

TÅGTRAFIK TILL HARGSHAMN DÅ, NU OCH I FRAMTIDEN

Det började 1875

I början av maj 1875 inleddes arbetet med att bygga en smalspårig järnväg från Dannemora gruvor till Nybol, då utskeppningshamn för Hargs gods. Initiativtagare till järnvägen var bruksägarna utmed den blivande banan, bla kammarherre C L Reuterskiöld, Gimo, friherre I T Beck-Friis, Harg och brukspatron C A Rettig, Kilafors, den senare med ägarintressen i bla Ramhälls gruvor som genom en bibana kom att förbindas med Dannemora - Hargs Järnväg (DHJ). Efter en snabb byggstart (arbetena påbörjades en månad innan man fick koncession!) kunde banan öppnas för malmtrafik redan i september 1876. På nyåret 1878 var banan helt klar och öppnades då för allmän trafik.

Den begynnande industrialismen hade medfört en ökad efterfrågan på de Uppländska brukens produkter och den ökande produktionen ställde krav på en effektivare råvaruförsörjning. Stålproduktionen vid den här tiden krävde stora mängder träkol och när produktionen ökade klarade inte närliggande bönders och brukens egna skogar försörjningen. I och med järnvägsutbyggnaderna möjliggjordes en omfattande "import" av träkol från främst norrlandslänen.

Dannemora gruvor hade redan 1874 fått järnvägsförbindelse genom att en bibana anlagts från Dannemora till Örbyhus vid Uppsala - Gävle Järnväg (UGJ). Härigenom fick intressenterna i Dannemora gruvor möjlighet att skeppa ut malm via hamnar i Gävleområdet.

Kusten vid Harg erbjöd utmärkta möjligheter att anlägga en djuphamn med stor kapacitet. Initiativtagarna till Dannemora - Hargs Järnväg beslutade därför tidigt att även bygga en ny hamn på lämplig plats öster om den gamla lastplatsen. Den nya hamnen fick namnet Hargshamn. Järnvägens och hamnens tillkomst innebar att Dannemoramalmen kunde skeppas ut billigare än via UGJ och dessutom fick bruken i Harg, Gimo och Österby direkt järnvägsförbindelse med både gruvor och hamn.

Man kan undra över logiken i att bygga en smalspårig järnväg från Dannemora som redan hade normalspårig järnvägsförbindelse. Att den nya järnvägen blev smalspårig berodde nog på att ägarna ville hålla investeringskostnaderna nere. När banan projekterades undersöktes ett alternativ att ytterligare sänka kostnaderna genom att gå från 3 Svenska fot (891 mm) till 2,7 fot (802 mm). Förslaget förkastades då kostnadsminskningen inte stod i proportion till nackdelarna. Man räknade inte heller med några omfattande omlastningar då man inom gruvområdet kom att anlägga ett spårssystem med både normal- och smalspår. För de omlastningar som ändå krävdes hade man tillgång till billig arbetskraft.

Strukturomvandlingar

I slutet av 1800-talet och början av 1900-talet ägde strukturomvandlingar rum som i hög grad kom att påverka trafiken på DHJ.

Nya stålframställningsmetoder innebar ökad efterfrågan på Dannemoramalmen vilket medförde att malmtransporterna över Hargshamn ökade. Malmproduktionen mer än fördubblas mellan 1870 och 1900. De nya metoderna innebar också att behovet av träkol minskade. Förändringarna medförde krav på ökade rationaliseringar inom den svenska järnbruksnäringen.

Under 1900-talets första årtionden utvecklas dock främst Gimo och Österbybruk positivt, bl a exploaterades brukens skogstillgångar effektivare vilket hade till följd att virkestransporterna ökade markant. Under dessa år expanderade också linjenätet med bl a en bibana till Lövsta-bruk. Det var också under dessa expansiva årtionden som DHJ fick förbindelse med Roslagens övriga 891-banor i och med att Gimo - Faringe Järnväg byggdes.

Lågkonjunkturer och ökade krav på rationaliseringar under slutet av 20-talet och början av 30-talet drabbade de uppländska brukena och även Dannemora gruvor, som hade en kraftig nedgång i produktionen i början av 30-talet. För DHJ innebar detta stora påfrestningar och redan 1926 såldes bolaget till Stockholm - Rimbo Järnvägar och 1930 upphörde DHJ med egen trafikförvaltning.

Från slutet av 30-talet skedde åter en ökning av malmbrytningen i Dannemora vilket sannolikt innebar räddningen för Dannemora - Hargs Järnväg.

Breddning till normalspår

Från början skedde omlastning för hand, senare infördes särskilda smalspåriga trallor som sattes under axlarna på normalspårsvagnarna. Trafik med trallor förekom mest mellan Dannemora och Österbybruk. När behov uppstod av att kunna ta normalspåriga vagnar till Gimo anskaffades riktiga överföringsvagnar. Kostnaden för hanteringen blev dock hög och smalspåret var ett hinder för rationell hantering av främst virkestransporter till och från Gimo.

Sedan Stockholm Roslagens Järnvägar förstatligats och banan övertagits av SJ påbörjades ombyggnaden till normalspår. Arbetena genomfördes i etapper, först genom utbyggnaden av ett treskenesystem mellan Dannemora och Gimo som blev klart 1961 och sedan breddning av hela sträckan till Hargshamn, klart 1970. Breddningen till normalspår av hela sträckan innebar också att banan mellan Gimo och Faringe kunde rivas upp då smalspårsförbindelse med SRJ för underhåll av lok- och vagnpark inte längre behövdes, persontrafiken hade då varit nedlagd i 10 år.

Tågfärjeförbindelse till Finland

Under 70- och 80-talen blev lönsamheten för Dannemora gruva allt sämre och 1992 lades gruvan slutligen ned trots att den ännu inte var slutbruten. För Dannemora - Hargs Järnväg hade detta kunnat innebära slutet trots att nytt trafikunderlag tillfördes 1977 genom en utbyggnad till Hallstavik och Holmens Pappersbruk. SJ fraktar ca 125 000 nettoton till och från Holmens i Hallstavik per år. Att järnvägen ändå finns kvar och nu är inne i ett nytt expansivt skede beror till stor del på etableringen av en kombinerad bil- och tågfärjeförbindelse till Nystad i Finland.

Bakom etableringen av färjehamnen står bl a Östhammars kommun och Hargs Egendom AB. Tillsammans med Investment AB Develop i Stockholm har man bildat Hargs Hamn AB. Hamnen trafikeras för närvarande av två färjor, dels lastbilsfärjan Finnmaid och dels den kombinerade bil- och järnvägsfärjan Finnellow. Färjorna ägs av olika Svenska och Finska intressen men befraktas av rederiet FinnLink.

Färjeförbindelsen marknadsförs som både rationell och miljövänlig. Sjöresan mellan Nystad och Hargshamn tar bara ca 7 timmar och långtradarna slipper ta sig genom Stockholm vilket de måste med de andra alternativ som finns idag. Trots lågkonjunkturen har trafiken utvecklats mycket bra. Sedan 1989 har den totala godsvolymen ökat från ca 134 000 ton till 725 000 ton 1993, se tabell 1. Färjorna är specialbyggda för lastbils- och järnvägstransporter varför man inte kan ta några passagerare utöver lastbilsförarna. Man har inte heller möjlighet att ta med några privatbilar.

Järnvägstransporterna utgörs främst av stålprodukter från Rautaruukki Oy. Stålprodukterna exporteras från Finland till Sverige, Norge och Danmark. Transporterna sker på specialvagnar från JIT-Trans. Omaxling till Finsk spårvidd sker i Nystad genom boggibyten.

Den kombinerade bil- och tåg färjan Finnfellow har kapacitet att ta 23 stycken 24 meter långa JIT-vagnar. I Hargshamn lossas och lastas färjan av SJ direkt efter ankomst 07.00. Vagnar som skall till finska mottagare tas ner till Hargshamn från Gävle före färjans ankomst. Ca 40% av returtrafiken till Finland utgörs av tomvagnar. Lossade vagnar tas i retur för rangering i tåg till slutdestinationerna. Rangering sker på godsbangården i Gävle. Samtliga godståg på DHJ administreras som vagnuttag. Totalt transporterades drygt 6000 vagnar 1993 och minst lika många prognoseras för 1994.

I och med att SJ sköter lastning och lossning av järnvägsvagnarna har Hargshamns Terminal AB, som sköter stuveriverksamheten, ingen användning för hamnens gamla växellock, tidigare SJ Z43 210 tillverkat 1951. Loket är således nu till salu!

Hamnutbyggnad ger ballast åt banverket

När färjehamnen etablerades 1988 skedde detta med så små investeringar som möjligt. Då trafikutvecklingen har varit god sker nu bl a investeringar en ny hamnplan för uppställning av lastbilar. Investeringen uppgår till ca 26 miljoner kronor. I anslutning till den nya hamnplanen byggs nya tillfartsvägar och genom kommunens försorg bereds mark för ett industriområde. I kommunens plan för det nya industriområdet ingår industrispår med anslutning till huvudspåret från Hargshamn till Hallstavik.

Arbetena med den nya hamnplanen och industriområdet innebär att stora mängder berg måste sprängs bort. För att genomföra arbetena har ett konsortium bildats bestående av Ballast Stockholm och Lastbilscentralen i Uppsala. I avtalet ingår att konsortiet själv äger rätt att disponera över det berg som tas bort. Det är fråga om stora volymer, fram till 1998 när arbetena skall vara avslutade skall totalt ca 1 300 000 ton berg sprängas bort.

Eftersom järnvägen går mycket nära bergtäkten låg det nära tillhands att krossa berget till ballast och frakta den till de stora järnvägsbyggen som pågår i Uppland, bla dubbelspårsbygget mellan Örbyhus och Skärpan. För att kunna lasta banverkets tåg har en växel lagts in på spåret mot Hallstavik och ett lastspår och två uppställningsspår har anlagts inom bergtäkten.

För ballasttransporterna har banverket använt två tågsätt med vardera 10 st Qbx makadamvagnar och en Qba manskapsvagn. Som dragkraft har banverkets T43 225 använts. Under 1993 lastades ca 250 000 ton ballast vilket innebar ca 350 fullastade tåg!

Järnvägsfrakterna med krossat berg från Hargshamn har på detta sätt i volym ersatt malmtransporterna till hamnen, se tabell 2.

Upprustning av banan mellan Örbyhus och Hallstavik

För att färjetrafiken över Hargshamn skall kunna utvecklas och expandera fordras regionalpolitiskt stöd. Mot den bakgrunden beviljade regeringen Uppsala län 42 miljoner kronor för infrastrukturåtgärder 1993. Länsstyrelsen har beslutat använda hela anslaget för att förbättra kommunikationerna till och från Hargshamn. Av de 42 miljonerna satsas 10 miljoner på en ny väg mellan Harg och Gimo. De resterande 32 miljoner kronorna anslås till upprustning av järnvägen med syftet att höja Sth från nuvarande 40 km/h till 70 km/h och att största tillåtna axelvikt ökas till 22,5 ton.

Vad får man för 32 miljoner?

Arbetena omfattar hela bansträckan från Örbyhus till länsgränsen mot Stockholms län, men det är främst bandelen mellan Örbyhus och Hargshamn som behöver rustas upp. Den nyare bandelen mellan Hargshamn och Hallstavik är i relativt gott skick.

Vid rivningen av det gamla spåret på sträckan Örbyhus - Skärpan flyttas hela spann av räls och betongslipers för att ersätta de sämsta avsnitten av banan. Spåret byts ut på flera sträckor, totalt byts ca 6,7 km. Försliten och dålig räls byts ut mot bättre begagnade 50 kg räler på betongslipers. Dessutom byts ytterligare ca 15 000 träslipers. Så kallade gaturäler i plankorsningar byts till standardräls. Två växlar tas bort. Hela sträckan spårriktas efter avslutade räls- och slipersbyten.

Banvallen breddas till 6 meters krönbredd i banvallens bas. Detta arbete innebär att diken och trummor måste justeras och att två mindre vägar behöver flyttas. 45 000 m³ bankfyllning och 20 000 m³ makadam går åt för banvallens breddning. Samtliga kurvor justeras för 70 km/h. Vägövergångar siktröjs.

Utefter banan finns 22 vägskyddsanläggningar. Vid 13 av dessa sker förlängning av spårledning och komplettering med försignaler. Gammal reläutrustning och kurar byts ut för tre av vägskyddsanläggningarna.

Ombyggnaderna sker i banverkets regi och för transporter av slipers etc används banverkets QZ43, tidigare SJ Z43 485. Arbetena inleddes i augusti 1993 och planeras bli avslutade i juli 1994.

Framtiden

Länsstyrelsen i Uppsala län har begärt att järnvägen, som nu har status som länsjärnväg, överförs till stom-nätet. Banverket har dock hittills motsatt sig detta vilket kan innebära svårigheter för investeringar i framtiden.

Prognosen för järnvägstrafiken på hela banan ser ljus ut. För att på sikt klara en ökad trafik fordras dock ytterligare investeringar.

Högst på önskelistan står elektrifiering av hela banan. I dag dras alla godståg av SJ:s T44. När banan elektrifieras kan Rc-lok användas hela sträckan vilket blir billigare då bl a fler vagnar kan tas i varje tåg.

De flesta transporterna har destinationer i södra Sverige eller skall till Norge eller Danmark. Ett triangelspår i Örbyhus skulle innebära att man slipper dra vagnarna till Gävle för omringring.

Triangelspåret i Örbyhus och elektrifieringen syftar bl a till att korta hanteringstiderna för godstransporterna. Ett annat projekt med samma syfte är att genomföra farledsförkortningar i såväl finska som svenska farvatten. Genomförs de planerade farledsförkortningarna minskar restiden från nuvarande 7 timmar till 6.

Om Hargs Hamn AB inte säljer eller skrotar den gamla malmlastutrustningen i Hargshamn kan kanske åter export av stenprodukter eller malm ske via denna en gång stora malmexporthamn.

Ett annat intressant framtidsperspektiv är att ta in Arlandas behov av flygbränsle via Hargshamn. I dag sker transporterna av dessa brand- och miljöfarliga produkter med tankbilar genom Stockholm. För att förslaget skall kunna bli verklighet fordras dock, förutom cisternläggningar mm, både ett triangelspår i Örbyhus och att den "norra länken" byggs, dvs norra delen av ett triangelspår från stambanan Uppsala - Stockholm till Arlanda.

GODSVOLYMER FÄRJETRAFIKEN HARGSHAMN - NYSTAD

År	Antal resor	Biltrafik Ton	Järnvägstrafik Ton	vagnar	Totalt Ton
1989	331	123 154	294	11 367	134 511
1990	578	376 819	2 220	71 782	448 601
1991	584	403 260	4 114	115 721	518 981
1992	581	445 081	4 656	141 040	586 121
1993	597	536 869	6 173	188 941	725 810

MALM- OCH BALLASTTRANSPORTER

	Uttransport malm Ton	Ballasttransporter Ton	
1991	246 000	0	
1992	184 000	0	
1993	0	250 000	
1994	0	100 000	(prognos)