KJØREVEIEN

Nr. 10 - 2003

Foto: Jofri Lunde

– Mer penger til sporet

Dette gir mer penger til sporet og mindre byråkrati. Slik reagerer talsmenn for «gutta i pukken» på vedtaket om å tilbakeføre driftsapparatet til forvaltningen. - Jeg er ikke redd for å gå litt fram og tilbake hvis vi finner den riktige løsningen som vi alle kan akseptere, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

Side 4-7

Signaler

Ved årsskiftet

Igjen står vi ved et årsskifte - tiden for refleksjon og tiden for å rette blikket framover.

Året 2003 har på mange måter vært et godt år for Jernbaneverket. Sikkerhetsmessig ligger året an til å bli blant de aller beste.

Satsingen på vedlikehold har også vært vellykket, og på flere banestrekninger kan vi vise til forbedringer. Ikke minst er antall saktekjøringer blitt betydelig redusert.

GSM-R prosjektet er godt i gang, og neste år vil de første strekningene med moderne samband mellom tog og trafikkledelse være ferdig utbygd.

Vi har lagt grunnlaget for et effektivt og moderne jernbaneverk. Neste år må vi ta ut effektene av omorganiseringen og lære oss bedre samhandling med kundenes beste for øyet.

Nødvendige endringer i en stor organisasjon vil alltid føre til en viss usikkerhet om den enkeltes arbeidssituasjon. Jeg har også forståelse for at mange opplever dette som vanskelig. Vi kan likevel ikke gå raskere fram enn at hvert skritt bringer oss mot vårt felles mål: ett jernbaneverk som er i stand til å møte framtidas utfordringer.

I Europa blir overgang til skinnende transport sett på som en nødvendighet.

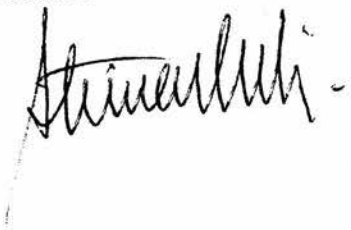
Våre naboland gjennomfører historiske satsinger på jernbane.

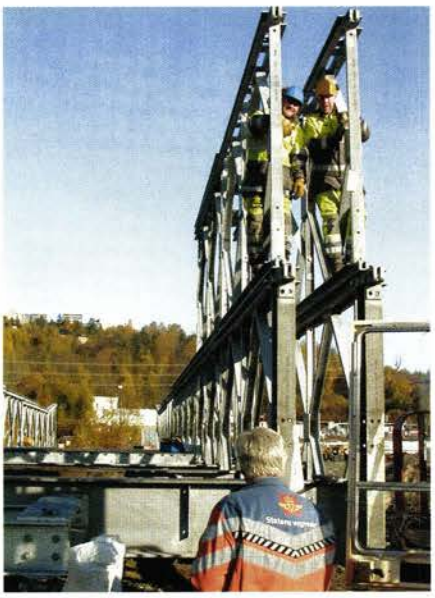
Dette forteller oss at Norge ennå har et stykke å gå. Vi skulle også gjerne hatt ressurser til å gjøre en enda større innsats i sporet, og vi har mange gode og lønnsomme investeringsprosjekter «på vent.»

Budsjettforliket i Stortinget ga ingen nye uttellinger for Jernbaneverket. Neste år får vi derfor en ikke ubetydelig reduksjon i vedlikeholdet. Vi skal klare den utfordringen i et unntaksår, men fra 2005 må vi få vedlikeholdsrammen opp igjen.

I 2004 skal jernbanen i Norge feire sitt 150-års jubileum. Den anledningen skal vi benytte til å fortelle hva jernbanen har betydd - og ikke minst hvilke muligheter jernbanen har som en framtidsrettet transportform.

Jeg ønsker dere alle en riktig god jul og et godt nytt år!





16
Bygger bru

Bjørn Andresen (øverst t.v.) og Birger Trollerud brygger bru sammen med vegvesenet – i tilfelle en katastrofe.

8
Lett på...

Prosjektet «Lett på tråden» viser at det er mulig å fjerne flaskehalser – som denne kjøreledningen under den lave bybrua i Drammen.

KJØREVEIEN 10-2003

- Først til våren har vi svaret	4	Felles trafikkopplæring	29
- Mer penger ut i sporet	6	Australias indre –	
- Ta vare på det beste	7	nå på skinner	30
Må fjerne flaskehalser	8	Gigantutbygging	
Godsstart med		i 50 graders hete	32
viktig verktøy	11	Min mening:	
«Alle» leser Kjøreveien	12	Prikken over i'en	34
Sverige på topp	14	På sporet av norsk	
Krise-bru på ei uke	16	jernbanekultur	35
Legger skinner på		Møte med:	
verdens tak	18	Harald på sporet	42
Har klokkertro tross		SmåNytt	44
usikkerhet	20	Mitt jernbanebilde	48
Setter rekord – ikke fornøyd	22	Info om info	49
Må jobbes systematisk	24	Feil	50
Ta toget til stadion	25	Punktlighet	
Bedre sikkerhet –		og driftsulykker	51
ikke mobildekning	26	Harrysporet	52
Informerer raskere og bedre	28		

12
Leses

Over 80 prosent som har deltatt i en leserundersøkelse, sier at de leser alt eller mye av stoffet i Kjøreveien.

30 50 grader +

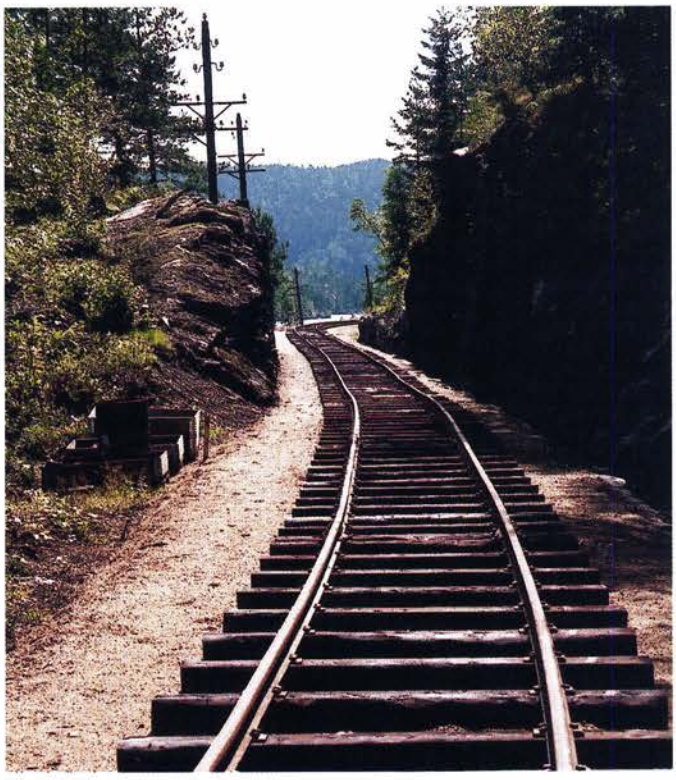
Enkelte lever som cowboyer i Australias røde indre, der en gigantisk jernbaneutbygging går mot slutten i 50 plussgrader.

28 EN årsak

Tor Arne Dalbakk og Silje Noer vil få samme trafikkinformasjon samtidig – med EN entydig årsak til forsinkelser.

35
Kulturspor

Disse skinnene ble en gang demontert. Nå er de bygd opp igjen og inngår i en stor verneplan med mange kulturminner.



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: 5.000
www.jernbaneverket.no

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

Redaksjonen avsluttet 4. desember 2003.

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

Utfordrer: *- Skal vi ha svart asfalt på plattformene eller tillate 20 centimeter med snø før vi brøyter? Det er ett av mange spørsmål som vi må ha svar på, sier jernbanedirektør Steinar Killi.* *(Foto: Tore Holtet).*

- Først til våren har vi svaret

- En arbeidsgruppe skal nå vurdere hvilken kapasitet Jernbaneverket selv skal ha i sitt driftsapparat for å kunne levere en sikker og effektiv jernbane. 1. mars foreligger svaret. På sikt er det statsbudsjettet som avgjør hvilket servicenivå vi skal legge oss på – og hvor stor arbeidsstyrke vi trenger.

TORE HOLTET og SVEIN ERIK BAKKEN

Dette sier jernbanedirektør Steinar Killi etter at ledelsen har vedtatt å dele Produksjon i tre driftsenheter – kalt JBV Drift - og legge dem under regiondirektørene.

– Ikke «vi» og «de»

- 1. april i år vedtok jernbaneverket en omfattende organisering som skulle tre i kraft innen 1. januar 2004. Hvorfor omorganiseres det igjen – vel sju måneder senere?

«Ikke «vi» og «de» – men «OSS»»

- I mellomtida har vi jobbet aktivt med å finne et egnet styringsverktøy for den nye organisasjonen. Da vi summerte opp statusen for dette arbeidet på et JL-møte 11. november, var det klart at vi ikke hadde greid å finne et verktøy som var forenling med hovedmålet om ett jernbaneverk. Vi har hele tida vært klare på at vi ikke skulle ha omfattende avtaleregimer og internfaktureringer. Da dette hensynet ikke var mulig å innfri, var konklusjonen klar: Vi kunne ikke opprettholde den organisasjonsform som var vedtatt i april.

- Ved at driftsapparatet tilføres regiondirektørene sikrer vi oss at vi det blir en bedre samhandling mellom eier og utførende driftsenhet. Det skal ikke være «vi» og «de». Det skal være «oss».

– Oppgavene er der

– Kan du i dag gi noen antydning om hvor mange som blir berørt av den nye omorganiseringen?

- Nei, vi skal nå gå gjennom hva Jernbaneverket trenger av kompetanse og arbeidsstyrke for å ivareta vår hovedoppgave: å levere et sikkert og trafikkberedt jernbanesystem. Vi har invitert personalorganisasjonene til å være med i dette arbeidet, og arbeidsgruppen skal altså vurdere hva slags bemanning de tre driftsenhetene skal ha.

- Hva vil du si til dem som føler at de går en usikker framtid i møte?

«...hvilket servicenivå vi skal legge oss på»

- Vi må ta én ting av gangen. Først må vi se hva vi trenger av egen styrke. Dersom vi kommer fram til at vi har en overbemanning, så skal vi ta opp det spørsmålet som egen sak. Det kan være flere alternativer. Et alternativ er å gjøre en ekstraordinær innsats – som for eksempel å rydde opp langs jernbanelinja – hvis en får penger til det. Vi snakker her i tilfelle om folk som kan jernbane og som kan sysselsettes i stedet for at vi benytter andre statlige virkemidler. Oppgavene ligger der.

Brev fra departementet

- Så sent som 28. november kom det et brev

fra Samferdselsdepartementet som understreker viktigheten av produktivitetsfremmende tiltak i Jernbaneverkets drift og produksjon. Hvor viktig var dette signalet i forhold til det vedtaket som nettopp er gjort?

- Modellen som vi nå har lagt fram, hadde vi drøftet ferdig før brevet fra Samferdselsdepartementet kom. Likevel understreker brevet hvor viktig det er at Jernbaneverket nå ser på hele arbeidsstyrken sin og ikke bare slår seg til ro med at Baneservice blir aksjeselskap.

«Jeg er ikke redd for å gå fram og tilbake, hvis vi når det beste resultatet»

- Vi er nødt til å se på hvilke tiltak som kan effektivisere hele drifts- og produksjonsapparatet. Men heller ikke dette er noe nytt. Tvert om har det hele tida ligget inne som en sentral del av arbeidet med å skape et mer effektivt og moderne jernbaneverk.

Regionene like viktig

- Når tre driftsenhenter nå får egne budsjetter under regiondirektørene, vil kanskje noen si: «Fram og tilbake er like langt»?

- Jeg skjønner godt at folk kan si det. Men de som påstår at det her er lett å finne riktig løsning på strak arm, har ikke forstått hva dette dreier seg om. Jeg er ikke redd for å gå litt fram og tilbake hvis vi finner den riktige løsningen som vi alle kan akseptere.

- Er det riktig å si at regionene nesten blir en like sentral del av Jernbaneverket som i gamle dager?

- Regionene blir like viktige, men de vil i større grad inngå i en samlet enhet, fordi alt skal samordnes hos infrastrukturdirektøren. Vi samler driftsapparatet under de tre enhetene for JBV Drift, med tett kontakt til banesjefene og under felles ledelse av regiondirektøren.

Budsjettene avgjør

- Neste års statsbudsjett innebærer kutt i drift og vedlikehold på en kvart milliard kroner. Hvordan virker dette inn på den jobben som nå skal gjøres?

- I organisasjonsspørsmålet kan vi ikke være så kortsiktige at vi bare ser på neste års budsjett, men vi har sagt at vi ikke tåler flere slike kutt. For på sikt er det selvfølgelig budsjettet som dimensjonerer arbeidsstyrken – ikke bare vår egen arbeidsstyrke, men også hva vi kan kjøpe av tjenester.

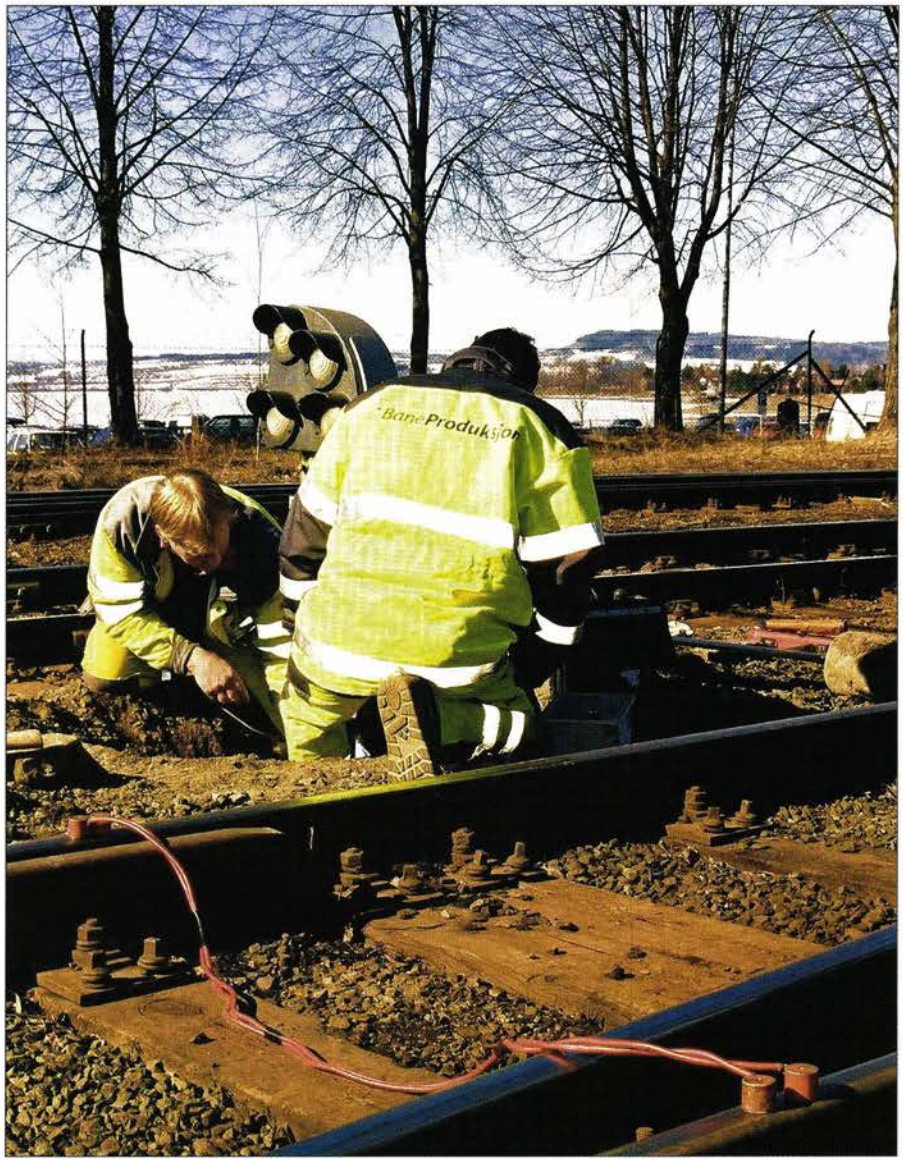
- Jeg ser derfor ikke bort fra at vi på et aller annet stadium må trekke inn departementet og utfordre våre oppdragsgivere i forhold til hvilket servicenivå vi skal legge oss på. Et eksempel: Skal vi ha svart asfalt på plattformene om vinteren? Det sier seg selv at dette vil kreve større innsats enn om vi skal tillate 20 centimeter med snø før vi brøyter. Tilsvarende spørsmål kan reises på flere områder. Kvalitet og service på våre tjenester har en nær sammenheng med størrelsen på arbeidsstyrken, konkluderer jernbanedirektør Steinar Killi.

tore.holtet@jbv.no

Vente: *De ansatte i Produksjon må vente til 1. mars får de får noe nærmere svar om Jernbaneverkets bemanningsbehov. På bildet signalmontør Magne Brattegard og Sverre Kjensmo i Produksjon Øst.*
(Foto: Terje Kristiansen).

Fakta om JBV Drift

- JBV Drift får ingen sentral enhet.
- De tre driftsenhetene vil ha de samme geografiske grensene som regionene.
- Fordelingen av personell mellom de tre enhetene skal være foretatt til 1. januar.
- De tre driftssjefene blir Bjørn Georg Hillestad i Drift Øst, Tony Dæmring i Drift Vest og Christoffer Østvik i Drift Nord.
- Situasjonen for det administrative personellet i Produksjon blir avklart så fort som mulig.
- - Målet er å bli ferdig med dette arbeidet nå i desember, opplyser infrastrukturdirektør Jon Frøisland til Banenettet.
- Maskinsentralen vil bli synliggjort som enn egen enhet, uavhengig av hvordan driftsapparatet blir organisert.



Enklere: *Nå blir det enklere å jobbe. Dermed blir det også igjen mer penger igjen til arbeid i sporet. Det mener i alle fall representanter for de «gutta i pukken.»*

Vedtaket om å legge tidligere BaneProduksjon under regiondirektørene blir møtt med begistring blant «gutta i pukken».

- Mer penger ut i sporet

TORE HOLTET

- Kjempefint, sier sentralt hovedverneombud for Jernbaneverket, Karl Emil Nygård, når han blir bedt om å kommentere vedtaket om å dele opp Produksjon i tre enheter og tilbakeføre det utførende apparatet til forvaltningen.

- Langt enklere

- Det vil bli langt enklere å få utført arbeid ute i sporet. Vi slipper alle leddene fram og tilbake før en jobb kan starte, poengterer han, og legger til:

- Vi kjenner alle det tunggrodde systemet: Hvis BaneProduksjon oppdager en feil som ikke er sikkerhetskritisk, blir feilen først meldt inn til regionen. Deretter skal en person fra forvaltningen ut på befaring, før han skal melde tilbake om jobben skal gjøres. Da kan det etter hvert skrives en kontrakt, og når det er gjort, kan arbeidet påbegynnes. Det sier seg selv at dette er en fryktelig tungvinn måte å jobbe på.

- Jo flere ledd, jo mer administrasjon. Jo kortere vei fra beslutning til utført arbeid, jo bedre, resonnerer Nygård.

Godt mottatt

- Hvordan blir ledelsen vedtak mottatt blant «gutta i pukken»?

- Jeg har inntrykk av at vedtaket er godt mottatt. Men: Usikkerheten rundt bemanningssituasjonen påvirker arbeidsmiljøet. Det ligger i kortene at det er for mye folk. Umiddelbart går mine tanker til administrasjonen og det personellet som er ansatt der. Når det organiseres tre driftsenheter under regiondirektørene, kan jeg ikke skjønne at det blir behov for den store administrasjonen som BaneProduksjon har i dag.

«Jo flere ledd, jo mer administrasjon»

- Ikke for mye folk

- Hva med Produksjon for øvrig? Kan bemanningen kuttes?

- Etter mitt skjønn er det ikke for mye folk «ute i pukken». Om vinteren kan det nok være en overkapasitet, men om som-

meren er det vanskelig å få tak i nok folk, sier Nygård, som regner med å sitte i den arbeidsgruppen som skal vurdere bemanningsbehovet.

- Gledelig overraskende

- Veldig overraskende, men gledelig overraskende, sier leder av Banepersonalets Forening i Trondheim, Jon Morten Laugsand om ledelsens vedtak. Han presiserer at han i skrivende stund ikke har fått satt seg inn i alle detaljer. Men han gir likevel klare nok signaler:

«... en stopper for det byråkratiet som har oppstått»

- Samarbeidet vil bli helt annerledes nå når vi igjen skal høre inn under forvaltningen. Vi får forhåpentligvis satt en stopper for det byråkratiet som har oppstått de senere åra.

- Men sikrer tilhørighet til forvaltningen en mest mulig effektiv drift?

- Det kan jeg ikke si, det finnes stadig muligheter for forbedringer, uansett hvor en hører til. Men jeg er sikker på at vi nå finner fram til mer effektive måter å jobbe på enn det som har vært praksis siden år 2000, da produksjon og forvaltning ble skilt.

- Vurdér etterslepet

- Hva er ditt budskap til den arbeidsgruppen som skal vurdere størrelsen på arbeidsstyrken?

- Sett dere ned og vurdér hvor stort etterslepet er på vedlikeholdssiden og kom med forslag til hvordan vi skal takle det problemet i framtida. Da vil de fort oppdage at der er behov for den mannskapsstyrken som finnes.

«Vurdér hvor stort etterslepet er på vedlikehold»

- Departementet ber om mer effektivisering ...

- Den regjeringen vi har i dag, roper på effektivitet, men følger ikke opp med midler som gjør det mulig å drive effektivt vedlikehold. Først bør våre politikere spørre seg om de vil ha en jernbane med de strekningene vi i dag har. Svarer de ja, må de også betale det som det koster, sier Jon Morten Laugsand.

tore.holtet@jbv.no

Vil synliggjøre: *- Tenkt fremdeles i prosjekter og synliggjør kostnadene, oppfordrer prosjektleder Ole Kristian Jacobsen i Produksjon Vest.*

(Foto: Jofri Lunde).

- Ta vare på det beste

- For Jernbaneverket som helhet vil det være en fordel at de nye driftsenhetene blir organisert som prosjektorganisasjoner, mener prosjektleder Ole Kristian Jacobsen i Produksjon Vest.

TORE HOLTET

Han ser for seg at det kan oppstå diskusjoner om hvordan JBV Drift skal organiseres, og viser til at BaneProduksjon er organisert forskjellig fra sted til sted.

- Hvis Jernbaneverket vil ha en så effektiv utnyttelse av ressursene som mulig, og samtidig ønsker seg en enhetlig struktur, vil det lønne seg å tenke i prosjekter. For å ta et eksempel: Hvis jeg hadde hatt 50 mann til å drifte Bergensbanen – sommer som vinter – ville det til tider vært vanskelig å holde alle i arbeid. Nå endrer vi arbeidsstyrken etter hva slags oppgaver vi har å gjøre. Slik bør det også være mulig å få til i den nye organisasjonen, mener Jacobsen.

Han poengterer videre: - Hvis den ledige arbeidsstyrken overføres til en ressurspool, blir kostnadene synliggjort med en gang og poolen vil være fokusert på å finne andre meningsfulle arbeidsoppgaver.

- Mener du med dette å si at Produksjon Vest er bedre organisert enn andre enheter i BaneProduksjon?

- Nei, jeg skal på ingen måte si at vi er bedre enn andre. Vi kan allte lære av hverandre. Men når vi omorganiserer oss, må vi sørge for at vi tar vare på det beste i det som er bygd opp. Det overordnede hensynet må være at vi finner en modell der vi hele tida har alle mann i arbeid, oppsummerer Jacobsen.

Må fjerne flaskehalser

- Jernbaneverket må bli flinkere og raskere til å fjerne flaskehalser og dermed innfri kundenes og transportselskapenes ønsker og behov. Prosjektet «Lett på tråden» viser at det er mulig, sier seksjonssjef for kunde- og markedsrelasjoner i Jernbaneverket, Kjartan Kvernsveen.

SVEIN ERIK BAKKEN

Norges største transportselskap for biler, Autolink AS, fikk problemer da de skulle ta i bruk nye, innelukkede vogner for frakt av biler fra Malmö til Drammen.

Av trafikale grunner må godstoget kjøre forbi Drammen stasjon til Sundland før det kan kjøre inn på bilhavnen. Dermed må de høye bilvognene kjøre under den lave bybroa i Drammen, og det går ikke fordi kontaktledningene ligger for lavt.

«Spleiselag»

Det var verken planer om eller penger avsatt til å fjerne denne flaskehalsen da Autolink henvendte seg til Jernbaneverket tidligere i høst. Får de ikke fjernet denne hindringen, så må de flytte transporten av tusenvis av biler over på lastebiler og vei.

- De spurte oss om hvordan de kunne bidra til å løse problemet. Jeg forklarte at om de forskutterte tiltaket, som på det tidspunktet var anslått til å koste bagatellmessige 200.000 kroner, var det lettere å få gjennomført det raskt. Da gikk det ti minutter, så bekreftet de skriftlig via faks at de ikke bare var villig til å forskuttere, men til å betale.

«Fjerne hindere for effektiv transport av tømmer og biler»

- Nå viser det seg at tiltaket vil koste rundt en halv million kroner. Det må derfor i stedet et «spleiselag» til for å få gjennomført tiltaket. Men det viktigste er tross alt at vi klarer å kaste oss rundt og får fjernet denne flaskehalsen. Dermed løser vi et problem for en stor kunde, og vi får tilført ny trafikk for en rimelig penge, sier en fornøyd seksjonssjef.

Berettigelse

Kvernsveen slår samtidig fast at hans avdelings profesjon og berettigelse nettopp ligger i å bryte ned og fjerne både interne og eksterne barrierer. Barrierer finnes overalt - både i regelverk og ute i marken.

- En viktig barriere som Jernbaneverket rår over, er profilene på jernbanenettet. Ved å utvide profilene i tunneller, skjæringer og på bruer, gir vi plass til moderne godsvogner for transport av biler og tømmer, semitrailere og annet som kundene etterspør.

«Hemmeligheten er bruken av eget utstyr og ledig kapasitet»

- Vi må i hvert enkelt tilfelle gå inn og se på om det lar seg gjøre å dekke kundenes ulike behov der og da. Det kan bety at en nøyer seg med å gjøre bare den utvidelsen av profilen som vedkommende spør om, og dermed foretar en gradvis og mindre kostnadskrevende utvidelse, sier Kjartan Kvernsveen.

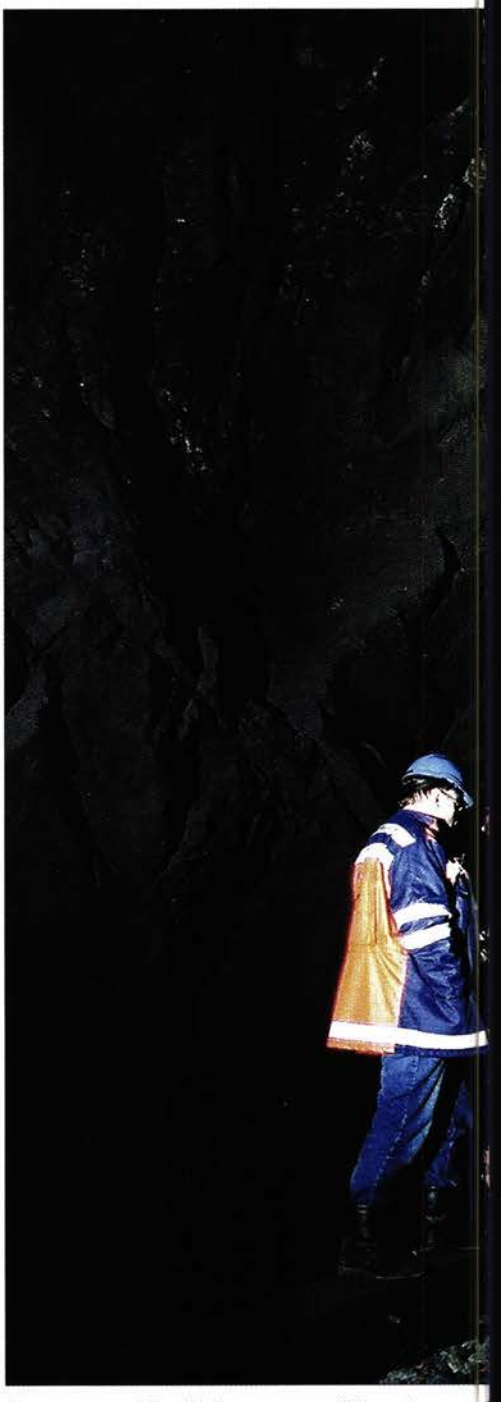
Utfordringen

- Vi har gjort mye for å fjerne flaskehalser for semitrailere. Utfordringen framover er å fjerne hindere for effektiv transport av tømmer og biler, sier seksjonssjef i teknikk i Jernbaneverket, Christopher Schive.

Foruten den ene flaskehalsen i Drammen finnes det flere tilsvarende eksempler på Østfoldbanen.

På tømmersiden er det ikke høyden, men bredden på profilene som er problemet.

- For å få til investering i nye tømmervogner må vi gå inn for så brede og store vogner som mulig, slik at de er attraktive å leie ut på det svenske markedet. Men også her er det kun snakk om noen få flaskehalser på Nordlandsbanen, Solørbanen og mellom Kongsvinger og terminalene i Østfold.



Lønnsomt: *Utvidelsen av profilene i tunnel*

Meget lønnsomt

Schive trekker mer enn gjerne fram arbeidet med å utvide tunnelene på Bergensbanen som et eksempel til etterfølgelse.

- Utvidelsen av profilene i tunnelene på den 372 kilometer lange banen med 40 centimeter for å gi plass til frakt av semitrailere på jernbanen har kun kostet om lag 40 millioner kroner. Sett i forhold til

Bergensbanen er et av de mest lønnsomme prosjektene Jernbaneverket har gjennomført i den senere tid. (Foto:Utbygging).

hva som er oppnådd, der en rett etter åpningen får utnyttet den nye kapasiteten med helt nye godstog på strekningen, må dette være et av de mest lønnsomme prosjektene Jernbaneverket har gjennomført i den senere tid.

«Profilutvidelser er lett å selge politisk»

- Prosjektet bør danne grunnlag for hvordan vi skal utføre slike utvidelser i framtiden. Det er derfor viktig at vi tar vare på denne kunnskapen og får den over i hele Jernbaneverket, slik at vi kan bli mye mer effektive på utvidelser av profiler.

Hemmeligheten

- Dette meget vellykkede prosjektet er gjennomført ved hjelp av en ny produksjonsteknikk som Jernbaneverket Region Vest har utviklet. Bare for få år tilbake var et slikt løft nærmest umulig å gjennomføre.

- Hemmeligheten er at de har brukt mye av eget utstyr og utnyttet ledig kapasitet på en meget dyktig måte. Videre fører saging og pigging til at det blir lite opprydding. Dermed kan de jobbe effektivt uten at å oppta mye sportid.

- Fordi det alltid er det svakeste leddet som er avgjørende for en banes kapasitet, gir utvidelsene av profilene resultater med en gang de er ferdige, i motsetning til mange kostbare bit-for-bit-utbygginger.

Rett på oppgaven

- Det er det ene; det andre vi kan lære, er å styre sterkere mot krav fra markedet når de kommer. At vi med andre ord i stedet for å sette i gang med tyngre planlegging og vurderinger, i mye større grad går rett på oppgaven og løser den.

- Vi har rimelig bra oversikt over de fleste flaskehalsene og har stort sett →

Flaskehals: *Moderne biltog kan ikke passere den lave bybroa i Drammen. Nå blir Jernbaneverket med på et spleiselag og fjerner denne flaskehalsen. (Foto: Njål Svingheim).*

metoder for og meninger om hva som trengs å gjøres. Ved å bruke de riktige, interne ressursene på området vil vi oppnå veldig mye uten at det koster særlig mye.

Lett å selge

- Profilutvidelser er etter min mening også lett å selge politisk. Å flytte trafikk fra trailere ogcontainere fra vei til jernbane – det bør man kunne bifalle uansett politisk farge. I tillegg utløser slike rimelige tiltak også straks en klar sikkerhets- og miljøgevinst. Tiltak som gir større trafikk på jernbanen, kan teoretisk øke risikoen der. Men gevinsten i form av risikoreduksjon på veien vil bli flere ganger så stor. Vi må se sikkerhet i et samfunnsperspektiv og ikke ensidig i et jernbaneperspektiv.

«Å dekke kundenes ulike behov der og da»

Egen pott

- Hvordan kan Jernbaneverket organiseres slik at en blir bedre til å fjerne hindringer og flaskehalser?

- Det kan vi gjøre ved å bygge opp interne enheter som er spesialisert på å løse slike oppgaver. Vi kan for eksempel utstyre en egen robeltralle med utstyr for å utføre nødvendige utvidelser av tunneler. Man kan også påmontere laserutstyr så vi slipper å leie inn utenlandske målefirma. Man må ha tilgang til kompetanse både på brosiden og kontaktledningssiden, som ofte er flaskehalser i toppen av profilen, sier Christopher Schive.

«Kaster oss rundt og fjerner flaskehalser»

Kvernsveen er enig: - Det kan være en god idé å legge opp en økonomisk beredskap slik at en har midler til mindre tiltak for å få fjernet brysomme flaskehalser, med andre ord planlegge for det uforutsette ved å sette av en pott til kunderettede tiltak. Bruker vi ikke opp potten, kan pengene gå inn i det vanlige vedlikeholdet eller brukes på fornyelser, avslutter Kjartan Kvernsveen.

svein.erik.bakken@jbv.no

- Mer brukervennlig

- Andreutgaven av Jernbaneverkets produktbeskrivelse, Network Statement, vil bli enda mer brukervennlig, lover seksjonssjef for kunde- og markedsrelasjoner i Jernbaneverket, Kjartan Kvernsveen.

- Den formelle grunnen til at vi har laget en ny utgave er at vi er pålagt å utgi en ny hvert år. Den skal oppdateres 11 måneder før hver hovedruteendring, som for vår del og for resten av Europa skjer 15. desember hvert år, opplyser han. Så neste år er det på´n igjen.

- I forhold til førsteutgaven er denne betydelig større, nærmere bestemt på hele 550 sider fordelt på to bøker. Den ene er ren tekst, den andre inneholder bilag og kart.

- Det økte sidetallet betyr mer kunderettet informasjon. I tillegg har vi fått gjennomgående sidenummer og et skikkelig stikkordregister på plass.

- Vi håper at disse grepene skal gjøre produktbeskrivelsen av hva Jernbaneverket leverer, hvor vi leverer og hvordan du som kunde går fram for å få tilgang til våre leveranser mer brukervennlige og dermed lettere tilgjengelig, avslutter Kjartan Kvernsveen.

Network Statement vil også bli lagt ut på Jernbaneverkets hjemmesider.

Godsstart med viktig verktøy

Roser: - Vi har spart masse tid og krefter, sier Mats Åkerfeldt i Green Cargo og roser både Jernbaneverket og oppslagsboka Network Statement. *(Foto: Svein Erik Bakken.)*

STOCKHOLM (Kjøreveien): **- Jernbaneverkets oppslagsverk og produktbeskrivelse, Network Statement, har vært et meget nyttig verktøy i arbeidet med å etablere vognlasttrafikk i Norge, sier prosjektleder Mats Åkerfeldt i Green Cargo.**

SVEIN ERIK BAKKEN

- Går alt etter planen, og vi får de nødvendige tillatelsene fra Statens jernbanetilsyn i Norge, så går det første godstoget med vognlast til Norge 15. desember, fortsetter Åkerfeldt.

Historisk

Green Cargo vil være i gang med vognlast her til lands samme dag som CargoNet legger ned sin vognlasttrafikk i Norge. Dermed vil det denne dagen bli skrevet jernbanehistorie i Norge.

I første omgang forlenger Green Cargo to av sine godslinjer inn i Norge. Et godstog vil gå til og fra godsterminalene i Sarpsborg, Berg og Rolvsøy i Østfold via Kornsjø og et vil gå til og fra Drammen.

Meget god kontakt

Bakgrunnen for at Green Cargo er på vei inn på det norske godsmarkedet, er at det ble åpnet for konkurranse fra 15. mars i år.

Green Cargo er godt kjent i Norge. Både gjennom tett samarbeid med tidligere NSB Gods og som eier av 45 prosent av aksjene i CargoNet, som ble navnet da godstransport ble skilt ut fra NSB i eget selskap.

- Det hele startet med at jeg i mai i år ringte sentralbordet i Jernbaneverket. Jeg fortalte at jeg ringte fra Green Cargo i Sverige og ønsket å kjøre vognlast i Norge. Jeg spurte derfor: - Hva gjør jeg da?

- Etter mange klikk i telefonen ble jeg satt direkte over til rett mann, Kjartan Kvernsveen. Han fikk jeg med en gang meget god kontakt med. Så rullet det i vei.

- Tidligere har vi kun kontaktet vår søsterbedrift, CargoNet, når det var forhold vi trengte hjelp til å løse i Norge. Det har vi for så vidt benyttet oss av nå også, men i dette tilfellet har oppslagsverket Network Statement og samarbeidet med Jernbaneverket vært av helt avgjørende betydning.

- Vi visste en god del om det norske jernbanenettet og dets infrastruktur, men det var mye vi ikke visste, og som vi fant svarene på enten i Network Statement eller via personlig kontakt med Kjartan og hans avdeling.

Meget bra, men...

- Vi har brukt Network Statement både som en oppslagsbok og som et verktøy. Vi har spart masse tid og krefter ved å kunne plukke ut svarene på mange av våre spørsmål fra dette meget gode oppslagsverket, sier Åkerfeldt.

Han understreker at all rosen er fortjent, men legger likevel ikke skjul på han savnet viktig informasjon.

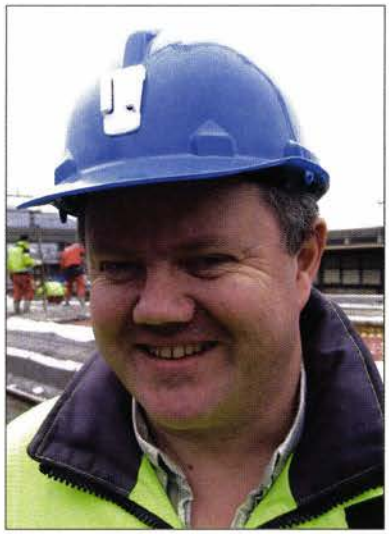
- Informasjonen om stasjonene er utmerket. Her får vi vite det meste som for eksempel hvor mange toaletter de har. Men når det gjelder godsterminaler, er informasjonen meget mangelfull. Denne delen håper vi blir bedre i de nye utgavene. Det er også ønskelig at beskrivelsen av den tekniske delen av jernbanenettet hadde vært bedre.

Viktig marked

Det er ikke tilfeldig at Green Cargo er det første utenlandske selskapet som starter med godstrafikk på det norske jernbanenettet. I tillegg til den nære tilknytningen til CargoNet mener Green Cargo at det norske godsmarkedet av flere grunner er et viktig marked for dem.

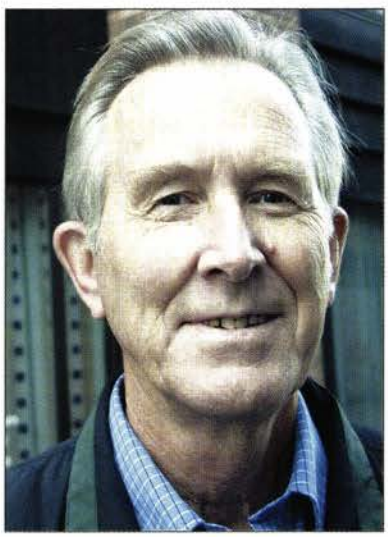
- Ved å utvide markedet vårt til også å omfatte Norge vil vi kunne utnytte materiellet vårt enda bedre. I samarbeid med CargoNet vil vi også tilby kombitransporter til Norge. For de kundene som av ulike grunner ikke kan kjøre kombi, så vil satsingen bidra til at vi beholder våre kunder som har sendt vognlaster til Norge. Vårt tilbud til det norske markedet blir altså bedre og bedre med disse to alternativene, avslutter Mats Åkerfeldt.

svein.erik.bakken@jbv.no



«Meget bra blad - et blad for alle, ikke bare for toppledelsen. Det eneste jeg ikke er fornøyd med, er måten å framstille signalfeil på, ved bruk av fiktive 2 spors stasjoner - det blir som å sammenligne pærer og epler.»

Bjørn Skauge, Region Vest.



«Jeg setter stor pris på bladet Kjøreveien. Oppdaterer meg om jernbanespørsmål. Harrysporet er et friskt pust.»

Kjell Tore Christensen, pensjonist.

«Alle» leser Kjøreveien

De fleste av Jernbaneverkets ansatte leser hvert nummer av Kjøreveien – ifølge en fersk leserundersøkelse. Over 80 prosent oppgir at de leser alt eller mye av stoffet, og hele 95 prosent oppfatter innholdet som troverdig eller meget troverdig.

TORE HOLTET

Undersøkelsen baserer seg på svar fra 737 av 4700 personer som mottar Kjøreveien. Utvalget skal, ifølge erfarne eksperter på tilsvarende målinger, være noenlunde representativt – selv om de ansatte i Produksjon er noe underrepresentert i svarbunken.

Det store flertallet av de som tilkjennegir sine synspunkter, gir uttrykk at de er meget godt fornøyd med bladet og at det i hovedsak bør fortsette i samme spor.

22 prosent «leser alt»

Dette er noen av de nakne tallene:

- 93,5 prosent svarer at de alltid leser Kjøreveien. Bare 0,4 prosent svarer aldri.
- 22 prosent leser alt, hvis vi skal tro på skjemasvarene, og hele 60 prosent svarer mye.
- Mer enn 78 prosent oppfatter informasjonen i bladet som troverdig. 17 prosent mener den er meget troverdig.
- 73 prosent mener at det redaksjonelle innholdet er passe eller meget uavhengig, mens 14 prosent opplever at det er styrt av ledelsen.
- 90 prosent er både fornøyd med antall sider og antall utgaver.
- Nesten like mange – 88 prosent – er enig i at Kjøreveien bør bringe allment stoff om jernbane og samferdselspolitiske forhold.

Svarene fordeler seg noenlunde likt på avdelinger og regioner, men med noe lavere oppslutning blant produksjonsansatte.

Leses: *93,5 prosent av de som har deltatt i leserundersøkelsen, sier at de alltid leser Kjøreveien. (Tegning: Egil Nyhus).*

Advarsler

I tillegg til å svare på spørsmål med ulike svaralternativer har enkelte benyttet muligheten til å komme med noen friske fraspark, og selv om Kjøreveien skårer høyt i forhold til troverdighet, mangler det ikke på advarsler.

«Et bra blad, men må passe seg for ikke å bli for sidrumpa og applauderende overfor ledelsen. Vær kritiske der det trengs!!» er oppfordringen fra an anonym innsender.

En annen «ønsker mye mer konstruktiv kritikk og ikke bare intervjuer med optimister.»

En tredje variant er denne: «Ikke la

Kjøreveien bli et like ørkesløst «Pravda» som Vingehjulet.»

10 prosent av de som har svart, oppfordrer Kjøreveien om å slippe til flere vanlige ansatte – også de som er kritisk til ledelsen.

For «gutta i pukken»?

Enkelte svar går i høyst ulike retninger.

«Gjennomført godt jernbanestoff som er veldig nytt informasjon for oss «gutta i pukken», heter det ett sted.

En av kollegene er mer kritisk og skriver: «For mange blir bladet for akademisk. Savner litt deltakelse fra fotfolket.»

En del innsendere gir Kjøreveien tips om nye faste innslag, som for eksempel kryssord og personaliastoff. Ikke overraskende savner en del mennesker stoff fra sitt eget lokalmiljø eller fagmiljø. Nye utbyggingsprosjekter later til å være godt lesestoff, og den pågående omorganiseringen kan det tydeligvis ikke informeres nok om.

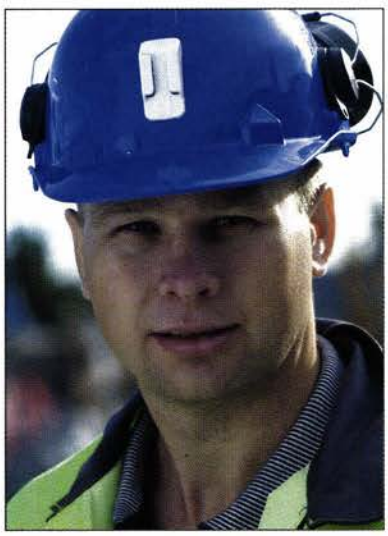
Likevel er det overraskende mange som tar på seg spanderbuksene og deler ut skamros. En anonym innsender avslutter sitt svar med denne attesten:

«Meget flott fagblad som jeg har inntrykk av leses av de fleste i Jernbaneverket. Fortsett sånn.»

tore.holtet@jbv.no

«Synes Kjøreveien er et bra blad. Det har blitt bedre med mer generelt jernbanestoff. Av og til synes jeg det kan bli litt vel navlebeskuende – og litt mye pensjonister. Det er viktigst at det er et godt blad for oss som jobber, slik at vi kan bruke stoff og reportasjer til å inspirere oss i vårt daglige virke.»

Vigdis Espnes Landheim, Region Nord.



«Kjøreveien må være uavhengig av ledelsen, det er de helt klart ikke i dag. Når ledelsen presenterer sitt syn, må det også være åpent for kritikk. For eksempel er EMJ-prosessen kun en skinnmanøver for å kunne forklare omplassering av den øverste ledelsen uten å endre på den reelle maktfordelingen.»

Per Kristian Skjølås

«Bladet er ok. Litt for mye rettet mot ledelsen og deres synspunkter. Vi på golvet burde bli intervjuet mer.»

Jorunn Salvesen, Drammen.

«Kjøreveien er bra, men det virker som om det er laget mest mot Hovedkontoret. Hva om Kjøreveien hver gang hadde noe stoff fra BanePartner og andre enheter? Pluss for fin layout!»

Tone Rekdal, BanePartner.

Sverige på topp

Artikkelen «Sverige satser mer enn Norge» ble lest av flest lesere. På andreplass kom den oppfølgende artikkelen «- Nå må Norge bestemme seg», tett fulgt av reportasjen om utbyggingen i Lieråsen kalt «30 meter tunnel i uken».

I det utsendte spørreskjemaet ble alle spurt om hva de leste i nummer åtte av Kjøreveien. 10 prosent av deltakerne krysset av for alle artikler, mens tre prosent svarte at de ikke hadde lest denne utgaven av Kjøreveien.

Leserundersøkelsen viser at vår sammenlikning av svensk og norsk jernbanesatsing slo godt an. 72 prosent fikk med seg hovedsaken, og rundt halvparten krysset av for mange av de andre artiklene under samme tema.

Artikkelen om den pågående omorganiseringen «- Noen må flytte på seg» - ble lest av 53 prosent, Smånytt av 52 prosent og «Veiskatt åpner for flere tog» av 50 prosent.

Vedlikeholdsartiklene «Den gode sirkel» og «På rett vei» slo godt an hos henholdsvis 43 og 42 prosent.

Av de faste innslagene leste 44 prosent Harrysporet. 39 prosent fikk med seg tabellene om punktlighet og driftsulykker. 38 prosent så på bildet «Måke» under vignetten «Mitt jernbanebilde», og den grafiske framstillingen av feil nådde fram til 35 prosent.

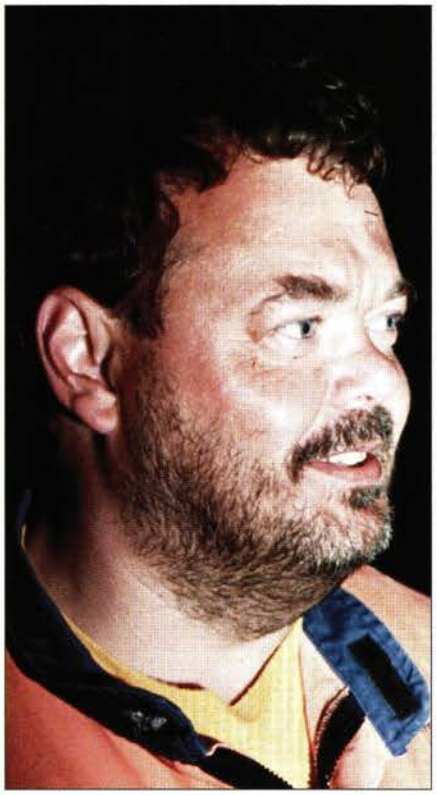
Informasjon fra biblioteket ble lest av 21 prosent. «Limet»-reportasjen «Elvis bra – ABBA best» oppnådde 15 prosent og «Møte med-intervjuet -Herr President» 12 prosent.

i Kjøreveien nr 8-2003	Lest av (totalt prosent)
Sverige satser mer enn Norge	72
Nå må Norge bestemme seg	56
Noen må flytte på seg	53
Smånytt	52
Veiskatt åpner for flere tog	50
Sjudoblet trafikk	47
Investeringer er avgjørende	46
Harrysporet	44
Den gode sirkel	43
På rett vei	42
Fjerner 30 feilkoblinger	39
Punktlighet og ulykker	39
Mitt jernbanebilde	38
Feil i august	35
Bratt IT-år i vente	30
Åpner lukket by	28
EU reviderer avgifter	23
Informasjon om informasjon	21
Elvis er bra - ABBA er best!	15
Møte med: Herr president	12
Alt:	10
Intet	3
Blankt	2,7

Spørsmål	Prosent
Leser hvor ofte?	
Hvert nummer	93,5
Av og til	4,9
Sjelden/aldri	0,4
Leser hvor mye?	
Alt	22
Mye	60
Litt	17,5
For sjeldent	1,88
For ofte	7,8
Sidetall:	
Passe	90
For få	4,44
For mange	2,8
Vet ikke	2,7
Troverdighet:	
Svært troverdig	16,89
Troverdig	78,46
Lite troverdig	1,88
Vet ikke	1,88

Spørsmål	Prosent
Redaksjonelt stoff:	
Meget uavhengig	5
Passe uavhengig	68
Styrt av ledelsen	14
Styrt av ledelsen/ passe uavhengig	1,5
Vet ikke	8
Allment stoff:	
Riktig	88
Feil	7,5
Vet ikke	2,55
Vil ha KV:	
Hjem	60
På jobben	24
Samme hvor	15,5

«Villmann» vant fjelltur



Gleder seg: *Kjell Berntsen ser fram til et ukesopphold på Ustaoset.*
(Foto: Svein Skavang Graadal).

- Helt topp for en villmann! sier Kjell Berntsen i en kommentar til at han som deltaker i leserundersøkelsen ble trukket ut som vinner av gratis hytteopphold på Ustaoset.

Sveiselederen i Produksjon på Hamar er nemlig en ivrig friluftsmann, og utflukter i 1000 meters høyde med utgangspunkt i en av NJTS flotte hytter er noe både han og familien ser fram til.

- Harehunden er en god kamerat på fritida, særlig på høsten. Noen ganger føler kjerringa at bikkja går foran, sa Berntsen i et større intervju i Kjøreveien høsten 2001.

På Ustaoset er det god plass både til kona og bikkja.

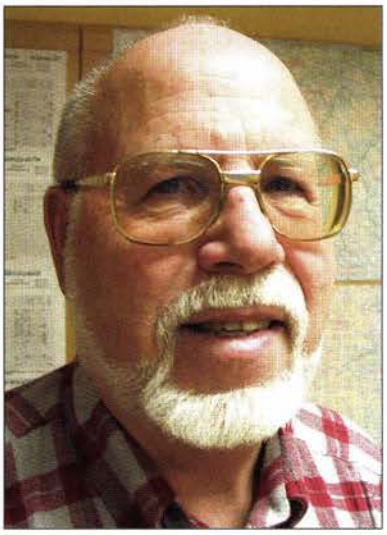
- Vi er også brukbart kjent i området, sier «villmannen», som i tillegg til å jakte også fisker mye - både i ferskvann og saltvann.

- *Og Kjøreveien?*

- Den leser jeg regelmessig, forsikrer han. – Mye interessant stoff om jernbanen, både her hjemme og ute.

«Kjøreveien er et fint blad og gir informasjon både om Jernbaneverket og hva som skjer ellers av interesse. God design og lett leselig, utfylt med bra bilder. Skulle jeg ønske meg noe annet, må det bli et mer offfensivt jernbaneverk eller en redaksjon som utfordrer både politikere, ledelsen og ansatte i samferdselspolitiske spørsmål.»

Per Asmyr,
Region Sør.



«Kjøreveien er et så informativt, viktig og allsidig tidsskrift at de at det burde være obligatorisk lesning for alle våre folkevalgte!»

Kjell Martin Sveen,
teknisk kontor i Drammen.

Krise-bru på ei uke

Under en naturkatastrofe vil det kunne bygges ei ny jernbanebru på opptil 50 meter i løpet av en uke eller to. Et eget beredskapslag er opprettet for å trå til under en krisesituasjon.

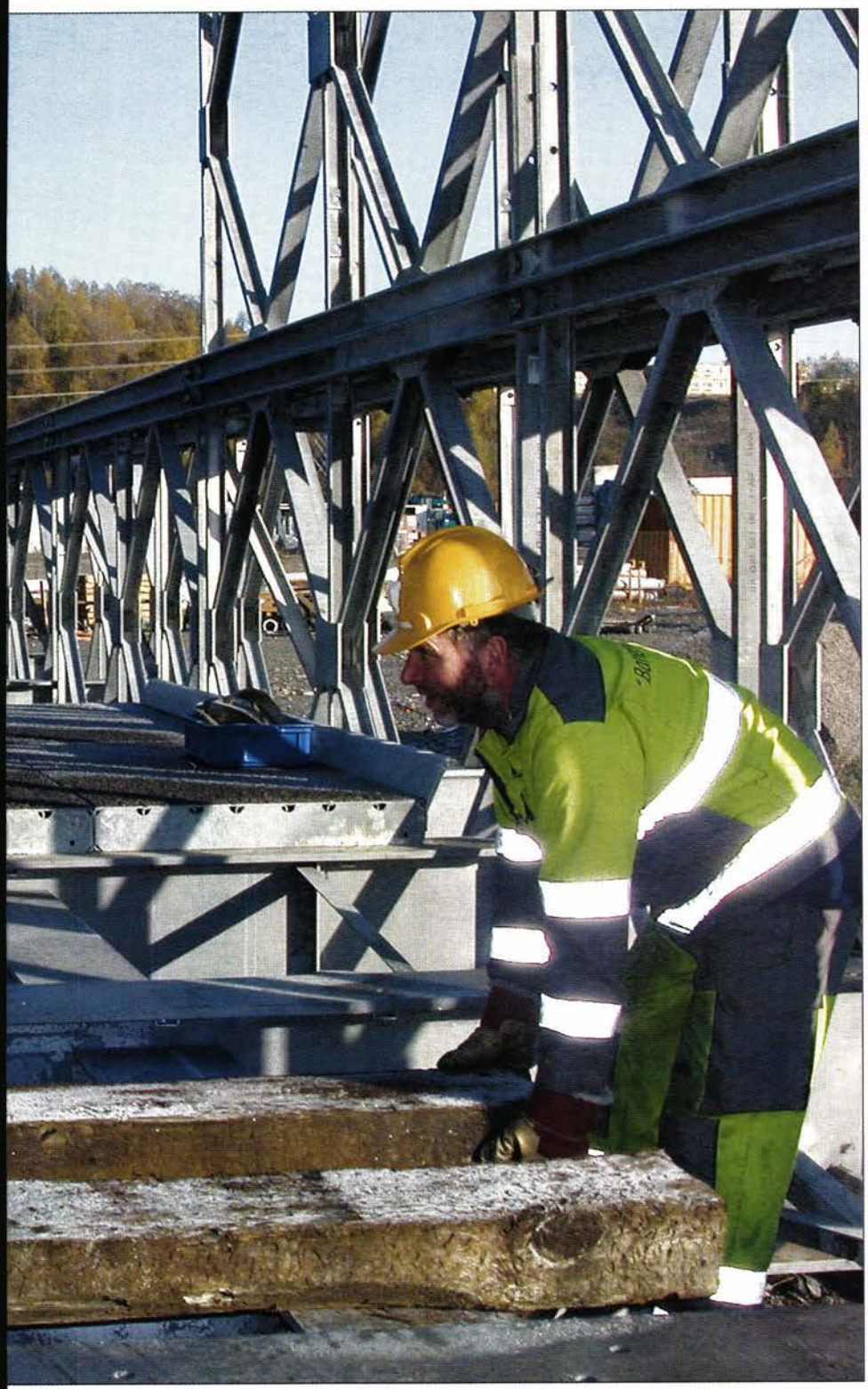
TORE HOLTET

Idéen om en slik beredskap ble lansert på 80-tallet, og for 10 år siden oppnevnte Samferdselsdepartementet en gruppe med representanter både fra daværende NSB og Statens vegvesen.

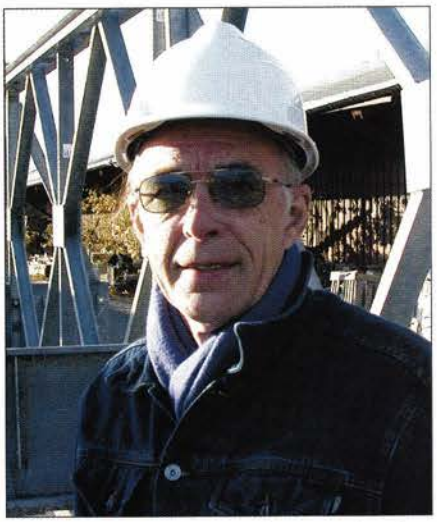
Etter en lang utredningsperiode ble det bevilget penger, og Jernbaneverket har nå stålmateriell for nær 10 millioner kroner liggende under tak på Grorud. Vegvesenet har et tilsvarende lager på Bjørkelangen, og alt materiell skal kunne brukes av begge etater – hvis en stor flom eller andre tenkelige katastrofer skulle inntreffe.

Kunne tatt måneder

- Hittil har vi ikke vært i stand til å reparere ei litt større bru. I beste fall ville vi fått lånt noe fra utlandet, og det kunne fort tatt måneder før vi hadde maktet å opprette ny bruforbindelse. Nå vet vi at vi har ei ny bru oppe i løpet av 14 dager. Under vårt opplæringskurs på Grorud var den på



Mange tak: *Stålkonstruksjoner for 10 millioner kroner ble montert under ukeskurset på Grorud. På bildet Vidar Rødsmoen (t.v.) og Knut Pedersen. (Foto: Tore Holtet).*



Fornøyd: *- Før kunne det ta måneder å få opp ei stor bru, nå tar det maksimalt 14 dager, sier sjefingeniør Ivar Ness.*

plass i løpet av en uke, forteller sjefingeniør Ivar Ness.

«I alt brukes 400 tonn med stål»

Fram til i år har ikke Jernbaneverket hatt utstyr for å bygge midlertidige bruer på mer enn 19 meter – og da ved hjelp av stålbjelker. Nå brukes prefabrikkerte stålkonstruksjoner, som under kurset på Grorud ble montert av sju mann fra Bane Produksjon og fem mann fra Statens vegvesen.

Godt team

Instruktør var bruingeniør Eric Dahlén. Han er en erfaren brumontør og representerer den britiske leverandøren Maby & Johnson.

- Vi har montert slike bruer verden over, forteller han og roser arbeidskarene som utgjør det norske beredskapsteamet.

- Her får Norge et godt team, sier han uoppfordret, og legger til: - Denne jobben krever kompetanse, men ikke mer enn at den kan læres av folk som har allsidige forkunnskaper. Her stilles imidlertid ett ufravikelig krav: Monteringen må gjøres 100 prosent riktig fra begynnelsen av.

400 tonn

I alt skal brukes 400 tonn stål på jernbanens beredskapsbru. For toget krever et langt mer solid underlag enn et hvilket som helst kjøretøy på vei. En enfelts jernbanebru på 50 meter inneholder like mye stål som en tofelts veibru på 80 meter.

«Vi har montert slike bruer verden over»

Ifølge instruktør Dahlén er det ingen grunn til å trekke brukvaliteten i tvil.

- I u-land brukes slike stålbruer permanent. For i tillegg til at de er raskere å bygge er de også vesentlig billigere, sier svensken som høyst sannsynlig vil bli hentet til Norge hvis behovet skulle melde seg.

tore.holtet@jbv.no

Legger skinner på «verd

- og henter lærdom fra Ofotbanen

Kina sikrer seg kontrollen over «verdens tak» og bygger jernbane i 5000 meters høyde. Forleden hadde den kinesiske vise-jernbaneministeren med seg seks medarbeidere til Narvik for å lære mer om hvordan Ofotbanen mestrer store snømengder og sprengkulde.

TORE HOLTET

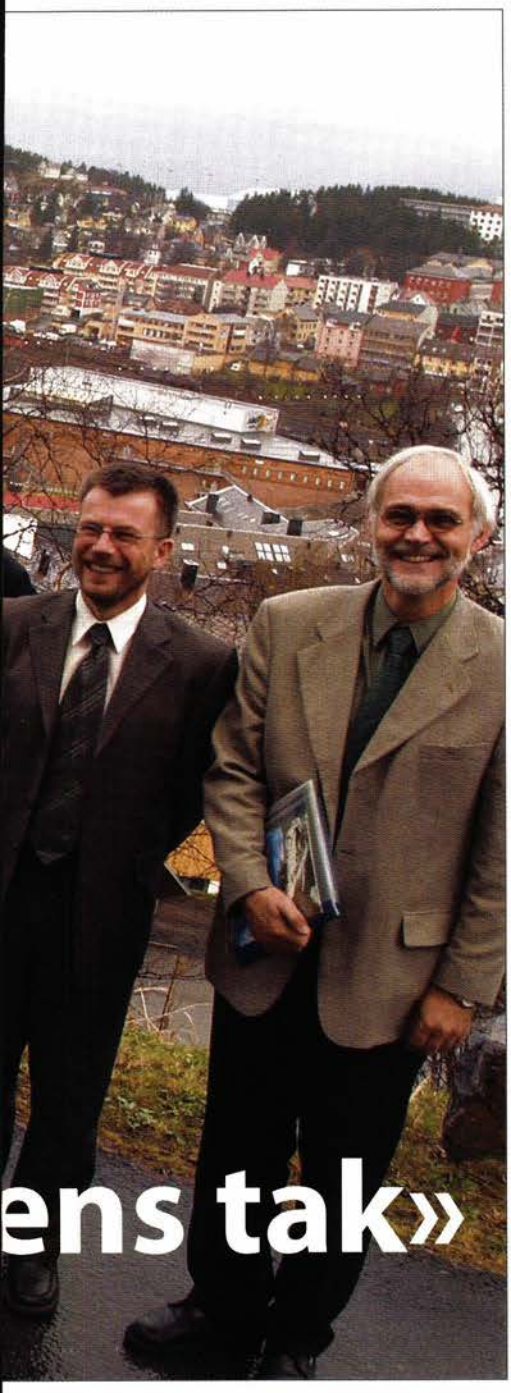
- Den 112 mil lange jernbanen i Tibet vil gå gjennom de villeste landskapene du kan tenke deg. Store deler av strekningen har permanent frost, og ingeniørene er nødt til å løse problemer som ikke har vært løst før, forteller Kina-ekspert og forfatter Torbjørn Færøvik.

- På Ofotbanen har vi ikke erfaring med permafrost, men vi er vant til å operere med mye snø. Under besøket her i Narvik orienterte jeg om snøoverbygg, snøskjermer, rasvarslingsanlegg og sporvekselvarmer, og etter besøket har vi svart på flere detaljspørsmål – særlig om sporvekselvarmer, opplyser banesjef Thor Brækkan på Ofotbanen.

Strategisk viktig

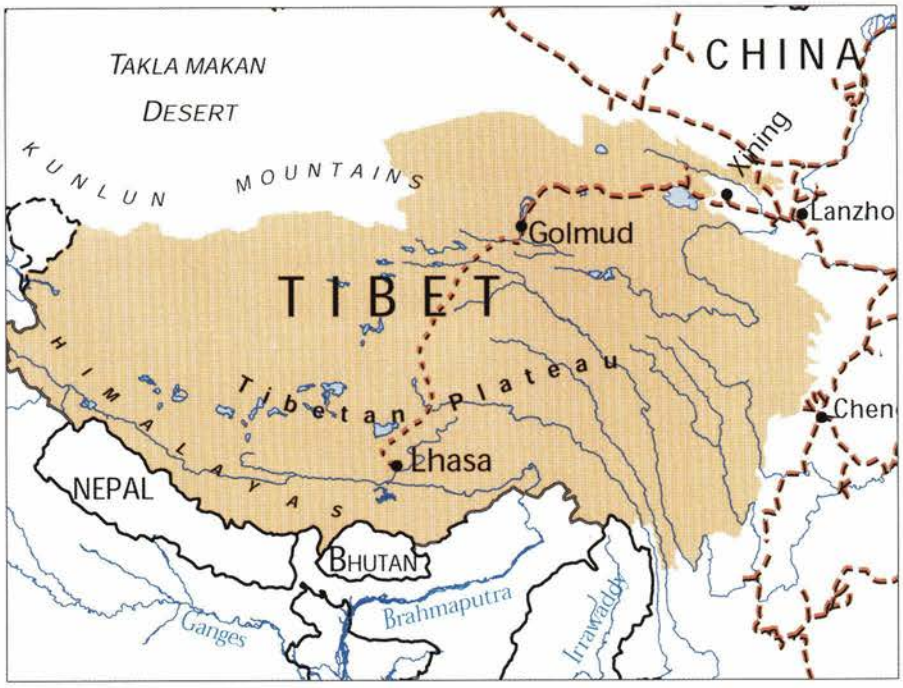
Helt siden den kinesiske okkupasjonen av Tibet i 1950 har Kina hatt som ambisjon å bygge jernbane gjennom noen av verdens høyeste fjell - fram til Tibets hovedstad, Lhasa.

- Tibet er et strategisk viktig område for Kina. Det danner en buffer mot India, og det er store mineralforekomster i området. En jernbane vil gjøre det mulig å transportere både varer og militært utstyr ut til havner og skip, og slik kan du si at Kina sikrer seg kontroll over verdens tak, forklarer Færøvik.



På Narviks tak: *De møttes på «Narviks tak» for å snakke om jernbane på «verdens tak». Foran viseminister Sun Yongfu og daglig leder i Transportutvikling AS, Stig Nerdal, som regisserte det ukelange Norges-oppholdet. Bak ses den øvrige kinesiske delegasjonen sammen norske forskere og representanter for nordnorske næringslivsorganisasjoner.*

(Foto: Fritz Hansen, Fremover).



5000 meter over havet: *Den 112 mil lange jernbanen fram til Tibets hovedstad Lhasa går i 4000-5000 meters høyde over havet.*

ens tak»

Traff eksperter

Jernbanen gjennom Tibet vil støte på klimatiske utfordringer som knapt noe annet land har erfaring med – heller ikke Norge. Likevel har de kinesiske jernbanedelegatene gitt utrykk for at de fikk mange nyttige faglig innspill under sitt norgesbesøk.

- I Narvik fikk visesminister Sun Yongfu og hans følge møte representanter for Jernbaneverket, Banverket, Malmtransport AB og forskere som behersker fagkunnskaper om arkitiske klima og kuldeteknologi, opplyser daglig leder Stig Nerdal i Transportutvikling AS, som arrangerte det uke lange oppholdet her til lands.

- Etter tre hektiske dager i Narvik dro reisefølget til Oslo, hvor de blant andre hadde møter med samferdselsminister Torild Skogsholm og ledelsen i Jernbaneverket.

- Vi har fått tilbakemelding om at våre kinesiske gjester var meget godt fornøyd med oppholdet, oppsummerer Nerdal.

100 kinesiske studenter

Et treff på Høgskolen i Narvik satte en ekstra spiss på dagene i nord. For på denne skolen går det ikke mindre enn 100 kinesiske ingeniørstudenter.

- Den kinesiske delegasjonen trodde ikke sine egne øyne da fikk se så mange studenter fra sitt eget land her oppe, beretter prosjektleder for de utenlandske studentene, Tore Vesterlund, som presiserer at Kina-besøket ikke hadde noen direkte sammenheng med det store kinesiske innslaget i studentmassen.

- Noe av hensikten med det kinesiske besøket var å knytte flere bånd mellom Norge og Kina, og på det området tror jeg flere av våre kinesiske studenter kan spille sentrale roller i framtida. De kan alle norsk, og gjennom dem kan vi lettere få kontakt i Kina. I neste omgang tror jeg det vil komme Norge til gode, konkluderer Vesterlund.

Om noen av de unge kineserne noen gang får prøve seg på avansert ingeniørkunst i Tibet-fjellene, vites ikke. De er i alle fall ferdig utdannet når den store verdensbegivenheten av en jernbane settes i drift om fire år.

tore.holtet@jbv.no

Har klokkertro tross usikkerhet

Direktør Lars Skålnes i Baneservice og de ansattes talsmann Jon Axel Jessesen er enige: Seks års usikkerhet om AS har vært slitsomt. Mye er fortsatt usikkert, men begge er nå glade for at det endelig er kommet en avklaring.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det betyr ikke at de to er enige om ett og alt. Skålnes har klokkertro på Baneservice som aksjeselskap - om rammebetingelsene blir gode nok. Jessesen er mer skeptisk – om dagens forutsetninger legges til grunn.

Tung tid

- Det er tungvint å jobbe ut fra to ulike mål. Vi har derfor brukt voldsomt mye krefter på å være forberedt på to eventualiteter, fortsetter Skålnes.

- Det har vært en vanskelig og tung tid der stadige forandringer og uklarheter i vårt forhold til Jernbaneverket har skapt mye frustrasjon, usikkerhet og slitt på arbeidsmoralen, tilføyer Jessesen, som slår fast at seks år er altfor lang tid for en slik prosess.

- Beslutningen burde vært tatt der og da, den gangen spørsmålet ble reist første gangen i 1998.

Gleder seg

- Ja, det er usikkerheten som har vært det største problemet, og som har slitt hele organisasjonen mest. Det er vi alle enige om, fortsetter Baneservicesjefen, som gleder seg til den dagen da AS kan tilføyes firmanavnet.

«Spennende muligheter i Sverige og Danmark»

- Selv de som er uenige i at vi skal bli aksjeselskap, synes det er godt at det er kommet en avgjørelse. Men vi er en meget moderat gjeng, så verken den ene eller andre korken spratt da nyheten ble kjent tidligere i høst. Eventuelle feiringer får vente til Stortinget har gjort det formelle vedtaket, forhåpentligvis tidligst mulig neste år.

Viktige gråsoner

Selv om Baneservice i flere omgang har forberedt seg til å bli omdannet til aksjeselskap, er det fortsatt mye viktig arbeid og mange praktiske spørsmål som må avklares før alt er på plass. Det gjelder ikke minst i forhold til Jernbaneverket.

«Vi skal slåss for best mulige rammebetingelser»

Skålnes lover på sin side å ha alt klappet og klart til den datoen som Stortinget fastsetter. - I mellomtiden må vi få en mer presis avklaring av grensesnittet mellom Produksjon og Baneservice - om hva Jernbaneverket skal sette ut på konkurranse, og hva Jernbaneverket vil beholde av Baneservice sine folks kompetanse.

- Vi skal slåss for å få best mulige rammebetingelser.

Spennende muligheter

- Vi vil selvsagt ha så mye som mulig å konkurrere om, sier Skålnes, som håper på et norsk jernbanemarked på mellom 500 og 750 millioner kroner i årene framover.

- Er dere konkurransedyktige?

- Ja, vi er tross alt den mest komplette leverandøren av jernbanetjenester. Vi har en organisasjon som kjenner Jernbaneverket og jernbanenettet svært godt. Vi bør derfor ha gode muligheter i dette markedet, selv om andelen trolig blir noe lavere enn i dag.

- Hva med det danske markedet, der det er vedtatt en meget ambisiøs satsing på vedlikehold og fornyelse i ti år framover?

- Danmark er blitt et mer interessant marked, og vi har alt fått flere forespørsler derfra. Når vi er blitt aksjeselskap, vil vi se på mulighetene både i Danmark og i

Sverige. Straks etter at regjeringens forslag forelå, ønsket svenskene oss velkommen. Vi ser derfor spennende muligheter for oppdrag både i Sverige og i Danmark.

Ingen som slår oss

Jessesen viser til at Baneservice har hatt veldig lite å gjøre i år. Årsaken er etter hans mening at Bane Produksjon er blitt foretrukket.

«Mange er livredde og frykter permitteringer»

- I dag vet vi ikke hva vi ender opp med når vi blir aksjeselskap. Blir Baneservice partert opp, eller blir vi en helhetlig jernbaneentreprenør? Blir det siste resultatet, så er det ingen som slår oss i det norske jernbanemarkedet på tyngre vedlikehold, fornyelser og nyanlegg.

- Det er den store anleggshelgen på Asker stasjon tidligere i høst et bevis på. Der stilte vi med 80 mann innen alle fagområder. Det er ingen i Norge som klarer å stille opp en slik kapasitet i dag, sier en stolt Baneservice-mann.

Stolte: *Under den store arbeidshelgen på Asker stasjon stilte Baneservice med 80 ansatte innen alle fagområder. - Ingen i Norge greier å stille opp med en slik kapasitet, sier de ansattes talsmann Jon Axel Jessesen (t.v.). Sjefen Lars Skålnes smiler fornøyd. (Foto: Øystein Grue).*

Ribber oss

- Det store spørsmålet er hva slags marked vi skal konkurrere i. Blir det et reelt marked eller vil Jernbaneverket gjøre seg helt uavhengig av oss, undrer Jessesen, som viser til rapporten som Econ har gjort på oppdrag av Baneservise.

«En vanskelig og tung tid»

- Hovedkonklusjonen her er at markedsutsiktene er meget usikre, og at etterspørslen etter våre tjenester vil bli redusert på kort sikt. I verste fall kan det meste av etterspørselen falle bort. Jernbaneverket kan ikke fortsette å ribbe oss helt til skinnet før et AS er på plass. Behovet for våre produkter og tjenester vil falle bort hvis Jernbaneverket gjør seg uavhengig av oss.

Talsmannen for de tillitsvalgte mener det er helt avgjørende at Baneservice fortsatt blir en helhetlig jernbaneentreprenør, og at politikerne sørger for tilstrekkelige bevilgninger til jernbanen, samt at Jernbaneverket åpner for reell konkurranse innen vedlikehold, fornyelser og utbygginger.

Jessesen understreker at et tilstrekkelig stort norsk jernbanemarked er helt avgjørende for Baneservice sin framtid både i Norge og i utlandet:

- Utenlandske marked og oppdrag vil bare være interessant som et tillegg til virksomheten i Norge, samt bidra til en bedre utnyttelse av mannskap og maskiner gjennom forlengelse av arbeidssesongene.

Trygge arbeidsplasser?

- Vil arbeidsplassene i AS Baneservice bli trygge?

- Hundre prosent trygge vil de aldri bli. Vi vil bli avhengige av vår egen innsats. Er vi konkurransedyktige, er vi trygge. Men den dagen vi ikke er det, er arbeidsplassene usikre. Det er livets harde lov, og det tror jeg alle har innsett, sier Skålnes.

«Meget usikre markeds-utsikter»

- Det har med bevilgninger fra Stortinget og vår største oppdragsgiver Jernbaneverket å gjøre. Hvis de legger forholdene til rette og vi er konkurransedyktige, vil arbeidsplassene bli trygge. Men bevilger Stortinget så lite som det legges opp til i budsjettet for neste år, har vi nesten ikke noe marked her hjemme og heller ikke nok arbeid. Vår framtid avgjøres av Stortinget og Jernbaneverket og er dermed i stor grad politisk styrt utenfor vårt herredømme.

Livredde

- Hva er de viktigste forskjellene for de ansatte når dere skal gå fra en forretningsvirksomhet i en statlig forvaltning til et AS og ikke lenger er under tjenestelovens beskyttende vinger?

- Det blir en kjempeprosess der våre grunnleggende rettigheter blir borte. I stedet blir vi et vanlig entreprenørselskap. Mange av våre folk er livredde og frykter permitteringer.

- Vi må derfor få til avtaler som sikrer de ansatte mest mulig. Samtidig må vi få en avtale som Baneservice kan leve med lønnsmessig, så vi ikke graver vår egen grav. Det krever at begge parter er litt ydmyke for å få til avtaler som fungerer for alle.

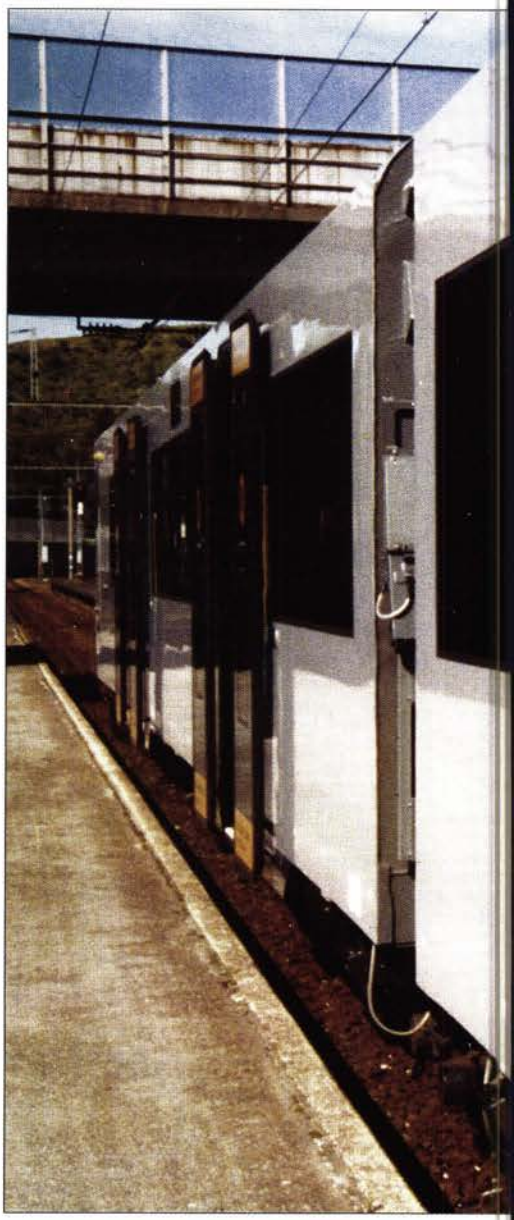
«Tungvint å jobbe ut fra to ulike mål»

- Med en gjennomsnittsalder på langt over 40 år der mange har lang eller full oppsparingstid i Statens Pensjonskasse, blir pensjonsavtalen den viktigste å få på plass.

- Vil det bli et lavere lønnsnivå i et konkurranseutsatt AS enn det dere har i dag?

- Nei, tvert om. I dag har vi mange særavtaler som vi vanskelig kan få med oss. Klarer vi å kompensere disse ved å jekke opp månedslønnen, vil de fleste ha forståelse for at vi må gi opp de ulike tilleggene som vi har i dagens avtaler, avslutter Jon Axel Jessesen.

svein.erik.bakken@jbv.no



Setter rekord – ikke fornøyd

JÆREN (Kjøreveien): **Jærbanen kan glede seg over ny passasjerrekord, men hos et av jernbanens mønsterbruk er en likevel ikke tilfreds med situasjonen. Punktligheten er ikke hva den en gang var, og de nye togsettene sliter med barnesykdommer.**

SINDRE ÅNONSEN

På Østlandet hadde neppe alarmen blitt utløst med en gjennomsnittlig punktlighet på 85 prosent, men for ambisiøse rogalendinger er alt under 90 prosent for katastrofe å regne.

Likevel har trafikken økt med 4,4 prosent i forhold til samme periode i fjor. Det betyr at godt over to millioner passasjerer kommer til å reise med Jærbanen i år.

Høy temperatur

Temperaturen i NSBs og Jernbaneverkets lokaler i Stavanger blir fort høy når det svikter. Og det har det gjort mer enn én gang i år. BM72-settene har hatt sine problemer og enkelte dager har flere tog blitt innstilt.

Heller ikke Jernbaneverket slipper unna og har mottatt kritikk for å svikte med høytalerinformasjonen når det gjelder som mest.

Men regionsjef i NSB, Henning Lode, er optimist.

- Hvis jeg ikke trodde på det vi holder på med, så hadde jeg ikke sitte her, sier han.

Daglig sitter Lode og representanter for driftsorganisasjonen i NSB sammen med trafikkledelsen til JBV for å ta opp eventuelle problemer og finne løsninger på dem.

Felles virkelighetsoppfatning

- Har Jernbaneverket og NSB en felles virkelighetsoppfatning av hva som har forårsaket punktlighetsproblemene?

«Kundene får ikke god nok informasjon»

- Ja, jeg mener vi har det, svarer Lode, som ikke legger skjul på at det kan være fristende for alle parter å skyte på hverandre når motgangen kommer. Selv er han opptatt av å gi problemene et ansikt, og har selv ikke nølt med å ringe til mediene for å informere om problemer med det nye materiellet.

- Jeg har ingen tro på at vi skal skygge unna det som måtte være vondt og vanskelig. Vi tjener på å være åpne, og det har slått ut positivt - også overfor mediene. De vet at vi tar ansvar.

Møter kritikken

Selv tar Lode toget daglig og møter kritikken.

- Jeg sier til kundene at de selvfølgelig må kunne stole på at de kommer frem til rett tid, og at de skal få den informasjonen de trenger når det skjærer seg.

På det siste punktet henviser han til Jernbaneverkets ansvar.

- Vi får mange tilbakemeldinger på at kundene ikke får god nok informasjon. Og vi mener nok at noe av denne kritikken er berettiget. Kunden er godt nok informert når kunden føler at han eller hun er godt nok informert, slår Lode fast.

- Kan disse problemene også ha noe med de utfordringene DROPS (NSBs driftsoperative senter med ansvar blant annet for å sette opp alternativ transport ved avvik) har med å gi raske tilbakemeldinger?

«Vi tjener på å være åpne»

- Vi er selvfølgelig klar over at det er et samspill her. Togleder må sitte på riktig informasjon for å kunne informere.

Optimist: *Regionsjef Henning Lode sikter igjen mot en punktlighet på over 90 prosent.*
(Foto: Svein Erik Bakken).

Derfor har vi i det siste sørget for at folk fra vår egen organisasjon assisterer trafikkledelsen ved større avvik. Det er en god ordning som begge parter har utbytte av, svarer Lode.

Lysere tider i sikte

Fra og med 17. november gjør NSB en endring i materiell- og personalturneringen, som betyr at ankomne tog i Stavanger vil stå i en drøy halvtime fremfor sju minutter, slik tilfellet har vært nå. Dermed reduserer man risikoen for at et ankommet tog drar med seg en forsinkelse ved avgang. I tillegg har NSB nå mottatt flere togsett som har vært til full gjennomgang med henblikk på å fjerne eventuelle barnesykdommer.

«BM72 er en drøm å kjøre»

- Og målsettingen neste år blir..?

- Uten å bli for konkret så viser jeg til punktligheten i 2000 og 2001 (93 prosent begge årene), og da er det naturlig at vi i hvert fall må over 90 prosent.

Står samlet

At punktligheten skal opp, er også NSBs driftsorganisasjon med på. Lokførerleder Andreas Kristoffersen og konduktørleder Jan Terje Øglend har følt problemene på kroppen og er ikke fornøyd med tingenes tilstand. Samtidig ønsker de ikke å dramatisere situasjonen.

- Det er riktig at det har vært en del problemer med det nye materiellet. Det mest fremtredende har kanskje vært at høyspentbryteren på toget slår seg ut, men dette må ses i sammenheng med strømforsyningen mellom Klepp og Stavanger. Her jobber både NSB og Jernbaneverket sammen om å finne årsakene, opplyser Kristoffersen.

I påvente av en justering av klemmekanismen (den som skal slå ut om noe kommer mellom dørene) på dørene i de nye settene, så er det også innført nye avgangsprosedyrer. Det fører til cirka 10 sekunder lengre stasjonsopphold.

- Men i rushet tar vi dette igjen ved at det er flere dører i settene, påpeker Øglend.

Begge mener også at en del av problemene forsvinner når personalet blir bedre kjent med materiellet.

- Vi ser effektene av dette allerede, sier Kristoffersen.

Ønsker seg ikke tilbake

Han er uansett krystallklar på én ting:

- Ingen ønsker seg tilbake til BM69-settene. BM72 er en drøm å kjøre. Problemene skal vi klare å løse etter hvert.

- Og hvordan er motivasjonen til de ansatte etter et tøft år?

- I perioder har vi hatt et høyt sykefravær, og dette kan muligens relateres til arbeidspresset. Men jeg vil gi honnør til alle for å stå på. Eierskapet til Jærbanen er fremdeles sterkt, sier Øglend og får støtte fra Kristoffersen.

sindre.aanonsen@jbv.no

Må jobbes systematisk

- Punktlighet er ikke noe som oppnås ved ett enkelt grep. Det krever kontinuerlig og systematisk oppfølging hver dag hele året gjennom, sier trafikksjef i Trafikkforvaltning Sør, Paal Arve Sirnes.

SINDRE ÅNONSEN

Den tidligere togdriftslederen i Stavanger er bekymret over utviklingen. Han tror Jærbanen vil løfte seg igjen, men sier at en slik utvikling ikke kommer av seg selv.

Ikke til å leve med

- Situasjonen i dag kan vi ikke leve med. Her har vi en strekning som har hatt stabil punktlighet gjennom mange år, for så å bevege seg ned på det nivået vi ser i dag.

- Hva mener du er hovedårsaken til problemene?

- Det er nok materiellproblemene som har hatt størst innflytelse på punktligheten. Riktignok har vi hatt enkelte måneder hvor det har oppstått problemer med infrastrukturen, men totalt sett er ikke kjøreveien problemet - i hvert fall ikke i øyeblikket.

En av de tingene Sirnes er opptatt av, er de nye avgangsprosedyrene på Jærbanen.

- Toget taper tid på dette, sier han.

- Men dette har vel med sikkerhet å gjøre?

- Vi skal selvfølgelig aldri gå på akkord med sikkerheten, og det er da heller ikke noe motsetningsforhold mellom høy punktlighet og sikkerhet. Jeg håper derfor at den midlertidige avgangsprosedyren, hvor konduktøren må sjekke at alle dører er låst før vedkommende låser sin egen dør, virkelig blir midlertidig.

***Ta i bruk erfaring:** - Vi må se hva vi har gjort riktig tidligere og bruke dette i arbeidet fremover, sier trafikksjef Paal Arve Sirnes.*

Bruk historien

Sirnes er redd for at vedvarende punktlighetsproblemer på sikt kan gi seg utslag i holdningsendringer hos alle som jobber med Jærbanen. Derfor mener han det er uhyre viktig å bruke historien som et verktøy for å løse problemene.

- Dette gjelder i alle produksjonsleddene på Jærbanen. Vi må se hva som har vært gjort tidligere, og hva vi kan lære av dette. Bare å ta et krafttak hjelper ikke, vi snakker om kontinuerlig og utrettelig arbeid. Hver enkelt medarbeider må trekkes inn, bevisstgjøres og få komme med synspunkter, mener han.

Merker presset

Togdriftsleder Svein Norolf Bø beskriver 2003 som et «forferdelig år» og opplyser at arbeidssituasjonen for trafikkledelsen har vært tøff til tider.

- Når materiellet eller andre ting svikter, så må du inn og planlegge kryssinger samtidig som du skal betjene høyttaleranlegget. Da kan du gjøre disposisjoner som bidrar til ytterligere forsinkelser.

Han er positiv til endringen i materiellturneringen fra 17. november av, som vil redusere risikoen for å dra med seg forsinkelser. Ellers understreker Bø at alle parter er interessert i å ta sin del av ansvaret for at punktligheten blir bedre.

- Vi har daglige møter med NSB og i tillegg månedlige sikkerhets- og punktlighetsmøter der representanter fra banen, trafikkledelsen, NSB og CargoNet møtes for å ta opp aktuelle problemer eller spørsmål, sier Bø.

- Jernbaneverket har fått en del kritikk for manglende publikumsinformasjon. Hva er ditt svar på det?

- Jeg vil si at vi gjør så godt vi kan, men ingen kan vel påstå at de blir gode nok. Noen ganger kan nok problemet være at folk ikke får med seg den første meldingen, eller at togleder ikke har kapasitet til å rekke over alt.

- Men hva gjør Jernbaneverket med det da?

- Vi skal blant annet sørge for at det er folk på rutekontoret lenger utover kvelden, for å bistå togleder hvis det blir større avvik. Ellers vil jeg takke NSB for den bistanden vi får fra dem. Det har vært helt nødvendig i perioder.

Vil ha informasjonstavler

For øvrig etterlyser Bø et nytt høyttaleranlegg og informasjonstavler koblet opp mot Vicos (fjernstyringsanlegget).

- Det ville virkelig ha endret situasjonen for oss. Da kunne vi på en mer enkel og effektiv måte oppdatert informasjonen til reisende ved avvik, avrunder Bø.

sindre.aanonsen@jbv.no

Jobber på spreng

- Vi jobber på spreng med å finne løsninger på de strømrelaterte problemene vi opplever på Jærbanen, sier driftssjef Terje Stømer i BaneEnergi til Kjøreveien.

Stadig vekk kobler høyspentbryteren på BM72 seg ut mellom Klepp og Stavanger, og det har vært spekulert i om feilen ligger i strømforsyningen fra BaneEnergi, men dette avvises fra leverandøren.

Hovedbryteren på BM72-settene kobler ut ved betydelige økninger av hastigheten og når det befinner seg flere BM72-sett på samme strekning.

- Det tyder på at det er i materiellet problemene oppstår, mener Stømer og stiller spørsmålstegn ved om leverandøren tok hensyn til norske strømforhold da de konstruerte settene.

- Men når det er sagt, er det vanlig at nytt materiell går igjennom en periode med barnesykdommer, understreker han.

Foreløpig forebygger man problemet ved at enkelte tog reduserer hastigheten, noe som igjen går utover punktligheten.

Det er ennå usikkert når problemene blir løst.

Krever oppfølging

Banesjef Olaf Nordbø legger ikke skjul på at det krever mye å følge opp en tungt trafikkert strekning som Jærbanen.

Å utføre vedlikehold og fornyelse på Jærbanen krever nitid planlegging og skal helst skje innenfor svært korte tidsrom for ikke å påvirke trafikken mer enn nødvendig. Samtidig er kontaktledningsanlegget på strekningen fra 1954, og gamle sporanlegg på stasjonene forårsaker fra tid til annen signalfeil. Dette slår igjen ut på punktligheten.

- Men totalt sett har ikke infrastrukturen vært rammet av mange feil det siste året, sier Nordbø.

- *Men er beredskapen god nok, de gangene det skjer noe?*

- Det er mannskaper både på Bryne og Ganddal, og det mener jeg er en tilfredsstillende løsning.

- Høyttaleranlegget er ikke nytt, men etter det jeg forstår,fungerer det bra. Men vi skulle nok sett at det kom et nytt på plass, og da sammen med informasjonstavler. Samtidig er ikke dette helt billig, så det er nok usikkert når et slikt tiltak lar seg gjennomføre, svarer Nordbø.

Vil se forbedringer

- Vi ønsker heller å høre hvordan Jernbaneverket og NSB kan løse problemene enn å bli servert stadige unnskyldninger, sier lederen av pendlerforeningen på Jærbanen, Tore Knudsen.

Knudsen sier han skjønner at problemene med det nye materiellet til NSB er sammensatt.

- Men når det svikter, er det helt avgjørende at høyttalerinformasjonen fungerer. Og vi opplever at det svikter hele tiden.

- Jernbaneverket sier at det noen ganger kan bli så hektisk at de ikke har tid til å følge opp med informasjon over alt, men da får man finne en løsning på det. Jeg registrerer at Jernbaneverket mener det er for dyrt å sette dedikert personale på denne jobben, men da viser jeg til brannvesenet: Det er folk på vakt selv om det ikke brenner, sier han.

- Selv er jeg alene om å drive en frisørsalong, og da må jeg være på plass til riktig tid, understreker Knudsen.

Pendlerlederen er også oppgitt over det han oppfatter som rigide designretningslinjer på stasjonene.

- Vi ønsker oss bedre høyttalere og ikke minst informasjonstavler, men hvis dere skal følge designretningslinjene, så blir jo dette vanvittig dyrt.

- Men når skal Jernbaneverket skjønne at vi reisende ikke bryr oss en døyt om designen på dette utstyret, men at vi får den informasjonen vi trenger. Bruk fornuften og få på plass dette utstyret. Det er min oppfordring, sier en lettere oppgitt Knudsen.

Stoppested? *Hvis det går som alle ønsker, så kan folk ta toget til den nye stadion i Stavanger neste år. Stadion skimtes i bakgrunnen.*
(Foto: Sindre Ånonsen).

Ta toget til stadion

Jernbaneverket planlegger en midlertidig holdeplass i Jåttåvågen, i tilknytning til den nye fotballstadion i Stavanger.

SINDRE ÅNONSEN

Etter at Viking fotballklubb tok opp utfordringer knyttet til transport til og fra den nye stadion med NSB, ble det formidlet kontakt videre med Jernbaneverket som igjen har sett på muligheten av å etablere en midlertidig holdeplass på Jåttå. Når det sies midlertidig, så henger dette sammen med planene for et permanent stoppested i samme området i forbindelse med nytt dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger.

Forprosjekt avsluttet

I disse dager er Jernbaneverket i ferd med å legge siste hånd på forprosjektet, og regiondirektør Helge Tunheim sier at Jernbaneverket har en klar ambisjon om å gjennomføre dette tiltaket. Finansieringen er ikke helt klar, men Jernbaneverket vil gå for en rimelig løsning.

Plattformen som planlegges, vil bli på 170 meter og bare 250 meter fra stadion. Om finansieringen kommer på plass i løpet av kort tid, så kan anlegget stå ferdig før sesongstart 2004.

Kan åpne øynene

Markedssjef i Viking fotballklubb, Hans Øivind Sagen, legger ikke skjul på sin begeistring for planene om en ny holdeplass.

- Toget vil være det suverent beste transportmiddelet til og fra stadion, og allerede har vi fått mange tilbakemeldinger fra publikummere som ønsker å se dette tiltaket realisert, sier han.

Sagen opplyser at Viking forventer et gjennomsnitt på 10.000 personer på hver hjemmekamp neste år, hvilket betyr en massiv økning i trafikken til og fra stadion.

- Og med et stoppested for toget, så er jeg overbevist om at enda flere kommer til å få øynene opp for hvor konkurransedyktig toget på Jærbanen er. Her kan det med andre ord oppstå synergieffekter for jernbanen, mener markedssjefen.

Selv hadde han en aha-opplevelse for en tid tilbake: - Jeg har ikke reist med toget på år og dag, men så *måtte* jeg ta det mellom Sandnes og Stavanger. Det tok meg 11-12 minutter. Det er jo helt fantastisk. Og så for en utsikt, da, avrunder Sagen.

sindre.aanonsen@jbv.no

Fornøyd, men ... *- Toget er mitt førstevalg, men som togbruker på Rørosbanen trenger jeg telefon-forbindelse, en stikk-kontakt til PC-en og internett-adgang, sier Tynset-ordfører og leder av Jernbaneforum Rørosbanen, Dag Henrik Sandbakken.* *(Foto: Øystein Grue).*

Bedre sikkerhet – ikke mobildekning

TYNSET (Kjøreveien): **- Det er et tankekors at den nasjonale utbyggingen av ny togradio til 1,7 milliarder kroner ikke automatisk gir meg bedre mobildekning på Rørosbanen, sier Tynset-ordfører, jernbane-ambassadør og talsmann for næringslivet i fjellregionen, Dag Henrik Sandbakken.**

ØYSTEIN GRUE

Toget er førstevalg når leder av Jernbaneforum Rørosbanen og gjenvalgt ordfører (Sp) for andre periode på Tynset, Dag Henrik Sandbakken, skal til fylkessenteret på Hamar, til Oslo eller Trondheim på møter.

- Toget gir bedre mulighet til både å jobbe og hvile, sier Sandbakken og plasserer den bærbare PCen på bordet allerede før toget forlater Tynset stasjon.

- På toget er det langt bedre komfort enn på bussen – som for øvrig bruker en time mer mellom fjellregionen i Nord-Østerdal og Oslo sammenlignet med toget.

Mobildekning

- De fleste tar for gitt at en investering i 60 millioners-klassen på Rørosbanen og full dekning for nød-radio til og med inne i tunneller også vil gi minst like god mobildekning for togreisende som vi er blitt vant til i bil. Når dette ikke er tilfelle, mener jeg det er på sin plass å få svar fra Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet på hva som skal til for å gjøre toget til et fullverdig transporttilbud – enten du er forretningsreisende eller turist og vil

bruke telefonen mot omverdenen.

- Å kunne koble opp PC'en med e-post via mobiltelefon i tillegg til SMS, er faktisk av stor betydning for valg av transportform på reise over mer enn to-tre timer, påpeker Sandbakken.

- Skal vi klare å gjøre Rørosbanen til et reelt alternativ til Dovrebanen - med spesielle rabattordninger for studenter mellom Trondheim og Hamar/Oslo - vil full mobildekning være en viktig faktor.

Infrastruktur

Når Jernbaneverket bygger infrastruktur for å sikre full GSM-R-dekning, legges forholdene til rette for at de kommersielle mobiltelefon-aktørene (NetCom og Telenor Mobil) kan bygge ut sine nett og gi kundene bedre dekning som togpassasjerer, sier utbyggingssjef Harald Nikolaisen i GSM-R-prosjektet.

- Selv om betegnelsen GSM-R kan forlede en mobilbruker til å tro at full dekning for nødradio langs jernbanesporet betyr full dekning også for GSM-telefonkunder, gir ikke ny togradio automatisk bedre mobildekning.

– Telenor Mobil- og NetCom får redusert sine kostnader i forbindelse med en fremtidig utvidelse av dekningsområdet for GSM langs jernbanen etter at GSM-R er bygget ut, slår Harald Nikolaisen fast. Han bekrefter at GSM-R prosjektet flere steder samarbeider tett med begge mobil-operatørene ved at Jernbaneverket leier seg inn på eksisterende installasjoner i forbindelse med GSM-R-utbyggingen.

- Når Jernbaneverket bygger en infrastruktur som gir 100 prosent dekning på det lukkede nødsambandet GSM-R, legges det i prinsippet til rette for at de kommersielle aktørene i mobilmarkedet kan gi like god dekning til de togreisende, sier Harald Nikolaisen.

Ingen konkrete planer

Dekningsdirektør i Telenor Mobil, Bjørn Amundsen, opplyser at Telenor Mobil AS ikke har konkrete planer om å bygge ut bedre gsm-dekning langs de jernbanestrekningene som innen oktober 2004 skal ha det lukkede togradio-systemet GSM-R i drift.

- Selv om 70 prosent av mobiltelefonkundene i Norge har valgt Telenor Mobil som sin nettverksoperatør, vil det ikke være kommersielt forsvarlig å bygge ut gsm-dekning på togstrekninger utenom der det bor konsentrasjoner av mennesker. Bedre gsm-dekning for togpassasjerer utenom InterCity togene, Flytoget, Drammenbanen og Østfoldbanen dreier seg dessuten ikke bare om infrastruktur langs med jernbanen (master, samband, radioutstyr og strømforsyning), men også om utstyr for å bringe signalene inn i selve toget.

- Vi stiller selvfølgelig opp dersom det er interessant å vurdere et samarbeid eller inngå avtaler for å oppnå bedre mobildekning for togpassasjerer og ansatte i Jernbaneverket og NSB, fremholder dekningsdirektøren i Telenor Mobil.

Men Amundsen har liten tro på at det i overskuelig fremtid vil bli bygget full mobildekning langs jernbanenettet i Norge. Dekning inne i toget krever mye tettere utbygging enn om vi bare skal ha dekning på utsiden av toget, og i praksis vil det kreve egne såkalte repeateranlegg i samtlige togsett i Norge, med mindre det offentlige finansierer dette.

- Det økonomiske grunnlaget for en slik utbygging er kort og godt ikke til stede dersom operatøren skal bære en slik investering alene.

- Ikke lønnsomt

Dekningssjef Anne Solveig Olstad i NetCom gir samme svar: - Det ligger en betydelig investering i å bygge ut full dekning i de områder av landet hvor et meget beskjedent antall mobilkunder bruker toget. Bedre mobildekning for togpassasjerer står derfor langt nede på prioriteringslisten hos NetCom. Da er det vel så interessant å bruke penger på utbygging av UMTS i de sentrale områder av landet, som å forbedre GSM-dekningen for togpassasjerer, sier Olstad.

- At det er bedre dekning langs riksveiene enn langs jernbanen skyldes kort og godt at det bor flere langs veiene og at jernbanetraseen er lagt i mer grisgrendte områder. At togmateriellet fungerer som en tett boks og stanser mobilsignaler mellom telefon og nærmeste mobilmast, gjør at NetCom sammen med NSB nå vurderer å montere gsm-repeatere direkte på toget for å bedre dekningen for togpassasjerer, forteller dekningssjefen i NetCom.

At Jernbaneverket sørger for strømforsyning til aktuelle antenner langs jernbanenettet slik at kostnadene ved å bedre dekningen for NetCom-kunder blir lavere, gjør selvfølgelig en utvidelse av dekningsområdet mer interessant, avslutter dekningssjefen i NetCom.

oyg@jbv.no

Tilrettelegger: *- Når Jernbaneverket bygger for 100 prosent dekning på det lukkede nødsambandet GSM-R legges det i prinsippet til rette for at de kommersielle aktørene i mobilmarkedet kan gi sine kunder like god dekning på toget, sier Harald Nikolaisen.*

(Foto: Øystein Grue).

GSM-R og gsm-fakta:

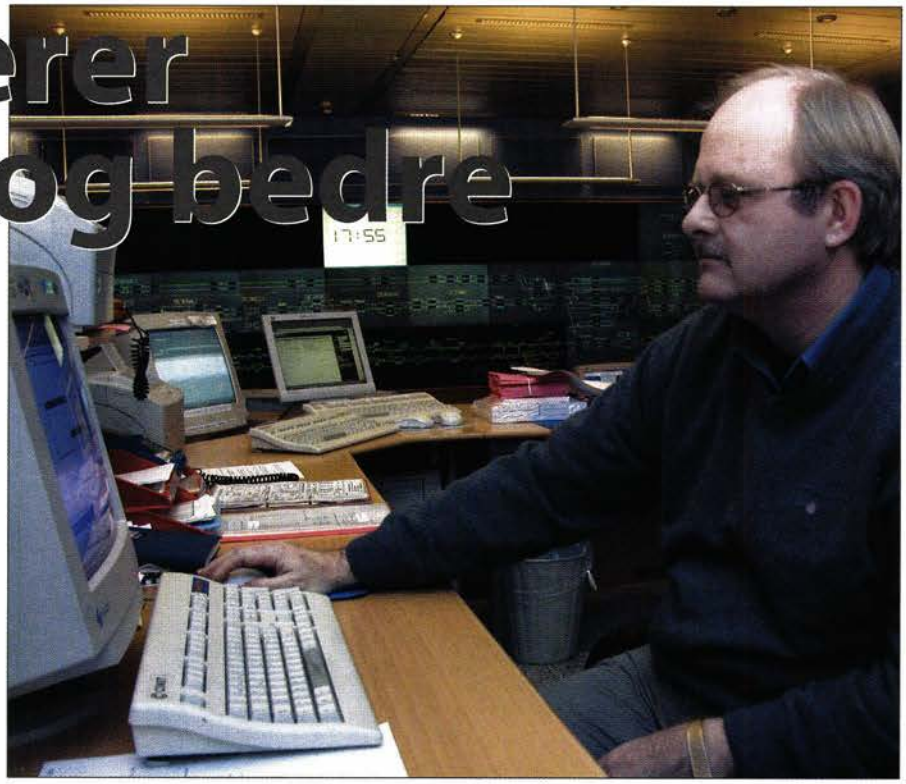
- 45 antennepunkter Støren – Hamar og 40 antennepunkter Dombås - Åndalsnes vil sikre full dekning for GSM-R-togradio mellom togleder og lok-fører på Rørosbanen og Raumabanen innen oktober 2004.
- GSM-R-utbygging for 60 millioner kroner på Rørosbanen, 40 millioner på Raumabanen og 250 millioner på Nordlandsbanen neste år vil ikke gi bedre dekning for gsm-abonenter.
- Bedre mobildekning på toget forutsetter at mobilselskapene utvider dekningsområdet langs jernbanen og at jernbaneselskapene (operatørene) sikrer gode signalforhold om bord på togene.

Informerer raskere og bedre

Er toget i rute eller er det forsinket? Og hvis det er forsinket: Hva er årsaken? Det nye systemet TIOS vil gjøre det enklere å besvare disse spørsmålene. For nå skal all informasjon samles på ett sted – og samtidig dukke opp på alles PC.

TORE HOLTET

Det landsdekkende systemet TIOS («TrafikkInformasjons- og OppfølgingsSystem») vil inneholde og arkivere informasjon om rutedata, togbevegelser, data om hvert enkelt tog, årsak til eventuelle forsinkelser og hvilke tiltak som eventuelt settes inn. Systemet er fullt operativt i disse dager.



Oppdateres: *Vakteder Tor Arne Dalbakk i trafikkstyringssentralen på Oslo S får all informasjon oppdatert på sin PC – uten å måtte kaste seg over telefonen eller følge med på telefaksen.* *(Foto: Tore Holtet).*

Informasjon samtidig

Det kan til tider være hektisk aktivitet i trafikkstyringssentralen på Oslo S. Når det oppstår problemer med togavviklingen et eller annet sted, er det ikke til å unngå at stemmevolumet stiger i takt med antall henvendelser over telefon og telefaks.

Nå håper vaktleder Tor Arne Dalbakk at roen vil senke seg, i og med at hver enkelt medarbeider får den nødvendige informasjonen fram til sin egen arbeidsplass.

- TIOS vil gi oss sanntidsinformasjon om togforflytninger i hele landet. Vi vil først og fremst få vite hvilke tog som er i rute og hvilke tog som er forsinket. Alle tog som er mer enn tre minutter forsinket, skal kobles opp mot én entydig årsak. Videre vil vi få vite hvilke tog som har farlig gods og hva dette godset eventuelt består av. All denne informasjonen gis samtidig til alle trafikkstyrere i hele landet, forklarer Dalbakk, som gjennom to år har vært med i prosjektgruppen som har forberedt overgangen til det nye systemet.

Raskere og riktigere

- Hva vil du si er de største gevinstene med et nye systemet?

- Den største gevinsten er at vi kan gi detaljinformasjon på et tidligere tidspunkt. Vi slipper å drive oppsøkende virksomhet gjennom telefon og jakte på papirer over telefaks. Forhåpentligvis vil dette også bety raskere og riktigere informasjon ut til publikum. På sikt håper vi at systemet blir videreført i retning av det danskene kaller «Landets puls». Her legges all informasjon direkte ut til publikum på internett.

- Hos oss er utfordring nummer én å samkjøre Jernbaneverket internt. På strekningen Stavanger - Lillehammer registreres alle forsinkelser automatisk. På de andre strekningene er det manuell registrering. Skal TIOS fungere slik vi håper og tror, er vi avhengige av at den manuelle registreringen blir utført samtidig med den automatiske.

Bedre renommé

– Mye av den lokale kritikken mot Jernbaneverket går på manglende informasjon til publikum. Tror du TIOS kommer til å gi Jernbaneverket et bedre renommé utad?

- Ja, det tror jeg. Vi vil framstå med en bedre kvalitet på informasjonen, og ved å videreføre TIOS ved hjelp av skjermbilder på stasjoner og trafikkinformasjon på internett vil vi framstå som en mer moderne og publikumsrettet bedrift, konkluderer vaktleder Tor Arne Dalbakk ved trafikkstyringssentralen på Oslo S.

tore.holtet@jbv.no

TIOS

- TIOS er forkortelsen for et landsdekkende « TrafikkInformasjons- og OppfølgingsSystem» som inneholder informasjon om:
  - Rutedata
  - Togbevegelser (registrert så nær opptil sanntid som mulig)
  - Togdata (materiellsammensetningning, lengde, vekt, godsinnhold, etc.)
  - Årsaksregistrering (informasjon knyttet til avvik i toggangen)
  - Tiltaksinformasjon (fra DROPS, DRiftsOPerativt Senter i NSB).
- Oversiktskart (viser togenes bevegelse i kart).
- Tabeller (viser toghendelser og togdata i ulike tabeller).
- Rapportgenerator (punktlighets-, årsaks- og innstillingsstatistikker).
- Presentasjon av data på Banenettet under Trafikk.

Felles trafikkopplæring

Bistår hverandre: *De 21 instruktørene skal danne en gruppe som kan bistå hverandre og bytte på instruktøroppdrag uavhengig av geografisk tilknytning.* *(Foto: Ellen Svendsvoll).*

Fra neste år av vil all opplæring i trafikkstyring følge en felles plan. – Vi vil sikre at alle får den nødvendige opplæringen både faglig og holdningsmessig knyttet til sikkerhet, sier Ingar Hanserud.

ELLEN SVENDSVOLL

– Felles inntak og opplæring gir også større fleksibilitet, påpeker Hanserud. Han har ledet gruppen som de siste to årene har utarbeidet opplæringsplanen.

Så lik som mulig

- Læreplanen skal være den overordnede rammen for opplæring i trafikkstyring. Den forteller hvilke emner som skal behandles og hvilke pedagogiske opplegg som skal benyttes.

- Vi ønsker at opplæringen skal være så lik som mulig uavhengig av geografisk lokalisering for selve undervisningen, hvem som underviser eller lokale forskjeller knyttet til stasjoner eller sentraler, understreker han.

Alle gode ting er tre

Læreplanen er delt i tre deler. Den første delen er en styringsdel som inneholder de overordnede faglige og pedagogiske føringene for opplæring i trafikkstyring.

Del to utdyper og konkretiserer dette. Den fungerer som en veiledning for hvordan opplæringen skal organiseres og tilrettelegges. I den tredje og største delen finnes fagplanen.

Logistikk og sikkerhet

- Den nye fagplanen legger sterkere vekt på blant annet logistikk, forteller Hanserud. – Det er lagt opp til flere befaringer ute på banen, på stasjoner og på togledersentralene. Også besøk hos trafikkutøverne og hos dem som forvalter og drifter infrastrukturen er mer systematisert.

- Det er viktig å kjenne dem vi skal samarbeide med for å få trafikken til å gå punktlig og sikkert.

Nytt er også et to dagers kurs i risikoanalyser og en felles introduksjonsuke med generell informasjon om Jernbaneverket. Det er også lagt sterkere vekt på mellommenneskelig kommunikasjon. Elevene skal bli bevisst på hvordan de kommuniserer med kunder og kolleger.

I tillegg til faglige mål for opplæringen, inneholder planen også mål for hvordan elevenes bevisstgjøring, forståelse og holdninger skal utvikles.

21 instruktører

Ut fra søknad og intervjuer er det plukket ut 21 instruktører med kompetanse som togekspeditør, togleder eller toginformatør.

Alle har instruktørerfaring fra tidligere og har gjennomgått et eget instruktørkurs etter den nye læreplanen. I tillegg til undervisning i trafikkstyring skal instruktørene bistå ved kontrollprøver, temadager og medarbeiderkonferanser.

ellen.svendsvoll@jbv.no

Australias indre – nå på skinner

AUSTRALIA (Kjøreveien): **Midt i Australias røde indre legges det nå jernbaneskinner. Utbyggingen mellom ørkenbyen Alice Springs og den nordlige havnebyen Darwin er bokstavelig talt i ferd med å komme på skinner.**

HENRIK BYRN

Grunnarbeidene på den 1.420 km lange strekningen startet i april 2001. Leggingen av sporet begynte ett år etter, og jernbanen ventes ferdig tidlig i 2004.

Prisen på hele prosjektet er 1,3 milliarder australske dollar eller vel 6 milliarder norske kroner inklusive rullende materiell.

Investeringen har stor betydning for Australias handel med Sydøst-Asia og verden for øvrig. Hver dollar som investeres, ventes ifølge samfunnsøkonomiske beregninger å gi 1,88 dollar i avkastning.

Det var stor interesse for prosjektet - hele 30 tilbydere fra 60 australske og internasjonale firmaer var interessert i å bygge banen.

- Jernbanen vil endelig realisere det økonomiske potensialet som ligger i Northern Territory, sier delstatens Chefminister, Denis Bruke. Han sikter til en raskt voksende gruve- og landbrukssektor, utvidelsen av havnen i Darwin, markedene i Sydøst-Asia og enorme olje- og gassfunn i Timor-havet nord for kontinentet.

Ny dypvannshavn

Den nye jernbanelinjen vil bli forbundet med havnen i Darwin for å gi et integrert transportsystem med skipsfraktruter nord for Australia, hvor gigantiske markeder venter eller nye markeder vil åpne seg. Derfor er regjeringen i Northern Territory i full gang med å bygge ut havneanlegget i Darwin til dypvannshavn med 2,2 km jernbanekai og stor containerterminal. Dette arbeidet vil være ferdig i 2004, samtidig som de siste skinnene legges og jernbanestrekningen ferdigstilles.

Over hele Northern Terrritory har disse to store anleggsarbeidene gitt økt aktivitet i næringslivet. Når arbeidet er utført, vil det være betalt over en halv milliard australske dollar til omkring 300 virksomheter for 10.000 forskjellige ordrer - alt fra drivstoff og store maskiner til verktøy, vernesko, kontorrekvisita, telefoner og levering av mat.

Nye muligheter – og turisme

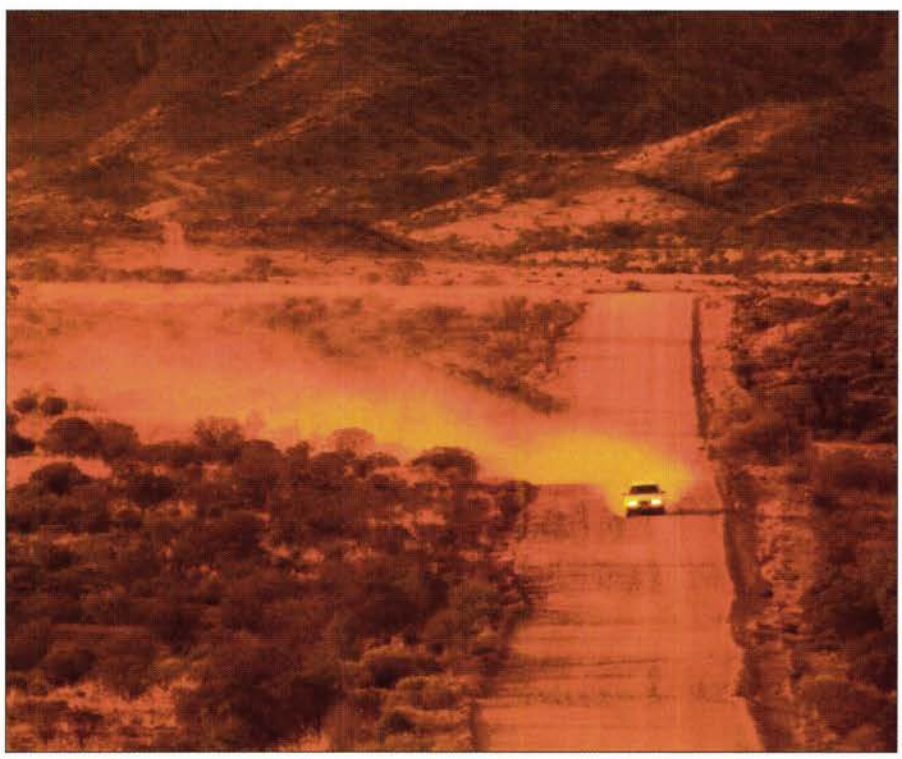
En lokal forretningsmann, Neil Ross, som driver en mindre ingeniørvirksomhet i Northern Territory sammen med sin kone, ser optimistisk på fremtiden.

- Nå kommer jernbanen, og hvis vi ønsker å være en del av den utviklingen som den vil medføre, må vi være klare. Vi må se på det store bildet og de muligheter jernbanen gir, sier han.

- De store kontraktene stikker de store firmaene av med, men lokalt vil det være bruk for service, transport og arbeidskraft.

Selv regner Neil Ross med å få ytterligere arbeid for gruver i sitt område.

Jernbanen vil videre åpne for en oppblomstring av turismen i Northern Territory. Australias berømte tog, «The Ghan», oppkalt etter afghanere som i sin tid brakte kameler til kontinentet som transportdyr i ørkenen, utvider sin passasjertrafikk til å omfatte den nye jernbanestrekningen.



Røde indre: *Det skapes store støvskyer rundt anleggsarbeidet i Australias røde indre.*

1420 kilometer: *Nye skinner trekkes ut for å bli sveiset sammen til ett par skinner på i alt 1420 kilometer.*

15 timers opplevelser

- Vi forventer å kjøre med to passasjertog i uken hver veg og håper på et par hundre passasjerer på hver tur, sier Steven Bratfort, Chief Executive Officer i Great Southern Railroad, på perrongen i Alice Springs under et av hans besøk i ørkenbyen for å inspisere de nye mulighetene.

Togselskapet driver passasjertrafikk på strekningen fra Sydney over Melbourne, Adelaide og til Alice Springs – og har fra starten vært åpen for de nye mulighetene mot nord. - Turen fra Alice Springs til Darwin vil ta omkring 15 timer, så det er nødvendig med sove- og spisevogner, og vi regner med 18 vogner i alt, sier Steven Bratfort

Avstigning underveis

Det blir stopp underveis i de større byene, der togselskapet arrangerer turer ut i en av verdens siste ødemarker for å anspore turistene til å tilbringe tid i regionene. Disse er rike på særegen og vakker natur, spennende historier samt religiøse og kulturelle steder for Australias opprinnelige urbefolkning, aboriginerne. Dette naturfolket krevde, før jernbanebyggingen startet, at ingen av deres hellige steder ble krenket. Derfor blir skinnene lagt i en trasé med minst 200 meters avstand til helligdommene. Av respekt for de spesielle omgivelsene ble omkring 150 km av jernbanestrekningen lagt om i 15 områder i forhold til den opprinnelige planen.

Tilbakeføres om 50 år

Et konsortium av nasjonale og internasjonale selskaper, The Asia Pacific Transport Consortium, vant anbudsrunden og retten til å drive det nye transportsystemet de kommende 50 år. Anlegget er et BOOT-prosjekt (Build, Own, Operate, and Transfer back – bygge, eie, drive og tilbakeføre). Dette innebærer at hele anlegget i 2054 bli tilbakeført til Austral Asia Railway Corporation, som er eiet av delstatsregjeringen i South Australia og Northern Territory.

Forventet levetid for sporene er 100 år. Prisen på hele prosjektet er, som nevnt, 1,3 milliarder australske dollar. Det private selskapet bidrar med 750 millioner dollar og bærer risiko og ansvar for planlegging, bygging, vedlikehold, drift, hensyn til miljøet og finansiering. De to delstatsregjeringene bidrar med 485 millioner og den føderale regjeringen med resten.

henrikbyrn@terra.es

Gigant-utbygging i 50 graders hete

AUSTRALIA (Kjøreveien):
Skinner på over 350 meter sveises sammen til et ubrutt spor på 1420 km. Ti lokomotiver og 154 godsvogner frakter 2,8 millioner tonn materiell ut i et av verdens mest øde områder, hvor 1250 mennesker arbeider i opp til 50 graders varme i skyggen.

HENRIK BYRN

Under et av de hittil største australske entreprenør- og jernbaneprosjekter er det et imponerende arbeid som er i ferd med å li virkeliggjort.

4200 sviller om dagen

Grunnarbeider og bygging av broer og betongkanaler til kabler og rør er gjort på forhånd for å kunne gjennomføre en uavbrutt bygging av banelegemet.

Svilleproduksjonen foregår på støperier ute på strekningen, i Katherine og Tennant Creek. De er de største av sitt slag i Australia, og sammen kan de produsere 4200 sviller om dagen. Sviller av sement ble for øvrig valgt i stedet for tre- eller stålsviller, da de er billigere og tyngre og dermed holder bedre på skinnene, særlig ved oversvømmelser. Dessuten er sement lettere tilgjengelig i området og ikke sårbar for termittangrep.

Skinnene er 27,5 meter lange. De og blir sveiset sammen til lengder på 357,5 meter og blir kjørt ut hver morgen på spesialtog til de fremste arbeidslinjer, hvor de sveises sammen med allerede lagte skinner.

På det nye jernbanesporet trekker og dytter ti lokomotiver over 150 godsvogner, som har sviller nok om bord til å legge 1,6 km spor per dag i hver retning. Dessuten blir det brukt 110 store gravemaskiner og 44 maskiner til å jevne og pakke jorden under sville- og skinnelegemet.

Automatisk sporlegging

Det meste av jernbanesporet fra Katherine til Alice Springs legges på en voll en meter over ørkenen. De lange skinnene ligger nederst på godsvognene med svillene i lag over. Sporbyggetoget legger ut svillene automatisk og helt nøyaktig etter hvert som det «fores» av en mobilkran, som kjører fram og tilbake på små skinner, som strekker seg fra vogn til vogn. Deretter trekkes jernbaneskinnene ut og sveises sammen, for siden å bli festet til svillene.

Etter vognene med skinner og sviller kommer en rekke andre godsvogner med ballastmateriale, jord, sand og stein, som hentes og tømmes over det nylagte skinnelegemet. En pakkemaskin løfter deretter skinnene en meter opp av ballasten og vibrerer og trykker den fast under svillene. Deretter tømmes ytterligere ballast over skinnene, som igjen løftes en halv meter før pakkemaskinen fordeler ballasten jevnt og gjør arbeidet under svillene ferdig.

Viktig forankring

Etter hvert som skinnene legges, blir de sveiset sammen til én sammenhengende skinne, som blir solid forankret til svillene. Hvis skinnene ikke blir forankret tilstrekkelig, er det beregnet at de - etter hvert som døgntemperaturen svinger - vil utvide og forskyve seg 1,1 km ut i havet ved Darwin, og vil kunne trekke seg sam-

Åpen himmel: *Underveis blir det servert 1,7 millioner måltider til mannskapet, men enkelte foretrekker en gang iblant å lage sin egen mat under åpen himmel.*

Store tall

Tall kan også illustrere dette kjempeprosjektet. Det blir blant annet brukt:

- 1.950.000 sviller
- 10 lokomotiver og 154 godsvogner til bygging av jernbanesporet
- 60 millioner liter drivstoff til kjøretøy og vogner.
- Dessuten er det bygget 100 nye broer på i alt 4000 meter, 750 kabelkanaler i betong og 1,5 millioner kubikkmeter jord er flyttet. På det meste arbeider 1.250 ansatte 13 av 14 dager i strekk, og hver person arbeider i fire uker med en uke fri. Underveis spiser de i alt 1,7 millioner måltider, og midt på dagen om sommeren skjer dette i opp til 50 graders varme i skyggen.

Ekstreme forhold: *En del av dagens arbeidslag, som jobber under ekstreme forhold med opp til 50 grader i skyggen om sommeren.*

men opp til 830 meter, eller 200 meter i timen.

Daglig blir det brukt skinner, sviller, ballast og annet materiell på i alt 5.000 tonn.. Totalvekten på materiell til hele jernbanestrekningen - med unntak av grunnarbeidet - er 2.800.000 tonn.

Det er bygget mobile leire for arbeidsmannskapene langs linjen, og det er permanent seks leire i bruk for å holde avstanden til arbeidsplassene under 50 km. Hver leir flyttes hver sjette uke. Tiltak for å begrense støv og damp er iverksatt av hensyn til arbeidsmiljøet. Det er hastighetsbegrensninger for kjøretøyer i støvete områder, og det vannes på og omkring arbeidsplassene for å redusere støvplagen. Dessuten er det montert lyddempere på alle arbeidsmaskiner for å holde støynivået nede.

Krummer med planeten

På grunn av de ekstreme klimatiske forhold i Australias indre har det vært nødvendig å foreta spesielle undersøkelser av miljøets innvirkning på arbeidet. Blant annet regner man med en mulig risiko for oversvømmelse av de større broene én gang hvert 100 år.

Konstant overvåking av arbeidet og linjeføringen er også svært viktig, da bare en enkelt grads feilberegning av retningen på det planlagte sporet ville føre til at dette sluttet enten 2,5 km ute i havet eller tilsvarende inne i landet fra havnen i Darwin.

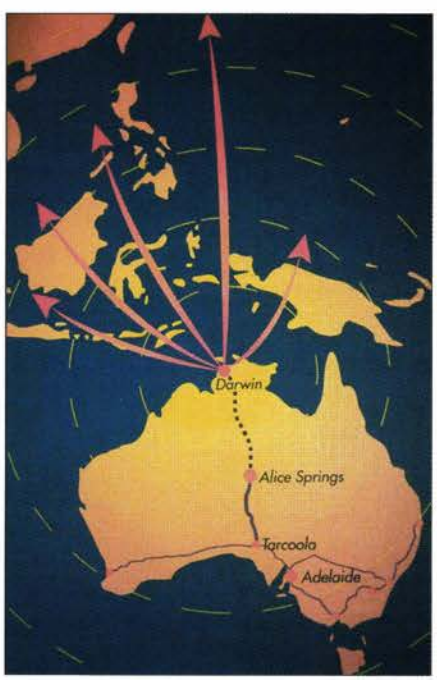
Jernbanestrekningen med sin lengde på 1.420 km følger jordens krumming. Dersom den kunne vært bygget i en helt rett linje, ville det betydd en besparelse på 10 km skinner.

1,6 km tog

Utformingen av jernbanesporene vil tillate kjøring av godstog med høyeste hastighet på 115 km i timen - selv om den mest økonomiske farten er 90 km/time. Hvert lokomotiv, som har 4.000 hestekrefter, vil være i stand til å trekke 250 containere i to høyder oppå hverandre, og togstammen vil være 1.600 meter lang.

De første åra etter åpningen vil det trolig gå ett tog i hver retning daglig, stigende til 10-12 tog per uke etter omkring 15 år. Det er ikke tilstrekkelig befolkningstetthet mellom Adelaide og Darwin til å forsvare at det settes inn hurtigere tog spesielt for passasjertrafikken. Disse ville dessuten kreve en bredere togtrasé på grunn av krav til større kurveradier, og de ville kreve elektrifisering av banen, som normalt bare er mulig i byer og tett befolkede områder. Dessuten krever høyhastighetstog større utgifter til infrastruktur.

henrikbyrn@terra.es



Flere? *Innsenderen er først og fremst opptatt av om flere tar toget. «For meg betyr det alt», skriver han. (Foto: Tore Holtet).*

Prikken over i'en

min mening

Ett jernbaneverk. En samlet organisasjon. Kan vel ikke bli noe bedre lag når så mange dyktige og fornuftige mennsker er samlet for å gjøre ting bedre og billigere! Men jeg synes vi mangler prikken over i'en - «den store lystavla».

«Lystavla» kan for eksempel trykkes i Kjøreveien og fortelle oss om jernbanetrafikken går opp (flere passasjerer og mer gods), eller i visse tilfelle viser tilbakegang (som vi da SKAL rette opp neste måned!).

«Grunn til å feire med kake!»

For det er økning i trafikken vi jobber for, er det ikke? For meg betyr *det* alt!

Viktige delmål

Jernbaneverket er infrastruktureier; skinnegangen skal være kjørbar, strømforsyning og signaler skal virke, brukonstruksjonene er solide, vedlikeholdet holder tritt med forfallet og fornyelse skjer for å bedre standarden – og så videre. Mange viktige delmål som selvsagt er de sentrale i de avdelinger det gjelder, og som helt sikkert er god nok motivasjon for de fleste.

«For det er økningen i trafikken vi jobber for?»

Motivasjon

Men helheten mangler. Togene i rute/-punktligheten er blant de måleparametere i JBV som *nærmer* seg det jeg nevnte; om trafikken går opp eller ned.

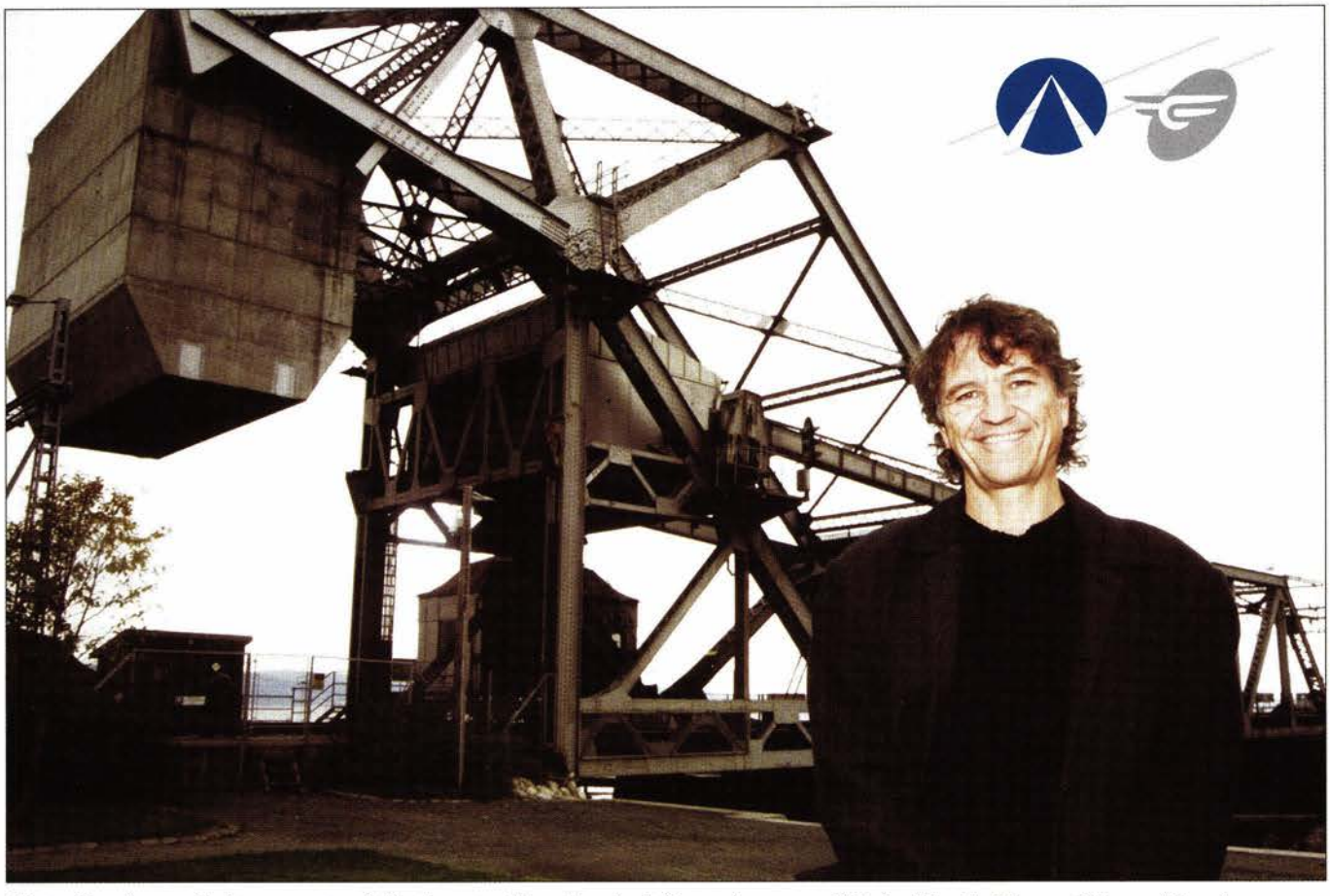
Man kan selvsagt avfeie mitt lille ønske med at vi kan følge med på dette selv! Men det har noe med motivasjon og fellesskap å gjøre å samles om utviklingen, og jeg synes derfor ikke at det er bare Linx, NSB, CargoNet, Ofotbanen AS eller GreenCargo - eller hva de heter alle operatørene - som hver for seg alene skal juble eller fortvile over trafikkutviklingen!

Morsommere

Enda så «gildt» det er å jobbe i Jernbaneverket, er jeg sikker på at det blir mye morsommere om vi hver måned fikk trafikktall: «Bergensbanen opp 4% i oktober på persontrafikk – grunn til å feire med kake!» «Vestfoldbanen ned 2%,- skyldes saktekjøringer og vedlikeholdsarbeider, pluss økning i billettprisene» - «Hvilke tiltak setter vi nå inn?» osv. Ikke bare vil det skape ekstra begeistring å snakke om trafikk (helst om oppgang); jeg tror det vil bidra til bedre forståelse for hva vi holder på med.

«... det har med motivasjon og fellesskap å gjøre»

Knut Bøe



Naturlig plass: *- Kulturvernet må få sin naturlige plass i alt fornyelse- og vedlikeholdsarbeid som drives på jernbanen, sier senioringeniør Magne Fugelsøy. Her med en av jernbane-Norges mange verneverdige bruer, Skansen bro i Trondheim. (Foto: Svein Erik Bakken)*

På sporet av norsk jernbanekultur

TRONDHEIM (Kjøreveien):
- Kulturvernet må få sin naturlige plass i alt fornyelse- og vedlikeholdsarbeid og ikke bli en «øvelse» som drives på si. Å ta vare på de estetiske og historiske verdier våre baner besitter, vil bidra til å øke jernbanens anseelse.

SVEIN ERIK BAKKEN og TORE HOLTET

Det sier senioringeniør Magne Fugelsøy i Jernbaneverket Region Nord. Han ble i fjor hentet inn for å fullføre arbeidet med «Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen» (NVP), et arbeid som ble startet i Kulturminneåret 1997.

Ingen samlet plan

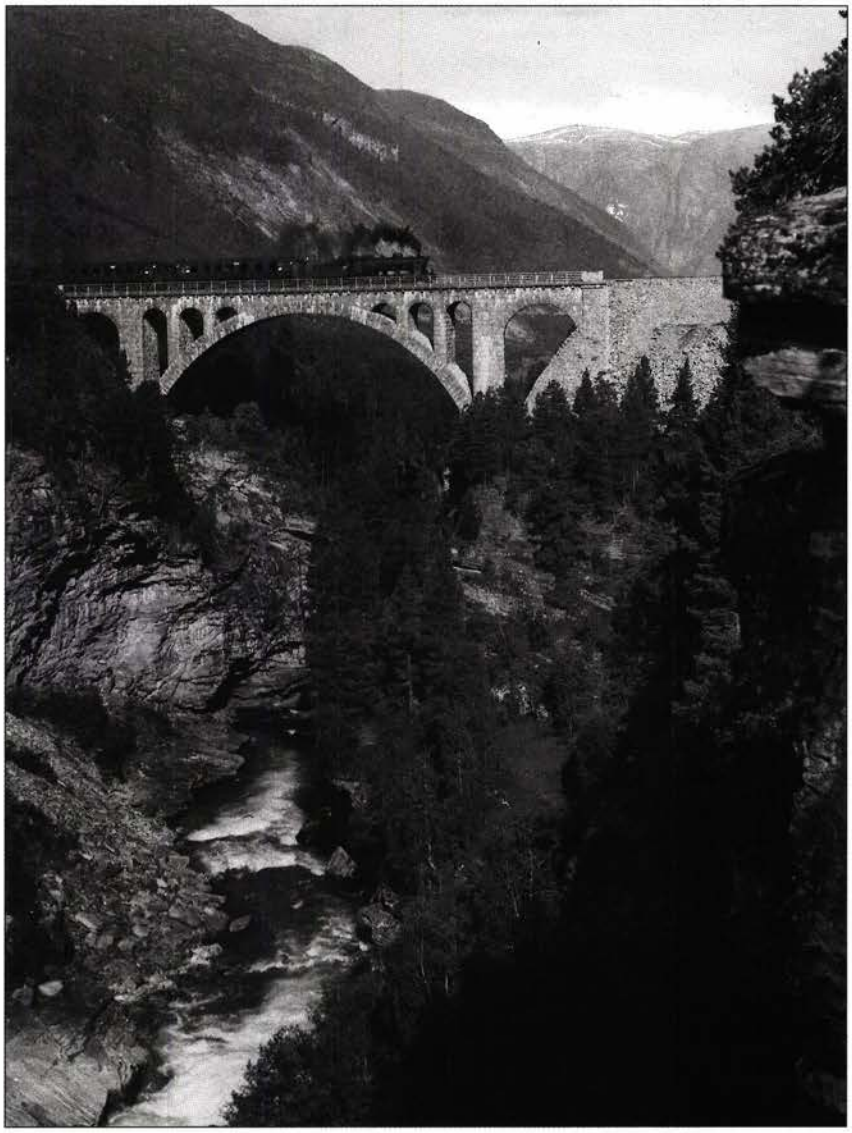
- Til tross for jernbanens betydning for vårt samfunn og den industrielle utvikling i moderne tid, er det ikke utarbeidet noen samlet plan over bevaring av norske jernbaner, tekniske anlegg eller rullende materiell tidligere, fortsetter Fugelsøy.

- «Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen» vil rette opp noe av dette misforholdet. Men fremdeles står det mye igjen både med hensyn til bevisstgjøring av historiens betydning og anvendelsen av de kulturelle og økonomiske ressurser som jernbanens historiske anlegg representerer.

Fra superbaner til kulturarv

Det var stillingen som prosjektleder for høyhastighetsbanen mellom Oslo og Trondheim som lokket Fugelsøy til å →

«Å bevare de berømte steinbroene vil være en nasjonal oppgave»



«Vi faar haabe at vort land som er saa rikt på fjeld og rikt paa smukke landskaper, ogsaa maa bli rikt paa smukke stenbroer,» uttalte sjef for brokontoret, overingeniør S.A, Lund, i et foredrag i Bergen i 1908.
Uttalelsen tas som et bevis på at våre forgjengere satte hensynet til estetikk høyere enn hva vi gjør i dag. Kylling bro på Raumabanen – her avbildet med damplokomotiv – er et av flere vakre kulturminner med høy håndverksmessig kvalitet.
«Raumabanen er et eksempel på en aktiv jernbane som har meget av sin infrastruktur fra byggeperioden 1912-24 i behold,» heter det i verneplanen, og det slås fast at bevaring av de berømte steinbroene er en nasjonal oppgave.
(Foto: Mittet).

begynne på jernbanen i 1991.

- I arbeidet med høyhastighetsbanen så vi straks, blant annet i Gudbrandsdalen, at det lå store konflikter mellom kulturlandskapet og kravene til en slik bane.

- Jeg har alltid vært interessert i teknisk utvikling, estetikk og historie og ser ikke noe motsetningsforhold her. Tvert om. I Norge er vi alt for dårlige til å koble teknisk nyvinning og historisk ballast. En av årsakene til det er nok av kulturell art, ved at arkitekt- og ingeniørutdannelsen her i landet har vært drevet adskilt. Faktum er i hvert fall at vi løste disse sammenhengende utfordringene bedre for hundre år siden - da våre arkitekter og ingeniører ble utdannet i Tyskland, Sveits eller England - enn hva vi gjør i dag.

Økonomisk ressurs

- Det er derfor nødvendig at Jernbaneverket griper fatt i og bevisstgjør organisasjonen på disse kulturverdiene. De er en ressurs, ikke bare kulturelt, men også økonomisk.

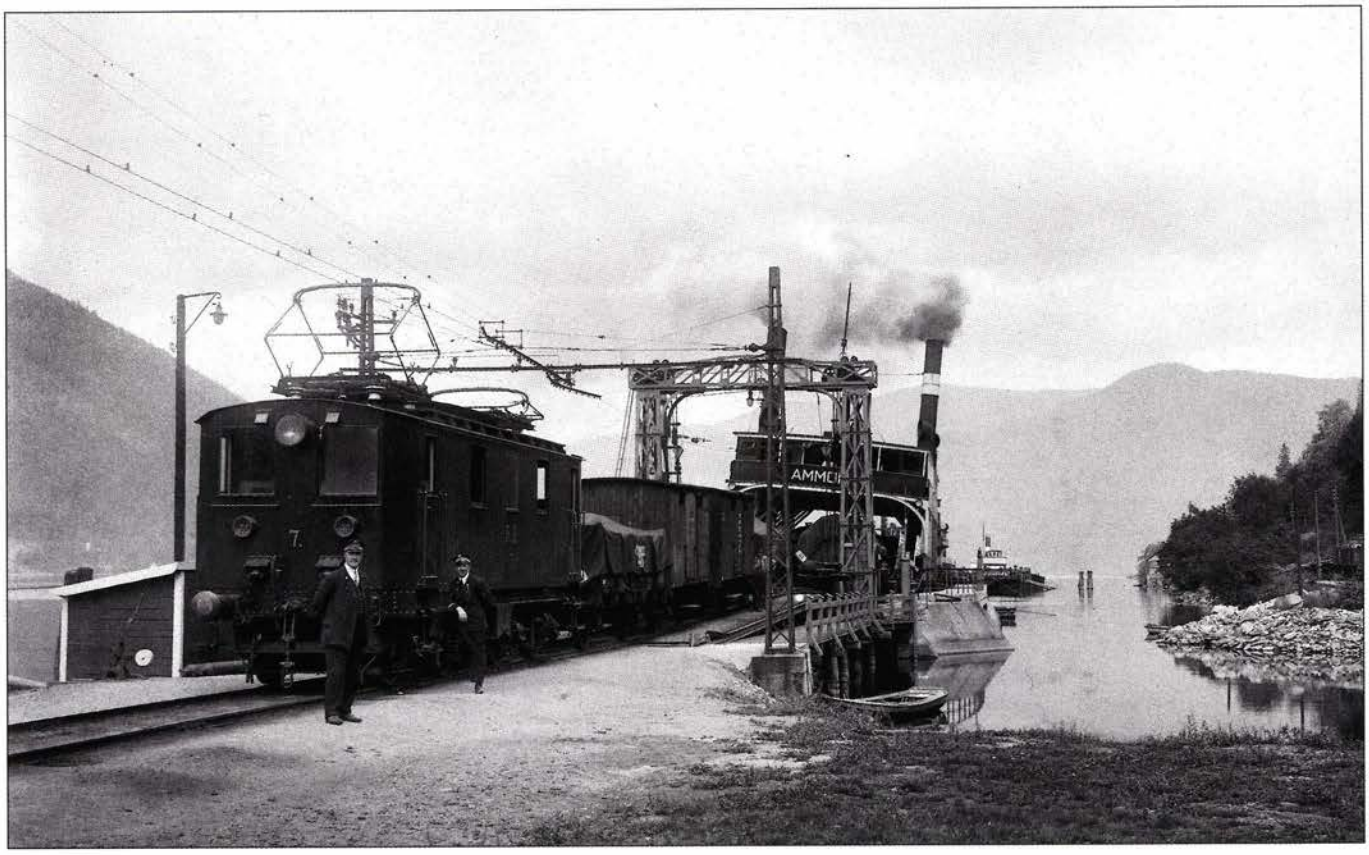
- Hvorfor et de en økonomisk ressurs?

- Mye av det vi snakker om er solid bygd håndverk, som krever minimalt, men riktig vedlikehold. Her har vi mye å lære. Vi bør derfor ta det gamle håndverket på alvor og respektere og bedre nyttiggjøre oss det generasjoner før oss har skapt.

Vanvare

- Hva er de viktigste årsakene til at svært mange verdifulle kulturminner er gått tapt?

«Banen er et minne fra industrialiseringen av Norge»



Hvorfor skal noen jernbanestrekninger vernes og andre ofres? Jernbaneverkets prosjektgruppe som har arbeidet med verneplanen, har stått overfor mange vanskelige avveininger.
Rjukanbanen og Tinnosbanen er mer enn jernbaner. Selv om de iøynefallende elementene mangler, inngikk de i en større transportkjede som muliggjorde Norsk Hydros storstilte kraft- og industriutbygging i Telemark tidlig i forrige århundre. Derfor ses de i sammenheng med vern av fartøyer på Tinnsjøen og andre tekniske anlegg som utgjorde Norsk Hydros transportveg mellom Rjukan og Notodden. Til sammen representerer de et minne fra industrialiseringen av Norge.
Bildet er tatt på Mæl stasjon i 1930 og viser dampfergen D/F Ammonia og Rjukanbanens lokomotiv nummer 7.
(Foto: Norsk Hydro).

- Det har flere årsaker, blant annet det såkalte «Bort med dampen-programmet» på 1950-tallet, men også «Modernisering og rasjonaliseringsprogrammet» på 1960-tallet hvor en gjennom nyere maskinelle metoder skulle spare jernbanen for store uttellinger i vedlikeholdet. Etter min mening gikk man for langt og anvendte anleggsmetoder for nyanlegg også på mindre reparasjonsarbeider som like rasjonelt kunne gjennomføres «for hånd», noe som førte til at svært mange verdifulle anlegg rett og slett ble ødelagt i vanvare.

- En annen viktig årsak var den nye Plan- og bygningsloven fra 1964, som bygde på andre planleggingsidealer enn for eksempel de tradisjoner som ligger bak oppbyggingen av våre stasjonsbyer. Det har ført til utarming, ødeleggelse og tap av verdifull kulturarv. Derfor er det ekstra viktig å ta vare på det vi har tilbake av historiske verdier som kan belyse historien før 1960.

Levende kulturminner

- Hva er viktigst å få vernet?

- Vi har forsøkt å gjøre planarbeidet mindre rettet mot objekter og mer mot prosesser som også evner å involvere myndigheter og miljøer utenom Jernbaneverket. Det har etter min mening vært nødvendig.

- For det første har vi valgt å foreslå vern av hele jernbanestrekninger i stedet for å verne en mengde enkeltobjekter. Dermed har vi konsentrert vernet for å få til levende banestrekninger og levende kulturminner. Dette har vært den bærende ideen i kulturvernarbeidet helt →

«... har i 140 år forsvart sin posisjon i kulturlandskapet»

«På Kongsvingerbanen finner vi den mest karakteristiske samling jernbanebygninger fra tidlig sveitserstil som fortsatt er bevart her i landet (1862). Disse stasjonsanleggene har i 140 år forsvart sin posisjon i kulturlandskapet, som sentrum i små stasjonsbyer, eller vakkert beliggende ved Glommas bredder. Anleggene utfordres i dag av planlagte tiltak for oppgradering av Kongsvingerbanens hastigheter og profil,» står det å lese i verneplanen.
På bildet ses en av de nevnte stasjonsbygningene – Fetsund stasjon, rundt 1920. *(Foto: Norsk Jernbanemuseum).*

siden 1998. I dag står vi igjen med 16 banestrekninger her til lands som bør gis et eller annet vern.

Ryggraden

Disse banestrekningene er inndelt i tre kategorier. Kategori A er baner som skal fredes med hjemmel i Kulturminneloven. Kategori B er baner som skal vernes etter den nye Planloven, som vi står foran innføring av. Kategori C er operative baner hvor Jernbaneverket sjøl må ta et ansvar.

- Kategori A er museumsbaner som stort sett eies av private stiftelser, og hvor Jernbaneverket bare eier en mindre andel. Her blir utfordringen vår å sørge for at museumsbanene får en sunn økonomi og blir tilført historisk materiell som ikke kan ivaretas på det operative nettet.

- Dette er ikke bare vårt ansvar. Det er i like stor grad et fylkeskommunalt og statlig ansvar som må tillegges Riksantikvaren og Stortinget. Vi har kompetanse, ressurser og sitter på en del verdifullt materiale som kan doneres til og komme til nytte på museumsbanene.

- Det er ikke statens eller Jernbaneverkets fortjeneste at disse museumsbanene er blitt bevart og nå kan danne ryggraden i vår verneplan. Det er private venneforeninger og jernbaneentusiasters fortjeneste at dette er blitt tatt vare på. De skal gis honnør for arbeidet som er gjort.

Utfordringer i kø

- I kategori B har vi en hel rekke nedlagte banestrekninger som Jernbaneverket fortsatt eier og som rett og slett er en ut-

«Bymiljøer med jernbanestasjonen i sentrum er dårlig vernet»

Stasjonsbygningen på Hamar fra 1895 er arkitekt Paul Dues viktigste verk for NSB, slås det fast i verneplanen. «Den storslagne bygningen vender mot et byrom omkranset av monumentale bygårder, alle med arkitektur etter klassiske forbilder. Byrommet er et resultat av Hamar eldste byplan (1848),» heter det i verneplanen. Og videre: «Slike opprinnelige bymiljøer med jernbanestasjonen i sentrum er dårlig vernet om i vårt land. Stasjonsplassen i Hamar har fortsatt meget av sin monumentalitet i behold, og gjennom planmessige forføyninger bør det være mulig å gjenskape byrommets storslagenhet.»
Bildet av jernbaneparken og Hamar stasjon er tatt i 1926. *(Foto: Carl Normann).*

fordring for oss med hensyn til vern og bevaring. Omgivelsene har store forventninger til at et stort antall kilometer av disse nedlagte banene skal vernes for framtiden.

- Det er ingen som så langt har gjort en utregning av hva dette kommer til å koste og hvor realistisk verneønskene er. Det er opp til prosesser etter ny Plan- og bygningslov, hvor vi i samarbeid med kommuner, fylker, Riksantikvaren og private aktører må komme fram til et minste felles multiplum. Hvor vi ikke bare avgjør vernets omfang, men også plasserer ansvaret for ettersyn og vedlikehold.

- I kategori C har vi en del operative baner hvor det er knyttet så store historiske og visuelle verdier til banens bygninger og anlegg at deres historie bør videreføres og spesielt tas hensyn til på en eller annen måte.

- Vi må akseptere at banene skal fornyes, men det må tas en del tekniske og formgivingsmessige grep, slik at nytt og gammelt kan tilpasses og overføres til nye generasjoner på en helhetlig måte. Her har Jernbaneverket en kjempeutfordring som vi mer eller mindre alene må gripe fatt i og løse på en måte som samfunnet gir oss honnør for.

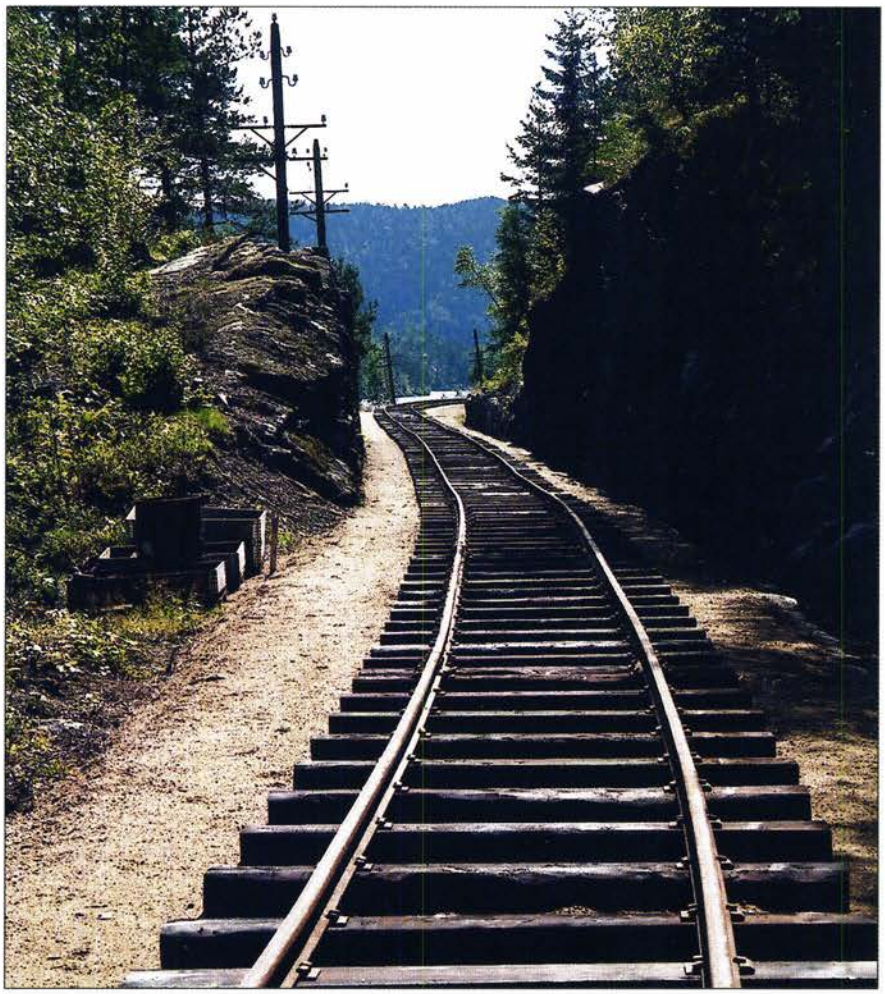
Forfallet i forkjøpet

- Hva haster det mest med å få vernet?

- Innen kategori B er det banestrekninger som står og forfaller og som det derfor haster å gripe fatt i for å komme videre forfall i forkjøpet.

- Samtidig er det en del strekninger →

«... bevare en banestrekning for hver av spor-viddene»



Urskog-Hølandbanen, Thamshavnbanen, Rjukanbanen og Setesdalsbanen er alle med i verneplanen fordi de representerer ulike sporvidder. Den vel 78 kilometer lange Setesdalsbanen fra 1896 har en sporvidde på 1067 millimeter, mens de forannevnte banene er på henholdsvis 750, 1000 og 1435 millimeter.
Det er Stiftelsen Setesdalsbanen som holder på å gjenskape deler av banen - sporet mellom Beihølen og Røknes (bildet).
Setesdalsbanen var de første tiårene meget populær og gikk da med overskudd hvert år, men i 1962 ble den nedlagt som en av mange ulønnsomme sidebaner.
Skinnegangen ble demontert,og flere vogner ble brent opp.
Jernbaneentusiaster fra Danmark fremmet forslag om å la de første fire-fem kilometerne fra Grovane bli liggende. Slik ble det, og en enda større del av banen vil trolig være ferdig gjenoppbygd i 2004.
(Foto: Magne Fugelsøy).

innenfor kategori C som står overfor opprustninger, som for eksempel Kongsvingerbanen, hvor det etter mitt syn ikke er tatt nødvendige estetiske og kulturhistoriske hensyn så langt. Her haster det for å komme gjennomføringen i forkjøpet. Ofte er det bare omtanken og forståelse for viktigheten av oppgaven som mangler.

Stoltheten tilbake

En av Fugelsøys kjepphester er at kulturvernet etter hvert må bli mindre rettet mot lovpålagt vern av objekter og mer rettet mot å ivareta kulturverdier som en del av etatskulturen. Med andre ord at kulturvern rett og slett får en naturlig plass i alt fornyelse- og vedlikeholdsarbeid som drives på jernbanen.

- Hvordan få til det?

- Vi har forsøkt å angi hvordan kulturvernet i praksis bør følges opp i Jernbaneverket, fortsetter han og viser til at den gamle jernbanekulturen ble bevart ved at jernbanefolk var stolte av anlegget sitt og derfor gjorde en skikkelig god jobb.

- Den stoltheten må vi få tilbake, slik også jernbanedirektør Steinar Killi har slått til lyd for. En bevisstgjøring omkring kulturminnevernet ved å ta vare på de estetiske og historiske verdiene vi har, vil bidra til å øke jernbanens anseelse, også utad, avslutter Magne Fugelsøy.

tore.holtet@jbv.no
svein.erik.bakken@jbv.no

«... som vi i dag ikke finner andre steder på det norske jernbanenettet»

Hovedbanens trasé gjennom søndre del av Eidsvoll – den såkalte Bønsparsellen – har en spesiell plass i hjertet til de som er opptatt av å bevare jernbanekulturen. Ikke minst de gamle teglsteinsbroene (bildet) anses som meget verneverdig. Det finnes nemlig ikke noe tilsvarende på det øvrige norske jernbanenettet.
«Ved å stoppe forfallet vil det være mulig å beholde resten av disse svært sjeldne og for Norge helt spesielle brokonstruksjoner til minne om engelskmennenes påvirkning ved bygging av Norges første jernbane,» heter det i verneplanen.
(Foto: Magne Fugelsøy).

Fakta om verneplanen

- Verneplanen skal rulleres og oppdateres hvert fjerde år som en del av Jernbaneverkets miljøplan.
- Kun kulturminner fra tiden før 1945 er med i førsteutgaven av verneplanen.
- Det foreslås utarbeidet egne verneplaner for stålbroer i bruk (yngre enn 1900) og for jernbaneparker. I tillegg anbefales det utarbeidet retningslinjer for vedlikehold og ombygging av steinhvelvbroer.
- Planforslaget vil bli behandlet i prosjektgruppa og av Jernbaneverkets ledelse (JL) i år.
- Forslaget vil bli sendt ut på høring til berørte parter, blant andre museumsbaner, ulike foreninger, berørte kommuner og fylkes kommuner.
- Deretter legges den fram for endelig vedtak i JL i løpet av første halvår 2004.
- Strekninger som skal vernes med hjemmel i Kulturminneloven, strekninger i kategori A, håndteres av Riksantikvaren.
- For strekninger/objekter i kategori B utarbeides reguleringsplaner med tilhørende reguleringsbestemmelser sammen med lokale myndigheter. I denne prosessen vil forvaltningsmessige og økonomiske spørsmål bli avklart.
- For baner i kategori C (omfatter noen banestrekninger som er operative) utarbeides det veiledere for å ivareta banens formgivningstradisjoner.

Forberedt: *Han må være forberedt på mye rart, Harald Fjeldbu. En gang ble han forbikjørt i sporet, en annen gang dukket det opp et gjerde tvers over skinnegangen …* *(Foto: Njål Svingheim).*

Harald på sporet

Han går Tore på sporet en høy gang. Harald Fjeldbu er på sporet over hele landet bak spakene i Jernbaneverkets målevogn. I tillegg er han lommekjent på steder der de færreste har hatt anledning til å prøve fiskestanga.

NJÅL SVINGHEIM

Harald Fjeldbu er på farten i 200 døgn i året og han liker det. – Det er jeg forresten nødt til om jeg skal ha denne jobben, smiler han. Utfordringen er å kunne kombinere en smule privatliv med en jobb som er så spesiell. I kjøresesongen for målevogna ligger Harald Fjeldbu på hotell i en ny by eller et tettsted hver eneste natt.

Lidenskapelig

Når målevogna er parkert på et sidespor etter dagens kjøring, finner han som regel fram fiskestanga og rusler seg en tur til en av sine utallige fiskeplasser rundt om i landet.

«Stanga står parat i målvogna»

Harald er nemlig lidenskapelig sportsfisker, og stanga står parat i målevogna, i tilfelle det blir noen minutters opphold i nærheten av en bekk i påvente av et kryssende godstog for eksempel.

Harald er kjent langs sporene fra Bodø i nord til Kristiansand i sør, fra Kornsjø i øst til Bergen i vest. Han har ikke tall på alle de stedene han har prøvd stanga.

Ørret

– Jeg husker en gang vi fikk stopp i et signal på et kryssingsspor på Sørlandsbanens vestre strekning, forteller han. –Toglederen opplyste at vi måtte vente 13 minutter for å krysse med et godstog.

- Det var da jeg så den. Bekken.

Ut med stanga, og innen de 13 minuttene var omme og godstoget hadde ankommet, lå det fem fine ørreter i plastposen til Harald.

Like etter ankomst Stavanger om ettermiddagen putret det i stekepanna i det lille kjøkkenet om bord i målevogna.

– Jeg kan ikke sitte inne på hotellrommene og glane i veggen eller på TV-en hele tiden, sier han. – Alle steder har sine muligheter for å komme seg ut, og vi må bruke de tilbudene som er rundt om.

På vinteren foregår mye vedlikehold og ettersyn på vognene på Hamar, og når Harald ligger der, er han for eksempel en flittig gjest i badeanlegget på Ankerskogen.

På grensen

Harald Fjeldbu har et nært forhold til jernbanen. Han er selv vokst opp i en jernbanefamilie på «grensebanen», det vil si strekningen Kongsvinger – grensen ved Charlottenberg.

Barndomshjemmet lå bare en kilometer fra grensen, og Harald hadde lekekamerater på begge sider av den. Derfor er det like naturlig for ham å oppholde seg på norsk som på svensk side i grensetraktene. I elgjakta for eksempel, er han en del av svensk jaktlag i skogene inn mot norskegrensen.

« ... lå det fem fine ørreter i plastposten»

For det er ikke bare fiske som opptar Harald Fjeldbu. Han er også opptatt av jakt og annet friluftsliv. Nå i høst har han tilbrakt mange timer på elgpost i skogen.

Jernbanemann

Men det var altså jernbanen. Harald var heldig og fikk spørsmål om han hadde lyst til å begynne i baneavdelingen på Kongsvinger. Forespørselen fra banemesteren hadde nok ikke kommet om det ikke var slik at banemesteren kjente faren til Harald, som også var jernbanemann.

–Jeg likte meg godt og hadde opplæringstiden på Solørbanen og Grensebanen, forteller Harald. Etter hvert kom han på en pakkmaskin og fikk også ansvaret for opplæring av nye folk på maskinen. I 1995 begynte han å kjøre i målevogn-tjenesten.

Jobben

- Vi er for tiden bare to førere som kjører målevognene, men vi blir en til fra nyttår av, forteller Harald.

Jernbaneverket har to målevogner: en stor, Roger 1000 og en liten PV 7.

Den store vogna kjøres i full linjehastighet og registrerer alle parametre i sporet og kontaktledningen.

Den lille vogna brukes til å måle krysningsspor og sidespor. I tillegg kjøres det ultralydmålinger med et innleid tog, der Jernbaneverket stiller som strekningsloser.

Med på turene er det som regel alltid også folk fra banesjefene på de ulike strekningene. De får med seg måleresultatene som igjen danner grunnlag for hva som må gjøres med sporet og ledningen.

Færre saktekjøringer

Harald Fjeldbu liker det han ser på jernbanen denne høsten.

- Det har blitt en kraftig reduksjon i saktekjøringene, forteller han.

- Det er lagt ned en betydelig vedlikeholdsinnsats i år, og det merker vi veldig godt når vi kommer med målevogna. Gjøvikbanen er for eksempel nesten uten saktekjøringer nå, og denne banen var på hver eneste tur vært preget av sporutvidelser og en rekke strekninger med nedsatt hastighet.

Hyggelig i nord

Om han skal trekke fram noen favorittstrekning, blir det Nordlandsbanen.

– Det skyldes både den flotte naturen i Nord-Norge og den gode tonen jernbanefolkene i mellom der oppe, sier Harald. Etter hvert som han har blitt kjent med togekspeditørene på stasjonene nordover, blir det mange hyggelige stunder over kaffekoppen.

– På Fauske fikk jeg for eksempel låne bil av txp med tips om hvor jeg fant de beste fiskeplassene, smiler han.

Mye rart

På hovedlinjene kjører målevogna i full toghastighet opp til 160 km/t. Der blir kjøringen omtrent som å kjøre et regulært tog. Mer spesielt blir det da med turene på de sidelinjene som er uten eller har svært liten trafikk.

«... en cross-motorsykkel som raste forbi»

– Der opplever vi mye rart, forteller Harald. – En gang jeg satt og kjørte innover på Ålgårdbanen fra Ganddal, hørte jeg plutselig et motorbrøl ved siden av vogna, og fram kom det en cross-motorsykkel som raste forbi i sporet.

– Hakeslepp blir et for svakt uttrykk...

På Kragerøbanen kom han en gang kjørende og ante fred og ingen fare. Plutselig får han øye på et gjerde som er strukket tvers over skinnegangen. Da han gikk ut, viste det seg til overmål å være et strømgjerde av den typen som brukes for holde husdyr på plass...

Det har også dukket opp nye og uanmeldte planoverganger på disse turene. En gang fikk han med ett øye på en forseggjort planovergang, tilsynelatende bygd etter alle kunstens regler med lem mellom og på begge sider av sporet. Det eneste som manglet, var plass til flensen på hjulgangene....

– Nei, på sidespor og strekninger som har vært uten trafikk en tid, vet en aldri, konkluderer Harald Fjeldbu.

njal.svingheim@jbv.no

Fakta om målevogna

- Betjenes av minst to personer, en fører og en som betjener måleutstyret
- To dieselmotorer for framdrift
- Maks hastighet 160 km/h for egen maskin, kan trekkes i 200 km/h
- Bygd av MerMec i Italia, levert i 2000
- Navnet Roger 1000 kommer av forkortelsene Rilievo Ottica GEometricadelle Rotaie, 1000 står for ca antall hk i framdriftsmaskineriet.

Vogna måler:

- Sporets geometri
- Skinnenes profil
- Kontaktledningens geometri

- Analyserer rifler og bølger i sporet
- Utfører videokontroll av kontaktledningen
- Alle strekninger måles to ganger i året
- Strekninger med fart over 160 km/h måles fire ganger i året
- Gardermobanen måles opptil seks ganger i året.

Trailer-løft i CargoNet

Små-nytt

Etter at Jernbaneverket åpnet for semitrailere på jernbane, har effekten allerede vist seg. CargoNet AS har i 2003 hatt en betydelig vekst i transport av semitrailere på alle banestrekninger i Norge.

***Løft:** Satsingen på containere og semitrailere har gitt et raskt løft for Cargonet. I år vil det bli transportert 7.000 trailere både på Sørlandsbanen og Dovrebanen.*

Det antas at hele 7.000 trailere vil bli transportert både på Sørlandsbanen og på Dovrebanen i 2003. På Bergensbanen antas trafikken av semitrailere å komme opp i hele 1.500 trailere til tross for at tilbudet ble etablert så sent som i oktober i år.

På enkelte avganger er pågangen så stor at begrensningen ligger i spesialvogner for frakt av semitrailere, opplyser CargoNet i en pressemelding.

Det er satt i gang et program for anskaffelse av nye vogner. CargoNet AS vil motta 20 dobbeltvogner per måned, og disse vil bli satt i drift etter hvert som de ankommer Norge.

- Det er meget gledelig å se at vårt valg om å satse på containere og semitrailere på jernbane har blitt så godt mottatt i markedet, sier salgs- og markedsdirektør Knut Brunstad i CargoNet AS. - Dette viser også at man med relativt små investeringer i jernbaneinfrastrukturen raskt får lagt gods over fra vei til bane.

Også den øvrige kombinerte transporten har økt. Hittil i år kan CargoNet AS vise til 10 prosent vekst for kombinert trafikk på jernbane. På utenlandstogene er økningen opptil 50 – 60 prosent for enkelte tog.

Nesten balanse for Green Cargo

Etter årets første ni måneder kunne Green Cargo i Sverige presentere et resultat på minus 2 mill. SEK. Dette er 19 mill. SEL bedre enn for samme periode i år 2002. Bedringen skyldes både økte fraktvolumer og resultater av effektiviseringsarbeidet som er i gang. Kundene er også i stigende grad fornøyd med tilbudet fra Green Cargo, og 94 prosent av kundene har bekreftet at de vil bruke Green Cargo like mye neste år som i inneværende år.

VR satser på nattog

Det finske VR satser på fortsatt nattogdrift til og fra Lappland. Selskapet har bestilt 20 nye sovevogner fra Talgo til en verdi av 59 mill. EURO. VR har skrevet en avtale med regjeringen som sikrer økonomien og kontinuiteten i nattogstrafikken mellom Lappland og det sørlige Finland. De nye sovevognene vil bli dobbeltdekkere med aluminiumsrammer, slike som InterCity-vognene som tidligere er levert av de spanske Talgo-fabrikkene. De nye sovevognene skal produseres ved Talgos fabrikk i Otanmäki i Finland. De skal settes i trafikk mellom Helsinki og Rovaniemi i år 2006. Maksimalhastigheten er 160 km/t. Hver sovevogn vil få 19 sovekupeer med air-conditioning, to senger, kontakt for PC-oppkopling, alarmklokke og uttak for radiolytting via øretelefoner. Kupéene i annen etasje har dusj og toalett, mens kupeene nedenunder har vask. Noen av dem kan slås sammen og romme fire personer. En kupé i hver vogn er tilrettelagt for handikappede; det samme er toalettet i inngangspartiet. Til og med firbente togpassasjerer har finnene tenkt på.

VR har i alt 110 sovevogner i trafikk. De 36 eldste vognene vil bli faset ut av trafikken mellom 2006 og 2008. De nyere 74 vognene vil bli restaurert de nærmeste årene.

Medlemspremie

Styret for Jernbanens Sykekasse besluttet at medlemspremien for ansatte og pensjonister til Jernbanens Sykekasse økes fra 90,- til 100,- kroner per. måned fra 1. januar 2004.

Drammens nye portal

Små-nytt

Innfartsportal: *Ombyggingen av plattformene representerer et realt ansiktsløft for Drammen stasjon, som blir en moderne innfartsportal i en «ny» by.* *(Foto: Sindre Ånonsen).*

Drammen har fått en ny og moderne innfartsportal. Forleden ble den andre av de to ombygde plattformene tatt i bruk.

SINDRE ÅNONSEN

Prosjekt- og plansjef Morten Tanggaard sier i en kommentar til Kjøreveien at prosjektet til 30 millioner kroner faller sammen med den generelle byfornyelsen i Buskeruds hovedstad. Anlegget fremstår med en ren og nøktern arkitektur og representerer et realt ansiktsløft for Drammen stasjon. Publikum kan også glede seg over leskur og høyere plattformer, noe som gir høyere komfort ved på- og avstigning.

Jernbaneverket tar for øvrig mål av seg til å iverksette flere publikumsvennlige tiltak på Drammen stasjon i årene som kommer. Planene inkluderer forlengelse av mellomplattformene i retning bybrua. Her er det forslag om atkomst ned direkte fra brua. I tillegg er det planlagt ny undergang med heis opp til begge mellomplattformene og en oppgradering av hovedplattformen, samt ny atkomst mellom rutebil- og jernbanestasjonen. Det siste er man allerede i gang med. Totalt vil det koste rundt 90 millioner (2003 kroner) å gjennomføre disse tiltakene, hvorav 30 millioner allerede er brukt på plattformene. Når alt vil være på plass, er foreløpig usikkert, da det ikke er bevilget ytterligere midler til fornyelse av publikumsarealene.

- Hvis vi tar utgangspunkt i forslaget til Nasjonal transportplan 2006-2015, er det ikke urealistisk at planene er realisert innenfor denne tidsperioden, sier Tanggaard.

Ap vil privatisere Jernbaneverket

Akershus Fylkestings råd foreslår å fristille Jernbaneverket ved å gjøre det om til aksjeselskap eller foretak. Etter at RV tok opp spørsmålet og lurte på om mer privatisering var tiltaket for å styrke jernbanedriften, snudde SV og flere av mellompartiene i denne saken. Ap sikret imidlertid flertall for forslaget sammen med Frp og Høyre.

Privatisering er forsøkt i England. Det var ikke vellykket. Staten har måttet gripe inn i et restrukturert jernbaneverk. Derfor vekker det oppsikt at Arbeiderpartiet i jernbanefylket Akershus går inn for å privatisere 3500 offentlige arbeidsplasser.

Milepæler i Lieråsen

Små-nytt

Helgen 14.-16. november kom gjennombruddet for tverrslaget i Lieråsen tunnel, og ny portal med vifter er på plass ved Lier.

SINDRE ÅNONSEN

- Jernbaneverket er nå kommet et betydelig skritt lengre i arbeidet med å oppgradere sikkerhetsnivået i Lieråsen tunnel, sier prosjektsjef Morten Tanggaard.

Livsviktig

Tverrslaget og ventilasjonsanlegget er siste tilvekst på sikkerhetssiden, etter at Jernbaneverket siden 2000 har etablert nødbelysning, merking av evakueringsretning og bygd ut et fullstendig kommunikasjonsnett inklusive nødradio i tunnelen.

- Når det gjelder de siste to tiltakene, så vil alle sluttarbeidene være fullført innen 1. april 2004, alstå ett år etter at vi startet. Det er vi meget godt fornøyde med, sier Tanggaard.

Med den nye portalen ved Lier har tunnelen fått et nytt ansikt. Portalen er ikke til pynt, men skal gjennom de åtte påmonterte viftene sikre en jevn og forutsigbar luftstrøm i retning Asker ved en eventuell brann inne i tunnelen. Ved røykutvikling er det livsviktig at evakueringen skjer i motsatt retning av røykstrømmen.

Roser

Det er fremdeles mye arbeid som gjenstår i Lieråsen tunnel. I 2004 vil Jernbaneverket forprosjektere flere av de fremtidige tiltakene, samtidig som det vil bli utført generelle vedlikeholdsarbeider i tunnelen. I 2005 skal det gamle kontaktledningsanlegget erstattes med et nytt, og fra sommeren 2006 vil Jernbaneverket starte det omfattende arbeidet med å rehabilitere fjellsikringen i tunnelen.

Prosjektleder Jan Johannessen var til stede under de siste arbeidene som ble gjennomført, og han roser alle de involverte i prosjektet for vel utført arbeid.

- Det gjelder også produksjonsenheten i JBV, som stilte med mye nødvendig utstyr, legger Johannessen til.

Arbeidene med Lieråsen tunnel skal etter planen være ferdig i 2008 og vil da ha kostet 600 millioner kroner.

Nytt ansikt: *Lieråsen tunnel har fått et nytt ansikt, med åtte påmonterte vifter som skal sikre en jevn og forutsigbar luftstrøm ved en eventuell tunnelbrann.* *(Foto: Sindre Ånonsen).*

Vel blåst i Budapest

Norske jernbanemusikanter gjorde nok en gang en god figur internasjonalt da tre korps var med under en musikkfestival i Budapest.

For andre gang i FISAICs historie var Budapest festivalarrangør. Denne gangen deltok korps fra Belgia, Danmark, Finland, Frankrike, Tyskland, Norge og vertskapslandet Ungarn.

Fra Norge deltok Jernbanens Musikkkorps Bergen og Jernbanens Musikkorps Oslo, med innslag av medlemmer fra Jernbanens Musikkorps Drammen. JMK Bergen var Norges representanter.

Programmet for festivalen var stramt, og det var lagt opp til både sightseeing rundt i Budapest, båt-tur på Donau samt en tur til byen Eger, hvor det også var rikelig anledning til å teste den berømte vinen.

Fredag var det duket for en maratonkonsert av de sjeldne med alle deltakende korps, og lørdag hadde korpsene konsertopptredener rundt om i byen.

- Med respekt for alle de andre kan vi som deltok fra Norge, være stolte av oss selv. Vi gjorde alle en god figur – musikalsk som sosialt, sier leder i Norsk Jernbanemusikkforbund, Mette Norheim.

- Igjen fikk bevist vi at musikken er det eneste verdensspråket som ikke trenger å bli oversatt.

Små-nytt

Berømt uteseiler og kjent uteligger

Den verdensberømte «Tampa»-kapteinen Arne Rinnan, den ikke fullt så kjente uteliggeren Kjell Åbyholm og mangeårig rusmisbruker Eldar Hernes er innledere på vinterkurset til Norske Jernbaners Avantgard.

Kurset avvikles fredag 12. mars til mandag 15. mars på Gausdal Høyfjellshotell, ca. 3 mil nord for Lillehammer - med blant annet alpinbakker og skiløyper utenfor døra, fint turterreng for øvrig og svømmebasseng.

Kurset har gode foredragsholdere. Foruten de tre nevnte stiller en politimann fra Norsk Narkotika Politiforening.

Kjell Åbyholm – tidligere direktør i Ansvar/Varde som heller bor i telt enn på hotellrommet – snakker om «Menneskets kreativitet og galskap» og «Mennesket og livskraften».

Eldar Hernes holder foredraget «Fange av alkoholen».

Arne Rinnan - kapteinen på «m/s Tampa» som reddet hundrevis av mennesker i Stillehavet - foredrar om «Menneskeverd som ledetråd i en krisesituasjon ».

Studienemnda presiserer at du ikke trenger å være medlem av NJA for å delta.

Mye fritid og ikke noe stressoppleggskurs. Her skal vi ha det trivelig, med mulighet for å bli kjent med hverandre. Hele familier er velkommen til å delta.

Spørsmål kan rettes til Ellen Källmann Hennum: ek.hennum@jbv.no, tlf 224 57152/916 57152. Påmelding sendes Ellen Källmann Hennum, Jernbaneverket, Oslo City.

Fordragsholder: *Arne Rinnan – kapteinen som reddet hundrevis i Stillehavet.* *(Foto: Scanpix).*

Nytt i DSB-toppen

Johannes Pedersen gikk av som gruppedirektør for DSBs persontransport 1. desember. Det vil ikke bli ansatt noen etterfølger i stillingen som Pedersen forlot som pensjonist ved fylte 60 år. Stillingens funksjoner vil bli overtatt av de andre gruppedirektørene ved DSB. Etter Pedersens avgang består DSB-ledelsen av adm. direktør Keld Sengeløv, gruppedirektør for finans Søren Eriksen, salgsdirektør Bjørn Wahlsten, produksjonsdirektør Jørn Webler og adm. direktør for S-togene Benny Würtz.

Etterlysning!

Skriv en historie/artikkel til Norsk Jernbanemuseums årbok 2004.

Norsk Jernbanemuseum, sammen med Jernbanemuseets Venner, publiserer hvert år en årbok. Foruten årsrapporter fra museet og venneforeningen inneholder boken artikler/historier fra den norske jernbanen og jernbanehistorien. Spennvidden går fra faglige artikler til selvopplevde historier fra mennesker i og rundt jernbanen.

Nå nærmer det seg tiden for produksjon av årbok 2004 - og vi ønsker med dette å «fri» til skrivelystne i Jernbaneverket. Vi håper du som leser dette kan bidra med en artikkel. Hovedtemaet for årboken i jubileumsåret vil være 150 år med jernbane i Norge.

Det er ingen garanti for at innsendte bidrag vil bli publisert, men alle vil bli vurdert.

Fristen for å levere inn tekst og bilder er 1. februar 2004. Ta kontakt hvis det er spørsmål. Tekst og eventuelle bilder/illustrasjoner sendes til: Norsk Jernbanemuseum, Pb. 491, 2304 Hamar eller e-post: mette.larsen@jbv.no.

KEA leter etter ny togløsning

IKEA-toget i egen drift ble av kort varighet. IKEA-toget, som startet opp mellom Älmhult i Sverige og Duisburg i Tyskland i juni 2002, slutter allerede 15. januar å gå i egen IKEA-regi. Kapasiteten på IKEA-toget har ikke vært fullt utnyttet, og konsernet leter nå etter andre løsninger for å opprettholde og øke sin andel av banebasert transport.

Lavgolvsvogner mellom Frankrike og Italia

Fra 4. november var et nytt intermodalt transportopplegg i gang mellom to spesialterminaler i Frankrike og Italia. De såkalte Modalohr-vognene for transport av semitrailere med tog har et ekstra lavt golvnivå - kun 22 cm over skinnetoppen. Vanlige vogner har golvet rundt 85 cm over skinnene.

Det man trekker fra i bunnen, kan man legge til på toppen. Modalohr-vognene kan derfor frakte standard firemeters semitrailere på UIC GB1 skinner. På grunn av problemer med å komme gjennom tunnelen under Mont-Cenis, må imidlertid maksimalhøyden på trailerne begrenses til 3m 80 cm de nærmeste tre år. Det gjør at opplegget må reserveres for tankvogner i denne perioden. Fra våren 2007 vil tunnelen under Mont-Cenis kunne ta imot 4 meter høye semitrailere på Modalohr-vogner.

«Full damp»

Foto:Torgeir Aas, Skien

Damplkomotiver er populære fotomotiver. Fotografen har valgt et lavt standpunkt og sørget for å få med mye røyk og damp – som faktisk utgjør størstedelen av bildet! Dette gir en dramatisk effekt og gjør at dette bildet ikke bare er «enda et damplokbilde·

Alle som vil, kan sende inn sitt forslag til «Mitt jernbanebilde». Bildet sendes til Jernbanens fotklubb Øst v/Øyvind Bardalen, Amtmanns Bredes gate 14, 3045 Drammen eller på epost: oyvind.bardalen@nsb.no

Innbydelse

Innbydelse til JM-Foto 2003
Prøv dine bilder i Jernbanemesterskapet i foto!

Det konkurreres i følgende grupper:
Fritt motiv og jernbanemotiv.

Bildene deles i gruppe for lysbilde, farge papir og svarthvitt papir.
NB: I gruppene for papirbilder går det utmerket an å delta med bilder tatt med digitalt kamera.

Frist for innlevering 1. februar 2004.

Mer info: Arvid Johansen: 22258379
Rune Fossum: 91654418
www.NJIF.no
Her er også deltagerskjema lagt ut.

Flytter, bytter, dytter...

Informasjon om informasjon

Fra Biblioteket

Ikke glem at informasjon er verdifull for flere enn deg selv.

En rapport ekstra i Biblioteket er bedre en ti uregistrerte på kontoret

Når du flytter, bytter kontor, skifter jobb, går av med pensjon eller rett og slett rydder på kontoret – send inn jernbanerelaterte rapporter til Biblioteket.

Alle har ansvar for å ta vare på kunnskapen som er produsert av eller for Jernbaneverket.

Ny litteratur

Uansett hva Biblioteket finner på av nye tjenester, er presentasjon av trykt informasjon stadig etterspurt.

Husk at det kun er et lite utvalg av det Biblioteket har anskaffet i det siste som presenteres her.

Kommunikasjon

Evaluering av myndighetenes krisekommunikasjon i forbindelse med Åsta-ulykken. Statskonsult, 2003.

Rapport om hvordan ulike myndighetsinstanser håndterte Åsta-ulykken.

Jernbane og teknikk

Föroreningsnedfall från järnvägstrafik. VTI, 2003.
Emneord: Miljø og jernbane/-Forurensning.

Stålboka av Geir Rune Arntsen, 2000
Emneord: Stål
Stikkord: Stålkonstruksjoner/Sveising/-Korrosjon /Mekaniske egenskaper.

LICB lasting infrastructure cost benchmarking: executive summary. UIC infrastructure Commission, 2003.

Dette er en oppfølging av «InfraCost: the Cost of Railway Infrastructure» som var et internasjonalt benchmarking-prosjekt i regi av UIC, det dekker jernbanene i Vest-Europa, Nord- Amerika og Øst-Asia. Omhandler jernbaneprosjekter, vedlikehold, prissetting og benchmarking.

Ekstratog : fra Oslo Ø til Hamar tirsdag 9. april 1940 av Bent Wettergreen, Lillestrøm Historielag, 2003.

Denne boken legger fram den dramatiske historien om ekstratoget fra Oslo Ø som om morgenen den 9. april 1940 bragte kongefamilien og regjeringen i sikkerhet etter det tyske angrepet på Norge.

Ledelse

Kompetanseledelse: samvirket mellom menneske, organisasjon og teknologi av Gunnar E. Wille, 2003.

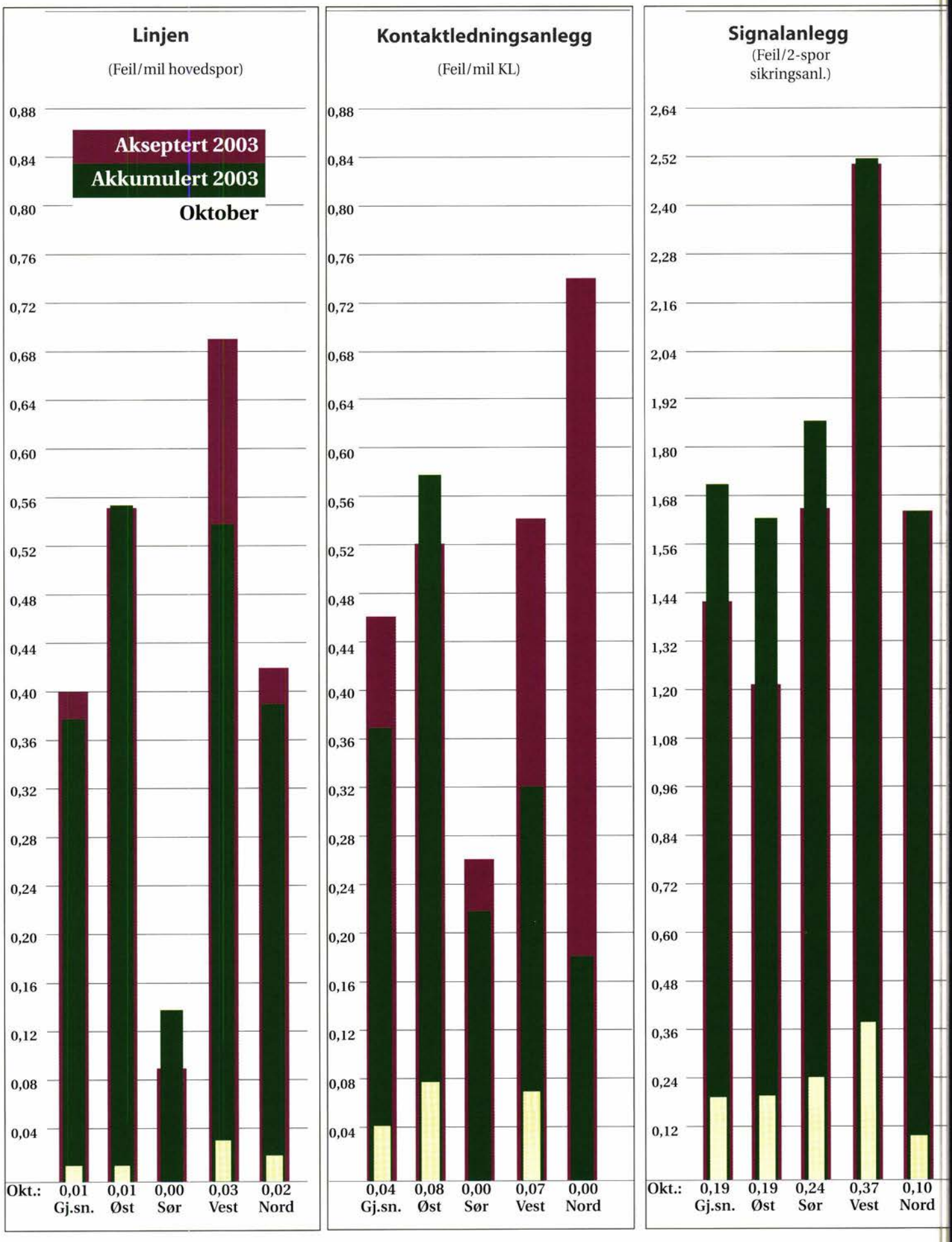
Mentorskap: personlig og profesjonell utvikling av Gunilla Ahlström,2003
Emneord: Kompetanseutvikling.
Stikkord: Lederrollen/Mentorskap.

Tipsboks

http://www.djk.com/-jernbaneartikler/-default.asp

Feil

(Feil med driftsforstyrrelser)



Punktlighet (% av tog i rute til endestasjon)

	Mål	1. halvår 2003	August	September	Oktober	Hittil 2003
LANGDISTANSE:						
Persontog:						
Dovrebanen	90	88	78	92	90	87
Nordlandsbanen	90	85	91	97	92	87
Bergensbanen	90	84	81	82	92	84
Sørlandsbanen	90	87	82	87	84	85
Godstog						
Dovrebanen	90	84	81	86	82	83
Nordlandsbanen	90	86	95	94	95	88
Bergensbanen	90	78	86	78	71	77
Sørlandsbanen	90	89	89	86	92	90
MELLOMDISTANSE:						
Østfoldbanen	90	89	84	91	92	88
Vestfoldbanen	90	82	64	75	77	78
Lillehammer	90	84	78	74	79	82
FLYTOG:						
(ank. Gardermoen)	90	95	91	94	95	95
LOKALTOG:						
Oslo-området (hele døgnet)	90	86	85	85	83	85
Jærbanen	90	88	79	76	80	84
Vossebanen	90	91	94	93	85	91
Trønderbanen	90	94	94	91	89	93

Driftsulykker*

	2002	Oktober	Akkumulert
Sammenstøt:			
Tog - tog	0	1	1
Tog - person	4	0	1
Tog - kjøretøy	8	1	14
Tog - objekt **	8	0	6
Avsporing:			
Persontog	2	0	1
Godstog	2	0	3
Andre tog	0	0	0
Drepte:			
Reisende	0	0	1
Ansatte	0	0	0
3. person	1	0	3

	2002	Oktober	Akkumulert
Alvorlig skadde:			
Reisende	1	0	0
Ansatte	0	0	0
3. person	3	0	1
Dyrepåkjørsler:			
	1579	63	1527

*Driftsulykke på linje eller stasjon hvor skinnegående materiell har vært i bevegelse, og hvor person er drept eller alvorlig skadet, eller hvor det har oppstått store skader på skinnegående materiell, spor og andre installasjoner.

**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).

PORTO BETALT VED INNLEVERINGA P.P. NORGE/NOREG

B

RETURADRESSE: Bedriftssupport AS, Postboks 358 Sentrum, 0101 Oslo

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
Nr 10 - November/desember 2003

Å jul med din glede...

I ett år har vi ventet på den med lengsel og smerte, og endelig er den her igjen. Den deilige julemåneden desember. Selv nå – midt i den verste førjulsstria – griper følelsen av spenning, glede og forventning ubendig tak i de aller fleste av oss. For slik har det alltid vært, og slik kjenner jeg jaggu at det er i år også.

Harry-sporet

Det hele er i bunn og grunn nokså pussig. Det handler tross alt om forberedelser til en høytid som mer enn noen annen er preget av tunge og lange tradisjoner. På den annen side er det kanskje nettopp derfor vi forholder oss til jula som vi gjør? Ikke vet jeg, men ett er sikkert: – Her til lands har vi ingen tradisjoner for å tukle med tradisjonene. Én som til gagns har erfart det i høst, er arbeids- og administrasjonsminister Victor D. Norman.

Mye humor

Ikke bare er han statsråd. Han har også – om enn utilsiktet – inntatt rollen som nasjonens fremste muntrasjonsråd. Ikke dermed sagt at jeg tror det var statsministerens ønske om å underholde det norske folk som lå til grunn for å hente den selvgodeste Norman inn i regjeringsvarmen. Det har bare blitt slik det kanskje bare måtte bli. Men aldri så galt at det ikke er godt for noe. Vi har i hvert fall lært at det ligger mye potensiell humor i det å tilstå en dyktig, men politisk ignorant økonomiguru fra Handelshøyskolen, ansvaret for å effektivisere og modernisere statsforvaltningen.

Ønskeliste

Enhver står naturligvis helt fritt i å mene hva man vil om statsråd Norman. For undertegnede er han først og fremst en rik kilde til inspirasjon. Ikke bare i forhold til humor, men også i forhold til banale gjøremål som å sette opp ønskeliste til julenissen. Og i år ønsker jeg meg - mer enn noe annet – en middag med samferdselsministeren.

Høye smørbrød

For det første er jeg helt sikker på at det ville blitt en koselig aften. Dernest utelukker jeg ikke at det kunne hatt en gunstig effekt på jernbanebudsjettene i årene som kommer. Man må jo ha troen på seg selv. Det har jeg også lært av Victor D. Norman. Og gitt at han har rett i sine påstander om at han berget det inntektspolitiske samarbeidet takket være en dynge høye smørbrød på en rekke av hovedstadens rådyre restauranter, tør jeg ikke tenke på hva Torild og undertegnede kunne oppnå av resultater dersom vi fikk meske oss med seikaker eller andre tradisjonsrike retter på én av de mange jernbanekafeene som fortsatt eksisterer i vårt langstrakte land.

De beste ønsker om en God & Fredfull Jul

Harry K

Månedens lille frekke

En skiftekonduktør møtte veggen og var en kort periode innlagt på psykiatrisk avdeling for å bli kurert for vrangforestillinger. Lenge løp han rundt i korridorene og ropte høylydt:

- Jeg er Napoleon, jeg er Napoleon.

- Hvem er det som har innbilt deg at du er Napoleon, spurte én av pleierne.

- Det har Gud har fortalt meg, svarte skiftekonduktøren. Da ropte pasienten på naborommet:

- Det har jeg ALDRI sagt!