

På sporet af Ukraine...

Af Erik Boel, tidligere landsformand for Europabevægelsen



Erik Boel

Under krigen er de ukrainske jernbaner blevet mit andet hjem på rejserne rundt i landet. Jeg skal hilse og sige, at hvis man virkelig vil lære Ukraine at kende, skal man rejse på 2. klasse fra Odesa til Kyiv. Med høns i nettet og rigelige mængder vodka, der går på omgang. Flytter man fra provinsen til Kyiv, er det normalt, fordi man har fart på karrieren. Men Oleksiy i kupéen betror mig, at „rykker man fra Odesa til Kyiv er det fordi, man er decideret taber!“

Banegården i Odesa kort efter ankomsten med nat-toget fra Kyiv. Foto den 25. april.

Ukraine er et af Europas fattigste lande. Toget er det almindelige transportmiddel og har i generationer været et socialt og kulturelt rum. Man lærer mennesker fra andre dele af Ukraine at kende. Toget bringer folk med forskellig baggrund sammen, rige og fattige, unge og gamle. Vi udveksler informationer og seneste nyt. Midt i det kaos, der ellers hersker. I et Ukraine i krig er der en vished om at være bundet sammen af et skæbnefællesskab på tværs af alle skel. Det gælder naturligvis særligt på langdistancetogene.

Min medpassager i kupéen fra Vinnytsya til Kyiv. Foto den 17. april.

Ukraine er et stort land; der er over 1000 km fra Khar-kiv i øst til Uzjgorod i vest. I sove- eller liggevo-gnene slummer vi ind til togets rytme; dum/dum-dum/dum.

Takket være det ukrainske forsvar er Ukraine fortsat en fri og selvstændig nation. Men også UZ (Ukrzaliznytsia – dvs. Ukraines svar på DSB) har spillet en nøglerolle. Udenrigs- og indenrigsfly blev lukket ned nogle få timer, før russerne angreb den 24. februar 2022. Da kapaciteten til bil- og busstrafik på de dårlige veje i forvejen var begrænset, kom jernbanerne snart ind i billedet. Passagerer, gods, sygetransport, militært personel og udstyr, som var afgørende for krigsindsatsen, blev transporteret på jernbane. Alene i 2022 blev 4 millioner mennesker evakueret, hvoraf en million børn. Ukrainerne elsker deres kæledyr, og jernbanerne transporterede 120.000 dyr, herunder sågar en krokodille.

Nødhjælpen i form af mad, medicin og bleer kom på skinner. UZ blev den økonomiske livline til omverdenen. De mange prominente gæster – Joe Biden og Greta Thunberg, men også pop- og filmstjerner som Bono, Angelina Jolie, Sean Penn – kom til Kyiv med jernbanen fra Polen. Det blev hipt for VIP's at tage selfies fra toget.

I krigens første tid etablerede UZ en ledelsescelle på syv personer, der konstant rejste rundt i Ukraine for ikke at blive angrebet. Med afløsere til at tage over, hvis det skulle gå galt. De skiftede løbende lokomotiver, vogne og rute af sikkerhedsmæssige årsager.

I dagene umiddelbart efter invasionen herskede kaos, fordi mange ville ud af landet eller i hvert fald vestpå. En 2. classesvogn til 50 passagerer blev proppet med flere hundrede mennesker. Mange ukrainere har fortalt mig, hvordan de sad på gulvet og var placeret som sardiner i en dåse. Når der trods alt var styr på



Erik Boel

КОЛІЯ ПОЇЗД TRACK TRAIN	СПОЛУЧЕННЯ ROUTE	ПРИБУТТЯ ВІДПРАВ. ARRIVAL DEPARTURE
1 111	KYIV - PEREMOHА	20:23
10 146	KYIV - SIMFEROPOL	16:36
2 102	KYIV - KHERSON	16:38
7 520	KYIV - LUHANSK	11:07
11 28	KYIV - SEVASTOPOL	20:21
6 45	KYIV - LYSYCHANSK	11:33
8 584	KYIV - MARIUPOL	16:57
9 58	KYIV - YEVATORIJA	17:58
3 38	KYIV - DONETSK	19:25
5 12	KYIV - MELITOPOL	19:25
4 116	KYIV - BERDIANSK	20:01
12 222	KYIV - KERCH	14:52
#ЗАЛІЗНИСТЬ	#ЗАЛІЗНИЗНИИ	#УКРЗАЛІЗНИЦЯ



Erik Boel

På nattoget Kyiv–Odesa serveres en udmærket te. Holderen til tekruset bærer Odesas våbenskjold. Foto den 24. april.

evakueringen, var det takket være medarbejderne ved jernbanen, som nærmest arbejdede 24/7. De løste en enorm praktisk og koordineringsmæssig opgave. Selv under krigen kører UZ til tiden. Det ligger i det dedikerede personales DNA. Punktigheden er tillige et symbol på en slags normalitet i en unormal tid. Der er også rent og pænt i vognene og på perronerne.

På grund af sikkerheden er hastigheden sat ned, så hvis det går galt, er skaderne forhåbentlig begrænsede. Da jeg i maj sidste år tog nattoget fra Odesa til Lviv, skulle toget mørklægges; alle gardiner rulles ned og alt ikke nødvendigt lys blev slukket. På stationerne var bygningerne beskyttet mod russiske bombeangreb med sandsække.

20% af jernbanenettet er i dag under det, ukrainerne kalder midlertidig russisk besættelse. På de store stationer som Kyiv og Lviv er der i trods opsat fiktive køreplaner med togenes afgangstider til de besatte områder: Donetsk, Luhansk og Simferopol.

Uanset krigen bliver jernbanerne løbende opgraderet. Ved hjælp af en app kan man nu – helt som i Danmark

– tjekke køreplaner og købe billetter uden at skulle på banegården eller åbne en computer.

Teen i togene var før krigen berygtet – lidt som kaffen på Storebæltsfærgerne i gamle dage. UZ udskrev en konkurrence om den mest velsmagende te og valgte en fra Karpaterne – overskuddet ved salget går til at købe droner til militæret. Fra mine seneste ture med nattoget i marts-april i år (Vinnitsya–Uzjgorod og Kyiv–Odesa) kan jeg bekræfte, at teen smager fortræffeligt. Ofte bliver den sågar serveret i en zinkholder til glasset med destinationens byvåben indgraveret.

Tit er en jernbanerejse i Ukraine ledsaget af musik. På Hovedbanegården i Kyiv kan man høre „How Can I not Love You, Kyiv of mine“, Kyivs kendingsmelodi af Ihor Shamu og Dmytro Lutsenko. Eller kompositionen „Home“ på Kyiv-Kramatorsk linjen efter de dødbringende angreb i byen. Den sang handler om, hvordan alle ukrainere får mulighed for at vende hjem efter sejren over Rusland.

Jernbanearbejderne er med rette stolte over at arbejde ved UZ. Arbejdet har vel ikke samme prestige som tid-

Den fiktive togtavle er fra Kyiv og fotograferet under et tidligere besøg den 10. december 2023. Destinationerne ligger i dag i den besatte del af Ukraine og Krimhalvøen.

Togstewardessen ved nattoget Kharkiv til Uzjgorod (jeg steg på i Vinnitsya) ved ankomsten til Uzjgorod om formiddagen den 31. marts.



Erik Boel



Erik Boel

Passagertog fremført af diesellokomotiv TE33AC-2015 ankommer til Ivano-Frankivsk den 11. april. Typen er bygget i Kazakhstan i 2019 på licens af GE Transportation. Jeg tog med toget til Chernivtsi.

ligere, og lønnen er heller ikke længere så prangende. Men krigen gør medarbejderne stolte over at blive kaldt „#Iron-People“. Ofte kan ansatte fortælle mig, at deres forældre eller bedsteforældre også arbejdede ved jernbanen.

Hospitalstog blev første gang introduceret under Krimkrigen 1853-56. I Europa har vi ikke set dem siden 2. verdenskrig. Men de er blevet genoplivet i Ukraine. Togene medtager de sårede fra fronten ude østpå, og transporten foregår i et samarbejde mellem UZ og Læger uden grænser. Vognene er indrettet, så man kan foretage intensiv pleje og dørene udvidet for at give plads til båre. Der er skabt rum til udstyr til læger og sygeplejersker. Ruterne offentliggøres ikke, så længe togene er tæt på fronten.

Ukraine har også verdens vel eneste madtog. Det sørger for leverancer af fødevarer til de dele af Ukraine, hvor infrastrukturen er særlig hårdt ramt på grund af russiske angreb. Takket være en generatorvogn med elforsyningsanlæg på 400 kW kan toget fungere i 5-7 dage ad gangen. Toget kan håndtere op til 10.000 måltider om dagen.

Jernbanerne er Ukraines største arbejdsgiver med 230.000 ansatte. Godt 20.000 km spor og 1.700 stationer. Jernbanerne har eget renseri, skoler for børnene af de ansatte, efteruddannelse, sommerlejre, sanatorier og hospitaler.

Når det lykkedes de ukrainske tropper at fordrive russerne fra f.eks. Kharkiv regionen og Kherson, var jernbanerne lige i hælene på tropperne for så hurtigt som muligt at genetablere togtrafikken. Men det er ikke uden omkostninger. I april 2022 døde 60 mennesker, og elleve blev såret efter et russisk angreb på perronen i Kramatorsk. 24. august samme år blev 25 dræbt ved et angreb på banegården i Chapline. Mange hundrede jernbanearbejdere er dræbt siden krigens start.

Regler og procedurer er gennem de senere år gradvist ved at blive tilpasset til EU-standarder. Helt konkret gælder det sporvidden, der med tiden vil blive justeret fra russiske 1520 mm til 1435 mm, der anvendes i det meste af Vesteuropa.

Første gang, jeg besøgte Ukraine, var i 1990'erne kort efter uafhængigheden. Den vigtigste forandring i de 30

Passagererne, fortrinsvis kvinder og børn, venter på toget på Hovedbanegården i Lviv den 24. august 2022. Dagen er Ukraines nationaldag, hvor uafhængighedserklæringen blev underskrevet i 1991.



Erik Boel



Erik Boel

år er styrkelsen af en ukrainsk identitet, herunder det ukrainske sprog på bekostning af russisk. Jernbanerne har spillet en nøglerolle i den proces. De gjorde det muligt at rejse til byerne for at få uddannelse og arbejde. Men også at holde forbindelsen tilbage til landsbyen, hvor sovjetiseringen og det russiske sprog ikke for alvor slog gennem. Ukrainerne fik med jernbanerne mulighed for at leve med denne dobbeltidentitet. Først efter Maidan i 2014 og især efter invasionen i 2022 smed ukrainerne for alvor det russiske imperiale verdenssyn på historiens mødding.

Jernbanerne har dygtigt omstillet sig til krigen. Ukraine har mange jernbanelinjer. Hvis en linje bliver angrebet, kan man ofte skifte over til en anden. Hvis elforsyningen bliver afbrudt, skiftes fra ellokomotiver til diesellokomotiver, der har vist sig mere pålidelige her under krigen. Tidligere tiders klager over, at der var for mange ansatte i UZ, er forstummet. Under krigen har det vist sig at være en fordel, fordi reparationer kan gennemføres under pres og i et lyntempo. Jernbanerne symboliserer ukrainernes hengivenhed til deres land. De står for sammenhold og modstandsdygtighed i en eksistentiell krise med truslen om total udsejelse.

Sidebanerne i Karpaterne i den vestlige del af Ukraine er meget fotogene. Her strækning mellem Kolomyia og Rakhiv, set fra bagenden af toget fotograferet ved Yasinya den 9. april. Herunder et kort over UZ's seks jernbanedistrikter.



Kort persontog holder klar til afgang fra Mukatjevo til Ivano-Frankivsk den 2. april. Toget fremføres af én enhed af dobbeltlokomotivet 2M62, som er bygget af det tidligere Voroshilovgrad lokomotivfabrik i Luhansk.



Erik Boel

Mere om UZ: www.uz.gov.ua/en/
samt wikipedia – søg „Ukrainian Railways“