

Man sejler da med tog

DSBs nye IC4-tog produceres i Italien, men færdiggøres i Århus. Transporten sker ad søvejen – direkte fra Livorno til Århus havn.

Tog produceres mange steder i verden, men klargøring og tests foregår i det land og på de skinner, hvor togene skal køre. Sådan er det i al almindelighed, og sådan er det også med de 83 nye IC4-togsæt til i alt fem milliarder kroner, som togfabrikken AnsaldoBreda i Italien er i gang med at producere for danske DSB.

Derfor kommer de nye tog ikke, som man måske umiddelbart ville finde logisk, ad skinnenevejen, men derimod ad søvejen til Århus. Togsættenes to midtervogne produceres på

AnsaldoBredas fabrik i Syditalien, mens de to endevogne, motorvognene, fremstilles på hovedfabrikken i Pistoia (Toscana). Fra de to fabrikker transporteres vognkasserne pr. lastbiltrailer til Livorno. Derfra udkibes de og sejles direkte til Multiterminalen på Århus havn med Ro/Ro-skibe. Turen tager cirka 10 – 11 dage.

Det er danske Transocean Shipping Agency A/S med kontor på Århus havn, der står for søtransporten – en opgave, de har fået af AnsaldoBredas faste italienske transportpartner Trasporti Nucera. Dette firma har også stået for transporten af AnsaldoBredas leverance af nye sporvogne til Gøteborg og af togene til den københavnske Metro.

Efter losningen på Århus havn transporteres vognkasserne på en specialtrailer til klargøringshallen i Augustenborggade.





Jan Henriksen, Transocean Shipping Agency: "Når alt klapper, tager det alt i alt godt tre timer, fra første vognkasse forlader havnen, til togsættet står på klaringsporet i Augustenborggade."

Sidstnævnte foregik dog pr. lastbil hele vejen, da der var tale om langt mindre enheder.

Erfaring med lange og tunge ting

At Transocean Shipping Agency fik entreprensen, skyldes ifølge direktør Jan Henriksen firmaets årelange erfaring med transport af såvel tog som andre lange og tunge ting, der ikke kan puttes i containere. Firmaet har således netop flyttet den gamle eternitfabrik i Aalborg til Indien, hvor anlægget skal genbruges, og er p.t. i gang med at løse en spændende opgave med transport af et stort fabriksanlæg for den nye biotek-virksomhed, Biogene, der er under opførelse i Hillerød. Sidst, men ikke mindst har virksom-

heden også tidligere transporteret nybyggede tog.

"Vi har sejlet IC3-tog fra Adtranz (nu Bombardier Transportation) i Randers til Israel og tog til Norge fra AnsaldoBreda. Der var vognkasserne lige så store som IC4-togenes, men med et helt andet design. Det var en opgave, der strakte sig over to et halvt år", fortæller direktør Jan Henriksen, Transocean Shipping Agency.

IC4-transporten er også et flerårigt projekt. Det første tog ankom til Århus havn 20. august 2003. Sjette og seneste sending kom 3. maj i år, så der er lang vej igen. Transocean Shipping Agency kan ikke udtale sig om, hvornår de næste togsæt ankommer. Forsinkelsen af hele IC4-projektet betyder, at det går langsomt her i starten – men formentlig hurtigt, når de første tog er færdigtestet, godkendt og overdraget til DSB.

Trailertur gennem byen

Det er ikke kun transporten til søs, som Transocean Shipping Agency har ansvaret for. Så snart skibet er ved kaj i Multiterminalen, står en mand fra firmaet klar og sørger med hjælp af et hold havnearbejdere fra Århus Stevedore Kompagni for losningen af de 30 – 40 tons tunge og 26 meter lange vogne.

Først fragtes vognkasserne én for én i land på en italiensk specialtrailer, så Ro/Ro-skibet kan sejle videre. Derefter går turen med traileren gennem byen til klargøringshallen i Augustenborggade. Denne transport kan ske næsten hele døgnet med undtagelse af morgen- og aftenmyldretiderne kl. 7 – 9 og kl. 15 – 19. En testtur foregik med politi-



De nye IC4-tog er flotte at se på, men endnu ikke klar til at slippe løs på det danske skinneret. Folk fra Ansaldobreda arbejder fortsat på at gøre de første togsæt færdige til levering til DSB.

eskorte, men herefter har man klaret sig med en ledsagebil med gult blink.

”Vi har fra nogle bilisters side oplevet en forbløffende mangel på respekt for den tungt lastede trailer, men heldigvis er der ikke sket uheld. Når alt klapper – og det gør det som regel – tager det alt i alt godt tre timer, fra første vognkasse forlader havnen, til togsættet står på klargøringsporet i Augustenborggade”, siger Jan Henriksen og tilføjer:

”Opgaven er egentlig forholdsvis enkel bortset fra, at der er tale om store og tunge ting, der skal håndteres.”

I Augustenborggade læses vognkasserne af traileren ved hjælp af hydraulisk løftegrej og sættes på midlertidige boogier (hjul), så de kan bugseres over på sporet i klargøringshallen. Her står et sjak fra Ansaldobreda parat til

det videre arbejde med samling og færdiggørelse af togsættene.

Mens vi venter på IC4

De første tog sættes i drift ved årsskiftet 2005 – 2006, siger DSB. Men de har endnu ikke overtaget et eneste togsæt fra den italienske leverandør.

Det er ingen hemmelighed, at det store og ambitiøse IC4-projekt er stærkt forsinket. Efter den oprindelige plan skulle de første passagerer have været ude at køre med IC4 inden årsskiftet 2004. Det skete som bekendt ikke, og Jens Nordentoft, souschef hos DSB Produktion i Århus, er yderst tilbageholdende med meldinger om, hvornår de første tog for alvor kommer på skinner.

Det er DSB Produktion, der skal vedligeholde de nye IC4-tog. At det skal ske i Århus er po-



Jens Nordentoft, DSB Produktion: "Det er helt almindeligt, at leveringsfristerne i denne branche ikke holder."

litisk bestemt, men også helt logisk, idet vedligeholdelsen af IC3-togene, som IC4 skal afløse, i forvejen er placeret her. Men hvornår DSB Produktion kan komme i gang med opgaven, blæser i vinden. Det eneste svar, Jens Nordentoft kan og vil give, er det, der længe har været DSBs officielle melding om den reviderede tidsplan: At de første tog forventes sat i drift, når den nye køreplan for 2006 træder i kraft.

Mens transporten fra Italien til Danmark af de første seks togsæt er gået glat, kan man ikke sige det samme om færdiggørelsen af togene. DSB har således ikke godkendt og overtaget et eneste af de seks togsæt, selv om det første ankom hertil for to år siden. Mekanik, elektronik og samspillet imellem dem volder øjensynlig problemer.

Italienernes tog

"Det er stadig italienernes tog. De er endnu ikke leveret til DSB. Det sker først, når togene lever helt op til vores drifts- og sikker-

hedsmæssige krav, men vi er klar til at overtage togsættene, så snart de er i orden", siger Jens Nordentoft.

DSB har på det seneste skærpet tonen i forhold til den italienske leverandør AnsaldoBreda og blandt andet faktureret dagbøder for forsinkelserne. Ikke desto mindre forsøger Jens Nordentoft at afdramatisere problemerne.

"Det er helt almindeligt, at leveringsfristerne i denne branche ikke holder. Det gælder ikke kun IC4-togene fra AnsaldoBreda, men også andre tog fra andre fabrikker", siger han.

Og selv om det går langsomt, så skrider projektet da fremad. Det seneste år er der gennemført en række prøvekørsler på en teststrækning mellem Vojens og Tinglev – og ifølge Jens Nordentoft med positive resultater. Man er nu klar til en ny serie testkørsler med såkaldte sporkraftmålinger. Populært

sagt skal de godt gøre, at togene kan køre på det danske skinneret uden at ødelægge det.

Ketchupeffekt

Jens Nordentoft forventer en slags ketchup-effekt, så snart de første seks togsæt forhåbentlig inden alt for længe er gennemtestet, godkendt og leveret. "Så tror jeg, at de næste togsæt vil ankomme og blive leveret i en lind strøm, siger han."

Men indtil videre er togene næsten helt og holdent en sag for AnsaldoBreda. Det italienske firma har lejet sig ind i DSBs klargøringshal i Augustenborggade og i den store nybyggede vedligeholdelseshal i Sonnes-

gade – opført klos op ad den bygning, hvor vedligeholdelsen af de IC3-tog, som IC4 skal afløse, finder sted.

Hvert sted er tre IC4-tog under færdiggørelse, og det er et sjak italienere fra AnsaldoBreda på i alt 20 – 30 mand, der arbejder på togene. Det vil sige samler dem, monterer de blivende boogier, maskineri og elektronik m.v. DSB Produktion træder kun til med assistance på anmodning fra italienerne. Et samarbejde, der ifølge Jens Nordentoft forløber glimrende.

Nu venter vi blot på, at det resulterer i, at de flotte nye IC4 kommer ud at køre.

De nye IC4-tog

- DSB har bestilt 83 togsæt til i alt 5 milliarder kroner. Dertil kommer en ordre på 23 IC2-tog ("halve IC4").
- Hvert togsæt er 86 meter langt og består af fire vogne. Det giver plads til 208 passagerer. Op til fire togsæt kan kobles sammen.
- Den maksimale hastighed for IC4 er 200 km i timen.
- Toget er designet af den italienske Ferrari-designer Pininfarina, men i et tæt samarbejde med DSBs egne designere. DSB kalder det et møde mellem italiensk fuldblod og venlig dansk funktionalisme.
- DSB forventer at kunne sætte de første IC4-tog i drift fra 2006. De sidste togsæt skal være leveret i 2007.

Transocean Shipping Agency A/S

- Et dansk shippingfirma – etableret i 1974 med kontorer i København og på Østhavnsvej 11, Århus C.
- Er agent for en række rederier med Ro/Ro-tonnage og containertransport.
- Har bl.a. agenturet for ACL (USA og Canada), TSA (sydlige Afrika), Brointermed (Libyen) og Maruba (Sydamerika).
- Firmaet har egne pakhuse og terminal i Multi-terminalen på Århus havn.

*Shipping og transport
handler meget om
mennesker!*



HECKSHER LINIEAGENTURER AS

Århus: 89 33 62 00 • København: 39 16 81 00 • www.hecksher.dk

