

MED TÅGFÄRJA TILL FINSKA NYSTAD

I TÅG 5/94 berättade jag om tågtrafiken till Hargshamn och om tåg färjeleden till Finland. Genom välvilligt tillmötesgående från FinnLink AB har jag nu fått möjlighet att besöka den andra änden av färjeförbindelsen, Finska Nystad (Uusikaupunki), och där kunnat följa järnvägshanteringen, från färjans ankomst till Hepokari, som Nystads hamn heter, tills järnvägsvagnarna lossats, anpassats till finsk spårvidd och hämtats av finska VR.

Virpi Kaitio och Markku Tallila, bägge från FinnLink, tog väl hand om mig och visade mig hamnen och anläggningen för boggibyte.

Färjetrafik med två roro-färjor

Färjetrafiken mellan Hargshamn på den svenska upplandskusten och Nystad i Finland sker med två roro-färjor varav den ena, M/S FINNFELLOW, har kapacitet att lasta ca "500 meter järnvägsvagnar" samt "600 meter lastbilar". Den andra färjan, M/S FINNMAID, tar enbart lastbilar. Färjorna är på 5 300 dödviktston och byggda 1973 respektive 1972. Bägge färjorna har högsta isklass, dvs 1A super vilket innebär att dagliga turer kan upprätthållas även under svåra vinterförhållanden.

Bägge färjorna ägs av företag i Finland och Sverige som har intresse av effektiva transporter mellan länderna. Färjorna befraktas av FinnLink som också sköter hanteringen i de bägge hamnarna.

M/S FINNFELLOW:s spårssystem har normal spårvidd vilket innebär att hanteringen på den svenska sidan är enkel. På den Finska sidan fordras boggibyte innan vagnarna kan föras vidare på det finska järnvägsnätet, som har "rysk" spårvidd, dvs 1524 mm.

Nästan alla järnvägstransporter som går via Nystad och Hargshamn sker med specialbyggda vagnar från JIT-TRANS. Finska Transtech har byggt vagnarna som är konstruerade så att boggierna enkelt kan bytas ut. M/S FINNFELLOW har kapacitet att lasta 20 av dessa specialbyggda vagnar. Normalt transporteras 10 - 15 vagnar vilket innebär att det finns en viss överkapacitet. Under 1994 transporterades totalt 5740 vagnar.

Färjorna tar inga passagerare utöver lastbilschaufförerna. För att de skall kunna vila ut under sjöresans dryga sju timmar har färjorna sovhytter, bastu och restaurang. Sedan både Sverige och Finland gått med i EU sker lastning och lossning synnerligen effektivt med ett minimum av formaliteter.

Järnvägsfärjan M/S FINNFELLOW avgår sent varje kväll från Nystad och ankommer till Hargshamn tidigt på morgonen. Färjan återvänder sedan till Finland vid middagstid. Med denna tidtabellskonstruktion kan all vagnhantering ske på förmiddagarna, både på den svenska och den finska sidan.

Omlastning från lastbil till järnväg

På den finska sidan finns fem uppställningsspår med normal spårvidd. Med nuvarande transportvolym är spårkapaciteten i minsta laget. Mellan färjans lastramp och hallen för boggibyte finns dessutom möjlighet att lasta och lossa vagnar som inte skall transporteras vidare på det finska järnvägsnätet. Vid mitt besök lastades kopparämnen från Outokumpo i Björneborg.

Då det saknas järnvägsförbindelse norrut från Nystad blir det billigare att transportera kopparämnena med lastbil från Björneborg och sedan lasta om till järnväg än att lasta på järnvägsvagnar direkt och skicka vagnarna den ca trehundra kilometer långa omvägen via Tammerfors och Åbo till Nystad. Även stålplåt på rulle från stålverket i Kankaanpää omlastas från lastbil till järnväg i hamnen.

Boggibyten på 10 minuter

JIT-TRANS vagnar är utförda för snabbt och enkelt boggibyten. I en hall med genomgående spår och med både europeisk och finsk spårvidd kan boggier bytas samtidigt på två vagnar.

Sedan vagnarna skjuts in i hallen av hamnens lokomotor frikopplas boggierna från vagnsunderredet med några enkla handgrepp. Vagnarna, inklusive last, lyfts upp med hjälp av 8 skruvdomkrafter. De "gamla" boggierna kan sedan rullas ut för hand samtidigt som "nya" boggier rullas in från andra hållet. Spåret i hallen lutar något för att underlätta in- och utrullningen av boggierna. Parallellt med hallen finns ett antal spår för förvaring av boggier. I "lagret" förvaras finska och europeiska boggier på skilda spår. Med hjälp av specialutformade traverser lyfts boggierna till och från lagret. När de två första vagnarna är klara skjuts dessa ut på den "finska" sidan samtidigt som två nya vagnar skjuts in i hallen. Hela proceduren är klar på kortare tid än 10 minuter.

Även om personalen har traverser och domkrafter till hjälp är arbetet med boggibytena ganska tungt. På sommaren går det bra men på vintern kan det vara riktigt besvärligt när snö och is packats samman i boggierna. Hallen, som måste vara öppen i bägge ändar, kan dessutom vara ett isande kallt blåshål.

Vid mitt besök bytte Timo Ellä, Kimmo Pulli och Veijo Nurmela, samtliga från FinnLink, boggier på fyra vagnar. Två öppna vagnar var lastade med björktimmer avsedda för Kymmene. De andra två var täckta vagnar lastade dels med Flusspat för Rautarukki och dels med valsade profiler för Rauta StarkJohann.

Spårsystemen och anläggningen för boggibyten tillkom 1989, samma år som färjetrafiken mellan Hargshamn och Nystad startade.

Vagnsunderhåll i egen regi

FinnLink disponerar 150 JIT-TRANS vagnar, 100 täckta och 50 öppna. Löpande underhåll, som byten av bromsbackar och byten av hjulaxlar, utförs av FinnLink:s egen personal. Hjulaxlarna skickas till olika verkstäder i Finland och Sverige för svarvning. Ett lokalt företag i Nystad utför större reparations- och underhållsarbeten. För vagnsrevisioner utnyttjas Transtech OY och Finska VR.

För underhållsarbetena används ett andra genomgående spår i hallen för boggibyten. Traverserna för hantering av boggierna utnyttjas vid byten av hjulaxlar och bromsbackar.

Finska VR lämnar och hämtar vagnar

Bortom hallen för boggibyten finns ett antal uppställningsspår med finsk spårvidd. Här lämnar och hämtar VR vagnssätt för vidare färd på det finska järnvägsnätet. Hamnspåren är inte elektrifierade varför alla vagnuttag måste ske med diesellok.

Vid mitt besök anlände VR:s stora diesel 2315 litt DR13 punktligt klockan 10.00. Loket backade ner till hamnen och hade framför sig 15 vagnar med destination Sverige. De vagnar som tidiagare ändrats till finsk spårvidd genomgick bromsprov varefter 2315 med de fyra vagnarna i kroken genast lämnade hamnen.

Vagnsspedition

Inne på FinnLink:s hamnkontor svarar Markku Tallila för hanteringen av JIT-TRANS vagnar. Med hjälp av en stor White-board tavla, dator, fax, telefon och telex håller han reda på var alla vagnar befinner sig, deras last och destinationer. I dagsläget skulle man kunna använda fler vagnar än de befintliga 150. Underkapaciteten innebär att Markkus arbete blir svårare och det finns alltid en risk för förseningar om någon vagn "fastnar" någonstans eller går sönder.

Planer för framtiden

På motsvarande sätt som i Sverige (se TÅG 5/94) utreds en utbyggnad och effektivisering av järnvägsförbindelsen från Nystad till andra delar av Finland. Högt på önskelistan står en sammanbindning av järnvägen Åbo - Nystad med linjen Rauma - Tammerfors.

Rauma ligger 45 km norr om Nystad och som framgått tidigare innebär avsaknaden av förbindelse norrut från Nystad att gods från Rauma och Björneborgsområdet transporteras snabbare och billigare på lastbil än med järnväg omvägen via Tammerfors.

Utbyggnaden har kostnadsberäknats till ca 900 miljoner kronor. För att motivera investeringen borde trafikunderlaget vara större men kan man få bidrag från EU kan utbyggnaden komma att bli verklig i nästa 10 årsplan. En utredning som ENVITRAK genomfört på uppdrag av länsstyrelsen i Uppsala län visar att sammanbindningen av Nystad och Rauma är av största betydelse för den fortsatta utvecklingen av transportererna över Hargshamn och Nystad.

Länstyrelserna i Uppsala och Södermanlands län har tillsammans med Nystads stad gett konsultföretaget TRANSTEK i uppdrag att utreda de samhällsekonomiska effekterna av en omfördelning av godstransportererna över Hargshamn - Nystad respektive Oxelösund - Hangö. Vilken betydelse en sådan omfördelning skulle få för järnvägstrafiken är ännu oklar.

Trafikutvecklingen och de aktuella utredningarna visar att det finns starka intressen som önskar behålla en järnvägsförbindelse mellan Sverige och södra Finland och att det finns en marknad för en konkurrenskraftig järnvägsförbindelse över bottenhavet.