

Nordisk Jernbanenyt

Nr. 104

Oktober

2007

*Medlemsblad for Nordisk Jernbane-Klub og
Bevaringsforeningen Gedser Remise*



Nordisk Jernbanenyt

Udgives af Nordisk Jernbane-Klub i samarbejde med Bevaringsforeningen Gedser Remise.

Redaktionens adresse: Nordisk Jernbanenyt, H. V. Rolsteds Vej 3, 4. tv., DK-2450 København SV

Telefon: (+45) 35 81 29 01. **E-mail:** nordisk.jernbanenyt@gmail.com

Redaktion består af: Claus Cederholm, Christian Bruun og Eigil de Neergaard.

Nordisk Jernbane-Klub's adresse:

Ahornvej 18, DK-3650 Ølstykke

Telefon og fax: 4717 8804

Homepage: <http://www.nojk.dk>

E-mail: mail@nojk.dk

Bestyrelsens sammensætning:

	Tlf. og fax.	Telefon
Mogens Bruun (formand), Ahornvej 18, 3650 Ølstykke		47 17 88 04
Claus Cederholm (bestyrelsesmedlem), Følfodvej 26, 2. tv., 2300 København S		40 41 41 00
Jørgen Danhardt (bestyrelsesmedlem), Engkær 43, 2650 Hvidovre		40 52 26 55
Bjørn T. Hansen (bestyrelsesmedlem), Lerskovvej 49, Vråby, 4652 Hårlev		56 29 00 74
Ivan Jensen (kasserer), Blågårdsstræde 2, 2. th., 4000 Roskilde		38 88 64 80
Arne Brandt (suppleant), Carl Th. Dreyersvej 198, 5., dør 3, 2500 Valby		36 46 26 57
Christian Bruun (suppleant), H. V. Rolsteds Vej 3, 4. tv., 2450 København SV		35 81 29 01

Indmeldelse kan ske ved indbetaling af DKK 150,- for enkeltmedlem eller DKK 175,- for familiemedlemsskab (eller tilsvarende beløb i NOK eller SEK) til en af foreningens bank- eller postgirokonti:

Jyske Bank: Konto 5031 104354-6

Dansk Giro: 917 8244, Nordisk Jernbane-Klub, kassereren,
Blågårdsstræde 2, 2. th., 4000 Roskilde

Svensk Giro: 15 22 35-8, Nordisk Jernbane-Klub

Norsk Bankkonto: Den Norske Bank konto 7877.08.14072 Nordisk Jernbane-Klub,
Blågårdsstræde 2, 2. th., DK-4000 Roskilde



Gedser Remise

Bevaringsforeningen, Jernbanevejen 1, 4874 Gedser

Postgiro 852 3118

Info-telefon: 5417 0104

Hjemmeside: www.gedser-remise.dk

Formand: Ingolf M. Pedersen, Grønge Skovvej 14, 4891 Toreby LL Tlf. 20 88 63 52

Kasserer: Anders Andersen, Radbjerg keramik, 4873 Væggerløse Tlf. 54 17 70 44

Sekretær: Kim Grutzmeier, Sdr. Boulevard 8, 4874 Gedser Tlf. 54 17 91 51

Kontingent : Kr. 130,- Familiekontingent: Kr. 150,- Firmakontingent: Kr. 200,-
Husk at Du/I får 4-6 medlemsblade om året, samt gratis adgang til Gedser Remise.

Kommende udflugter

Besøg hos Citytunneln i Malmö lørdag 17 november 2007.

Projektet omfatter 17 km jernbane, hvoraf de 6 km er under jorden. Tunnelboremaskinen Anna er nu nået halvvejs til Malmö C og er fremme ved den kommende station ved Triangeln, og området omkring Malmö C præges af de omfattende aktiviteter.



Anlægsarbejder ved Citytunnelen d. 7. september 2007. Foto: Peter V. Christensen

Lørdag den 17. november aflægger Nordisk Jernbane-Klub et studiebesøg, hvor vi tager på en rundtur med bus langs med tunnelbyggeriet med vor guide, som fortæller om byggeriet og de arbejder, som indgår i den nye jernbaneforbindelse. Vi besøger også tunneludstillingen, hvor vi ligeledes har guidning.

Turen udgår fra København H. Vi mødes ved nedgangen til perronen kl. 8.30 (Øresundstoget til Malmö kl. 08.43). Vi forventer at være tilbage i København ved 15-tiden.

Prisen for turen er 250 DKK. I prisen indgår togrejse København H – Malmö C samt busturen og besøget på Citytunnelns udstilling.

Tilmelding foregår efter "først til mølle" princippet ved at sende en mail til mail@noj.dk og oplyse navn (på indbetaler), adresse, tlf.nr. samt hvor mange billetter der ønskes. Efterfølgende indbetales det aktuelle beløb via girokonto 917 8244 eller via netbank til foreningens konto reg.nr. 5031 kontonr. 1043546, med tydelig angivelse af indbetalers navn.

Velkommen til en interessant dag i Malmö!



Citytunnel-projektet består af i alt 17 km elektrificeret jernbane gennem Malmö, udbygning af Malmö C, og nye stationer ved Triangeln og Hyllie. Strækningen fra Malmö C til Øresundsbroen består af 11 km dobbeltspor, hvoraf de 6 km er i parallelle tunneler under Malmö. De øvrige 6 km er enkeltsporet jernbane mod øst i retning mod Trelleborg og Ystad. Byggeriet af Citytunneln startede i 2005 og forventes at være klart i 2011.

Sommerturen 2008

I 2008 planlægges en rejse til Sydøstfinland og den tidligere finske by Viborg, der siden 1944 er beliggende på russisk jord.

Rejsen finder sted i sidste halvdel af juni eller i begyndelsen af juli 2008, og vil strække sig over 7 dage, startende en søndag morgen og afsluttende den følgende lørdag aften.

Foreløbigt program:

Første dag med fly København - Helsinki.

Samme dag til Porvoo / Borgå, en lille købstad med meget gammel kirke og smukke karakteristiske træhuse.

Den følgende dag rejser man med tog, lejet hos en lokal museumsforening, til de finske statsbaners officielle jernbanemuseum i Hyvinkää, hvor blandt andet den russiske zars tog kan ses. Efter besøget her kører man via Lahti til kystbyen Loviisa.

På tredjedagen kører toget med deltagerne til Kouvola og herfra til Mikkeli gennem et typisk finsk skov- og søterræn (med frokostophold undervejs). Herfra fortsætter man til Pieksämäki og videre ad godsbanen til Savonlinna.

Den følgende dag er der tid til sightseeing i Savonlinna, med besøg på Olavsborg, en fæstning fra 1475, som det absolutte højdepunkt. Om eftermiddagen kører man med toget ad banen over Punkaharju, landets længste landtange mellem søområder til Imatra som byder på en indholdsrig jernbanehistorie, der vil blive præsenteret i det omfang tiden tillader det. Dagens rejse slutter i Lappeenranta, hvor man overnatter.

Den følgende dag er afsat til sejlads med båd på Saimaa-søerne og ad det tilhørende kanalsystem over grænsen til Rusland. Til Viborg ankommer man tidligt på eftermiddagen. Der er her afsat mere end et døgn til at nyde den gamle by, oprindelig Finlands kulturelle centrum, nu noget forfalden, men med en interessant blanding af finsk og russisk byggestil. Byen ligger smukt i et skærgårdsområde ved den finske bugt. Man bør absolut besøge slottet, der er bygget af svenskerne i slutningen af 1200-tallet som forsvarsværk mod øst, og som i dag fremstår gennemgribende restaureret med sine metertykke mure.

På turens sjette dag forlader man Viborg om aftenen og rejser med det finske tog Sibelius til Helsinki. Turen varer knapt fire timer og undervejs kan turdeltagerne nyde et måltid i spisevognen (for egen regning). Det er måske snart sidste chance for denne oplevelse, da forbindelsen om få år vil blive fremført med nyanskaffede togsæt. Toget benytter den i 2006 åbnede strækning Lahti - Kareva, anlagt med henblik på hastigheder på op til 220 km/t. Ankomst til Helsinki ved 22-tiden, hvor indlogering finder sted på hotel nær banegården.

Rejsens sidste dag er reserveret til sightseeing i Helsinki på egen hånd, inden man med fly om aftenen rejser tilbage til København.

NB: I toget der benyttes på turens fire første dage er der ikke serveringsmuligheder, hvorfor måltidsophold vil blive arrangeret.



Olavsborg (bygget 1475) i Savonlinna udgør et af sommerturens absolutte højdepunkter.

Tilmelding:

Pris for deltagelse anslås på indeværende tidspunkt til lige under 10.000 DKK, hvilket inkluderer fly København- Helsinki og retur, tog- og skibstrejser, overnatning

på hoteller med morgenmad, visum til Rusland, entreudgifter på museer etc. Måltider ud over morgenmaden på hotellerne betales af deltagerne selv.

Flyrejsen København - Helsinki - København kan fravælges af deltagere, der ønsker at tilbringe mere tid i Finland før eller efter den arrangerede tur, og turprisen reduceres i så fald tilsvarende.

Tilmeldingsfrist er senest 1. april 2008. Bemærk at der i år **ikke** vil være mulighed for sidste-øjebliks tilmelding på grund af visumformaliteterne.

Der tages forbehold for ændringer i såvel turprogram som den her anslåede pris.

NB: De visum-udstedende myndigheder indskærper at pas skal have gyldighedstid mindst 6 måneder udover rejsetidspunktet. Det betyder at passets udløbsdato må ikke være tidligere end 1. februar 2009.

Bortset fra at vi ikke kører med foreningens eget tog, er der tale om et arrangement præget af de traditionelle NoJK-kvaliteter:

- Besøg på to jernbanemuseer
- to intakte borganlæg fra middelalderen
- kørsel på flere godsbanestrækninger
- besøg i flere finske byer med typisk træhusarkitektur
- en helt unik sejltur på et kanal-og søsystem, der tillige omfatter en grænseovergang
- god tid til at opleve Viborg, en finsk storby, der ikke har ændret sig meget siden 1930'erne, i dag præget af pittoresk forfald
- steder med smukke stationsbygninger og interessant jernbanehistorie
- god tid til på egen hånd at opleve Helsinki
- en tur med det eneste tog oprangeret af finsk materiel, der regelmæssigt kører på udenlandske strækninger, og hvor der bliver lejlighed til at benytte det sidste af de traditionelle spisevognsløb.
- samt kørsel på Finlands senest åbnede højhastighedsbane.

Velkommen til en uforglemmelig sommertur !



Nyt fra Nordisk Jernbane-Klub



NoJK's Generalforsamling 2007

Nordisk Jernbane-Klub afholder ordinær generalforsamling **lørdag d. 1. december 2007 kl. 10.00**. Generalforsamlingen finder sted i Valby kulturhus, Valgårdsvej 4-8, 2500 Valby (ved Toftegårds Plads) i Grupperum 2 på 3. sal.

Valby kulturhus er placeret få minutters gang fra Valby station, ligesom buslinjerne 4A, 18, 132 og 133 har stoppested ved Toftegårds Plads.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Beretning, herunder omtale af planerne for 2008
3. Godkendelse af det reviderede regnskab, der vil blive uddelt på generalforsamlingen
4. Fastsættelse af kontingent for 2008
5. Valg til bestyrelse og revision iflg. lovenes § 7.
6. Indkomne forslag
7. Eventuelt

Der vil være mulighed for at købe kaffe, the og kage i kulturhusets café.

Bemærk at kun medlemmer af Nordisk Jernbane-Klub har adgang til generalforsamlingen. Familiemedlemsskab berettiger kun til én stemme ved afstemninger.

Oktober 2007
Bestyrelsen



Nyt fra Gedser Remise



Remisens åbningstider

Vi har åbent hver lørdag fra kl. 11.00 til kl. 14.00

I perioden fra d. 13. til d. 20. oktober har vi dog åbent fra kl. 11.00 til kl. 16.00, da det er skolernes efterårsferie.

Det sker også, at vi er dernede om fredagen mellem kl. 11.00 og 14.00, men det er bedst at ringe i forvejen.

Veterantog på Gedserbanen

Lørdag d. 13. oktober

Nykøbing F., afgang kl. 13.00, 14.50 og 17.00

Gedser, afgang kl. 14.00 og 16.20

Søndag d. 14. oktober

Nykøbing F., afgang kl. 11.00, 13.00 og 14.50

Gedser, afgang kl. 10.10, 12.10, 14.00 og 16.30

Formanden trækker sig tilbage ved generalforsamlingen 2008

Som en af de første oplysninger her i bladet, skal jeg meddele, at jeg trækker mig tilbage som formand for Bevaringsforeningen. Igennem 9 år har jeg i de to første år været kontaktperson og kasserer for foreningen, og er derefter blevet formand efter opfordringer hertil.

Jeg har imidlertid besluttet at jeg allerede nu vil bekendtgøre, at jeg trækker mig tilbage som formand ved den kommende generalforsamling.

Jeg kan endnu ikke sige, om jeg trækker mig helt ud af foreningsarbejdet, eller om jeg bliver. Det må tiden vise. Visse ting på hjemmefronten har jeg måttet svigte på grund af foreningsarbejdet i remiseforeningen, særligt i sommermånederne. Men jeg vil i hvertfald holde en lang ferie, så her er plads til nye kræfter, og masser af udfordringer. Man kan skrive meget om arbejdet i remisen, men det vil jeg komme ind på i min formandsberetning til generalforsamlingen i april 2008.

Jeg vil derfor allerede nu opfordre jer derude til at finde emner til en ny formand, og også gerne nye ansigter og kræfter til bestyrelsen. –Men ikke mere om den sag nu.

Sommeren der gik

Vi har haft fuldt hus her i sommer, med åbent hver dag, og dog måtte vi lukke den sidste søndag i perioden på grund af personalemangel. De fleste søndage har jeg haft vagten i billetboksen, og det har ikke været kedeligt, men i 2008 må vi være flere om at dele vagterne, hvis der fortsat skal være åbent hver dag i sommerperioden. Det er trods alt i denne periode, at vi har vore indtægter !

Indtil nu har vi haft ca. 1150 gæster i jernbaneudstillingen, fordelt på både voksne og børn. Heraf har dem der har været ude at køre med veteran tog haft gratis adgang til remisen, ligesåvel som remiseforeningens medlemmer, og børn under 6 år. Besøgstallet i 2006 var til sammenligning ca. 850 gæster, så det er 300 flere i år.

I vores loppemarked har vi haft omkring 600 gæster. Vi har også igennem året modtaget en del loppemarkedseffekter, men vi bliver nok nødt til i en periode at stoppe for modtagelsen, da vi har rigeligt med effekter allerede. Besøg vores loppemarked ! –der er masser af gode tilbud.

Omkring 300 personer har fået turistinformation, eller blot kigget forbi for at se hvem vi er. Vi har nu fået opsat en fast holder til brochurer for enden af vores vognopsynsbygning, og her har der været god gang i pjecer og brochurer. Ud over dette stativ, har vi haft kassevis af brochurer stående uden for.

Der har kørt veteran tog i 3 weekender, med i alt mellem 500 og 600 passagerer. Det har været Nordisk Jernbane-Klub og Østsjællandsske Jernbaneklub, der har sørget for kørslerne. Næste kørsel bliver i weekenden d. 13. og 14. oktober (første weekend i skolernes efterårsferie), hvor det er Østsjællandsske Jernbaneklub der står for kørslen.

Vi har fået nogle små trætog med 4 vogne til salg i vores billetboks for 40 kr. for hele sættet. Desuden er der kommet kuglepenne med motiver af HS-, P- og E-maskiner, samt lightere med motiver ad Gedser station og Korsbæk. Husk også at vi har postkort til salg.

Vores gæstebog er blevet flittigt brugt af vores gæster.

Man kan ikke sige andet end at det har været en god sæson, og vi har fået en kassebeholdning på over 20.000 kr., og flere nye medlemmer.

Remisen

Efter at folketinget har vedtaget planer for hjælp til yderområderne (det gælder Gedser og Fanø), er der efterhånden afholdt en masse møder, men de forskellige sager tager tid at få forhandlet på plads, ligesom de økonomiske midler skal fordeles. Der er fokus på remisen, men hvorledes sagen bliver behandlet, håber vi at kunne fortælle mere om i kommende numre af Nordisk Jernbanenyt, for støtte håber vi at der kommer.

Det er også sørgeligt, at vi ikke kunne få nogen form for økonomisk støtte fra DSB, da vi kæmpede for remisens overlevelse. Vi fik jo desværre overdraget en faldefærdig remise, der ikke var vedligeholdt i mange år. Det er fortsat dette efterslæb vi døjer med, da vi ikke har kunnet få fondsstøtte til en renovering. Vi må håbe at dette vil ændre sig i fremtiden, således at vi kan få en pose penge. –Det må den lovgivende forsamling se på, angående vores kulturskatte og bevaringsværdige bygninger (bl.a. Gedser Remise), men vi har holdt liv i kulturen, med ønsket om at den bevares. Nu lader det til at hjælpen vil komme, og det er også på tide.

I dag er denne remise fuld af kulturminde fra en svunden tid, som Bevaringsforeningen og en række jernbaneklubber har holdt liv i igennem en årrække.

Men som jeg har sagt før: Har i noget at indvende imod Gedser Remise, så kom og fortæl os det i remisen, istedet for ude i byen. Jeg gider ikke at besvare rygter ude fra byen. –Det kan enhver gøre, men det er ligesom om når noget forelægges for personen, så er både gassen og interessen gået af brokkeren.

Ingolf M. Petersen

Som det her ses, er idéen om en fast forbindelse over Østersøen ikke ny. På denne reklameplakat fra 1934 af H. Bonnesen synes togfærgen at række hele vejen fra Warnemünde til Gedser.

Motivet kan købes som postkort i Gedser Remises billetboks for 5 kr.



Nyt fra jernbanerne i Norden

Internationalt:

Materiel:

Udlejningslokomotiver. Der ser efterhånden ved at være åbnet for mere international godstrafik i Skandinavien. Både Ofotbanen, Hector Rail og nyligt konkursramte Nya Inlandsgods (se notits under "Sverige/Organisation"), foruden de store statslige selskaber Green Cargo og CargoNet, bedriver grænseoverskridende godstrafik mellem Sverige og Norge, og med de igangværende leverancer af nye lokomotiver til Hector Rail, vil dette selskab også snart være at se i Danmark og Tyskland. Nyt er nu, at også et udlejningsselskab anskaffer lokomotiver til trafik i Skandinavien, idet det velkendte selskab Angel Trains netop har bestilt 60 nye Traxx-lokomotiver hos Bombardier, hvoraf de 15 vil være flerstømslokomotiver af samme type som Hector Rails 241-lokomotiver. De 15 lokomotiver er mere præcist af modellen F140AC2, og vil blive udrustet til at køre grænseoverskridende trafik mellem Norge og Sverige. Lokomotivtypen vil dog også kunne anvendes i Danmark, hvis den blot bliver udrustet med dansk ATC og strækingsradio.

Angel Trains har ikke angivet noget præcist indsatsområde for de nye lokomotiver, men nævner at de blandt andet vil blive brugt i grænseoverskridende trafik mellem Sverige og Norge.

Trafik:

Øresundsudbuddet. Som bekendt blev det DSB First, der vandt udbuddet af trafikken i Øresundsregionen via datterselskaberne Øresundstrafiken AB på svensk side, og Kystbanen A/S på dansk side (se også NJN nr. 103 s. 18). Det var oprindeligt meningen, at kontrakterne skulle have været underskrevet d. 10. juli, men dette måtte udskydes, da både SJ AB og Arriva Skandinavien A/S, der begge var blandt de øvrige prækvalificerede bydere, har klaget over afgørelsen af udbuddet.

SJ AB har klaget over, at konkurrencen ikke er sket på lige vilkår, da DSB opfattes som en statsstøttet virksomhed, i modsætning til eksempelvis SJ selv, der må agere på rene markedsvilkår. SJ fremhæver at DSB i forvejen er anmeldt til EU-kommisionen af brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik for at modtage ulovlig statsstøtte, og derfor slet ikke burde have haft adgang til at indgive tilbud på kørslen. SJ har indgivet klagen til såvel den danske Klageretten for udbud, som for Länsretten i Skåne län. Begge instanser har imidlertid afvist klagen over udbuddet, men SJ har nu anket sagen for den svenske del af trafikken til kammerretten. Der er imidlertid næppe tvivl om, at resultatet af udbuddet står ved magt, og at et eventuelt medhold fra kammerrettens side højst vil kunne føre til en erstatningssag.

Arriva Skandinavien A/S har på tilsvarende vis klaget til danske Klageretten for

Udbud over at tilbuddet på den danske del af kørslen fra DSB First, ifølge Arrivas egne kalkulationer, ikke kan virkeliggøres med mindre end 47 togsæt, mens DSB First's kalkulationer kun opererer med driftsomkostninger til 43 togsæt. Arriva frygter derfor at de manglende 4 togsæt bliver stillet til rådighed for DSB First af DSB, og således kommer til at udgøre en skjult statsstøtte. Arriva havde selv i deres tilbud regnet med at bruge 49 togsæt til den samme trafikmængde, og følgelig beregnet driftsomkostningerne derefter. Klageretten for Udbud har imidlertid fundet, at Arrivas klage ikke har opsættende virkning på de videre kontraktforhandlinger mellem Trafikstyrelsen og DSB First, men under de indledende behandlinger af Arriva's klagesag, valgte Arriva at frafalde klagen, da man ved aktindsigt konstaterede at DSB First's kalkulationer hang bedre sammen, end først forventet.

Danmark

Anlæg:

Nationalt industriminde. Kulturarvstyrelsen har udpeget jernbanestrækningen mellem København og Korsør til nationalt industriminde. Udpegningen begrundes i at anlægget har en væsentlig betydning for Danmarks udvikling som industrialiseret land. Der følger ikke nogen særlige tiltag som fredninger eller lignende med udpegningen, men blot en henstilling fra Kulturarvstyrelsen til at man i den fremtidige forvaltning af strækningen er opmærksom på dens særlige betydning for Danmark.

Trafikstop. Det er ikke kun Banedanmark, der har problemer med at holde sporene driftsklare. På Odderbanen konstaterede Trafikstyrelsen ved en kontrol d. 10. september, at der var 9 steder mellem Odder og Tranbjerg, hvor sporet var i en så dårlig forfatning, at det ikke var sikkerhedsmæssigt forsvarligt at benytte sporet. Da Odderbanen ikke umiddelbart selv kunne udbedre de aktuelle fejl, udstedte Trafikstyrelsen et køreforbud, indtil fejlene var rettet. Trafikken kom ret hurtigt i gang mellem Tranbjerg og Århus, mens sporet de 9 steder blev udbedret af eksterne entreprenører, og fra d. 25. september kunne der atter køres normalt hele vejen mellem Odder og Århus.

Det var imidlertid ikke ukendt at sporet var dårligt, og der var da også planlagt en sporombygning i sommeren 2007, men på grund af kommunalreformen blev dette arbejde udskudt til efteråret 2008. Dette var i sig selv kritisabelt, idét der i forbindelse med beslutningen om at udskyde arbejdet, blev udarbejdet en tilstandsrapport for sporet i juni 2007, der fastslår at sporets restlevetid vurderes til at være mindre end et år, mens udskydelsen altså var lidt mere end et år.

Dæmningsskred. Danmark har i lighed med store dele af Europa været kraftigt plaget af regn hele sommeren, og det har da også ført til en del problemer. Mens Banedanmark og DSB forberedte sig på solkurver med nødkøreplaner og udkørsel

af ekstra skærver for at holde sporet på plads, valgte moder natur i stedet at skylle dæmningerne væk flere steder. Et af de større dæmningsskred skete mellem Hillerød og Allerød, hvor togdriften måtte indstilles i 4 dage, mens dæmningerne blev repareret. Få dage senere skete noget tilsvarende mellem Humlebæk og Espergærde, dog uden helt så store forstyrrelser, mens et andet dæmningsskred ved Skørping har betydet, at kun ét spor har været farbart i 3 uger.

Det hidtil største dæmningsskred skete imidlertid natten mellem 20. og 21. august ved Adsbøl mellem Sønderborg og Gråsten. Voldsomme vandmængder havde undermineret dæmningen, og netop da et IR4-tog passerede, styrtede dæmningen sammen. På mirakuløs vis kom toget helskindet over, men efterfølgende hang skinner og sveller frit 10 meter oppe i luften.



Det frithængende spor ved Adsbøl fotograferet d. 22. august 2007 af Jørgen Stibro Andersen.

Banedanmark vurderede, at det ikke var muligt at lave en nødløsning, således at togtrafikken hurtigt kunne genoptages, men at de nødvendige anlægsarbejder ville vare 10 uger. DSB havde to IR4-togsæt stående indespærret i Sønderborg, og valgte simpelthen at lade togsættene transportere væk ad landevejen. Et IR4-tog er imidlertid ikke så let at skille og samle, så togsættene blev adskilt i Sønderborg, men kørt helt til Københavns Frihavn, hvor værkstedspersonale fra det nærliggende depot i Helgoland efterfølgende har samlet togene, der derefter er trukket til Helgoland for testning og godkendelse, inden de atter kan indsættes i trafikken.

Togtrafikken til Sønderborg genoptages først d. 10. november. Indtil da vender togene i Gråsten, hvorfra busser sørger for den videre rejse til/fra Sønderborg.

Organisation:

Lokomotivførerjagt. Efter at udbuddet af Øresundstrafikken er blevet afgjort, er den nye operatør, DSB First, begyndt at søge efter lokomotivførere. Det har længe været et problem at rekruttere tilstrækkeligt med førere hos både DSB og DSB S-tog, og senest har Lokalbanen været tvunget til at indstille trafikken mellem Snekkersten og Helsingør på grund af netop lokomotivførmangel. DSB First har derfor lavet en stor kampagne, hvor man tilbyder lokomotivførere en ansættelsesbonus på 20.000 DKK, hvis man underskriver en ansættelseskontrakt inden 1. september 2007. Bonusen kommer dog først til udbetaling efter 3 måneders ansættelse i det nye selskab. Det lader imidlertid alligevel til at være svært for DSB First at rekruttere det nødvendige antal folk, og tilbuddet er derfor blevet udvidet til også at omfatte nye medarbejdere, der ikke allerede er lokomotivførere, men vil lade sig uddanne hertil. Desuden har DSB First udsendt et personligt brev til en lang række af DSB's lokomotivførere for at gøre opmærksom på muligheden for et nyt job hos DSB First. Dette tiltag har dog vakt interesse hos fagforeningen, idet den systematiske udsendelse formentligt er et brud på registerlovgivningen. DSB First skal overtage trafikken d. 9. januar 2009, og skal på det tidspunkt bruge 120 danske og 80 svenske lokomotivførere.

Trafik:

Papirtoget er ophørt. CFL Cargo har besluttet at stoppe kørslerne mellem Næstved og Fruens Bøge for Dalum Papirfabrik. CFL har haft svært ved at få overskud på kørslerne, men opsigelsen af aftalen kom alligevel som en overraskelse, da det ikke er længe siden, at der blev forhandlet et nyt oplæg på plads for kørslerne. Transporterne foregår nu med lastbil, og det er nok tvivlsomt, om der er en anden operatør, der vil tage over. Railion har tidligere kørt togene, men opsagde selv aftalen, da de heller ikke kunne få økonomi i kørslerne.

IC4 i gang. Langt om længe ser det ud til at IC4-togene er ved at blive et mere almindeligt syn på sporene. De tog der i sommers var annonceret kørt med IC4 (se NJN nr. 103 s. 15), har stort set altid været fremført med dette materiel. Imidlertid har reparationsarbejder af en dæmning ved Skørping (se under "Anlæg") betydet at en række tog har måttet aflyses, og man har i stedet indsat IC4 i regionaltogstrafik mellem Fredericia i Århus.

De tog der planlægges kørt med IC4 er afgangene fra Århus H kl. 07.30 og 11.30 (ankomst til Fredericia hhv. kl. 08.48 og 12.48), og afgangene fra Fredericia kl. 09.17 og 13.17 (ankomst til Århus H hhv. kl. 10.34 og 14.34).

Et togsæt har også været på visit i København, idét togsæt nr. 4 (MG 5604-FH 6604-FG 6804-MG 5804) d. 29. august blev forevist for Infrastrukturkommissionen

ved et arrangement på Østerport station. Togsættet blev dog trukket til og fra København af MZ 1425, og under opholdet i hovedstaden blev togsættet behørigt bevogtet af jernbanehjemmeværnet for at forhindre grafitti-angreb.



IC4-togsættet på "fransk visit" på Østerport station d. 29. august 2007.

Foto: Peter V. Christensen.

Norge

Trafik:

Lokomotivførerkaos. NSB's trafik har sommeren igennem været hårdt plaget af aflysninger på grund af lokomotivførermangel, først og fremmest fordi flere førere end forventet er gået på pension, eller har fået andet arbejde. Over 3000 afgange er blevet aflyst, og kritikken har haglet ned over NSB for dårlig planlægning. Sagen blev ikke bedre af, at NSB meldte ud, at problemerne ville løse sig, når et nyt hold på 20 lokomotivførere under uddannelse blev færdigt i løbet af sensommeren. Flytoget AS, der driver flytogstrafikken til og fra lufthavnen ved Gardermoen manglede også lokomotivførere, så de tilbød en række af de nyudklækkede førere, dels en klækkelig bonus for at tage arbejde hos Flytoget AS, dels en generelt højere løn og bedre arbejdsforhold, hvilket resulterede i at NSB endte med kun at få 6, og ikke 20 nye lokomotivførere.

Som et afhjælpende tiltag havde NSB samtidigt hyret et antal svenske lokomotivførere ind, men da det viste sig, at disse indhyrede folk fik betydeligt bedre tjenestetider end NSBs egne folk, forårsagede det, at NSBs egne lokomotivførere nægtede at tage overarbejde, hvilket naturligvis skabte endnu større lokomotivførermangel. Det lykkedes dog for NSB og Norsk Lokomotivmannsforbund at komme til enighed om bedre vilkår for førerne, hvorefter det atter står den enkelte lokomotivfører frit for at tage overarbejde. Samtidigt har NSB for en kortere periode flyttet 37 tidligere lokomotivførere, der nu er beskæftiget i administrative stillinger, tilbage i førerstolen, og har ansat 5 pensionerede lokomotivførere på deltidsordning for at få overstået den værste krise. På længere sigt har man indgået aftale med 85 nye lokomotivførere, der er i gang med lokomotivføreruddannelsen, om at NSB betaler dem løn under uddannelse, mod at de så forpligter sig til at arbejde for NSB i to år efter endt uddannelse.

Raumabanen som turistbane. Fra sommeren 2008 vil trafikken på Raumabanen i højere grad blive tilpasset de mange turister, der hvert år kører hele eller dele af den ualmindeligt smukke strækning mellem Dombås og Åndalsnes med tog. I lighed med det oplæg der kendes fra Flåmsbanen, vil der i sommermånederne fra 1. juni til 30. august blive en langt mere intensiv trafik, hvor togene vil køre langsommere på udvalgte partier, ligesom der vil blive guidet undervejs på norsk, engelsk og tysk.

Bag initiativet står NSB og Raumabanens Utviklingsselskap, der i forvejen er involveret i kørslen på Raumabanen med veteranog. NSB involverer sig direkte ved et delejerskab i Raumabanens Utviklingsselskap, og står desuden som operatør for togene, der vil blive fremført med BM 93-togsæt.

Det er vigtig at påpege, at alle tog bliver offentlige tog, og altså ikke særlige tog, hvortil der kræves en særlig billet. Banens pendlere får derved langt flere afgange at vælge imellem i sommerperioden, og det vil naturligvis blive tilstræbt, at der skal være forbindelse i Dombås med Dovrebanens tog.

CargoNet kører tømmer. Norske Skog har tegnet ny aftale om tømmertransporter med CargoNet. Aftalen træder i kraft fra årsskiftet og løber i 5 år, hvor CargoNet skal transportere mellem 400.000 og 500.000 tons tømmer årligt for Norske Skog. Transporterne består af tømmer fra Bø til Lier, fra Sørli, Kongsvinger og Solør til Halden, og fra Formofoss, Koppang og Storlien til Norske Skogs anlæg i Skogn. Transporterne fra Storlien vedrører tømmer fra Sverige. Til Storlien står svenske Green Cargo for transporten.

Det har hidtil været Ofofbanen AS, der har haft disse tømmertransporter, men der er også tale om en vis udvidelse af det eksisterende omfang i den nye aftale. Desuden ønsker Norske Skog at indgå aftale om transport af ca. 100.000 tons færdigvarer årligt.

Sverige

Administration:

Banverket får (lidt) flere penge. Banverket har i juni indsendt to forskellige forslag til en revidering af investeringsplanen for jernbanerne for 2004-2015. Begge revisionerne har et deprimerende indhold, da de begge angiver mulige udskydelser af om- og nybygningsprojekter, således at virkningerne af generelle prisforhøjelser på 17 % i anlægsbranchen kan rummes i det angivne budget, ligesom statstilskud til investeringer i nye sporvogne til Göteborg udskydes til efter 2015.

Begge forslagene modtages med meget blandede følelser blandt lokalpolitikere og embedsmænd. Besparelsesforslagene vil få vidtrækkende konsekvenser, og eksempelvis vil en manglende udbygning af tilstødende anlæg betyde, at projekter der trods alt gennemføres som planlagt, ikke vil få fuld nyttevirkning.

Regeringen forventes at tage stilling til Banverkets forslag inden udgangen af året, men allerede i september optrådte der dog en ekstraordinær post på 330 mio. SEK på regeringens budgetforslag for det kommende år. De 330 mio. SEK skal imidlertid ikke anvendes i forbindelse med investeringsplanen, men går til vedligehold af det eksisterende jernbanenet. Pengene skal dels bruges til at afbøde de prisstigninger der er sket, og dels som kompensation for eftersat vedligehold generelt.

Materiel:

Gratis Øresundstog. Skånetrafiken får leveret et ekstra X31-togsæt (Øresundstog) ganske gratis af Bombardier. Leverancen er dog ikke et udslag af pludselig godgørighed, men en praktisk måde at opgøre Bombardiernes erstatningsansvar over for Skånetrafiken for forsinkede leverancer af X31-togsæt på. Kontrakterne der ligger til grund for leverancerne af X31, indeholder nogle ganske skrappe dagbøderegler ved leveranceforsinkelser, som har betydet, at Bombardier skal betale Skånetrafiken 69,2 mio. SEK for flere måneders forsinkelse på otte togsæt, der bestiltes i 2005. Bombardier valgte på dette tidspunkt at flytte produktionen af togene fra fabrikken i Kalmar til sin fabrik i Tyskland, og denne omstilling kom til at tage længere tid end beregnet.

Bombardier har derfor tilbudt Skånetrafiken at levere et togsæt ekstra uden beregning, samt reservedele for et beløb på 8,2 mio. SEK. Prisen for et Øresundstog er ca. 74 mio. SEK, så tilbuddet fra Bombardier er umiddelbart mere værd end den økonomiske erstatning, og da Skånetrafiken i forvejen mangler tog, var valget ikke svært at træffe. For Bombardier er der givetvis også tale om en god forretning, da kostprisen for togsættet og de medfølgende reservedele må formodes at være lavere end den kontraktmæssige erstatning på 69, 2 mio. SEK. Det gratis togsæt forventes leveret i august 2008.

Organisation:

Nya Inlandsgods konkurs. Selskabet Nya Inlandsgods AB har indgivet frivillig konkursbegæring ved Tingsrätten i Östersund. Det er desværre ikke første gang at

Inlandsgods går konkurs, idet det "gamle" Inlandsgods gik konkurs i 2003, og dengang blev opkøbt af vognmandssammenslutningen Härjelast AB. For nyligt blev der etableret et nyt moderselskab da Härjelast og Jämtfrakt blev fusioneret under navnet Reaxcer, og dette navn har også været anvendt hos Inlandsgods, bl.a. på selskabets TMZ-lokomotiv, TMZ 1409.

Konkursen kommer lidt uventet, da selskabet har haft stor fremgang i de senere år, og senest har fået en fin kontrakt hjem på kørsel for Peterson Linerboard i Moss i Norge. Desværre har der tilsyneladende ikke været tilstrækkeligt styr på udgifterne i selskabet, så den megen trafik har ikke været til nogen hjælp.

For ikke længe siden gik BK Tåg konkurs, og selskabet solgt til Inlandsgods AB (se også NJN nr. 101 s. 27). Aktiviteterne i BK Tåg er dog organiseret i et eget datterselskab med navnet Inlandsgods Syd, og berørtes derfor ikke af konkursen. To dage efter at konkursbegæringen var indgivet, blev Inlandsgods Syd imidlertid solgt til Svensk Tåg Teknik (STT) i Vetlanda. STT var tidligere en del af BK Tåg, men blev solgt til privatpersoner, ansat i selskabets ledelse, allerede inden konkursen i BK Tåg. Der er således reelt tale om, at en del af de tidligere aktiviteter i BK Tåg nu atter er samlet under navnet Svensk Tåg Teknik. STT har dog valgt ikke selv at stå for kørslerne, men har overladt dem til TX Logistik som underentreprenør. Som følge heraf er lokomotivførerne i Inlandsgods Syd pr. 1. august 2007 blevet overflyttet til TX Logistik, mens lokomotiverne til trafikken ejes af STT, der udlejer dem til Inlandsgods Syd, der altså igen stiller dem til rådighed for TX Logistik, der fungerer som egentlig operatør af togene. Den trafik der omfattes af denne konstellation er vodka-transporterne mellem Åhus og Göteborg, containertog mellem Göteborg og hhv. Karlstad, Uddevalla og Falköping, limtransporter mellem Göteborg og Hultsfred, og tømmer mellem Boxholm og Oskarshamn.

Konkursbegæringen har imidlertid givet anledning til en del intern kritik i Reaxcer. Direktør for såvel Reaxcer som Nya Inlandsgods, Mattias Lööf forlod sin post samme dag som konkursbegæringen blev indleveret, og ejerne bag Reaxcer hævder nu, at selskabets situation ikke var så tilspidset endda. At der er indgivet konkursbegæring betyder, ifølge en del af ejerne, derimod at Reaxcers ejere indtil videre har tabt ca. 15 mio. SEK. Reaxcers bestyrelse har taget til genmæle, men et antal aktionærer har imidlertid fået samlet nødvendig tilslutning til at der skal gennemføres en ekstraordinær generalforsamling i selskabet.

Uanset udfaldet af generalforsamlingen, må Inlandsgods anses for at være et overstået kapitel. Konkursforvalteren, Jan Lindahl fra Östersund, havde håbet at selskabets aktiviteter kunne fortsætte under konkursboets forvaltning, men Järnvägsstyrelsen besluttede at inddrage selskabets driftstilladelse, da man ikke anså at selskabet kunne leve op til sine økonomiske forpligtelser, og Järnvägsstyrelsen anser derfor heller ikke at man så kan overholde gældende sikkerhedsbestemmelser! –et uægteligt svært forståeligt ræsonnement. Der var desuden en kort overgang tale om at Inlandsbanan AB (IBAB), der er infrastrukturforvalter af selve indlandsbanen skulle overtage trafikken, men dette blev aldrig aktuelt. I stedet er materiellet

blevet solgt til andre operatører. Således overtager selskabet Three T lokomotivet TMZ 1409, Tågåkeriet i Bergslagen (TÅGAB) overtager lokomotiverne TMY 1132 og TMY 1156, mens Bantåg Nordic AB, der er et datterselskab af Railcare Group AB, overtager de resterende lokomotiver, TMY 1105, TMY 1150, TMY 1157 og Ma 882. Fra konkursboet har de tre selskaber desuden købt 140 godsvogne, der fordeles mellem parterne.

Trafikken genopstår dog i noget omfang. Bantåg Nordic er begyndt forhandlinger med de tidligere transportkøbere om at fortsætte aktiviteterne, og som en naturlig konsekvens heraf, er Stefan Karlsson, der var produktionsplanlægger hos Nya Inlandsgods, blevet ansat i samme stilling hos Bantåg Nordic. En af de større transportopgaver er kørslen af tørv fra Sveg til kraftvarmeværket i Uppsala. Disse transporter overtages imidlertid af Green Cargo, men således at IBAB i første omgang står for transporten fra Sveg til Mora, hvorfra Green Cargo tager over. Til transporterne skal IBAB anvende sine tre TMX-lokomotiver, 1013, 1014 og 1016, men indlejer desuden TMX 104 (tidl. MX 1021) fra TÅGAB. Af andre væsentlige transportopgaver fra Nya Inlandsgods er træflis fra Halmstad og Varberg til Norge og tømmer fra Nässjö til Hallstavik

Sporveje:



Alstom Regio Citadis fra Madrid på gæstevisit i Stockholm, er her fotograferet lige uden for Stockholms Spårvägars vognhal af Bernt Berglöf d. 28. august 2007.

Gæstevisit. I forbindelse med forlængelsen af Djurgårdslinjen til Centralen, og den ordinære trafikering heraf, står det klart, at der skal findes en anden sporvognstype, end de A32-sporvogne Storstockholms Lokaltrafik i dag benytter. Samtidigt står det klart, at de efterhånden bedagede A30-vogne på Lidingölinjen på det kraftigste trænger til en moderne afløser. En mulig kandidat kan være Alstom Regio Citadis, og en vogn fra Madrid var derfor i slutningen af august på gæstevisit på Djurgårdslinjen og Lidingölinjen, hvor den blev testet i. Den aktuelle vogn var femleddet udgave, men den kan naturligvis fås i mange varianter.

Trafik:

Omlægning af Polenstrafikken ? Green Cargo og polske PKP har indgået aftale om yderligere at udvikle godstransport mellem Sverige og Polen. Der har i de senere år været en stor udvikling i godstrafikken mellem Sverige og Polen, ikke mindst som følge af at møbelgiganten IKEA er i gang med at opbygge et net af forretninger i Polen og resten af Østeuropa. De øgede transportmængder har allerede resulteret i, at antallet af afgang med jernbanefærge mellem Ystad og Swinoujcie er udvidet, men Green Cargo og PKP har desuden optaget forhandlinger med rederiet om at flytte svensk anløbshavn til Trelleborg, hvor Green Cargo i forvejen ekspederer store mængder gods til Tyskland.

Norrandstrafikken. Rikstrafikens udbud af togtrafikken til og fra Norrland er blevet afgjort, med det resultat at SJ fra 14. juni 2008 igen vil stå for togtrafikken til og fra øvre Norrland. Aftalen gælder for fem år, og indeholder et dagligt nattog mellem Göteborg og Narvik og et mellem Stockholm og Narvik, samt dagtog mellem Luleå og Kiruna og mellem Kiruna og Narvik. Kontraktsummen er på ca. 87 mio. SEK pr. år, men dertil kommer eventuel bonus, hvis nogle fastsatte komfortmål nås. Prisen er noget højere end den nuværende, hvor den aktuelle leverandør, Connex, modtager ca. 60 mio. SEK årligt, men Rikstrafiken har ved vurderingen af de tre indkomne tilbud valgt at vægte kvalitet meget højt. Connex har da også klaget over Rikstrafikens afgørelse, men det vides endnu ikke om klageren får medhold, eller om klagen får opsættende virkning på kontraktindgåelsen.

Det materiel der anvendes i trafikken i dag, ejes af Affärsverket Statens Järnvägar, og det bliver derfor det samme materiel, der fortsat skal anvendes. Den nuværende trafik køres organisatorisk af Ofofbanen AS (OBAS) på den norske side af grænsen, da Connex ikke selv har operatørlicens i Norge. SJ har imidlertid den nødvendige licens, og vil derfor selv stå for togfremførelsen på denne del af strækningen også.

Biltransporter. Som bekendt har det norske selskab Autolink AS købt en større ejerandel i Ofofbanen AS (OBAS), i forbindelse med at man har indgået transportaftale med OBAS om biltransporter over hele Norge (se også NJN nr. 102 s. 14). Autolink har et svenskt datterselskab, Autolink Sweden, og dette selskab har nu indgået en lignende aftale med OBAS om transport af biler i Sverige. Autolink

Sweden håndterer årligt ca. 150.000 nye biler, og en del af disse vil fremover blive transporteret af OBAS, der allerede har de nødvendige tilladelser til at køre godstrafik i Sverige.

Finland

Anlæg:

VR-Rata, infrastruktur-enheden i VR Group, har vundet en stor entreprise i Sverige. Arbejdet er udbudt af det svenske Banverket og omfatter montering af spor og sporskifter på en del af den under renovering/nybygning værende Ådalsbanan, samt indledende arbejder med etablering af kabelkanaler. Det er første gang VR Rata har vundet en hovedentreprise i Sverige. VR Rata har tidligere været involveret i anlægsarbejder, nemlig på Botniabanan, men dengang som underentreprenør.

Trafik:

International trafik. Persontrafikken mellem Finland og Rusland er fortsat i positiv udvikling, og foreløbige beregninger i begyndelsen af 2007 viser en stigning i antal rejsende på henved en tredjedel i forhold til året før. Vognene i de to russiske tog er blevet kraftigt moderniserede, og det finske tog oprangeres nu med rød/hvide IC-vogne.



De russiske vogne i Finlands-togene er kraftigt moderniseret. Her vogne i toget Repin til St. Peterburg, fotograferet i Helsinki af Bernt Berglöf d. 22. april 2007

Nattogsforbindelsen Tolstoi, der løber mellem Helsinki og Moskva, udveksler som noget nyt nu også rejsende i St. Peterburg (Ladoga-banegården). Det betyder at der tilbydes tre daglige forbindelser hver vej mellem Finland på den ene side og Viborg og St. Peterburg på den anden side. I feriehøjsæsonen doubleres Moskva-forbindelsen efter behov. Alle togene føres via "genvejsbanen" Kerava - Lahti, hvilket betyder, at rejsetiden er blevet forkortet.

Det er de russiske rejsende, hvis antal er vokset mest i den seneste periode, og de udgør nu 65% af passagererne, mens finnerne udgør 27%. Resten er andre nationaliteter med overvægt af folk fra asiatiske lande. 60% af rejserne sker med henblik på ferie, resten er forretningsrejser. Russerne er i Finland især tiltrukket af hytteferier, samt de fra Finland udgående krydstogsarrangementer til Sverige. Russiske børnefamilier besøger også i stort omfang de finske forlystelsesparker. De finske ferierejsende søger mod øst for at opleve den russiske kultur og historie, ligesom de i stigende grad tiltrækkes af storbyernes forbedrede service og nye shoppingmuligheder. Til driften af ruslandstogene har de finske og russiske baner (VR Ltd., henholdsvis OAO RZD) etableret et fælles datterselskab, Karelian Trains Ltd., der fremover vil stå som operatør af persontogtrafikken mellem de to lande. Karelian Trains har bestilt fire højhastigheds-togsæt fra Alstom til levering i 2010, og med det nye materiel vil man kunne tilbyde fire daglige forbindelser hver vej mellem Helsinki og St. Peterburg. For at togene skal kunne udnyttes optimalt, skal der ske en væsentlig opgradering af sporet. Genvejsbanen, der blev taget i brug sidste år, er anlagt med de nye standarder. Det vil i praksis sige, at togene mellem Helsinki og Lahti allerede nu kører på en top-moderne bane. På finsk side mangler herefter kun banelinien mellem Lahti og Luumäki ved den russiske grænse at blive ombygget til høje hastigheder. På den russiske delstrækning er moderniseringsarbejder i gang for øjeblikket. De ventes afsluttet 2008. De bestilte togsæt skal kunne køre 220 km/t, og med syv vogne kan de rumme 350 passagerer. Grænsekontrol skal fremtidigt finde sted i toget under kørslen. Med alle disse ændringer bliver rejsetiden mellem Helsinki og St. Peterburg reduceret fra de nuværende ca. 5,5 timer til omkring 3 timer.

Estland

Administration:

Operatører og adgang til infrastrukturen. Det nu 100% statsejede Eesti Raudtee har indgået kontrakter med operatører for 2007/08. Westgate Transport har fået køreplanskanaler til 8 godstogspar mellem Narva og en af de to havnebanegårde ved Tallinn, Maardu eller Muuga, samt et togpar Orava - Mardu/Muuga. Spacecom (ejet af Severstaltrans) har fået tilladelse til tre godstogspar Orava - Maardu og et togpar Valga - Maardu.

Det er beskæmmende hvis disse kørsler udgør hele den internationale godstogs-

trafik, når man betænker de kolossale godsmængder, der indtil sidste år kørte i transit på de estiske baner. Det fremgår ikke om Eesti Raudtee har tildelt sig selv køreplanskanaler, eller blot kører når der er plads (hvoraf der er rigeligt nu). En vis, omend begrænset, mængde indenlandsk godstrafik varetages af Eesti Raudtee. Tre persontrafik-operatører har tidligere fået kontrakter på adgang til infrastrukturen: Edelaraudtee (indenlandsk persontrafik), Elektriraudtee (forstadstrafik ved Tallinn) og Go-Rail, der står for driften af et nattoget til Moskva. I foråret (31. marts) indsatte Go-Rail et dagtoget Tallinn - St. Peterborg - Tallinn. Desværre var belægningsen dårlig, og åbenbart var hverken den estiske operatør eller de russiske baner indstillet på at gøre et større fremstød, hvad angår markedsføring, endsige væbne sig med lidt tålmodighed. Muligvis kunne man have åbnet toget for indenlandske passagerer på begge sider af grænsen og derved opnået højere antal rejsende. I stedet opgav man, og toget ophørte 26. maj.

Der er blevet påfaldende stille på banerne i Estland i år, rangering på knudestationen Tapa er helt indstillet, i Tartu, landets næststørste by, sker der ikke meget på bane-terrænet, hvor Spacecom har overtaget maskindepotet, og kun meget få af mellemstationerne har godstrafik.

Eesti Raudtee har også fastsat de nye afgifter for brug af infrastrukturen. Fra april 2007 skal operatørerne udrede 29,94 EEK (14,35 DKK) pr togkilometer. Hertil kommer en afgift på 0,0289 EEK (ca. 0,01 DKK) pr. tonkilometer.

Anlæg:

Færgetrafik mellem Estland og Finland. Det statslige estiske jernbaneselskab Eesti Raudtee lancerede i juli 2007 planer for etablering af en jernbanefærgeforbindelse mellem Tallinn og Helsinki. Ideen siges at være undfanget af de finske og de estiske jernbaner i fællesskab allerede i 2006. Det er tanken at en del af det gods der for øjeblikket sejles direkte fra Finland til Tyskland, i stedet med fordel kunne sendes gennem Estland og nabolandene mod syd. Tallink-gruppen, der nu omfatter en række store færgerederier på den finske bugt, inkluderer tanken om jernbanefærgetrafik i deres planer om den fremtidige udvikling, og erklærer at de føler sig sikre på, at sådan trafik vil blive realiseret på et tidspunkt.

Tartu - Orava. Eesti Raudtee oplyste i april 2007, at man ville investere omkring 170 mio. EEK (ca. 80 mio. DKK), i sporfornyelse på 57 km banestrækning. Arbejdet udføres af firmaet VolkerRail, der vandt licitationen som eneste tilbudsgiver. De nye spor skal være helsvejste, og vil efter renoveringen tillade hastigheder for persontog på 120 km/t og for godstog 90 km/t. Den største del af sporfornyelsen, i alt 38 km, er strækningen fra Reola til Veriora på strækningen Tartu - Orava - Petseri. På stationerne i Vastse-Kuuste og Veriora ombygges sporterrænerne, et arbejde der skal være afsluttet næste år, og disse to stationer vil få installeret nye sikringsanlæg (som i Orava) til foråret. Grænsestationen i Orava er ved en tidligere lejlighed blevet ombygget og udvidet, for at kunne leve op til kravene og den nye



Herover ses den meget beskedne stationbygning i Orava, der markerer EU's ydre grænse, her fotograferet d. 16. september 2007 af Eigil de Neergaard. Herunder ses det nye elektroniske sikringsanlæg der er installeret på stationen, fotograferet samme dag af Kristina de Neergaard.



værdighed som første station i EU for tog fra Rusland. I 1992 var den en lille landstation med tre spor; nu er der seks lange, gennemgående spor, samt et stikspor til opstilling af persontogstammer, og der er stationeret reservemaskiner til godstogene. Stationsbygningen er imidlertid ikke blevet større, men er forsynet med nyt digitalt sikringssystem.

Eesti Raudtee var, som nævnt andetsteds i bladet, blevet re-nationaliseret i foråret, og samtidig svandt godstrafikken ind til næsten ingenting, formentlig som følge af den politiske krise med Rusland. De omtalte moderniseringsarbejder indikerer, hvad der også er den almindelige opfattelse hos banens personale, at det meget prætentiose projekt for anlæg af ny grænsebanegård, der skulle have været realiseret i Koidula, ikke langt fra Orava, er udsat på ubestemt tid.

Tartu. Stationsbygningen, der stammer fra banens åbning i 1876, er, som nævnt i NJN Nr. 103, s. 32, under restaurering. Imidlertid har en ildløs i bygningen for nylig forårsaget end del ødelæggelser og dermed er istandsættelsen sat noget tilbage. Midlertidig perron ved spor 1 er allerede tidligere etableret nordligere og i nogen afstand fra bygningen, og her befinder sig også en foreløbig lidet publikumsvenlig adgangsvej til perronanlæggene.



Den brandhærgede stationsbygning i Tartu fotograferet d. 16. september 2007 af Kristina de Neergaard.

Organisation:

Re-nationaliseringen af jernbanerne. Som beskrevet i NJN nr. 98 s. 36 og i NJN nr.103 s. 32-33, var der en stærk politisk vilje til at tilbagekøbe de 66% af selskabet Eesti Raudtee's aktier, der i en årrække lå hos det overvejende udenlandske Baltic Rail Service. Denne organisation har gennemført en effektiv modernisering af trafik og materiel, herunder først og fremmest foretaget en meget fordelagtig handel i forbindelse med indkøbet af de mange GE-lokomotiver. Desuden var administrationen blevet effektiviseret, korruption i ledelsen var ophørt, og virksomheden gjort rentabel. I dag er der meget lidt aktivitet på landets jernbanenet. I den anledning udtaler centerpartiets leder Edgar Savisaar, finans- og transportminister, og initiativtager til re-nationaliseringen af jernbaneselskabet, at med ham som statsminister ville den estiske transittrafik ikke have været ude i nogen krise i dag. Hvordan det kunne været undgået, fremgår ikke af interviewet.

Savisaar fastholder, at hans ide, beslutningen om re-nationalisering af jernbaneselskabet, var rigtig, idet han hævder, at alternativet var, at russerne ville have købt den afgørende aktieandel. Atter en udtalelse der ikke er umiddelbart forståelig. Det er rigtigt, at en russisk investor, Prominvest, var interesseret i at købe BRS' aktieandel, men da det først var kommet så vidt, at BRS ønskede at sælge, foretrak de at den estiske stat stod som køber. Hertil kommer, at Severstaltrans / Spacecom havde truet med at ødelægge Eesti Raudtees muligheder for at drive virksomheden rentabelt, hvilket ville have ruineret BRS, medmindre man solgte til den estiske stat, hvor den russiske transportgigant havde en sikker forbundsfælle i netop den russisk-venlige Savisaar.

Hvad Savisaar ikke nævner er, at kun med en national ejer af infrastrukturen, har den estiske stat muligheder for at få økonomisk støtte fra EU til investeringer i baneanlæggene. Her har man den absolut bedste argumentation til retfærdiggørelse af ønsket om re-nationaliseringen af de estiske baner.

Det kan undre, at Savisaar undspillede dette aspekt, da man i juli måned fremlagde den langsigtede strategi for det nationale estiske jernbaneselskab Eesti Raudtee, hvoraf det fremgik, at man erkendte at den nuværende situation med betydelig afhængighed af transittrafik til og fra Rusland, i længden er uholdbar, i betragtning af de mange nye projekter til anlæg af eksporthavne Rusland har i gang. Fremtidige investeringer skal i stedet sigte på nye transportvarer og -projekter. Tallinns havne skal fortsat udvikles, ligesom infrastruktur ved grænserne til Rusland (Narva og Koidula). Samtidig projekteres nye omfartsspor ved Tallinn, og man vil fremme planer om nord-sydgående trafik i form af forberedelser til Rail Baltica banesystemet.

Trafik:

Transittrafik i krise. Det statslige estiske jernbaneselskab har oplyst at jernbanetransittrafikken i august 2007 nåede sit laveste niveau siden sommeren 1996. Transporterne af olie og olieprodukter fra Rusland til de estiske havne er faldet med 31% målt på årsniveau. Som officiel forklaring fra russisk side oplyser man, at der for

tiden udføres reparationsarbejder på strækningerne til de estiske grænsestationer. Den politiske krise mellem de to lande, opstået efter at de estiske myndigheder i foråret flyttede det russiske krigsmindesmærke i Tallinn, kan også spille en rolle, men da der for øjeblikket væsentligst er tale om transporter udført af russiske operatører, er det spændte forhold mellem de to lande formentlig ikke af afgørende betydning for den nuværende situation. Russiske medier har i august ladet forstå, at Rusland vil ophøre sine restriktioner mod olietransporter gennem Estland, men de estiske baner har alligevel varslet afskedigelse af 200 medarbejdere, da man ikke føler sig sikre på, at trafikintensiteten stiger i den nærmeste fremtid. En mængde "hjemsendelser" af ansatte i havneterminalerne i Tallinns havne har betydet at arbejdsløsheden i landet her på det seneste har nået et niveau, hvor der er blevet et synligt problem. For de berørte er situationen alvorlig, da landet endnu kun har meget svagt udviklede systemer for understøttelse af ledige.

Medmindre nye typer transporter bliver introduceret, er det afgørende for Estlands jernbaner samt aktiviteterne i de estiske havneterminaler, at transittrafikken vender tilbage til det høje niveau fra de foregående år.

Det bør dog i denne sammenhæng noteres at der samtidig er vældig aktivitet i Rusland, hvad angår infrastruktur, og at man heri kan se tegn på en fremtidig gennemgribende omlægning af jernbane-eksportgodset i hele landet. Der bygges nye eksporthavne i Rusland ved den finske bugt, måske med henblik på at gøre landet trafikmæssigt mere uafhængigt af nabolandene, men man har også visioner om helt nye eksportmarkeder. De russiske jernbaner har i september 2007 offentliggjort planer for en omfattende udvikling af infrastrukturen med det formål at styrke landets økonomi. Der tales om udbygning af banenettet, der allerede på nuværende tidspunkt omfatter strækninger med en samlet længde af 80.000 km. Udvidelserne frem til 2030 er baseret på et anlægsbudget på mere end 500 milliarder USD. Udbygningsplanens første fase (2008-2015) sigter på modernisering af eksisterende baneanlæg, mens anden fase (2016-2030) handler om nyanlæg af 15.800 km jernbane. Heri er inkluderet en banelinie på 3.500 km der skal føre banenettet frem til Beringstrædet, hvor der for øjeblikket er forhandlinger med USA og Canada om anlæg af tunnel til Alaska. Her skal skabes forbindelse med jernbane og olie-rørledning til Nordamerika. Disse planer er et klart udtryk for Ruslands bestræbelser for at søge nye markeder for afsætning af olie, og samtidig udnyttelsen af egen kyststrækninger.

Realisering af disse udbygningsplaner for jernbanerne vil få en afgørende indflydelse på såvel den søværts trafik i Østersøområdet, som for jernbanetrafikken i de baltiske lande.

Ny containertrafik. Eesti Raudtee, det statslige estiske jernbaneselskab, indledte i maj måned, som noget helt nyt, containertrafik med tog til Moskva. Initiativet skal ses som et forsøg på at finde nye transportmarkeder i en tid, hvor olie-transittogene fra Rusland næsten er ophørt med at køre i Estland. Selskabets marketingdirektør

Rene Varek udtaler i den anledning, at man er i besiddelse af containerbærevogne, og ikke skal anskaffe materiel, reparere trækraft eller investere i maskindepoter, og at containerkørslen således kan gennemføres uden større etableringsomkostninger.

Letland

Organisation:

Omstrukturering af virksomheden. Over en periode på to år vil LDz, de lettiske jernbaner, gennemføre en omfattende omstrukturering. Formålet er blandt andet at imødekomme EU's krav om administrativ udskillelse af infrastrukturen, så bane-nettet kan åbnes for andre operatører.

LDz bliver et holdingselskab, registreret som et statsligt aktieselskab, med ansvar for infrastrukturen. En af de vigtigste opgaver bliver at skabe kontakt og varetage forholdet til fremmede operatører, herunder at sørge for disses adgang til infrastrukturen på lige og rimelige vilkår. Tre nye underordnede enheder skal etableres: (1) LDz Cargo Ltd, der skal stå for indenlandsk og international godstrafik. (2) LDz Infrastructure Ltd som bliver ansvarlig for vedligeholdelse og fornyelse af spor anlæggene, overvejende baseret på kontrakter med den overordnede infrastruktur-ansvarlige (LDz omtalt ovenfor). (3) LDz Ritosa sastava serviss Ltd, der er etableret som en uafhængig enhed med ansvar for reparation og vedligeholdelse af det rullende materiel, samt lagring og fordeling af brændstof på alle operatørers vegne, herunder tog-operatører og ejere af rullende materiel. De to sidstnævnte enheder har ikke til opgave at skabe profit, hvorimod LDz Cargo skal drives forretningsmæssigt.

Tidligere oprettede enheder indpasses på niveau med de tre ovenfor nævnte. De drejer sig om Pazazieru Vilciens (indenlandsk persontrafik), Pasazieru Parvadajumi (international persontrafik) og VRC Zaslauks & Dzelzcela Apsardze (jernbanesikkerhed).

Trafik:

Containertrafik til Rusland. Fra 22. august er der indført regelmæssig trafik med containertog mellem Riga og Moskva. Toget skal køre en gang ugentligt. Trafikken administreres af JSC TransContainer i samarbejde med LDz (de lettiske jernbaner). Containertog er en nyhed i de baltiske lande, men der er efterhånden opstået stort behov for transport af containere mod øst fra havnene ved Østersøen, samt fra havnen i St. Peterburg. Ved havnen i Riga har man etableret containerterminal i Kundzinsala.

Godstrafik i 2007. I årets første 7 måneder har de lettiske jernbaner transporteret næsten 30 mio. tons, svarende til en stigning på 1% i forhold til samme periode

året før. Det er karakteristisk at godsmængderne er genstand for store ændringer: Olietransporterne er faldet 1,3 %, kultransporterne er gået 10,5 % ned og gødningsstoffer er steget næsten 28%, men her er tale om relativt lave tal (3,5 mio. tons i de første 7 måneder af 2007).

Største andel af de 30 mio. tons udgøres af gods importeret til Letland med jernbane, nemlig 24,8 mio. tons, en stigning på 3,8%. Det meste heraf er transitgods fra Rusland til lettiske havne. Eksportgods udgjorde 1,3 mio. tons, en vækst på 8,9%. Indenlandsk gods (dvs. transporter mellem to lettiske stationer) er i 7-måneders perioden opgjort til 2,9 mio. tons, et fald på 14,5 %, mens gods ført med bane gennem Letland til estiske havne er beregnet til 2,8 mio. tons, en nedgang på 14,5%.

Litauen

Anlæg:

Mazeikiai - Skoudas. Der er ikke længere mulighed for at transportere gods fra Mazeikiai, i den nordligste del af Litauen, ad den korte forbindelse til Klaipeda via linien gennem Vainode og Priekule i Letland og atter ind i Litauen ved grænsen ved Skoudas. De litauiske jernbaner er ved at fjerne sporet på en del af strækningen, og henviser til jernbanelinien gennem Kuziai (eller Siauliai). Der er her tale om en betydelig omvej, og dermed en længere - og for kunderne dyrere - transport. De forøgede transportindtægter tilfalder de litauiske jernbaner, som tillige lukrerer på at hele transportvejen nu ligger i Litauen, og ikke - som førhen - delvis i Letland. Bystyret i Mazeikiai har klaget over, at transportministeriet åbenbart støtter det litauiske jernbaneselskabs monopolstilling ved at give selskabet frie hænder til at beslutte hvilke sporforbindelser der skal opretholdes, og hvilke der skal fjernes.

Mockava. På Mockava-grænsestationen blev den 24. juli 2007 officielt afsløret et mindesmærke (bestående af en stykke spor med et hjulpar) i anledning af 15 års dagen for genåbningen af trafikken mellem Polen og Litauen, til dato den eneste direkte jernbaneforbindelse der ikke passerer andre lande.

Trafikken via denne grænse har ikke udviklet sig til det omfang man havde håbet, men der satses nu på projektet Rail Baltica. Der er her tale om et meget prætentivt anlæg af en normalsporet jernbane med mulighed for såvel højhastighedstog som godstrafik fra Polen gennem alle de baltiske lande. Om dette realiseres i nær fremtid er højst usikkert selvom det er en de officielle EU-trafikkorridorer. Imidlertid regner man i Litauen med, at et delprojekt via Mockava - Sestokai til Marijampole og eventuelt til Kaunas, kan gennemføres inden for overskuelig tid, og foruden at være første etape i Rail. Baltica kan det omtalte anlæg betyde en betydelig kvalitetsforbedring af infrastrukturen, og dermed transportmulighederne, mellem det sydlige Litauen med de store byer på den ene side og det mellemeuropæiske jernbanenet på den anden side (se yderligere herom i NJN Nr. 103, s. 34-35).

Materiel:

Nye lokomotiver. De litauiske jernbaner bestilte i 2005 34 lokomotiver af typen Euro-Runner (ER20CF) fra Siemens i München. Det første af disse ankom den 9. september 2007 til Klaipeda med færgen fra Sassnitz. Lokomotivet er blevet transporteret fra fabrikken i München til Sassnitz på et sæt normalsporede transportboggier, for at blive flyttet over på sine egne bredsporede boggier forinden færgetransport fra Sassnitz til Klaipeda. Lokomotivet er herefter straks transporteret til maskindepotet i Radviliskis, hvor den første afprøvning vil finde sted. Officiel præsentation af lokomotivet, og dermed introduktion af en for de baltiske lande helt ny type, vil ske ved en ceremoni i Vilnius 5. oktober.

ER20CF er et seksakslet dieselelektrisk godstogslokomotiv med en vægt på 138 tons, træk på samtlige aksler og en starttrækkraft på 450 kN. Fremdriften leveres af en 16-cylindret MTU-motor med en effekt på 2000 kW (ca. 2700 HK). Den maksimale hastighed er 120 km/t og tre maskiner kan multipelkøres, hvilket man vil udnytte ved fremførsel af godstog med togvægt op til 6000 tons.

Følgende har bidraget til Nyt fra jernbanerne i Norden:

Lietuvos Gelezinkeliai; Siemens Transportation; Helsingborgs Dagblad; Baneavisen; DSB i dag; VG; Jernbanen; Green Cargo; TÅG; Jernbaneverket; Jernbane.net; Rikstrafiken; Bilsport; Banverket; Banedanmark; Bombardier Transportation; Jyllandsposten; TV2; Bernt Berglöf; VR; Timo Valtonen; Baltic Business News; Northrup Newsletter; Irina Gorbachevskaja; Ene Klaas; Baltic News Service; Euclid Infotech.



Det var på årets sommertur annonceret, at der ville blive kørt med 3-vogns BM86-tog, hvilket også blev gjort. En overraskelse var imidlertid, at det også lykkedes at lave en 4-vogns-oprangering på Krøderbanen, et syn der ikke er set i mange år. Toget bestod af Norsk Jernbaneklubs styrevogn BFS 86.91 og motorvogn BM 91.09 sammenkoblet med NoJK's BM 86.28 og BDFS 86.76. Jørgen Stibro Andersen fotograferede toget på Krøderbanen d. 3. august 2007.

~~Afsender:
Nordisk Jernbanenyt
Thyrasvej 5
DK-3300 Frederiksværk~~

Adresseændringer bedes meddelt foreningens kasserer, og ikke ovenstående afsender.



På forsiden ses et af Spacecoms godstog under udkørsel fra Orava mod Petseri (i Rusland). Her er der nu kun tre daglige grænseoverskridende godstogspar tilbage, en voldsom tilbagegang sammenlignet med tidligere år. Trækkraften er russiskbyggede maskiner. De amerikanske GE-lokomotiver optræder ikke længere på disse kanter. Foto: Eigil de Neergaard d. 16. september 2007.

På grænsestationen Orava i Estland er sporterrænet udvidet i de senere år, men trafikken er i 2007 ret sparsom. Yderst til højre ses et afgående godstog til Rusland. Til venstre ses et dieseltog-sæt, der skal benyttes til eftermiddagsforbindelsen til Tartu. Her er der for øvrigt tale om en nyhed: Dette tog er indført i sommerkøreplanen 2007. I mange år kun var ét persontogpar på strækningen, med afgang fra Orava tidlig morgen og tilbage dertil om aftenen. Foto: Kristina de Neergaard d. 16. september 2007.