

Munin och Hugin har åter varit ute och flaxat med följande skvaller i Tonis öra!

(eller hur det ser ut bakom ridån inom järnvägen – folkets järnväg – där folket är till för att betala vad andra i glada lag gör av med utan att någon reagera)

Ve och fasa när Oskarshamns store son (*U. Adelsohn*) inledde sitt trontal med att järnvägen skall komma fram i tid och att allt är avreglering som är felet att det inte är som förr! Glömt är plötsligt alla EU regler att all järnväg i Europa skall befrias från statliga företagare.

Mången S-medarbetare i Bryssel har speglat sig i solen då vi var först i hela Europa med att banan och trafiken är separerad i fosterlandet. Den alltid lika munviga storrutiga Östermalmskavajen (*Adelsohn*) fick ny luft och klämde i att det har varit en politisk lekstuga det senaste 25 –åren i hela järnvägen. Lite sen självinsikt och inte lika kul att spela tennis längre med sin vd på SJ längre (*Forsberg*), Munin har inte sett paret spela på Kungliga Tennishallen på länge. SJ blev utan jämförelse vinterns mest utskällda bolag säger Hugin, som har sett fler X2000-tåg än vanligt stå i snödrivor och vänta på hjälplök och kul bort förklaringar i TV.

Hela upphandlade branschen kom i svår chock för ett par veckor sedan. Tändande gnistan kom då vinterns förseningsnota skall betalas bland Hugin och Munins tågvaner.

Hos Skånetrafiken, Huvudstadstrafiken, Västtrafik, Blekingetrafiken och Kalmar Länstrafik för att inte tala om hos DSBFirst sägs cheferna stängt in sig med bekymrade miner när det framkom att DSB tänkte sätta hela Öresundstrafiken i konkurrs för att det var för lite intäkter och för mycket infrastruktur problem i Sverige.

Kul att ta hem så många upphandlingar som möjligt i grannlandet till låga eller till förlust för att få vara med bland de stora som Arriva (DB), Veolia (SNCF) och Norska NSB att köra tåg.

DSB förnekar sig som vanligt inte och framhöll att kustbanan var viktigast av allt i världen – det är inte för inte som Munin ofta tar en flygtur efter den så kallade whiskykusten där det fashionabla Danmarks direktörer har sitt rede. Hur kan man snabbt komma ur en dålig affär! Jo skicka frågan om dotterbolaget DSBFirst kunde fått inte så litet bidrag från danska staten för att driva trafiken även i södra Sverige!

En känd advokatkostym lade undan besticken och en nästan uppäten Marie Walewska nedsköljd med en flaska Pinonoar årgång 1998 för att pröva frågan. Beskedet var att DSB hade nog använt en hel del skattepengar! Vad att göra annat än att hota lägga ned eller eventuellt konkursa hela blodomloppet i Öresund.

Det är ett dråpslag i veka livet till en hel yrkeskår som är van att skicka fakturan vidare till Skattebetalarna om det så gäller nya persontåg, köra i andra länder eller skälla på Trafikverket att mer statliga pengar skall fram.

DSB har via DSBFirst pumpat in ett statsstöd med minst 700 miljoner danska kronor till tågtrafik i Sverige. Nu är pengarna borta och en katastrof lurar bakom hörnet. Han med den storrutiga kavajen (*Adelsohn*) tog sats och skulle just beklaga att man blivit utsparkad i några upphandlingar av lömska danskar, när Munin viskade i örat, det är inte mycket bättre i Norrtågupphandlingen.

Där körde tennisparet (*Adelsohn – Forsberg*) med sin lika statligt ägda kompis DB att lägga och vinna på ett bud som låg 300 miljoner lägre än Veolia och Tågkompaniet som kört trafiken tidigare. Kanske det var den riktiga anledningen till avgången från ordförande stolen. Konkurrensverket lade ner utredningen för några månader sedan då man hade brist på personal.

Botniabanan är en vacker bana längst norrlandskusten, byggd för att blidka sagde Håkans s-kompisar i Örnsköldsvik och annorstädes i norr. Hugin kan meddela att det är väldigt sällan han behöver lyfta sig från tråden för ett tåg på den banan. Det Gröna Frakt bolaget (*Green Cargo*) har inte råd eller några lok som kan användas på banan, SJ som kör nattåg med subventioner kallat SJ Norrtåg, har heller ingen större lust att köra den vägen då signalsystemet får anses vara en teknisk lekstuga med att installera ERTMS som en ö i en värld av ATC system i Norge och Sverige. På fullt allvar tycker Trafikverket att den som tidigare likt Munin kunde kolla in en signal om den var grön eller röd skall köpa en dosa för 7 miljoner kronor per lok! Detta klår trängselavgifterna som skulle vara betalda på tre dagar under förra mandatet perioden i Storstaden med råge.

Hugin och Munin sätter en hundring på att före årets slut har industrin i norr, operatörerna som trodde man fått en kustjärnväg att Trafikverket sätter upp signaler och ATC så att tågen kan trafikera Bottniabanan på riktigt. Det var ett dyrt äventyr för att kompensera Miljöpartiet må man säga som önskar fortsätta bygga en enkelspårig bana utan tåg ända till Kalix!

Munin har även varit runt de olika järnvägsverkstäderna i landet och kan konstatera att det är fullbelagda och lite till. Till och med Kostas tjocka räddare har stoppat in stålar i det gamla hedervärda Motala Mekaniska Verkstad, som reparerar all krockade, sönderkörda, trasiga persontåg och tunnelbanevagnar. Järnvägshjul skall vi inte tala om, sedan en skum olycka i Italien som Berlusconis Transportstyrelse mörkar, skylls allt på hjulaxlar.

De skall nu magnetröntgas, får inte stötta ihop, ha id band eller någon som helst skrapa eller färgavskavning. Hugin har speciellt noterat att inte mindre än sju långtradare lyser upp vägen mellan tyskland och Luleå med friska hjul till stålpilen, malmbanan och AAE andra vagnar i Sverige.

Det är så känsligt att järnvägshjul inte ens kan transporteras per järnväg längre! Italienarna skrattar säkert i mjugg för de är det som köpte den gamla hjulsmedjan Surahammar och döpt om den till Lucini!

Fågelparets släktingar i Belgien har tyckt detta är extra konstigt då man alltid har haft rost på hjulaxlarna som skydd i hundra år och att färg skymmer vad som egentligen finns bakom. De som göms i snö kommer upp i tö – som Trafikverket säger som sina växlar.

En annan notering som bäst görs i fågelperspektiv är att lätt klåfingriga byråkrater nu skall ändra hela järnvägens nummersystem i Europa. Nuvarande system har gett Hugin möjlighet att med en blick på de första två siffrorna konstatera att det är en fransk vagn med härligt durumvete som passerar in på bangården i Malmö för ett skrov mål på växlarplattformen.

Nej nu skall det vara en långt och evigt nummer som följer vagnen från vaggan till graven om man så säger. För säkerhet skall så fann det lätt arbetslösa tjänstemännen att just personvagnar i Sverige först skulle få dessa nummer, extra kul då de inte kan rulla längre bort än till Norge på noga utvalda sträckor eller till Köpehamn om man har tunnelsäkerhet inmonterad för många hundra tusen! I Finland och Sverige är vagnarna bredare och det kan helt enkelt inte komma längre än till närmsta tunnel eller bro i Tyskland förrän resan tar slut. Glömde vi säga att det skall till en registreringsavgift på 140.- per för att få klistra ett obehövt nummer på vagnen till det nationella vagnsregistret i Borlänge.

Hugin och Munin flyger lågt och ser nu att kejsaren är naken, det blir ingen omreglering. Godstrafiken ökar som aldrig förr, folket vill åka tåg och gör det mer och mer. Faktiskt har det aldrig varit mer passagerare eller gods på spåren än nu! Folket önskar åka miljömässigt utan att tvingas till det, gärna med gott om plats i vagnen, ett fritt internet som hos Veolia mellan Stockholm och Malmö. Vad är felet jo - underhåll saknas!

I hur många år har inte ledande företrädare till det statsbärande partiet tyckt det varigt roligare att klippa band än att se till att det finns förutsättningar att köra också. För att inte tala om att det måste finnas järnvägsfordon som är moderna och anpassade för vårt klimat.

Munin förbereder nu en flygtur till Göteborg och Janne Josefssons rede för att få ett uppsökande program om vilken VD, tjänsteman eller var det styrelsen på bolaget Infranord som skickade alla utom ett par snöröjningslok av landets 30 till skroten. Denna vecka tar man tillbaka 25% av alla sina banarbetsmaskiner och lok som nu skall skrotas för att man skall slimma organisationen - sic.

Glömde Munin att berätta att Infranord är ett 100% statligt bolag med följande namnkunniga i styrelsen:

Styrelseledamöterna i Infranord AB som utsågs av regeringen den 29 november 2009.

Jan Sundling, ordförande

Konsult, tidigare bl.a. VD för Green Cargo AB.

Ingemar Ziegler, ledamot

Direktör, VD i Storstockholms Lokaltrafik AB fram till oktober 2009

Ann-Christine Svärd, ledamot

Konsult, tidigare bl.a. chef för Banverket Projektering och VD för Fastighetsägarna

Sven Landelius, ledamot

Konsult, tidigare bl.a. VD för Öresundsbrökonkortet

Agneta Kores, ledamot

VD, Familjebostäder i Göteborg AB.

Gunilla Spongh, ledamot

CFO, Mekonomen AB

Michael Thorén, ledamot

Departementssekreterare, enheten för statligt ägande, Näringsdepartementet

Jörgen Lundström, arbetstagarrepresentant

Håkan Englund, arbetstagarrepresentant

Kul att "Mekonomen" är kunskapens källa! Hälsningar från Munin och Hugin i vårsolen