skal være på plass i løpet av neste år.

Prosjektansvarlig er sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl. Skovdahl leder i tillegg styringsgruppen som består av etatsdirektørene Stein Nes og Jon Frøisland, samt regiondirektør Morten Mørk og trafikkdirektør Arne Habberstad.

- Aha-opplevelser om vedlikehold

- RCM - pålitelighetsstyrt vedlikehold- er en meget viktig nyskaping i vår måte å tenke og styre vedlikeholdet på, sier utbyggingsdirektør Magne Paulsen, prosjektansvarlig for Vedlikeholdsprosjektet.

SVEIN GRAADAL



Mer pålitelig: - Vedlikeholdet blir mer pålitelig og vi utnytter penger og personell bedre, sier Martin Sand, vedlikeholdsleder i Region Øst.
(Foto: Svein Graadal).

RCM-metoden er en metode for systematiske analyser av hvordan tekniske systemer i jernbanen fungerer og hvordan disse systemene kan feile.

- Dette er en ny måte å tenke på; hvilke faktorer er sikkerhetskritiske? Eksempelvis vil et strømbrudd på grun av kontaktledningsnedfall ikke være sikkerhetskritisk, mens et skinnebrudd vil være det.

Systematiske analyser

- Ut fra sannsynlighetsberegning skal RCM fortelle hvor sikkerhetskritisk et anlegg eller en komponent er. Resultatene av disse analysene vil være styrende for vedlikeholdet, sier Paulsen.

- Tidligere har vi basert vedlikeholdsstyringen ut fra kunnskap og erfaring, uten at det er satt ned på papiret.

Et nytt styrende dokument for vedlikehold på nivå 1 B er et av Vedlikeholdsprosjektets produkter. RCM vil inngå som en arbeidsprosess i det styrende dokumentet.

Et annet produkt er nytt teknisk regelverk. RCM kan avdekke forhold som krever endring av regelverket.

- Hensikten med RCM-analysene er å lage et forebyggende vedlikeholdsprogram som skal bidra til sikkerhet, tilgjengelighet og best mulig ressursbruk. Ved å ta i bruk denne metoden vil vi alltid kunne begrunne de vedlikeholdstiltak som blir iverksatt. Dette innebærer et mer systematisert og styrt vedlikehold.

Likt over hele landet

- Hver region har hatt sine metoder og sin kompetanse i vedlikeholdsarbeidet. Nå skal vedlikeholdet planlegges og styres likt over hele landet, sier Paulsen.

- Pengene skal brukes der en får mest igjen for dem. De enkelte strekninger vil bli sett under ett, uavhengig av regiongrenser. Det vil også stilles sterkere krav om å dokumentere behovene for vedlikehold, poengterer han.

- RCM er en av flere moderne teknikker vi tar i bruk i vedlikeholdsstyringen, sier Magne Paulsen, og legger til at det viktigste vi gjør nå er å gi vedlikeholdet skikkelig status.

Pilotprosjekt Torpo-Ål

Fire grupper, en fra hvert fag, er satt ned for å komme med innspill til RCM-prosedyrer. Signal-gruppen er kommet lengst i arbeidet.

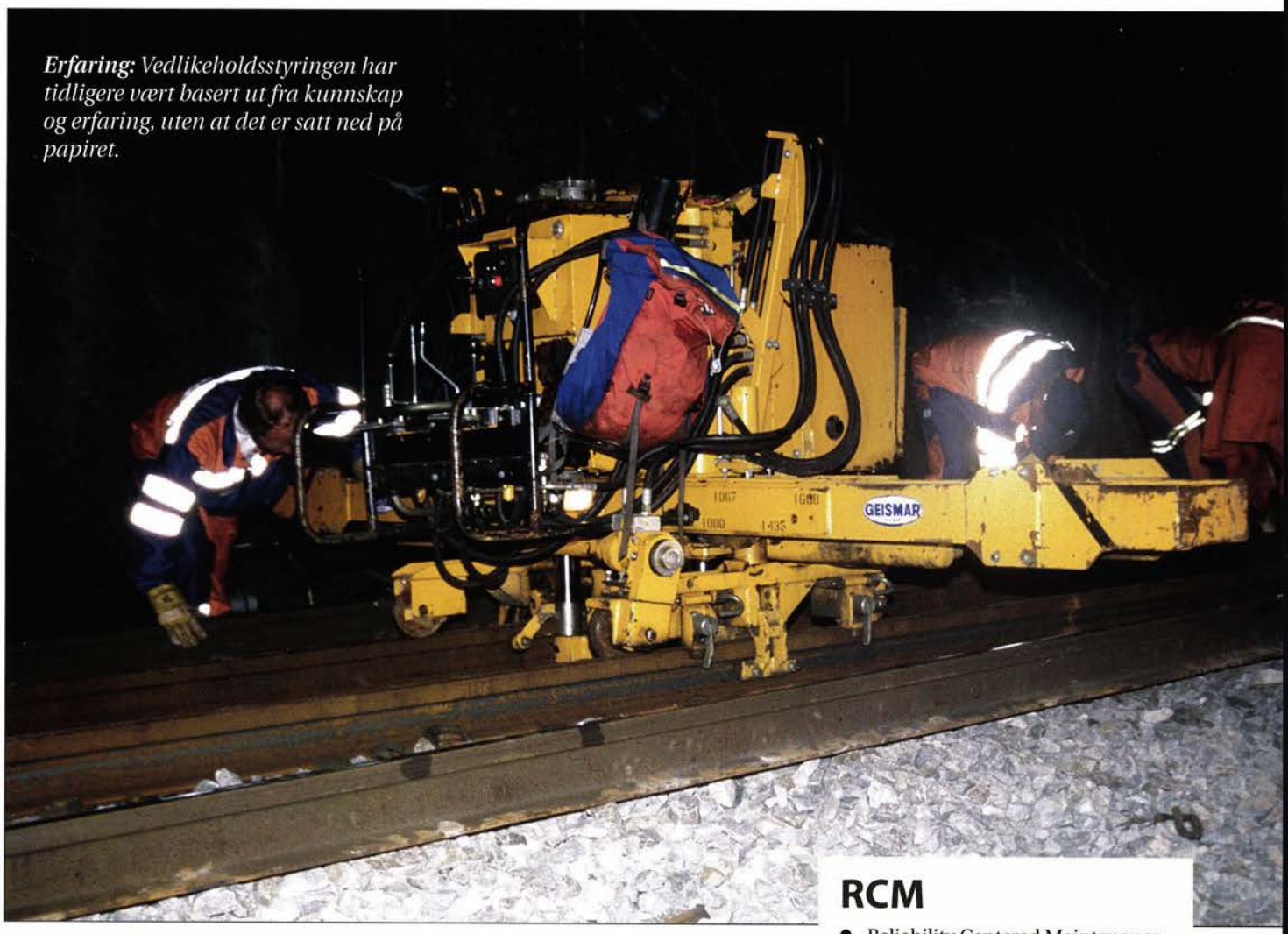
- Vi har gjennomført et pilotprosjekt på strekningen Torpo-Ål, sier Martin Sand, vedlikeholdsleder i Region Øst.

- Starten har vært å definere alle objektene. Alt skulle kartlegges, hver enkelt komponent i alle utvendige installasjoner som signaler, sporveksler, sporfelt og baliser. Så definerte vi hvilke typer feil som kan oppstå i de ulike installasjonene.

Risikoanalyse

Neste skritt var å foreta en risikoanalyse for hver enkelt type feil. Videre har vi vurdert hvor kritisk hver enkelt feil som kan oppstå, er. Ved sikkerhetsfeil skal det gjennomføres en aktivitet. Feilen skal da utbredres. Det er ikke diskutabelt. Ved punktlighetsfeil, derimot, vil det bli vurdert hva slags påvirkning feilen kan ha på togtrafikken , og vi vil iverksette aktivitet i forhold til det, sier Sand.

- Mye av arbeidet ble gjort sist vinter, og det har endt opp i en aktivitetsplan for



Erfaring: *Vedlikeholdsstyringen har tidligere vært basert ut fra kunnskap og erfaring, uten at det er satt ned på papiret.*

hver type installasjon. Vi har brukt litt mer tid enn vi regnet med, fordi vi utviklet skjemaer for RCM-analysene som vil bli brukt i etterkant.

- Utpå høsten avsluttes pilotprosjektet. Vi vil forsikre oss om at vi har fått med oss alt, så vi ikke drar med oss feil videre, sier han.

Strekningsvis kartlegging

Til høsten starter den strekningsvise kartleggingen for å utarbeide RCM-prosedyrer. RCM-ekspertene som har sittet i gruppene skal være coach'er for sine respektive regioner.

- Vi skal være med å foreta analysene. Kartleggingen vil skje linje for linje ved de fagansvarlige i regionene. De får være med og bestemme når de vil gjennomføre de årlige kontroller og vedlikeholdsaktiviteter. Vi vil gjennomgå vedlikeholdsplaner med dem og «skreddersy» program for vedlikehold for hver enkelt strekning.

Kartleggingen er en del av banedataprosjektet.

Utnytter ressursene

- Gevinsten ved å ta i bruk RCM er bedre utnyttelse av ressursene, både penger og personell. Jeg vet ikke hva som skjer med lagerfunksjonen. Den kunne også vært styrt effektivt ved hjelp av RCM. Systemet gjør det også lett å hente ut opplysninger om tilstanden på anlegget understreker han.

- Denne gjennomgangen har vært både veldig nyttig og interessant. Jeg har fått noen aha-opplevelser underveis, sier signalmannen.

- Dette har jeg tro på. Det er det samme opplegget som vi har på Gardermobanen, sier Martin Sand.

- Sammen med Maximo har det fungert svært bra. Maximo er et komplett vedlikeholdsstyringssystem med lagerstyring, vedlikeholdsstyring, feilrapportering og innkjøp. Vi vet om alle feil og alle kontroller og de feil de avdekker. Med stadige tilpasninger har vi brukt dette opplegget i fem år.

sgraadal@online.no

RCM

- Reliability Centered Maintenance; Pålitelighetsstyrt vedlikehold.
- Utviklet av flyindustrien i USA på 60-tallet.
- Tatt i bruk i en rekke bransjer.
- Marintek ved Sintef har utviklet RCM for handelsflåten og tilpasset det jernbanen.
- Marintek eier programmet JBV bruker.

RCM-eksperter:

Signal • *Kjell Skare, RV • Martin Sand, RØ • Geir Melting, RN • Finn R.Andersen, RS.*

KL • *Sveinung Espe, RV • Tor Ø. Kirkeby, RØ• Bjørn Iversen, RN • Hallgeir Waale, RS • Tore N. Sørensen, HK.*

Underbygning •*Harald Justad, RV • Jan Ulleberg, RØ • Roar Nålsund, RN • Knut Karlsen, RS • Heidi Bjordal, HK.*

Overbygning • *Nils Farestveit, RS • Jone. R. Pedersen,RØ • Terje Daffinrud, RN • Terje Vasset, RS • Frode Teigen, HK.*

Datastyrt: Sprøyteutstyret fra Sverige er data

Mer effektiv sprøyting

Nytt og rasjonelt sprøyteutstyr fra Sverige skal sikre mer effektiv sprøyting i og langs sporet i Norge. Og erfaringene så langt er positive, forteller Tore Brynslund fra Jernbaneverket Region Sør.

SINDRE ÅNONSEN

Brynslund har hatt ansvaret for å koordinere sprøytingen som har vært gjennomført på alle hovedstrekningene fra Stavanger i vest til Trondheim i nord. Og han mener det nye sprøytetoget som svenskene har brukt åtte millioner kroner på å utvikle, har en rekke fordeler.

- Det viktigste er at sprøytingen er datastyrt, og at vi hele tiden får dokumentert hvor mye sprøytemidler vi har brukt, forteller Brynslund.

Datamaskinen registrerer både vær, luftfuktighet, mengde sprøytemiddel brukt, når det er sprøytet og hvor det er sprøytet.

Brynslunds kollega i Region Øst, Gernot Klinger, forteller videre:

- Doseringen av sprøytemiddel blir mer eksakt med det nye utstyret. Før blandet vi opp store mengder vann og sprøytemiddel på forhånd, men nå injiseres sprøytemiddelet inn i en vannstrøm. Det gir også den fordelen at vi ikke blir sittende igjen med rester på tanken, opplyser Klinger.

Kritisk blikk

Sprøyting på jernbanen har helt siden 1960-tallet vært gjenstand for et kritisk blikk - både internt og fra eksterne miljøverninteresser. Oppmerksomheten har vært rettet mot både sprøytemidlene i seg selv og mengden som brukes. Men seksjonssjef Miljø, Veronica Valderhaug, er positiv til det arbeidet som nå gjøres for å effektivisere sprøytingen.

- Vi loggfører forbruket, og per i dag

Det sikrer blant annet en bedre dosering av sprøytemiddelet. *(Foto: Sindre Ånonsen).*

holder vi oss innenfor akseptable grenser når det gjelder sprøyting, sier Valderhaug.

- Så er vi da også varsomme med å sprøyte i hytt og pine, legger Klinger til.

Han og Brynslund har til sammen nesten 60 års erfaring med sprøyting, men er likevel ydmyke i forhold til sitt eget fagfelt.

- Jeg synes det er helt ok at noen kikker over skulderen vår, sier Klinger som understreker at «Lov om plantevernmidler» legger strenge føringer på sprøytingen.

Svært viktig

Uansett hva omgivelsene måtte mene om sprøyting, er jernbanen helt avhengig av at dette arbeidet gjøres - ofte. Sikten i forhold til sporet blir bedre, og det er lettere å få drenert bort vannet.

Samtidig kan tiltak som ballastrens og skogrydding skape mindre behov for sprøyting.

- Hovedstrekningene bør likevel sprøytes hvert år, mener Klinger. Selv om sommerens sprøyting har demonstrert at det nye utstyret har en rekke fordeler, legger ikke Tore Brynslund skjul på at det må gjøres et par mindre justeringer før Jernbaneverket er helt fornøyd.

- Vi så blant annet at bommene - der dysene sitter- ikke går langt nok ut. Dette gjør at vi ikke får sprøytet grøfter i den grad vi ønsker det, sier han.

sindre.aanonsen@jbv.no

Må lykkes med nye lokal-

STAVANGER (Kjøreveien): **- Det er helt avgjørende for NSBs framtid at vi lykkes med vårt nye lokaltog. Vi er rimelig sikre på at dette skal gå bra, og at kundene skal bli fornøyde, sier konsernsjef Einar Enger i NSB.**

SVEIN ERIK BAKKEN

NSB-sjefen strålte om kapp med sola da han vinket klart for åpningstur på Jærbanen.

- Det nye lokaltoget gjør NSBs togpark komplett med moderne tog både for kort-, mellom- og langdistanse og markerer kronen på verket i en formidabel satsing. Totalt har NSB investert fem milliarder kroner i nye tog og i modernisering av tog siden 1998, opplyser Enger.

Med på den historiske åpningsturen var rådgiver Alfred Bjørlo i Samferdselsdepartementet, direktør Erik Ø. Johnsen i Statens Jernbanetilsyn og etatsdirektør Svein Horrisland fra Jernbaneverket. Politiske og administrative ledere fra Rogaland fylkeskommune og kommunene langs Jærbanen var også på plass.

Ikke nervøs

- NSB har hatt problemer i forbindelse med tidligere kjøp av nye lokomotiver og nye tog. Er du redd for at det nye lokaltoget gir nye overraskelser?

- Nei, jeg er ikke nervøs for det. Samtidig har vi en høy beredskap for å takle om eventuelle problemer oppstår, fortsetter Enger og viser til at det nye lokaltoget har vært testet i Norge i regi av produsenten i nesten to år.

- Aldri har et tog på norske skinner vært igjennom en så lang testperiode. Samtidig har vi ikke redusert på våre krav om kvalitet. Det har bidratt til at leveransen fra produsenten har tatt lengre tid enn beregnet. I tillegg har prosessen med godkjenning av det nye toget vært grundig, opplyste NSB-sjefen.

Kry og stolt: *Det var en meget kry og stolt Einar Enger som ønsket (fra venstre) etatsdirektør Svein Horrisland fra Jernbaneverket, trafikkleder Svein Noralf Bø fra Jernbaneverket og direktør Erik Ø. Johnsen i Statens Jernbanetilsyn velkommen om bord i NSBs nye lokaltog.*

På plass

I sommer falt alle brikkene på plass. NSB kunne overta det første togsettet i juni og fikk tillatelse fra Statens Jernbanetilsyn til å starte innkjøringen av det nye toget i ordinær drift på Jærbanen.

Planen er videre å sette inn de nye togene i lokaltrafikken i på Østlandet i løpet av høsten, og alle de 36 togsettene skal være i drift innen utgangen av 2003.

Avgjørende viktig

- Lokaltrafikken utgjør over halvparten av antall togreisende i Norge. Er det derfor av avgjørende betydning for NSBs framtid at de nye lokaltogene blir en suksess?

- Ja, helt opplagt. Vi er meget spente på hva våre kunder mener om toget, men vi blir forbauset om de ikke tar vel imot det nye togtilbudet. Jeg er samtidig overbevist om at skal NSB lykkes i framtiden, må vi ha fornøyde kunder, sier konsernsjef Einar Enger.

Milepæl

Regionsjef Henning Lode i NSB karakteriserer innføringen av det nye lokaltoget som en milepæl for folk på Jæren, kommunene og ikke minst for de reisende på Jærbanen.

- Hvor viktig for Jærbanens framtid er de nye togene?

- Det er viktig å tilby våre kunder tidsmessige og komfortable tog. De nye lokaltogene markerer i så måte en milepæl og en ny tid på Jærbanen, sier Lode.

svein.erik.bakken@jbv.no

Fakta om det nye lokaltoget

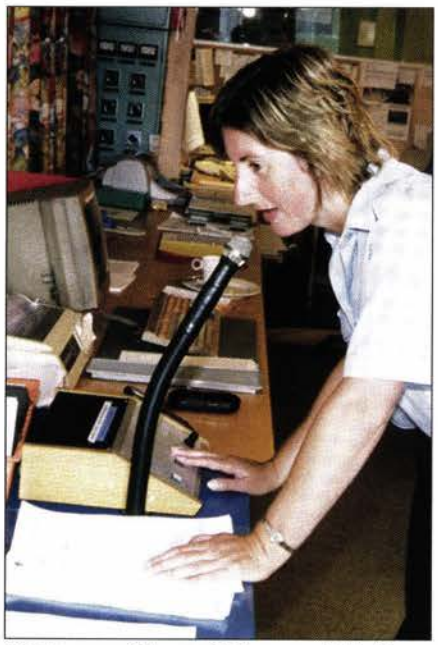
- Det nye lokaltoget, Type 72, består av fire vogner med 306 sitteplasser.
- 36 togsett skal leveres fra den italienske produsenten Ansaldobreda i løpet av i år og neste år til en samlet pris på 1,9 milliarder kroner.
- Sju tog skal settes inn på Jærbanen, mens resten skal trafikkere Østlandsområdet.
- Lavgulv skal gi god tilgjengelighet for funksjonshemmede og barnevogner.
- Åtte brede dører per side skal gi rask av- og påstigning.
- Klimaanlegget skal sørge for behagelig temperaturer sommer som vinter.
- Toget har lavt støynivå, god energiøkonomisering, lukket toalettsystem tilpasset for funksjonshemmede og miljøstasjoner for kildesortering av avfall.
- Modulbasert vedlikehold skal gi kort ståtid ved reparasjoner.
- Doble systemer skal gi høy driftsstabilitet.

tog

Ny tid: *8. august 2002 skrev NSB historie. Da tok de for første gang i bruk sitt nye lokaltog. I løpet av neste år vil «Eivind» og de andre gamle lokaltogene i 69-serien få avløsning både på Jærbanen og i lokaltrafikken på Østlandet.*

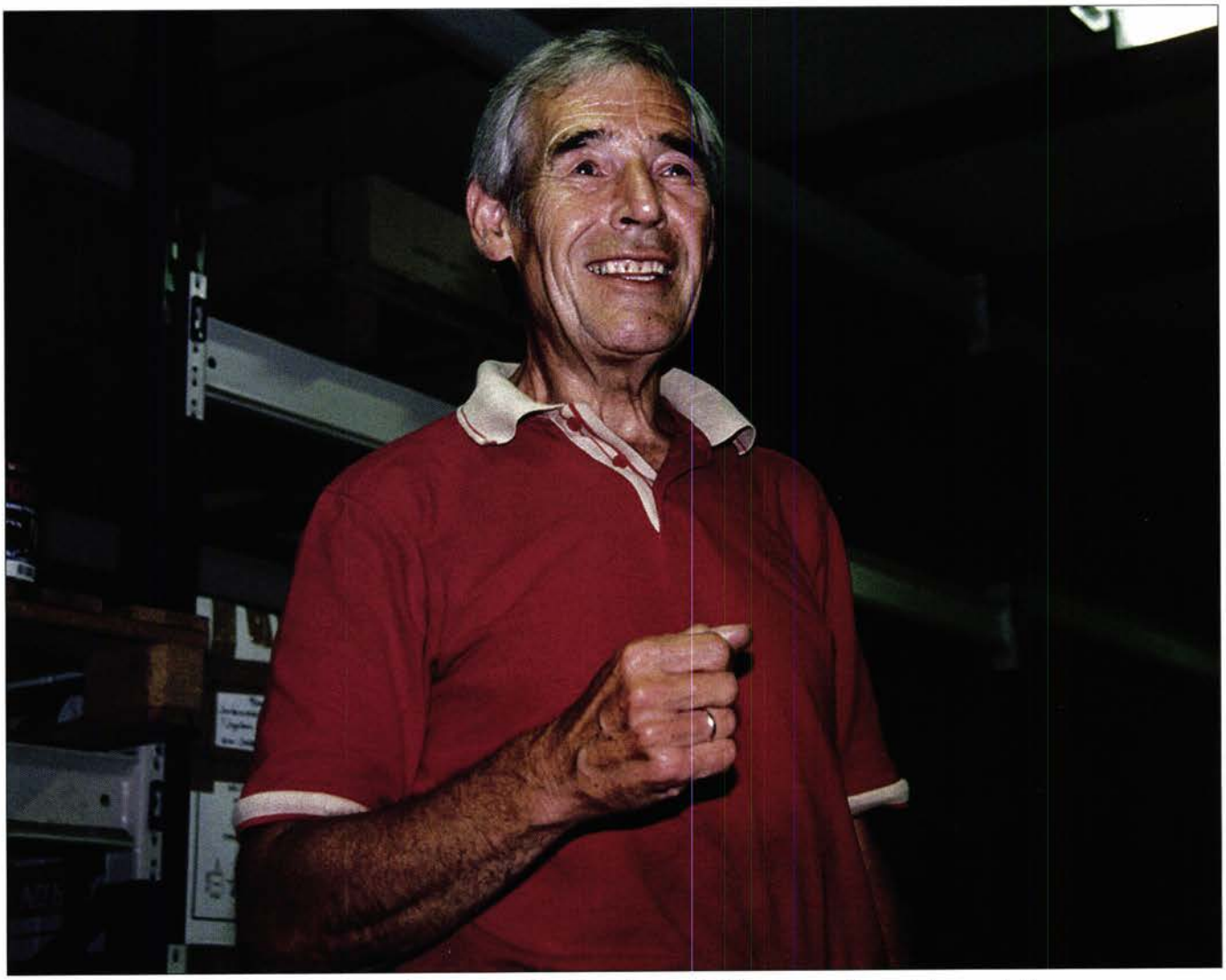
(Alle fotos: Svein Erik Bakken)

Økt komfort: *NSBs nye lokaltog vil markere en milepæl for de reisende i form av økt komfort der bedre stoler og inneklima, store vinduer, lett av- og påstigning, god informasjon og romslige toaletter er viktige stikkord.*



Nøktern: *- Toget til Egersund klokken 10.17 er klar til avgang fra spor én, informerte trafikkleder Renate Bergem med nøktern høyttalerstemme.*

Filosof på lager i 50 år



En sjef: - Jeg har bare en sjef og det er Vår Herre, smiler Næss, lagerarbeideren som alle omtaler med etternavn.

- Jeg har aldri vært opptatt av *hva* jeg er, men *hvem* jeg er, sier Reidar Næss (65), som snart har 50 år bak seg i jernbanen – på et eller annet lager i Oslo.

TORE HOLTET

«Proffen» ble han kalt da han gikk på skolen. Filosof, lærer og profet er andre betegnelser brukt om Reidar Næss. Og ikke uten grunn. Denne mannen har forstand og meninger om det meste. Det har mang en arbeidskollega – og ikke minst sjef – fått merke. Men hvorfor han som 15-åring begynte som bud på Oslo Ø, fortsatte på uniformsavdelingen og senere flyttet fra det ene jernbanelageret til det andre, har han ingen god forklaring på.

- For meg handler arbeid om to ting: mat på bordet hver dag og det ikke å kjede seg, filosoferer han.

«Den eneste hensikten med livet er kjærligheten»

Statsråd en dag

Vi trefferNæss utenfor lager 109 på Grorud. Han presenterer seg som en billøs filosof. Når vi raskt forsøker å pense samtalen inn på jernbanens gjøren og laden, sier han:

- Jeg er en virkelig jernbanetilhenger. Hadde jeg fått jobben som samferdselsminister, ville jeg fått sparken etter én dag. For jeg ville gått inn for å utrydde bilismen.

«Du, Næss, kan erte på deg gråstein,» har han fått høre. Og slike utsagn tar han som en kompliment:

- Har du bare venner, er du ikke et godt menneske. For da har du ikke sagt noe, sier han, ler godt og legger til: - Hvis jeg skulle komme til å kalle deg en idiot, har du ingen grunn til å bli fornærmet, såfremt du ikke føler at det er noe i påstanden.

Vår Herres forværelse

Reidar Næss har aldri vært opptatt av «å bli til noe», men som fagforeningssekretær gjennom 23 år har han hatt et brennende ønske om å heve statusen til gutta på golvet. Når enkelte sjefer har opptrådt med vel stor pondus, har han ikke spart på kruttet: «Sitter du på Vår Herres forværelse?» spurte han en av lederne en gang.

«Har du bare venner, er du ikke et godt menneske»

- Da ble han selvfølgelig rød i toppen. Jeg har bare én sjef, og det er Vår Herre. Han er ikke smålig, og han er verken prippen eller snerpete. Og en ting til: Han uttrykker seg klart. Jeg har bare respekt for de ledere som uttrykker seg slik at de ansatte forstår hva de mener og hvor de vil hen.

Næss mener jernbanen i årevis har vært en gammeldags og tungt drevet bedrift.

- Men skal det gjøres forandringer, må de være til det bedre. Og folk må trives. For trivsel er verdt mange kroner, også for jernbanen. Jeg tenker tilbake på den gamle jernbaneånden. Da jeg var ung, kom de eldre bort og tok rundt meg fordi de vare glade i meg. Gjør man det nå for tiden?

Gleder seg over livet

Den 65 år gamle jernbaneveteranen er glødende engasjert, men høflig og vennlig i hele sin væremåte. Hans livsmotto lyder slik: «Vår Herre elsker det menneske som gleder seg over livet og ikke forbanner det.»

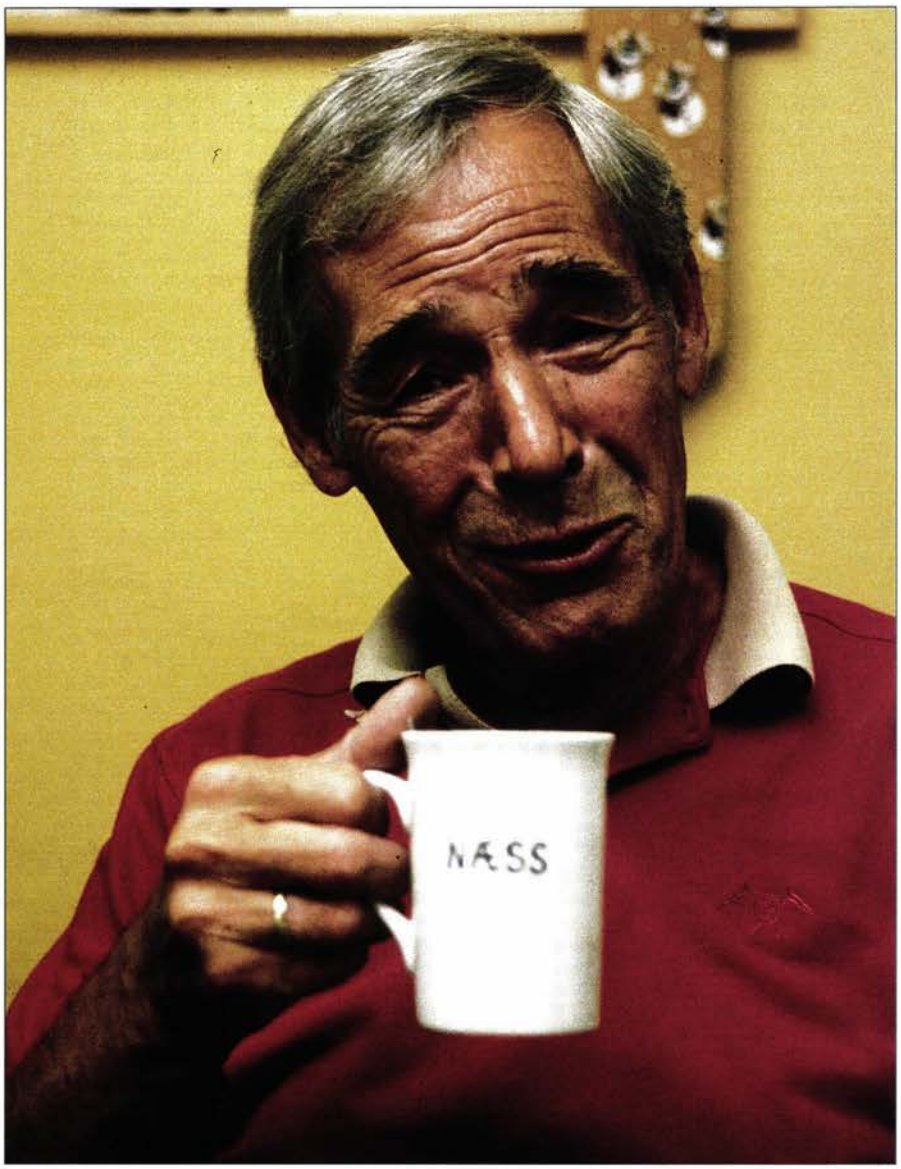
- Den eneste hensikten med livet er kjærligheten. Jeg er glad for at det ennå finnes noen som er glade for å leve. En av de yngre spurte meg: «Hva kan jeg gjøre for å glede deg?» Da svarte jeg: «Når du kommer hjem fra arbeidet, skal du kysse din kone og si: «Jeg elsker deg.»

- Det høres ut som du har likt deg på jernbanen?

- Jeg har hatt gode arbeidskolleger, og arbeidsmessig har jeg hatt det godt. Svett er jeg blitt opptil flere ganger, men har selvfølgelig aldri fortalt det til noen. Man er da statsansatt!

Ikke tenkt på å slutte

- 50 år er lang tid. Gleder du deg til å slutte?



Trives: *- Trivsel er verdt mange kroner, sier Reidar Næss (65). (Foto: Tore Holtet)*

- Det der har jeg ikke ofret en tanke. Jeg tror alle har fordeler av å arbeide så lenge som mulig. Leger og advokater jobber jo til de er 80, svarer Reidar Næss, som selv ikke bekymrer seg for pensjonisttilværelsen. Han elsker å gå tur i naturen og kjenner de fleste viltvoksende planter i landet. Han er lidenskapelig sjakkinteressert og var for eksempel oppmann for jernbanens sjakklag som ble nordiske mestere både i fjor og forfjor. Han har enebolig på Refstad, hytte på fjellet og elsker å reise. Med jernbane, vel å merke. På toget elsker han å sitte uforstyrret og beundre utsikten.

«Jeg er glad for at det ennå finnes noen som er glade for å leve»

Moderne hjelpemidler har han liten sans for.

- Vi har verken oppvaskmaskin, mobiltelefon eller PC å bekymre oss over. Du vet hva data står for? Dobbelt arbeid til alle, sier han og smiler varmt.

Han smiler enda bredere når han ser for seg mange flere gode år sammen med sin kone.

- Vi har vært gift i 35 år, men er like forelsket som et ungt kjærlighetspar. Jeg tror vi har forstått noe viktig: Du må være glad i deg sjøl for å kunne være glad i en annen, sier Reidar Næss – filosofen som aldri kommer til å støve bort på noe lager.

tore.holtet@c2i.net

Reisebrev

På gamle spor

Perlen: *Samlingens perle - belgisk ekspresstoglokomotiv nr 1002.*

Mens norske museumsjernbaner oftest starter på «ikke-steder» og havner ut i «huttiheita», damper gamle belgiske tog mellom småbyer. Familien Kvernsveen ble med og Kjartan beretter om reisen.

Har du en dag til overs i Brussel skal du gå til sentralstasjonen og ta toget rett sydover. Bytt tog i Charleroi – fortsett mot syd - og mindre enn to timer etter at du forlot Brüssel går du av toget i Mariembourg. Ta til venstre ut forbi stasjonsbygningen – og i løpet av 15 minutters spasertur og ytterligere to ganger til venstre er du fremme ved Belgias siste operative ringstall. Den har seks celler (spor), fem av dem med skinner. Kullkrabn og vannstender ved siden av. Tidligere gikk nok togene ut fra Mariembourg SNCB-stasjon, men museumsjernbanen har sin egen lille plattform med uværsskur.

Før du planlegger turen, bør du besøke stedet på internett: http://users.skynet.-be/cfv3v. Dessverre er den bare tekstet på fransk og flamsk, men rutetabeller er jo stort sett mulige å forstå. I juli og august kjøres museumstog daglig, men velger du feil dag kan det være du må ta til takke med dieselmotorvogntog. Deutsche Bahn reiseplanlegger for togturen fra Brüssel anbefales: www.bahn.de.

Under vårt besøk var det et 1'C tanklok (damplokomotiv) som trakk tre personvogner. Et 1'C1 tanklok var under oppfyring. Det var kjørt ett togpar med motorvogn og skulle kjøres ytterligere tre med damp, deriblant et chartertog.

Turen og banestrekningen var koselig, men jeg slet med å få den rette museumsfølelsen i stålvogner med lysstoffrør og automatisk dørlukking. De hadde trevogner også, men de ble kun kjørt ved spesielle anledninger.

Skal jeg sammenligne, hadde strekningen en del til felles med museumsjernbanen Gamle Vossebanen i Norge. Begge steder er frodig og grønt, med tunneller og vegetasjon tett innpå (hold på hatten!). Den store forskjellen hjemmefra bestod i at banen går mellom to småbyer, og innom flere landsbyer, norske museumsjernbaner går som kjent mellom «ikke-steder» eller fra et lite sted og ut i «huttiheita». Det var stasjonsbygninger i murstein både underveis og på endestasjonene. Noen var i bruk til andre formål. Billettsalg i toget.

utenfor Brussel

«...fra spor 1»: *«Museumstog fra Treignes til Mariembourg klar til avgang fra spor 1»*

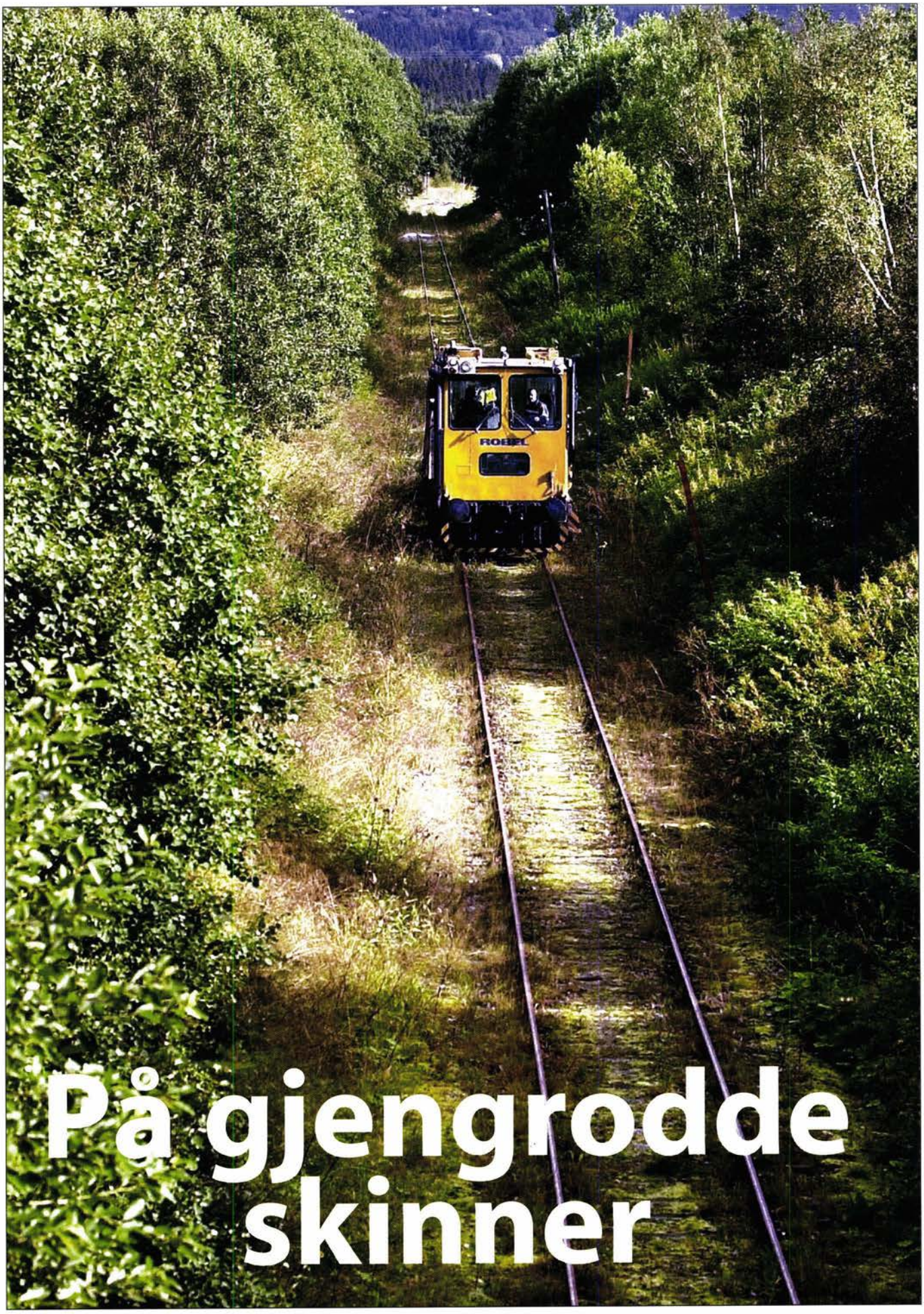
På endestasjonen Treignes (uttales ikke som på norsk) var et museumsbygg med fire lange spor hardstappet med museumstogmateriell, et verksted hvor jeg skimtet to damplokomotiver og en dampheisekran (en eldre slektning av NSBs fordums «Gullkalven») samt en stor kafeteria/museumsbutikk. Mange av plakatene var på fire sprog. Museet har en stor samling uniformsluer og andre, små jernbanerelikvier fra jernbaneforvaltninger verden rundt, men de som har donert luen med NSBs første moderne vingehjul på har nok vært i det humoristiske hjørnet. Noen lue med Jernbaneverkets logo så jeg ikke.

Museumstogpersonalet var vennlig og villige til å kommunisere, selv om ikke alle snakket annet enn fransk. Jeg fikk vite at museumstogene drives utelukkende av frivillig, ubetalt arbeidskraft. de var omlag 100 frivillige som tjenestegjorde ved banen, dog ikke samtidig. Etpar kjeledresskledde gamle gubber som spadde slagg i trillebør ved lokstallen så ut som om de (og kjeledressene) var et attgløyme fra damptiden, men lokomotivføreren kunne fortelle at de – i likhet med han selv og alle de andre aktive ved banen – ikke hadde tradisjonell jernbanebakgrunn.

En konduktør kunne fortelle at han tilbragte to av tre helger på banen, hans kvinnelige kollega klaget mildt over manglende forståelse for hobbyen fra sin ektefelle, en lokomotivfører ved de franske statsbanene. Jeg talte 16 personer i tjeneste, fordelt med 4 på loket (to unge aspiranter), tre i toget, to i lokstallen, 3 + 3 (damer) i salget på endestasjonene og en dørvakt ved museet. Tradisjonelt stasjonspersonale hadde de ikke. I tillegg så jeg flere i verkstedet.

Det var ansatt 10 personer som tog seg av renhold, enklere vedlikehold mv. Banearbeidet var satt bort til et privat firma. Sporjusteringen var i hvertfall ikke mye bedre enn på Krøderbanen, vognene slang en god del fra side til side. Sporet lå i pukk og hadde relativt grove skinner. Vi krysset underveis med et vegetasjonssprøytetog.

Jeg ble anbefalt et nytt besøk 22-23. september –dampfestival med museumstogkjøring «døgnet rundt» i to dager. En søknad til «overkommandoen» er under forberedelse.



På gjengrodde skinner

Mens politikere og byråkrater vurderer Namsosbanens framtid, gror jernbanesporet igjen og gjør mest nytte som beiteområde for elg og bærplukkere. Vi blir med på en inspeksjonstur fra Grong til Namsos, og skjønner at her kreves en opprustning for flere titalls millioner kroner.

EIVIND KVAM

Hvilken beskrivelse passer best etter en reise langs Namsosbanen fra Grong til Namsos? En togtur en vakker sommermorgen kan sikkert oppleves som både romantisk og eksotitisk – men fremtidsrettet?

Kongelige minner

Da Kong Harald og Dronning Sonja besøkte Namsos i forbindelse med sitt opphold i Namdalen i 1992, kom de til Namsos med tog. Og da kongeparet deltok under markeringene av byens 150-års jubileum i 1995, mintes Kongen togturen tre år tidligere.

– Sist vi var her, minnes jeg at vi ankom med noe så eksotisk på disse trakter som jernbane, sa Kong Harald i sin tale.

Av den grunn hadde vi forventninger om en «eksotisk» opplevelse – fylt med inntrykk fra en vakker natur – da vi entret arbeidstog 573-20 med kurs fra Grong til Namsos.

- Ikke mer enn tre timer

– Vi kommer ikke til å bruke mer enn tre timer til Namsos, var beskjeden vi fikk fra Kjell Tore Formo som satt ved spakene.

Med en strekning på 52 kilometer innebærer det en snittfart på 17 km/t!

Men det skulle ikke gå mange minuttene før vi lot oss rive med av de første inntrykkene.

Å passere en vill og frodig Tømmeråsfoss er et syn som begeistrer og når vi minuttet etterpå skremmer opp ei elgku med en kalv, kunne starten på togturen knapt vært bedre.

– Det er ikke uvanlig at vi ser elgen som beiter ved skinnegangen og laksen som hopper i Namsen. Det hender også at det dukker opp bærplukkere, forteller Kjell Tore Formo og Tore Almåsbro fra Jernbaneverket – de har opplevd livet langs Namsosbanen før.

Ned mot Seem ser jernbanesporet noenlunde «normalt» ut. Sviller av betong og rikelig med pukk som ser forholdsvis nylagt ut gjør at Namsosbanen ser ut som en ordentlig jernbane.

Endrer karakter

Men fra Seem og nedover mot Øyheim og Øysletta endrer jernbanesporet karakter. Vegetasjonen kommer tettere innpå og mellom skinnene begynner mose og andre vekster å sette sitt preg. Mosen er på enkelte strekninger så tett at den dekker svillene fullstendig.

Bare de rustne jernbaneskinnene viser at vi tross alt befinner oss på en jernbane.

Fartsgrensen reduseres fra 55 km/t til 20 km/t. Og «sjåfør» Kjell Tore Formo klager på at det er glatt på skinnegangen.

– Vegetasjonen og rust på skinnene fører til at det blir glatt. Om jeg for eksempel blir nødt til å bremse, vil det føre til en betydelig lengre bremsestrekning enn normalt. – sjøl om farten bare er 20 kilometer i timen.

Og like rundt en sving får vi oppleve at et tog i fart – uansett hvor sakte det går – ikke lar seg stoppe i en fei. Et lauvtre henger skrått inn over sporet. Før vi rekker å gjøre noe som helst, så smeller det i frontruta så greiner og lauvverk fyker.

– Vi får ordne opp når vi kjører tilbake, sier Tore Almåsbro og noterer hendelsen i visitasjonsprotokollen – det er nemlig en visitasjonstur vi er med på.

En tur i måneden

– Vi visiterer linja helt ned til Namsos en gang i måneden i sommerhalvåret. Om vinteren er ikke sporet åpent for trafikk. Strekningen mellom Grong og Skogmo inspiserer vi en gang i uka – før korntoget kommer, forteller Almåsbro.

Turen til Namsos forløper normalt for de to fagarbeiderne fra Jernbaneverket. Det blir ikke mange notatene i visitasjonsprotokollen – sjøl om kontrollpunktene er mange.

– Vi skal sjekke 13 sikrede og over 60 usikrede jernbaneoverganger. Vi må dessuten se nærmere på at par plasser hvor det er tendenser til utglidninger. Og vi følger med på hvordan vegetasjonen utvikler seg.

Å passere en jernbaneovergang på Namsosbanen er forresten ikke bare bare – sjøl for toget!

Ved Seem hender det at bommene blir værende nede etter at toget har passert. Det skjer også på denne turen. Formo må dermed rygge arbeidstoget og passere overgangen på nytt. En laksefisker i bil som venter på å kunne passere, må tålmodig se på at det gule arbeidstoget kjører fram og tilbake før bommene igjen åpner seg.

Skinnene borte

Neste utfordring er kryssingen med grusvegen til Himo. Der er jernbaneskinnene «borte». Formo og Almåsbro må fram med hver sin hakke for å åpne sporet.

Skinner? *Tore Almåsbro (t.v.) og Kjell Tore Formo må fram med hakkene for å finne skinnegangen i Overhalla.* *(Alle foto: Bjørn Tore Ness).*

Til venstre:
Grønt: *Det er grønt og frodig – både i og ved siden av Namsosbanen. (Alle foto: Bjørn Tore Næss).*

– Det tar ikke lang tid før grus fyller igjen sporet. Slik er det bestandig på denne overgangen, forteller Kjell Tore Formo.

Fra Skogmo til Namsos er de automatiske varslingsanleggene ved jernbaneovergangene satt ut av drift. Det betyr at toget har «vikeplikt» for biler som krysser jernbanelinja.

Når vi nærmer oss vegen til flyplassen i Namsos, hopper Tore Almåsbro av toget. Han må forsikre seg om at det ikke kommer biler før han kan gi «lokfører» Formo klarsignal om at toget kan passere.

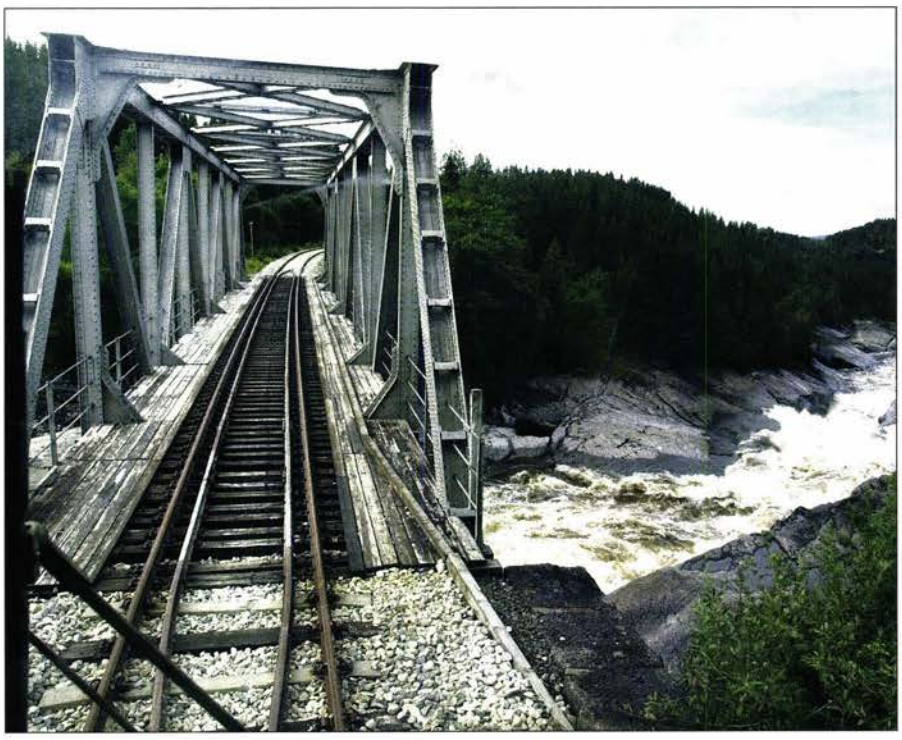
Ved inngangen til tunnelen ved Angelskjæret står skiltet som viser at farten snart er «null». Med det samme toget kommer ut av tunnelen ved Solvanggata er det stopp. Da må stasjonen i Grong varsles slik at vekselen kan åpnes og toget fortsette fram mot stasjonsområdet på Østre byområde.

Verken Kjell Tore Formo eller Tore Almåsbro vil si hva de mener om ei eventuell nedlegging av Namsosbanen. Men også de synes at forfallet har fått gå for langt.

– Hadde det vært opp til oss, hadde ikke Namsosbanen sett slik ut. Slik det ser ut nå, blir det et tungt løft å få tilbake akseptabel standard. Å stoppe forfallet er helt nødvendig, sier Kjell Tore Formo og gjør seg klar til turen tilbake.

PS: Vi forlot Grong stasjon klokka 07.56 og ankom Namsos 10.12.

eivind.kvam@namdalsavisa.no



Vakkert: *En togtur langs Namsosbanen byr på vakker natur, som ved brua over Sanddøla.*

Faka om Namsosbanen

- Namsosbanen fra Grong til Namsos ble åpnet i 1934, etter et stortingsvedtak så tidlig som i 1913.
- Fram til 1977 var det passasjertrafikk på strekningen. Deretter ble Namsosbanen benyttet utelukkende til godstrafikk.
- Fram til 1997 gikk det daglig godstog på Namsosbanen. Da ble antallet avganger redusert til tre i uka.
- I januar 1999 gikk det siste godstoget i rute fra Grong til Namsos.
- Siden den gang har det bare vært trafikk på strekningen Grong-Skogmo med ett tog i uka til Namdal Kornsilo og Mølle.
- Jernbaneverket Region Nord har beregnet en kostnad på 50 millioner kroner for å ruste opp hele Namsosbanen slik at togene kan holde en fart på 50 km/t.
- Legges det opp til 50 km/t mellom Grong og Skogmo og 30 km/t videre til Namsos, vil kostnadene være 25 millioner kroner.

Signatur i tunnel

Vant: *Bildet vant Jernbanemesterskapet i klassen papirkopi av jernbanemotiv. Bildet er tatt under prøvekjøring av Signatur. Toget står stille ved en tunnel i Rosten.*
Fartseffektene er lagt på i data etterpå. Den samme effekten kan en også få til med et zoomobjektiv.
Bildet er tatt av Rune Fossum.

Ulykkesgranskning – og bruk av makt

debatt

Denne artikkelen retter søkelyset mot ulykkesgranskning og den makt som ligge hos granskningskommisjonen. Forfatterne er sterkt kritiske til Groth-kommisjonens arbeid og konklusjoner og mener det er nødvendig å se nærmere på ulykkesgranskningens form og gjennomføring.

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr 1 - 2000

Fordeler ikke skyld

Uhellskommisjonens foreløpige rapport fordeler ikke skyld, men peker på hva som faktisk skjedde. Hvorfor det skjedde kommer vi til å arbeide med til alle steiner er vendt, sier trafikksikkerhetsdirektør Ove Skovdahl.

Side 4

Tar vare på hverandre

Det har vært tunge dager på togledelsen på Hamar etter ulykken. I denne vanskelige tiden har det likevel vært godt å føle samhold og kameratskap også i mellom, sier de ansatte der

Side 5

ATC forseres på Rørosbanen

ATC-utbyggingen som er i gang på Rørosbanen skal fullføres så fort det er praktisk mulig, sier regiondirektør Håkon Grimstad

Sorg og fortvilelse

Den tragiske togulykken på Rørosbanen har bragt sorg og fortvilelse til oss alle. - Jernbaneverket har lagt stor vekt på åpenhet etter ulykken, noe jeg tror har vært riktig, sier jernbanedirektør Steinar Killi. I denne vanskelige tiden for alle i Jernbane er det viktig at vi tar vare på hverandre, sier han. Fire forskjellige kommisjoner arb å finne årsaken til den ufattelige tragedien.

Side 2-8

Jernbaneverket

Faksimile av førstesiden til Kjøreveien etter Åsta-ulykken.

De to siste store transportulykkene; kollisjonen mellom persontogene ved Åsta og propangassutslippet fra tankvognene etter kollisjonen på Lillestrøm stasjon, har begge blitt gransket av den samme offentlige kommisjonen. Resultatene er presentert i offentlige utredninger (NOU'er).

Ikke hele sannheten?

Kan en utredning avdekke hele sannheten? Svaret er nei og dette skyldes blant annet. forenkling av årsaks-sammenhengene og at all informasjon må fortolkes av granskerne. Til tross for at mye informasjon samles inn, mangler også mye informasjon, blant annet fordi involverte personer ikke lenger er i live. Hvordan skal vi i dette perspektivet forstå de granskningene som gjøres?

Granskningen av Åsta-ulykken, og rapporten NOU 2000:30 «Åsta-ulykken, 4. januar 2000» brukes som eksempel. Kommisjonens oppdrag var «å bringe på det rene de faktiske omstendigheter omkring ulykken og årsaken til den» - altså historien slik det skjedde. Kommisjonen kunne «dessuten ta opp andre forhold i tilknytning til ulykken».

Den store syndebukken

Historien, slik den ble fortalt av kommisjonen, endrer perspektivet fra det snevre; hvorfor inntraff ulykken til det brede; *hva kunne forhindret at ulykken kunne inntreffe.* I denne historien fremstilles Jernbaneverket som den store syndebukken, og kanskje velbegrunnet, dersom vi også legger vekt på Jernbaneverkets egen høringsuttalelse til NOU-en.

Hvorfor Jernbaneverket? Jo, Jernbaneverket hadde ikke tatt innover seg moderne sikkerhetsstyring. Moderne sikkerhetsstyring er basert på risikotenkning, og en slik tenkning krever, i følge kommisjonen, at risikoanalyser legges til grunn i alle faser og områder av jernbanevirksomheten. NSB BA skånes i mye av kritikken omkring ulykken, fordi de hadde gjort en og annen risikoanalyse.

«Meler egen kake»

I beste fall er kommisjonens fremstilling basert på dens forutinntatte holdning i forhold til «riktig» (moderne) sikkerhetstenkning, i verste fall kan man mistenke granskerne for å «mele sin egen kake».

Vi er sterkt kritiske til kommisjonens uttalte sannhet om moderne sikkerhetsstyring, som har en innebygd forståelse av risiko som en objektiv egenskap i stor grad basert på historiske tall, knyttet til den aktivitet som studeres.

Det gir følgelig opphav til et skarpt skille mellom hva som er sannheten når det gjelder risiko og hva som er opplevd risiko. Dette er en meget uheldig tilnærming til risiko. Særlig ettersom mange «eksperter» mener å ha enerett på sannheten, mens de mener at lekfolk og andre er styrt av følelser og irrasjonelle forhold.

Dette er et foreldet, men dessverre utbredt, perspektiv. De ansvarlige for granskningen av Åsta-ulykken er også blant disse. Og forklaringen er enkel. Dette perspektivet er med på å opprettholde et maktmønster med stor autoritet hos ekspertene. Ingen ønsker å gi fra seg autoritet og posisjon, målet er snarere å skape en sterkere avhengighet til eller etterspørsel etter ekspertenes tjenester.

debatt

Uegnet

Kommisjonen anbefaler at risikoanalyser jevnlig skal oppdateres for å bidra til styringen av den daglige driften i jernbanevirksomheten. Det antydes at oppdateringene bør skje så ofte som hvert tredje år. Det betyr selvfølgelig flere prosjekter til konsulenter som tilbyr risiko- og sårbarhetsanalyser.

Risiko er ikke noe man enkelt kan måle i driftsfasen, som for eksempel det å avlese trykk på et manometer. Risiko er en vurdering av usikkerhet knyttet til hvordan fremtiden vil bli. De analyseverktøyene vi har i dag er ikke egnet som redskap for å styre den daglige driften. Det vet granskerne.

Det finnes også lite forskning som har evaluert risikoanalyser og moderne sikkerhetsstyring på en systematisk måte. Når vi i tillegg vet at konsulentbransjen som driver med risiko- og sårbarhetsanalyser, er dominert av ingeniører, som kommisjonen, er det grunn til bekymring.

Sikkerhet og beredskap er i høyeste grad tverrfaglig. Kunnskap innen psykologi, sosiologi, antropologi, medisin osv. er ofte er like viktig som teknologi. Vårt hovedbudskap er derfor at en moderne sikkerhetstenkning, hvor risiko er en vesentlig måleparameter, må involvere alle lag av virksomheten, i dette tilfellet jernbanedriften.

Bevise egne fordommer

Når en skal uttale seg om framtiden og risiko, er det nødvendig å ha stor grad av ydmykhet. Vi kan ha god innsikt i mange fenomener knyttet til materialer, utstyr, organisasjon osv., men verden er for komplisert til å forutse med sikkerhet. Spørsmålet blir da hvordan en på best mulig måte kan håndtere usikkerheter.

Granskning av ulykker er et vanskelig område. Like fullt må det satses betydelige ressurser, dersom vi har tro på læringseffekter av slike granskninger. Den finske antropologen Pertti Alasuutari understreker at «Uten en eksplisitt metode, uten klare regler som forteller hvilke konklusjoner vi kan trekke fra ulike typer observasjoner, blir granskning en aktivitet hvor granskerne prøver å bevise at sine fordommer er riktige.»

I granskningen fra Åsta-ulykken er mange av konklusjonene lite begrunnet. Makten synliggjøres gjennom granskernes utgangspunkt og ikke minst gjennom konklusjonene. Disse blir historien om Åsta-ulykken.

Det er absolutt behov for å se nærmere på ulykkesgranskningens form og hvordan vi i Norge skal granske framtidige ulykker. Vi ser fram til en omlegging.

Forfatterne Ove Njå og Eivind L. Rake er henholdsvis førsteamanuensis og stipendiat ved Høgskolen i Stavanger.

Innlegget er en oppsummering av en artikkel med samme tittel i marsnummeret av tidsskriftet «Samferdsel».

Ringeriksbanen - nå igjen!

I Kjøreveien nr. 6/2002 fikk flere personligheter slippe til med sitt syn angående Ringeriksbanen. Sett under ett gir uttalelsene et meget godt bilde på hvorfor samferdsels-Norge ser ut som det gjør i dag.

Som innleding kunne Jernbaneverkets Odd Hofseth og John O. Grinde fastslå at regjeringen hadde endt opp med å anbefale den dyreste, lengste og minst lønnsomme traséen. Deretter skulle de tidligere Ap-politikerne Kjell Opseth og Sissel Rønbeck samt SV´s Inge Myrvoll gi sitt ord til »ståa».

Null visjoner

Refrenget var at temaet jernbanebygging i Norge for det aller meste er forbundet med problemer (som om ikke disse kunne ha laget vei i vellinga for lenge siden). Ja, Sissel Rønbeck synes sogar det er flott at man legger planer i skuffen. Null visjoner altså!

Siste mann ut var 70-åringen Fredrik C. Hildisch fra Hole. I sin misforståtte miljøfundamentalisme proklamerer han «hellig krig» mot hele prosjektet. Ordet «bygdetulling» kan jo her få ny betydning.

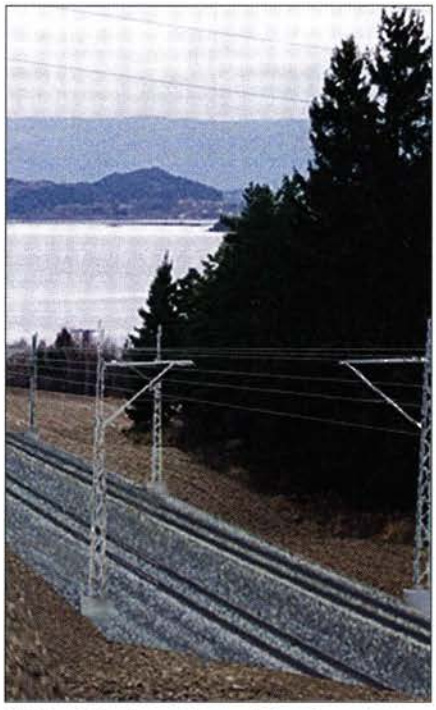
Der omtrent står vi altså i dag. Hva det til nå har kostet Norge rent menneskelig og økonomisk å være uten et adekvat og gjennomtenkt jernbanenett, er det få som drister seg til å spørre om. Samfunnsøkonomi, konkurransekraft og systemeffektivitet synes å være begreper som for det aller meste er fraværende i debatten generelt og hos de fire sist nevnte personer spesielt.

Komme i gang

Må vi nok en gang titte over til Søta bror?

Sverige, et land i nasjonaløkonomisk ubalanse med 1000 milliarder kroner for få år siden, bygger nå Botniabanan i jevnt tempo. Dette er også en strekning som, samme hvordan man samfunnsøkonomisk regner på det, vil gi positiv avkastning.

I tillegg går mangfoldige kilometer av Botniabanan gjennom terreng med ornitoligisk verdi minst på høyde med herr



Hildisch´s våtmarksområder. Svenskene, ikke uten hjelp fra EU-systemet, har klart å finne løsninger på oppgavene og lukker dermed nok en luke i et nasjonalt og europeisk effektivt jernbanenett.

Når skal vi nordmenn komme i gang for alvor?

Hans Dahl
Ansatt i Baneservice

Møte med: Trude Isaksen

«Det var mye moro på jernbanen»

HAMAR (Kjøreveien): **Da hun var barn, satt hun på fanget til morfaren og hørte om artige episoder fra hans jobb som stasjonsbetjent på Hamar. «Det var mye moro på jernbanen,» var en standardreplikk. Nå er det blitt tittelen på hennes hovedoppgave.**

SVEIN GRAADAL

- Jeg er ute etter å se hvordan arbeidsplassen var gjennom humoren, sier Trude Isaksen, hovedfagstudent i folkloristikk på Universitetet i Oslo. Humor har hun valgt som tema fordi humoren på en arbeidsplass sier svært mye om hvordan arbeidskameratene har det seg imellom.

Humor betyr trygghet

-Humor har veldig mye med trygghet å gjøre. En saftig replikk på spiserommet før man går hjem for dagen kan løse opp, og det gir deg inntrykk av å ha hatt en god dag likevel, uansett om mye gikk galt.

Trude har valgt å konsentrere seg om perioden etter krigen fram til rundt 1980.

- Jeg måtte bare avgrense oppgaven, og på 80-tallet var jernbanen blitt en ganske annerledes arbeidsplass enn den var på 50 –tallet. Det var en periode med store endringer.

- *Hvordan lager du oppgaven?*

- Jeg skal intervjue i alt 12 jernbanemenn, de fleste av dem er pensjonister. Intervjuene er det viktigste grunnlaget for oppgaven. Ingen av dem som omtales, vil bli nevnt med sitt rette navn, samtlige anonymiseres, dette er lovpålagt mht. personvern.

- Jeg er opptatt av å snakke med dem som har en del å fortelle. Alle kan være med og ha det morsomt, men alle kan ikke fortelle om det. Noen liker heller ikke å fortelle om det og andre ser ikke verdien i den humoren de har hatt i dagliglivet, «er dette noe å grave og spørre om da?»

- Men alle bidrar til å gi et bilde av helheten, sier Trude.

- Når replikkene går mellom to, er de som sitter rundt, også en viktig del av situasjonen. Replikkene hadde kanskje ikke kommet hvis de to var alene.

Morfar inspirerte

Da Kjøreveien møtte Trude midtsommers, hadde hun gjort unna halvparten av intervjuene.

- *Hvorfor valgte du jernbanen?*

- Morfar, Ivar Isachsen, var stasjonsbetjent og jobbet på Hamar. I 1985 ble han pensjonist. Han var og er fortsatt god til å fortelle historier. Som barn satt jeg ofte på fanget hans og hørte om ting han hadde opplevd på jobben. Mormor hadde også historier og ofte supplerte de hverandre. «Det var mye moro på jernbanen», pleide de å si etter at de hadde fortalt noe. Derfor har jeg valgt det til tittel på oppgaven min.

- «Practical jokes», på godt norsk «pek», var utgangspunktet for oppgaven. Etter hvert har jeg oppdaget at andre former for humor var vel så viktige, den gode replikken og ikke minst alle oppnavnene. Dette er de tre hovedkategoriene for humor blant jernbanefolk jeg har sett foreløpig, sier hun.

Pek

Trude nevner et par eksempler på pek.

En fyr som jobbet på Hamar stasjon, hadde det alltid travelt når han skulle ta toget hjem til Ottestad. Han hadde en fin matboks i blikk han var stolt av. Hver dag hadde kona hans gjort i stand skikkelig god niste til ham. En dag hadde kameratene spikret matboksen fast til bordet, så han ikke greide å få den med seg idet han skulle løpe til toget. Før han kom på jobb dagen etter, hadde noen av gutta vært i verkstedet og loddet igjen spikerhullene på matboksen. –Jeg tror det var noe muffens i går, sa han da han kom på jobb, mens de andre mente han hadde drømt.

Et annet eksempel er telegrafisten som hadde fått jobb på en stasjon på Sørlandsbanen. På vei dit var han ute på en nabostasjon og pratet med telegrafisten der. Denne kunne fortelle at stasjonsmesteren der han skulle begynne, var veldig tunghørt. Da toget var gått, ringte telegrafisten til nabostasjonen og fortalte mesteren at telegrafisten som skulle begynne hos ham var svært tunghørt. Følgen var at de sto og ropte til hverandre en god stund før begge skjønte av de var blitt lurt. Og kollegene, som var informert, sto rundt og koste seg.

Oppnavn

-J eg har inntrykk av at de aller fleste hadde oppnavn, det har vært en veldig sterk kultur på det. Alle var imidlertid ikke klar over hva de andre kalte dem. Oppnavnene kunne for eksempel være på bakgrunn av en tabbe en hadde gjort en gang, og ble hengene ved vedkommende til lenge etter pensjonsalderen. Oppnavnene var en del av kulturen uten at det nødvendigvis hadde noe med mobbing på arbeidsplassen å gjøre.

Ellers kunne nybegynnere bli bedt om litt av hvert, som for eksempel å hente «knorr», som betyr luft. De ble sendt fra den ene til den andre med beskjed om at jeg ikke har mer igjen, prøv der og der.

- *Er det laget noe lignende om humor på arbeidsplassen?*

- Ikke i Norge i hvert fall. I 1948 kom

I humør: *- Humor har veldig mye med trygghet å gjøre, sier hovedfagstudent Trude Isaksen, som er på jakt etter jernbanehumor i etterkrigstida.* *(Foto: Svein Graadal).*

boken «Muntre jernbanehistorier» ut, det er det eneste som er utgitt om jernbanehumor. Det er stort sett psykologer som har forsket på humor, om folk har humor eller ikke.

- Noen har forsket litt på humor og ledelse, om det går an å motivere folk gjennom humor. Det går kanskje an, men en må være klar over at humor i en bedrift er noe som kommer nedenfra. Er ikke humoren til stede fra før, nytter det i alle fall ikke med humor som motivasjonsfaktor. Hvis det ikke er en god tone kollegene imellom, har man ikke humor, det er en del av samspillet.

Stipend

Trude har vokst opp på Hamar og blitt 24 år. Nå studerer hun i Oslo. I sommer har hun jobb som guide på Hedmarksmuseet på Hamar og tar toget flere ganger i uken. Studentrabatten kunne gjerne vært større, synes hun.

At hun i mai fikk årets stipend på 10 000 kroner fra Jernbanemuseets Venner hjelper på økonomien.

- I tillegg til at pengene kommer godt med for en student, var det utrolig inspirerende å bli tildelt stipendet. At Venneforeningens folk setter pris på det jeg driver med, er en stor oppmuntring til arbeidet med hovedoppgaven.

Hun har fått god hjelp på Norsk Jernbanemuseum.

- Anne Marie Skattum på biblioteket der har spart meg for mye leting i arkiver. Likedan har jeg fått god hjelp av Thor Kristian Sandaker. Selv om de er i en flytteprosess, har de tatt seg tid til å hjelpe meg.

Trude nevner også jernbanevitser som en mulig del av oppgaven.

- Da jernbanen var 125 år i 1979, hadde Dagbladet en serie med jernbanevitser. Det er litt utenom tema for oppgaven, men så spennende at jeg vil prøve å flette inn noe av det. Det viser nemlig jernbanens betydning som institusjon, som en svært viktig plass i folks samfunnsbilde.

- *Vil oppgaven bli publisert?*

- Nå konsentrerer jeg meg om å gjøre oppgaven best mulig. Jeg skal bli ferdig i løpet av 2003 og har gitt meg selv inntil et halvt semester over normal studietid. Det er bedre å ta den tiden jeg trenger.

- Jeg utelukker ikke en eller annen form for publisering. Her er det mange muligheter, noe kan også trykkes i mindre opplag. Uansett blir det tilgjengelig for offentligheten gjennom bibliotek, på Universitetet i Oslo og på Norsk Jernbanemuseum.

Jobb etter studiene hadde Trude ikke i tankene på da hun valgte emne for hovedoppgaven.

- Jeg valgte noe som interesserte meg, og er ikke redd for å bli gående uten å ha noe meningsfylt å gjøre om et par år.

Studenten ser gjerne at jernbanefolk tipser henne, enten de måtte ha noe å fortelle selv, eller de kjenner noen som har mye å fortelle.

- Ring meg på 97076115, det vil jeg sette pris på, sier hun med glimt i øyet.

sgraadal@online.no

Laksefiske for en hundrelapp

Fisk! Sveinung Bjørgvik prøver fiskelykken med elvebåten «Laksen», med Rune Nordtømme bak årene.

(Foto: Tore Holtet)

TRONDHEIM (Kjøreveien): **Mens enkelte lakselorder punger ut med hundretusener av kroner for en sesong, betaler 35 jernbaneansatte 100 kroner hver. Og jernbanens «lakselorder» fisker når de vil i tre måneder til ende.**

TORE HOLTET

Nor Fishing Team ble stiftet i fjor vinter og forvalter Jernbaneverkets vald i Nidelva og Gaula. De mest ivrige medlemmene bruker nesten hele fritida si på det 1,3 kilometer lange laksevaldet nedenfor jernbanetomta på Marienborg i Trondheim.

Sju kilos laks

Vi har avtale om å møte opp i et lite hus nede ved Nidelva, vis-à-vis parkeringsplassen til sykehuset. Godt kamuflert bak et inngjerdet kratt finner vi fem av jernbanens elitefiskere. De tar seg god tid til å forberede nok en fiskeøkt.

Vannstanden er rekordlav denne julikvelden. Det forhindrer likevel ikke at teamets leder Sveinung Bjørgvik står midt ute i elva og kaster målbevisst med sin nye fluestang for året. Natten i forveien hadde han halt inn en rugg på sju kilo i Gaula. Nå ville han kopiere bedriften i Norges mest sentrale laksevald i Midt-Norges «hovedstad».

- Jeg testet dette én gang. Da var jeg solgt! forteller Berit Esp Sundal. Mannen Tor har latt seg lokke med, men han ler lurt når vi bemerker den nye, gummierte fiskeoverallen hans. Den er en gave fra kona, og han har en liten mistanke om at det lå taktiske motiver bak hennes innkjøp.

- Ikke meg imot, for maken til spenning og avkobling skal du lete lenge etter, sier han og forsvinner ut i den stille og vakre byelva.

Kvinnfolka mest ivrig

- Skal vi se hvem av oss som får den første eller den største fisken? spør Marit Sunsby og titter bort på Rune Nordtømme.

- Den største, svarer Rune. Den første fisken bruker Marit å ta. Det samme gjentar seg denne kvelden. Ørreten sitter på kroken nesten før hun har kastet uti.

- Kvinnfolka blir de ivrigste laksefiskerne, istemmer den mannlige delen av teamet.

De virkelig store laksefangstene har ikke preget Nidelva denne sommeren. I fjor, derimot, var Nidelva en av landets beste lakseelver. Da ble det notert 10 tonn laks og sjøørret på den åtte kilometer lange lakseførende strekningen. Til sammenlikning ble det tatt 50 tonn laks i den 150 kilometer lange Gaula.

Laks med gips

- Hva er hemmeligheten? Hvordan lurer du storlaksen?

- Det gjelder å ha snøret i vannet og ei

fiskestang som tåler mer enn en fjellørret, svarer Sveinung, som har kommet opp fra vannet med en liten ørret. Han har ingen grunn til å klage på utstyret. Hva det koster, vil han ikke ut med – i tilfelle kona leser Kjøreveien.

- Det viktigste er å fiske. Laksen sorterer ikke etter utstyr og erfaring. Broren min satt med gips på land og dro i land to lakser på seks kilo.

- Så det er ikke nødvendig å blakke seg til fordel for en grom fluestang?

- Nei, på ingen måte. Fjorårets største laks i Nidelva var på 15 kilo, og den ble tatt på mark.

- Men fluefiske er regnet for å være litt gjevere?

- Mye av laksefisket er blitt en moteaffære. Personlig synes jeg det er artig å fiske med fluestang. Da konsentrerer du deg like mye om å kaste riktig som å få fisk. Hele fisket blir mer spennende.

Elvebåten Laksen

Nor Fishing Team har gått til innkjøp av en spesiallaget elvebåt kalt «Laksen». Sveinung og Rune sjøsetter den til ære for Kjøreveien. De sikter seg inn på en fisk som har vaket gang på gang på den andre siden av elva. Og de kommer ikke helt resultatløse tilbake. Det er en liten ørret bevis på.

Men de kan ikke ro hvor de vil på Nidelva nå. Vannstanden er i minste laget for båten. Det er også forklaringen på at laksen ikke biter så godt dette året.

Sann glede

Ett formål for Nor Fishing Team er å fremme friluftslivets gleder blant ansatte i Jernbaneverket Nord. Og både Berit og Marit viser virkelig sann glede når det biter. Det spiller ikke rolle hvem som har på fisk.

Teamet skal videre skape et sosialt miljø, og det innfrir de to jentene med en godt innarbeidet arbeidsfordeling. Marit trer på marken og Berit tar av fisken!

Et tredje formål er at teamet representerer trivsel, hygge og velvære blant sine medlemmer. Stemningen er det ikke noe å si på når Kjøreveien er på besøk - selv om storlaksen uteblir også denne kvelden.

Det legges stor vekt på å trekke med medlemmenes familier. I tillegg til at ektefeller får fiske så mye de vil, arrangeres det en årlig familiedag med fisking og grilling på Haukvatnet i Bymarka. Her får ungene også smaken på fiske, og de er nesten garantert fangst. At det i all hovedsak dreier seg om mort, ofrer de knapt en tanke.

Gla'laks: *Berit Esp Sundal er hekta på laskefiske, men denne gangen måtte hun nøye seg med en liten ørret.*

Fisking ved sporet

Hittil har flest jernbanefolk fisket i Nidelva. De som får slippe til i Gaula, må ha sikkerhetstjeneste. For her må fiskerne følge jernbanesporet i 40 meter. Derfor planlegger Nor Fishing Team å bygge en gangbru utenfor støttemuren mot elva og på den måten unngå å koble fisking og togtrafikk.

Men er det bare i Trøndelag jernbanen har sine «lakselorder»?

Dessverre er det i praksis slik. Jernbanen eier masse grunn langs elver, men det er sjelden at gamle NSB sikret seg fiskerettigheter.

- Laksefiske holder på å bli meget eksklusivt. Derfor har vi påtatt oss et stort ansvar når vi er satt til å forvalte rettighetene som jernbanen har i Nidelva og Gaula. Vi er oss dette ansvaret bevisst og kommer til å vise fleksibilitet overfor jernbanefolk om de er medlemmer eller ikke. Ansatte fra alle deler av jernbanen er velkommen, selv om teamet i utgangspunktet er for jernbaneansatte i region nord, sier Sveinung.

Men tro ikke at du er sikret noen storlaks selv om du tar med deg fiskestanga og slenger uti noen timer. Det fikk vi erfare...

tore.holtet@c2i.net

Laksefakta

- Nor Fishing Team har 35 medlemmer, som hver betaler 100 kroner i medlemskontingent.
- Teamet inngikk sist vinter en femårsavtale om å forvalte Jernbaneverkets laksevald i Nidelva og Gaula.
- Fiskerettighetene skriver seg fra eldre tider, men det er først den siste tida at praktiseringen av dem har kommet i ordnede former.
- Fisket i Nidelva er åpent for ansatte i alle deler av jernbanen som en gang lå under NSB. Disse må kun innløse fiskekort til 200 kroner.
- Medlemskap er forbeholdt ansatte på strekningen Heimdal - Trondheim, og disse betaler 100 kroner i medlemskontigent.

Nye moderne uniformer

Små-nytt

1. januar neste år tar Jernbaneverket i bruk nye moderne uniformer. De nye uniformene skal bidra til å profilere Jernbaneverket bedre og samtidig være mer tidsriktige i design og snitt.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det opplyser seksjonssjef Helene Ege ved Jernbaneverkets Hovedkontor til Kjøreveien.

På oppdrag av jernbanedirektør Steinar Killi har Ege ledet arbeidet med å utvikle de nye uniformene.

Milepæl

Utskiftingen av de gamle uniformene som ikke har vært endret på rundt 40 år, markerer en viktig milepæl for Jernbaneverket.

- I tillegg til mer moderne snitt vil de nye uniformene også ha bedre kvalitet og oppleves som mer behagelige i bruk enn de gamle, opplyser Ege.

Avstand til NSB

De nye uniformene skiller seg videre ut fra de gamle ved at distinksjonene er i sølv mot tidligere i gull, og at distinksjonene er flyttet opp fra armen til skulderen. Fargene på uniformene er mørk blå mot tidligere sort, hvilket bidrar til å skape avstand til NSB sine uniformer.

- Mange av uniformsbrukerne er opptatt av at uniformene skal virke «myndige» og ønsket i utgangspunktet ikke at stripene på ermene skulle fjernes. Min opplevelse av de nye uniformene er at man fortsatt vil se minst like «myndig» ut, samtidig som uniformspreget er blitt mer moderne og tiltalende, sier Ege.

450 brukere

Jernbanedirektør Steinar Killi er ikke blant de rundt 450 såkalte uniformsbærere i Jernbaneverket. De nye uniformene er forbeholdt de som har uniformsplikt i tjenesten.

Det gjelder første og fremst trafikkstyrere/togekspeditører, gruppeledere i trafikkavdelingen, samt trafikk- og togekspeditøraspiranter. Trafikkinspektører og områdesjefer ved trafikkavdelingene skal, når tjenestebehov tilsier det, bruke uniform.

Førstegangsprisen per kolleksjon som inkluderer både sommer og vinterklær med diverse tilbehør, er om lag 6.500 kroner for kvinner og om lag 5.500 kroner for menn. Det er også utviklet et eget antrekk som vil være til utlån for gravide.

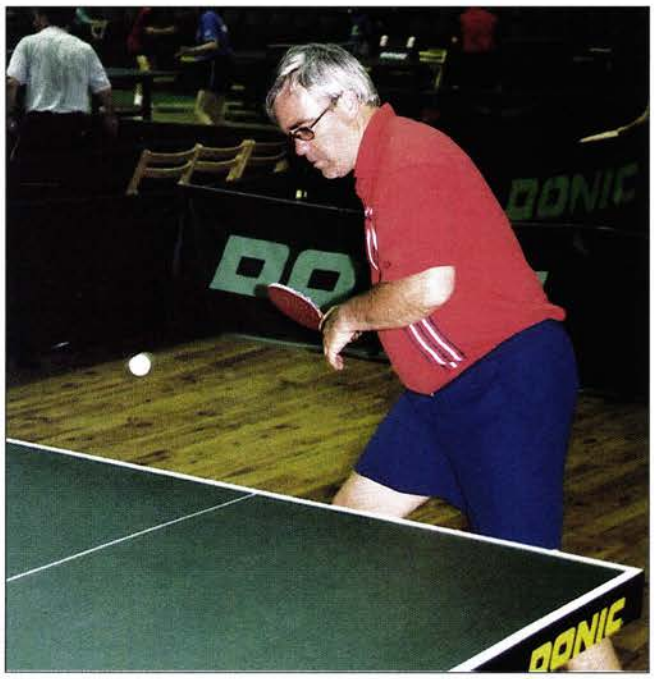
Stilige: *Slik ser Jernbaneverkets nye stilige uniformer ut som blir tatt i bruk fra nyttår.* *(Foto: Stein Jørgensen)*

svein.erik.bakken@jbv.no

«Knuste danskene i bordtennis»

Små-nytt

Det norske laget i USIC-mesterskapet i bordtennis ble tredje siste av 21 lag. Den store trøsten var at Norge knuste Danmark i kampen om nittende plassen.



Fin stil: Terje Ekrann i fin stil i en av kampene i USIC mesterskapet i bordtennis i Polen i sommer. (Foto: Tore Hemo)

Seks kjekke, glade gutter dro til Poznan i Polen for å spille USIC i bordtennis der 21 nasjoner deltok. 13 nasjoner hadde damelag. Fra Norge deltok Terje Ekrann (HIL), Leif Olafsen (JIL Lillestrøm), Knut Sigve Stene (JIL Stavanger) og Harald Skifterud (JIL Oslo S), samt Johnny Flatmo (leder) og Tore Hemo (trener).

Vi startet med lagkonkurranser søndag morgen hvor vi hadde fem lag i puljen. Resultat fra kampene ble: Finland-Norge 5 - 1, Norge- Tsjekkia 0 - 5, Kroatia-Norge 5 - 1 og Norge- Slovakia 0 - 5.

Vi var svært optimistiske før kampstart mot Finland, men de viste seg å være for sterke nok en gang. Selv om vi ledet i begynnelsen av mange sett, ville det seg liksom ikke. Etter puljespillet var det plasseringskamper. Først tapte vi 1-5 mot England. Da sto det om 19de plassen der vi møtte Danmark. Danmark ble «knust» 5-1.

I single tapte Terje 0-3 for en russer, Leif tapte 0-3 for en polakk, Knut Sigve tapte 2-3 også for en polakk, men var veldig nær seier, og Harald tapte 0-3 for en nederlender.

I double møtte Leif og Terje to engelskmenn i første kamp, en kamp hvor de spilte svært bra og vant 3-1 med glitrende spill. I neste runde sto to russere for tur. Disse var som ventet for sterke, og våre gutter tapte 0-3, men spilte også her en meget god kamp. Knut og Harald tapte 0-3 i første for to finner. Snipp, snapp, snute - så var det USIC eventyret ute.

Ungarn vant herrer lag og herrer double, India damer lag, herrer single, damer single og mix double og Russland damer double. I trenerturneringen vant Russland. Tore tapte først for 0-3 for den tyske og deretter 2-3 for den italienske treneren.

Nordisk mesterskap i terrengløp

Arne Buejordet og Even Løkken ble først i juni nordiske mestere i terrengløp.

Mesterskapet ble i år arrangert i Kalundborg i Danmark. Norge klarte dessverre ikke å stille fullt lag i år, men de som var med, gjorde en kjempefin innsats.

Selve løpet foregikk i en liten skog rett på yttersiden av Kalundborg. Det var en fin, men krevende løype i det fine, varme sommerværet.

Dessverre stilte det ikke noen fra Sverige denne gangen, slik at det bare ble tre nasjoner i konkurransen.

Norge klarte i år å få to nordiske mestere i tillegg til en bronse. Even Løkken hadde i tillegg beste tid av alle herre-løpere.

Øvrige norske plasseringer: Anne Grethe Mjåland og Rita Rosander Lund ble henholdsvis nummer fire og fem i sin klasse. Leif Rekstad og Ole Petter Lagerløv kapret begge en tredjeplass i sine klasser, mens Harry Sollie kom på åttendeplass og Finn Kr. Landstad ble nummer ni i hver sin klasse.

Søknad om stønad fra Sykekassens Stønadsfond

Renteavkastningen av Sykekassens Stønadsfond kan anvnedes 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 2002 til:

Sykekassens Stønadsfond
Jernbanens Sykekasse
0048 Oslo.

Tildelte stønader utbetales i januar 2003.

Glade orienteringsvinnere

Små-nytt

Heidi Kristin Bjordal, Sigrun Nygård, Widar Asbjørnsen og Arnold Valvåg kunne juble etter å ha blitt jernbanemestere i orientering. Enda gladere var Trond Cato Martinsen som både vant individuelt og ble staffetmester.

Fornøyde: *Glade individuelle jernbanemestere fv: Ole Johnny Bråten (også stafettmester), Heidi Kristin Bjordal, Sigrun Nygård og Widar Asbjørnsen. (Arnold Valvåg var ikke til stede da bildet ble tatt.) (Foto: Njål Svingheim)*

Årets jernbanemesterskap i orientering ble arrangert fra Lyn-hytta i Nordmarka lørdag 8.juni. Både individuelt og stafett ble arrangert samme dag med påfølgende bankett på Lyn-hytta om kvelden.

Deltakelsen var noe bedre enn i fjoråret: 33 løpere stilte til start. Kilometertidene viste at både heten denne dagen og det relativt tunge nordmarksterrenget gav løperne litt å bryne seg på.

Widar Asbjørnsen fra HIL/NSB var raskeste løper i herrenes 5-kilometer, mens Heidi Kristin Bjordal fra BRØBIL var raskest på damenes 3,6 kilometer. Herrenes 3,6 kilometer ble vunnet av Arnold Valvåg fra JIL Hamar.

Stafetten ble vunnet av Stasjonskameratene fra Drammen etter en forrykende siste-etappe av Trond Cato Martinsen. Her ble HIL/NSB nummer to tett fulgt av BRØBIL.

BRØBIL vant vandrepokalen for beste tremannslag til odel og eie.

To gull og en bronse

De norske skytterne vant to gull og en bronse under det nordiske jernbanemesterskapet i miniatyrskyting.

Nordisk JM i miniatyrskyting ble i år arrangert i Århus i Danmark. Fra Norge deltok vi med fem pistol og fire geværskyttere. De fire beste skyttere i hver gren teller i lagkampen. Så i gevær teller alle skytterne, mens i pistol kunne en tillate at en skytter ikke «hadde dagen».

Det ble konkurrert i press/duell- og standardprogram i pistol og 60 skudd liggende og halvmatch i gevær. Vi gjorde det meget godt i gevær, og Aleksander Dahl vant 60 skudd liggende, mens Idar Vedul, Morten Nesbø og Harald Dalen ble henholdsvis nummer fem, sju og elleve. Idar Vedul vant sin gren. Her ble Morten Nesbø nr. fire kun to poeng fra sølvmedalje, mens Aleksander Dahl tok femte og Harald Dalen tiende plass.

I pistol gikk det ikke så bra, men Øystein Wiersdalen fikk bronse på standardprogrammet. Her ble Arne Nordtømme, Kjell S Johansen, Stig Svestad og Sverre Larsen henholdsvis nummer 10, 11, 14 og 16.

I press/duell-pistol var Kjell S. Johansen best av de norske med en sjuendeplass. Deretter fulgte Øystein Wiersdalen, Sverre Larsen, Arne Nordtømme og Stig Svestad opp med henholdsvis 11., 12., 16. og 17. plass.

Medaljevinnerne: *Disse blide herrene tok medaljer i det nordiske JM i miniatyrskyting. Fra venstre Øystein Wiersdalen, Idar Vedul og Aleksander Dahl.*

Norge ble beste nasjon på gevær, men på pistol var finnene helt suverene og tok fem av seks medaljer. Sammenlagt i lagkampen ble Norge nummer to etter Finland. Videre fulgte så Danmark foran Sverige.

Små-nytt

Nytt mesterskap i brigde til Norge

Det norske laget vant Fisaic-mesterskapet i brigde, og et norsk par ble kåret til turneringens beste.

Det 27. Fisaic-mesterskapet i brigde ble arrangert i Ungarn fra 10. til 14. juni. Det ungarske arrangementet var helt topp både når det gjaldt selve mesterskapet og flott opplegg i fritiden.

Årets mesterskap hadde sju deltakerland: Ungarn, Frankrike, Belgia, Finland, Sverige, Danmark og Norge.

Vi slet i åpningskampen mot vertslandet, men vant kampen 16-14. Før siste kampen i turneringen lå laget vårt på en tredje plass etter å ha vunnet alle kampene, men bare tre poeng etter Sverige som hadde ledet hele veien.

Ved halvspilt sisterunde lå vi fortsatt bak, men så kom sprekken for våre svenske venner. Dermed var vi mestere igjen.

Det noske laget besto av: John Våge, Lars Frøland, Knut Singsaas, Arne J. Basmo, Ulf Sollied, Leif Nygård og lagkaptein Oddvar Svestad. Det norske paret Knut Singsaas og Arne J. Basmo ble kåret til turneringens beste par.

Heder og ære: *Det norske laget som vant det internasjonale brigdemesterskapet i Ungarn, fra venstre: Tore Jensen, John Våge, Leif Nygård, Lars Frøland, Oddvar Svestad, Ulf Sollid, Arne Bassmo og Knut Singsås.*

Rullende øl på skinner

Carlsberg følger i sporet etter IKEA. Den 15. august i år undertegnet Carlsberggruppen, der også norske Orkla er inne, en transportavtale med den danske godsoperatøren Railion Denmark A/S. Transporten av øl og mineralvann skal foregå mellom Carlsbergs to lagere i Fredericia og Høje Tåstrup. Avtalen omfatter to rundturer hver ukedag.

Det er utviklet en helt ny type container beregnet på disse transportene. Også Banestyrelsen har bidratt ved å ha anlagt nye industrispor til lageret i Fredericia. Det er beregnet at 10 000 ølbiler vil forsvinne fra de danske veiene hvert år som følge av at skinnetransporten overtar. Følger Ringnes på sporet?

Ny internasjonal direktør ved DSB

DSB satser internasjonalt. Innen fem år er målet å hente 20 prosent av persontrafikkinntektene i utlandet. Den 1. september tok Jens Otto Daugaard (52) over stillingen som Internasjonal direktør ved DSB. Han var tidligere adm. direktør ved Semco, den største tekniske entreprenør i Danmark. DSB satser først og fremst i Sverige, Tyskland og Storbritannia. Keld Sengeløv, adm. direktør ved DSB, la i en kommentar til ansettelsen stor vekt på Daugaards internasjonale erfaring fra privat sektor og kalte det et pionerarbeid virksomheten som han nå skal gi seg i kast med.

NJT Reiser inviterer til julebord-cruise!

Torsdag 28. november 2002 med «Color Festival» fra Oslo kl 19.30 til Hirtshals kl 08.00 den 29. november, og retur samme dag kl 10.00 med ankomst Oslo kl 18.30.

Priser pr person:
Utvendig to-stjernes dobb.lugar: Ordinær pris kr 910,-.
Honnorpris kr 855,-.
Innvendig tostjerners dobb.lugar: Ordinær pris kr 810,-.
Honnørpris kr 760,-.
Honnørreisende (over 60 år) kan ta med en ledsager for samme pris.

Prisen inkluderer:
- Båtreise tur/retur Oslo - Hirtshals med køye på framreisen.
- Julebord ekskl. drikkevarer på framreisen.
- Frokostbuffet.
- Lunsjbuffet ekskl. drikkevarer på hjemreisen.

Påmeldingsfrist: 20. oktober 2002.

Bestilling skjer hos:

NJT Reiser
Postboks 286 Sentrum, 0103 Oslo
Telefon 23 15 15 73 - telefax: 23 15 26 55
Kontortid: mandag t.o.m. torsdag kl 10-13.

Brukerundersøkelsen 2002

Informasjon om informasjon
Fra Biblioteket

I juni sendte Jernbaneverkets bibliotek ut en spørreundersøkelse til et representativt utvalg av Jernbaneverkets ansatte. Målet med undersøkelsen er å gi oss mer kunnskap om hvilke bibliotektjenester ansatte i Jernbaneverket bruker og kjenner til.

Resultatet skal hjelpe oss til å forbedre bibliotekets tilbud og markedsføring.

Bibliotekets tilbud

De fleste av respondentene kjenner til bibliotekets varierte tilbud. Kommentarer som «mange gode tilbud» er hyggelig lesning. Vi ser det som positivt at mange kjenner til «Informasjon om informasjon». Lån av faglitteratur og tidsskriftssirkulasjonen er de tjenestene som er mest kjent. Fortsatt er det våre tradisjonelle bibliotektilbud som brukes mest. Tilbakemeldingen «informer bedre om tjenestene!» sier oss at vi må jobbe enda hardere for å nå ut.

Biblioteket på BaneNettet - en stor overraskelse

Flertallet av respondentene har ikke brukt Bibliotekets sider på BaneNettet. De fleste svarer at de ikke kjenner til tilbudet. Vi antar at den lave bruken henger sammen med at bruken av sidene som helhet er variabel. BaneNettet var dessverre ustabilt i en lengre periode, og selv om intranettet nå fungerer nærmest 100 prosent, synes mange det er vanskelig å finne fram på sidene. Bibliotekets nettsider ligger som første valg under Tjenester.

Det digitale bibliotek

Jernbaneverket er en spredt organisasjon der Biblioteket er en fellestjeneste for alle ansatte. BaneNettet er den eneste kanalen vi har som kan nå de fleste. Derfor satser vi i økende grad på elektroniske tjenester. Rapporter, bøker og tidsskrifter som finnes i elektronisk format, er tilgjengelig på Bibliotekets sider. Du som ansatt kan påvirke våre tilbud med å gi oss tilbakemelding – bruk den muligheten aktivt.

Vi skal bli bedre til å reklamere for de tjenestene vi har på BaneNettet.

Superbruker: *Ali Reza K Sadeghi er en av superbrukerne av bibliotektjester i Jernbaneverket. Ikke rart at alle fire «bibliotekjentene» står klar til å hjelpe. Fra venstre Kathrine Remers Hanssen , Liv Tyskø Sletbak (sittende), Ingeborg Gihle og Mette Sveen.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

Ansattes informasjonskanaler

Hvor henvender man seg når man trenger informasjon og opplysninger i saker en arbeider med?

Et av spørsmålene i undersøkelsen var hvilke andre informasjonskanaler enn Biblioteket som Jernbaneverkets ansatte benytter. Ikke uventet er kollegaer og personlig nettverk viktig for svært mange, Internett likeså. Et bibliotek kan aldri erstatte godt samarbeid mellom kollegaer, men vi antar at mange bruker mye tid på å lete etter informasjon på Internett. Biblioteket har allerede laget lenker til nyttige nettsteder som kan være til hjelp for å finne raskere fram. I mange tilfeller må en betale for den gode informasjonen, og Biblioteket abonnerer derfor på baser og andre dokumenter i elektronisk format som ikke er fritt tilgjengelige på Verdensveven.

Hva oppnådde vi?

Undersøkelsen bekreftet flere av våre antakelser og ga oss noen overraskelser. Det mest overraskende for oss var at kjennskapen til nettsidene var såpass lav.

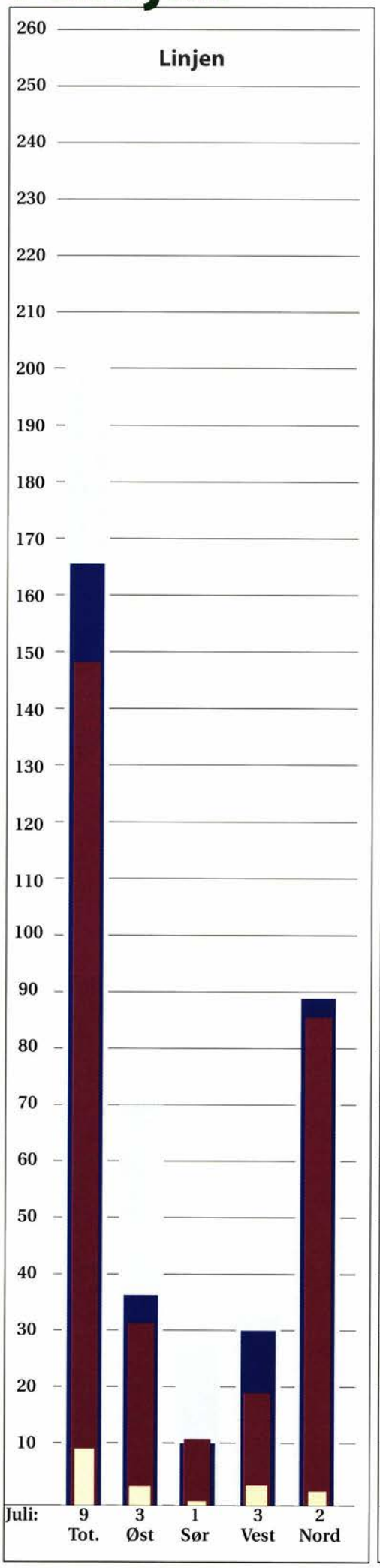
Vi vil intensivere arbeidet med å markedsføre Bibliotekets digitale tjenester. Det siste året har vi gjennomført flere søkekurs på Hovedkontoret og i Region Sør og Nord. Vi ønsker å fortsette med disse besøkene både til dem vi ikke har vært hos, og nye besøk.

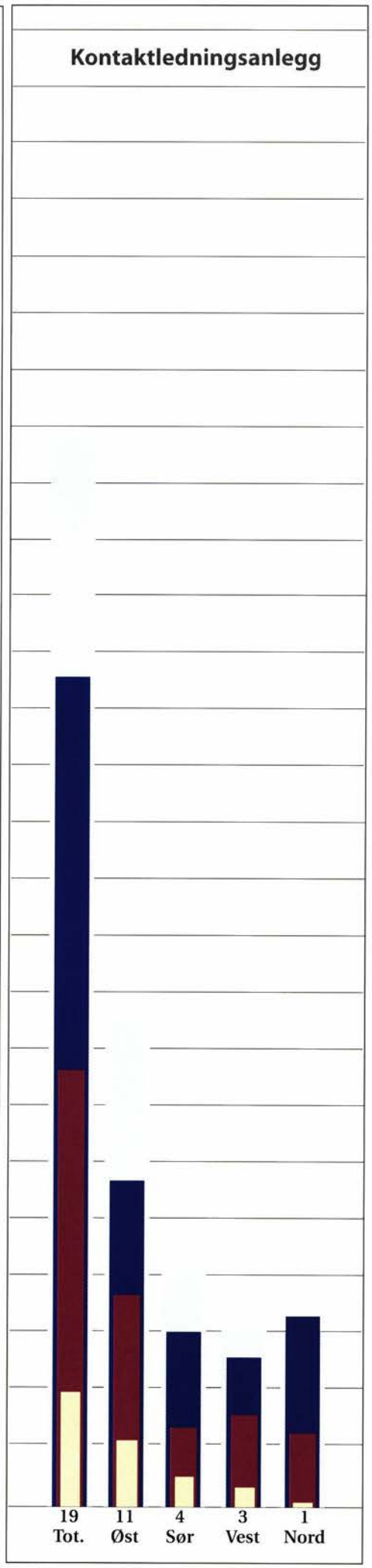
Når tjenestene blir mer kjent, håper vi at informasjonsressursene som Jernbaneverket har, blir bedre utnyttet av flere ansatte.

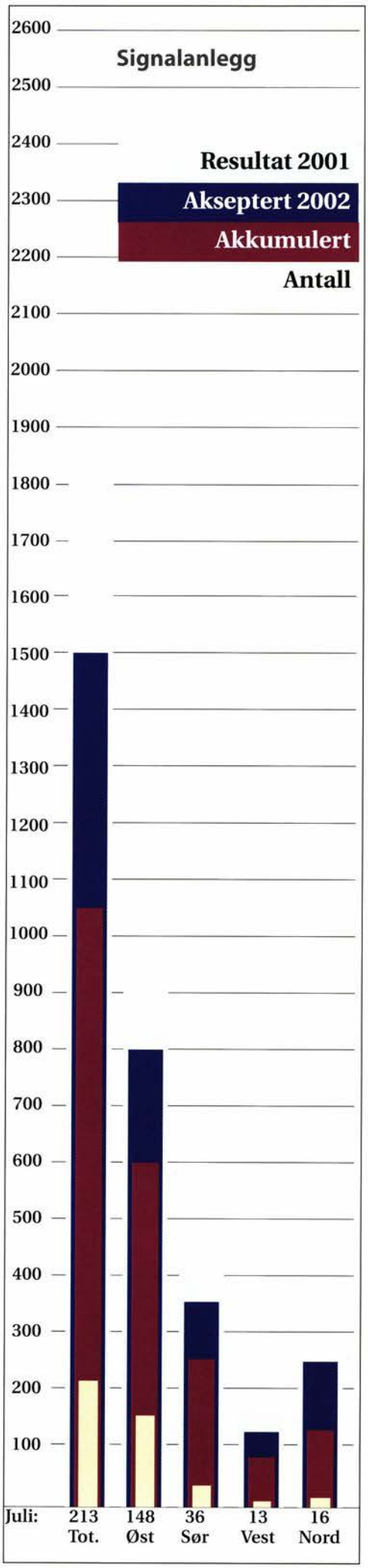
Noen av spørsmålene hadde åpne kommentarfelt. Har du lyst til å lese synspunktene vi fikk? Gå inn på Bibliotekets sider på BaneNettet og finn dem der i en usensurert* versjon (Tjenester – Biblioteket – klikk på lenken «Brukerundersøkelsen 2002».

*Undersøkelsen var fullstendig anonymisert, så ingen vet hvem som har skrevet de ulike kommentarene.

Feil i juli


Linjen
260
250
240
230
220
210
200
190
180
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
Juli:
9 Tot.
3 Øst
1 Sør
3 Vest
2 Nord


Kontaktledningsanlegg
19 Tot.
11 Øst
4 Sør
3 Vest
1 Nord


Signalanlegg
2600
2500
2400
2300
2200
2100
2000
1900
1800
1700
1600
1500
1400
1300
1200
1100
1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
Resultat 2001
Akseptert 2002
Akkumulert
Antall
Juli:
213 Tot.
148 Øst
36 Sør
13 Vest
16 Nord

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
Nr 7 - August/september 2002

Hu hei hvor det går

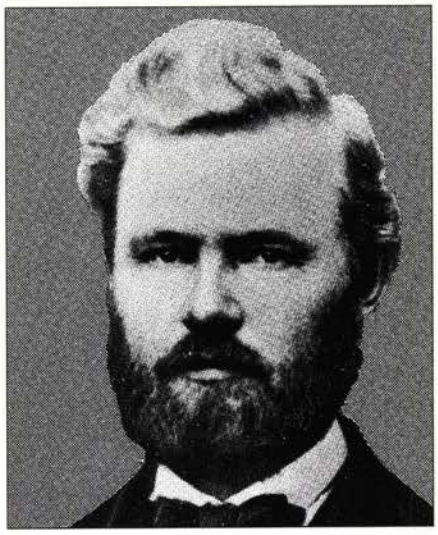
Harry-sporet

Ferien er over for de fleste, og nå går det virkelig for seg på bruket. I forrige Kjøreveien stod det blant annet å lese at en gjeng kloke hoder under kyndig ledelse av organisasjonsdirektør Erling Hogstad er i full sving med å meisle ut forslag til ny personalpolitikk. En levende og aktiv personalpolitikk skal det bli, til beste for deg, meg og alle andre som gliser hele veien til banken den femtende hver måned.

Organisasjonsdirektørens redegjørelse for mål og intensjoner med den nye personalpolitikken gir da også grunn til optimisme. Herværende spaltist savner i grunnen bare én ting. Humor er ikke nevnt med ett ord. Det er bekymringsfullt, særlig nå som skolenorge, representert ved blindernstudenten Trude Isaksen, endelig tar jernbanehumoren på alvor. Hennes hovedfagsoppgave over temaet er mildt sagt *bane*brytende og vil forhåpentligvis få stor betydning for humorens framtidige status i bedriften vår.

Humorens vilkår

Norsk jernbanehistorie er full av eksempler som viser at humoren til alle tider har hatt gode vekstvilkår i vårt lille hjørne av statsforvaltningen. Vedtaket om å realisere Bergensbanen er blant de bedre. De karene som litt enkelt sagt tok beslutningen om å svi av et par statsbudsjetter på å bygge jernbane over høgfjellet mellom øst og vest må jo nødvendigvis ha vært noen ordentlige skøyerfanter. Det er ellers i lys av dette gledelig å registrere at også dagens politikere, gjennom



Bergensbanens far: *Forstmester H.A. Gløersen gikk i bresjen for bygging av Bergensbanen, og må således ha vært litt av en skøyerfant.*

artige bevilgningskutt, et avslappet forhold til vedtatte planer og andre former for små og store «pek», viser stort ansvar for å holde den tradisjonsrike og spesielle norske jernbanehumoren i hevd.

Målevogn H

Nuvel og okke som - undertegnede har også et ønske om å bidra med sitt i sakens anledning og lanserer herved ideen om å gjennomføre en Målevogn H. Ikke nødvendigvis en bredt anlagt undersøkelse etter mønster fra Målevogn P, eller medarbeidertilfredshetsundersøkelsene (prøv å si det med et par glass B-vitaminer innabords). Nei, snarere er forsøk på å ta tempen på norsk jernbanehumor anno våre dager.

Mye humor

For ett er sikkert: det er mye humor der ute - i pukken, såvel som i kroker og kriker på kontorene. Humor som fortjener en plass i solen. Humor som fortjener å deles på flere. For å få til dette er jeg imidlertid avhengig av hjelp fra leserne. Jeg oppfordrer derfor alle som har en god historie, eller en morsom kollega på lager, om å tipse redaksjonen. Oppfordringen gjelder naturligvis også ansatte i forretningsenhetene, men disse bør utvise forsiktighet, og om naudsynt Vere varsame og lata att grinda. I våre dager har vi nemlig ingen garantier for at ikke også humor kan konkurranseutsettes.

Ha en god september!

Harry K

Månedens lille frekke

En eldre mann med skranglete bein og spasérstokk entrer et fullsatt lokaltog på Oslo S. Da toget forlater stasjonen, flater han ut i midtgangen. Han karrer seg møysommelig opp fra gulvet og er godt i gang med å børste støv av klærne da en jypling med sitteplass roper ut:

- Dø gammern.... Hadde du hatt gummi på stokken din, hadde ikke det der skjedd, veit du.

– Nei, og det ville det heller ikke ha skjedd hvis faren din hadde hatt gummi på stokken sin. For da hadde jeg sittet der du sitter nå.