



Informationsblad nr 3 2021

Hej alla medlemmar!

Äntligen är det dags för nummer 3 av "bladet". Frånvaron av bladet beror på redaktörens närvaro i verkligheten. Då och då blir det inte som man planerat. Nu har vi i alla fall årsmötet bakom oss. Vi var cirka 20 medlemmar/styrelse som upplevde en annorlunda årsstämma där styrelsen redovisade för 2019 och 2020 i två olika föredragningar. Men innan stämman startade fanns Björn Nilsson (VD för destination Inlandsbanan) på plats och uttryckte sina tankar om hur turisttrafiken på banan kan utvecklas. Vi hade också valt en ny lokal därför vi trodde att fler medlemmar skulle ansluta eftersom det var länge sedan vi träffades. Lokstallet där vi brukar mötas trodde vi skulle bli för trångt. Det blev några justeringar i styrelsen som kommer att synas på vår hemsida. Annars var det som vanligt smörårstårta och en trevlig stämning.



Enligt en artikel i Siljan News är virkesterminalen i Malungsfors invigd ännu en gång, fast nu får man nog kalla den för tågterminal kort och gott. Med en knapptryckning på den nya så kallade loadplaten invigde kommunstyrelsens ordförande, Hans Unander, den nya delen av tågterminalen den 24 augusti. Malungsfors ligger på Västerdalsbanan norr om Vansbro där banorna korsas.

Det var nästan exakt två år sedan som virkesterminalen återinvigdes. Då var det infrastrukturminister Tomas Eneroth som klippte bandet. Förra landshövdingen Ylva Thörn, generaldirektören Lena Erixon från Trafikverket och 500 personer kom till den historiska händelsen. I dag var det inte lika stor fest, men ändå ett symboliskt avstamp för bättre och miljövänligare transportmöjligheter för Fiskarheden Trävaru. Tack vare den nya satsningen kan sågverket skicka sina trävaror direkt till Göteborgs hamn och slippa lastbilstransporten till Gävle hamn. Det innebär mindre utsläpp av fossila bränslen och nya marknader i världen för sågverket.

Utbyggnaden av tågterminalen har utförts med hjälp av Naturvårdsverkets lokala investeringsstöd Klimatklivet och delägarna Västerdala terminal och järnvägsspår. Investeringen har gått loss på 17 miljoner. Det kan bli aktuellt med fler arbetstillfällen tack vare den nya satsningen. Det blir en mjukstart för containertågen. I ett första skede kommer tågen att gå var tredje vecka, efter december blir det varannan vecka.

Sågverket i Fiskarheden är det första företaget som kommer att frakta sitt gods på containertåg. Nu börjar arbetet med att få fler företag i Västerdalarna att frakta sina varor på järnväg. Det är miljöaspekten som drivit fram den här lösningen, inte den ekonomiska, menar Ludwig Lövström som är försäljningschef på Träfraktkontoret i Göteborg.

Senare kom ett japanskt tv-team till terminalen för att följa med den första transporten till Göteborg på lördag. När filmen är klar kommer den att visas på internet. Tågterminalen i Malungsfors kommer att bli världsberömt. Nästa steg för kommunen och Fiskarheden att ta är en järnväg till Sälen. Det skulle gagna godstransporterna från Fiskarheden och underlätta för besökarna till Sälenfjällen.

Enligt en artikel i Infrastrukturnyheter presenterade Alstoms Coradia iLint. Det första passagerartåget i världen som drivs av vätgas, gjorde sin debut på svensk mark i Östersund nyligen. Alstom presenterade tåget för lokala intressenter, transportmyndigheter, beslutsfattare och media för att visa upp Coradia iLints potential för hållbar transport i Sverige. Coradia iLint-tåget representerar en enorm möjlighet för Sverige att reducera CO₂-utsläpp och till och med göra järnvägen koldioxidfri. Genom vätgasdriven regional kollektivtrafik kan regionala operatörer bli föregångare inom modern mobilitet. Det har nyligen skett i Tyskland, Holland och Österrike, som redan testat och antingen redan implementerat eller planerar att implementera, vätgaståg, sade Rob Whyte, VD på Alstom Nordics.

Genom lanseringen av Coradia iLint 2016, ett fossilfritt regionalt tåg som är ett verkligt alternativ till dieseldrift, positionerade sig Alstom som den första tåg tillverkaren i världen som utvecklat ett vätgasdrivet passagerartåg. De första två helt vätgasdrivna iLint-tågen sattes i kommersiell drift 2018 i Tyskland, och har redan lagt över 100 000 kilometer bakom sig. 41 tåg har beställts i Tyskland, och i Österrike och Holland har framgångsrika försök genomförts. FNM i Italien la en order på 14 tåg i slutet av 2020.

Tåget är näst intill ljudlöst och släpper endast ut ånga och kondenserat vatten. Den har liknande kapacitet som ett vanligt regionalt tåg, med en maxfart på 140 kilometer i timmen, och jämförbar acceleration och bromskraft. Upp mot 300 passagerare får plats på tåget, och det har en räckvidd på 1000 kilometer.

Coradia iLint är designat för att användas på icke elektrifierade järnvägssträckor och möjliggör rena och hållbara tågverksamheter. Det här är av stor betydelse för miljön. Att ersätta ett regionalt dieseltåg med ett vätgaståg kapar de årliga utsläppen motsvarande de årliga utsläppen från 400 bilar. Trots många elektrifieringsprojekt i flera europeiska länder kommer fortsatt en stor del av kontinentens räls vara icke elektrifierade under en överskådlig framtid. Coradia iLint använder den existerande infrastrukturen och det krävs ingen investering i elektrifiering. Alstom är störst på den svenska tågmarknaden, och har levererat över 1000 tåg. Alstom har flera stora underhållskontrakt och erbjuder underhåll i 19 lokala depåer, varav en i Motala och en i Västerås är specialiserade på tungt underhåll och renowingar. Företaget leder också utrullningen av ERTMS1 i Sverige både ombord och vid spår, och levererar det standardiserade nationella trafiksystemet åt Trafikverket.

Genom Norrland i historiska vagnar. Tolv vagnar från järnvägmuseet i Gävle rullade in på perrongen i Storuman den 25 augusti. Med i vagnarna fanns 85 resenärer som tillsammans åkte inlandsbanan upp till Kiruna för att uppleva historiska tåg tillsammans med fantastisk natur. Den här servicen finns inte längre på tåg, bordsservering med originalporslin och linnedukar. Det handlar om historia, säger hovmästaren Mårten som jobbat med restaurangverksamhet på tåg sedan 1970-talet.

Det är Inlandsbanan AB som paketerade och sålde resan medan järnvägmuseet ansvarar för själva resan. Resan gick från Gävle upp till Abisko. Där tåget vänder och åker söderut igen. Resan pågick drygt en vecka. Passagerarna sov på hotell och tågpersonalen sov i medföljande sovvagnar.

Välkommen till fri
MIDDAG
på Vildmarkståget 5 juni 1993.
Turen Vilhelmina – Östersund

Andra sittningen
Tid: kl 18.00 – 19.15
Plats: Bakre restaurangen.



Redaktörens anmärkning: Det här tåget liknar det som långt tidigare kallades för "Vildmarkståget" som jag hade möjligheten att medfölja från Blattnicksele ner till Östersund år 1993.

Vad är ERTMS? Förkortningarna förekommer då och då i samband med tåg och järnvägar. Vi gör ett försök att förklara innebörden för er. Fakta är hämtat från Trafikverkets webbsida.

ERTMS: Det nya signalsystemet skiljer sig på flera sätt från det gamla ATC-systemet. Här beskriver vi kort några skillnader. ERTMS innebär ett teknikskifte på den svenska järnvägen. Vi går från ett äldre system med skiftande teknik in i ett standardiserat och digitaliserat system. Den gamla signalanläggningen börjar på vissa sträckor nå sin tekniska livslängd och reservdelar är svåra att få fram.

Skillnader mellan det gamla och nya signalsystemet

Optiska signaler vid spåret, som visar rött eller grönt, ger föraren körbesked i det gamla signalsystemet ATC. I och med skiftet till det nya signalsystemet tas de optiska signalerna vid spåret bort och ersätts med hyttsignalering. Föraren får körbesked och annan information direkt på en monitor i sitt fordon. Teknikskiftet innebär:

Driftkompatibilitet. ERTMS är en EU-standard. När systemet är fullt utbyggt har hela EU-området samma typ av signalsystem. Det blir enklare att köra mellan länderna.

Hyttsignalering. Uppdatering av körbesked till föraren i realtid är en mer flexibel lösning än optiska signaler vid spåret som ATC har. Föraren får alltså körbesked på en monitor i sin hytt. Utan optiska signaler blir också det nya systemet billiga att underhålla.

Kapacitet. Signalsystemets syfte är en säker tågtrafik. Tillåtna hastighet och regler för inbromsning är därför noga reglerat. Ramarna för detta avgör alltså vilken kapacitet som systemet medger. ATC har internationellt sett en god kapacitet, dock räcker det inte till för de nya höghastighetsbanor som nu byggs i Sverige. ERTMS är en förutsättning för höghastighetsjärnväg. I övrigt ska det nya signalsystemet ha en kapacitet minst i nivå med det gamla.

En ny nyhet är att Otto Nilsson kommer tillbaka som VD. Han börjar sitt jobb den 18 oktober. Otto Nilsson lämnade posten som vd för Inlandsbanan AB år 2015. Nu är han tillbaka i samma roll. – Jag är

glad att vi kunnat åter kunnat rekrytera Otto Nilsson till Inlandsbanan, säger Katarina Nyberg-Finn, styrelseordförande, i ett pressmeddelande.



Ni vet väl att Bengt Sandhammar har givit ut en ny bok om INLANDSBANAN

Utgivningsdag: 2021-07-12 Inbunden, 320 sidor (upplagan från 2014 hade 288 sidor)

Format: 210x290 mm, stående Vikt: 1410 gram ISBN: 978-91-519-2872-2

Förlag: Erikatorpet AB, c/o Sandhammar, Storgatan 21A, 753 31 Uppsala Tryck: Daus tryckeri, Östersund

Mailadress för beställning: bengt.sandhammar@gmail.com

Rek försäljningspris i handeln: 320 - 340 kr inkl moms. Om du vill göra en ideell insats köper du boken via www.dhdj.se (försäljningssidan). Överskottet går då till Föreningen Dala-Hälsinglands Järnväg. Boken säljs också via "tågbokhandlare" som Trafiknostalgiska Förlaget och Stenvalls. Dessutom via många vanliga bokhandlare och via Bokus. Boken kommer att säljas på Hjulmarknaden i Stockholm 2021. Boken är en rejäl omarbetning och uppdatering av den 2014 utgivna boken om Inlandsbanan (slutsåld från förlaget) med många nya unika bilder av kända fotografer som Thomas Edoff, Christer Hammare och Erik Sjöholm, akvareller och teckningar av konstnären Inga-Lena Olsson, reproduktion av Inlandsbanans samtliga tidtabeller från 1956, tillägg av bildtexter på engelska, nya forskningsresultat bland annat om

Inlandsbanan och det kalla kriget och om pionjäråren för Inlandsbanan AB. Boken är uppdaterad om läget till och med maj 2021.

På vårt "dubbla" årsmöte 28 augusti fick vi besök av Björn Nilsson från IBAB. Denne gentleman är ny VD för Destination Inlandsbanan.

Björn stiger in i vår möteslokal i kortbyxor och T-shirt. Lite annorlunda men väldigt avspänt och trevligt. Han kom direkt ifrån ett fiskafänge och skulle tillbaka dit efter mötet. Tanken var väl att han skulle säga några ord om Inlandsbanan med det blev ett mycket uppskattat inlägg på 1 timme. Vi fick ett väldigt bra intryck av Björn. Man får bara 1 chans att göra ett första intryck och Björn gjorde det med kompetens och finurlighet.

Under denna timma så berättade Björn om sin bakgrund och vilka visioner han har för Inlandsbanan. En hel del nya tankar. Jag tror att de flesta av oss delar hans idéer. Till exempel fler tågstopp för fika- och matraster. Mindre stress. Mer avspänt. Det är för de flesta resenärer resan som är målet och inte bara en transport mellan punkt A och punkt B. Nytt turisttänk. Fler paketresor.

Björn myntade också en ny härlig slogan:

"Inlandsbanan....världens långsammaste tåg, och ibland backar vi också"

Jag fastnade för den här meningen för den säger precis det som jag och väldigt många andra tänker. Ni hörde vad han ansåg om att stanna och bada, kanske göra ett kort uppehåll och plocka hjortron, listan kan göras mycket längre men jag stannar här.

Den här sidan som jag nu skrivit är mest för att få ner det på pränt samt för att ge LarsH lite underlag till ett infoblad om vad Björn Nilsson torgförde.

Med Otto Nilsson och Björn Nilsson vid spakarna så känns det plötsligt riktigt bra. Otto känner vi sedan tidigare och Björn blir en bra länk in i IBAB.

Tack för ett väldigt bra möte i Östersund. Må väl önskar Hans Wickström (Föreningens nye ordförande)

Det var allt för denna gång.

Styrelsen

ADRESS:

Föreningen
Inlandsbanans Vänner
c/o Ove Strid
Timmervägen 13
831 72 Östersund

TELEFON

070-339 36 54

E-POST

styrelsen@inlandsbanansvanner.se

HEMSIDA:

<http://www.inlandsbanansvanner.se>

PLUSGIRO:

30 70 33 - 1

SWISH

123-261 09 39