



Vagnförändringar vid Nordwaggon

FOTO JAN LINDAHL

AV JOHAN HELLSTRÖM

Nordwaggons flotta har tidigare tämligen utförligt beskrivits av Jan Lundström i två nummer av TÅG. Vissa vagn typer beskrevs inte och andra har tillkommit sedan dess. Här beskriver Johan Hellström från Nordwaggon den senaste utvecklingen i företaget, med tonvikt på förändringarna i vagnflottan.

Tjänster

Nordwaggon bildades 1984 som ett dotterbolag till Electrolux och ASG. Man beställde 150 Laais-vagnar i två omgångar hos dåvarande VEB Waggonbau Niesky i DDR för Electrolux vitvarutransporter. 1990 sålde ASG sin andel till SJ och företagets affärsinriktning ändrades. Man vände sig nu även till externa kunder, såsom speditörer och industri, och samtidigt inleddes den näst intill explosionsartade nyanskaffningen av vagnar. I skrivande stund har man drygt 4.000 vagnar och fler är under leverans.

Idag har Nordwaggon två huvudverksamheter och en tredje under uppbyggnad. De två förstnämnda utgör enkelresetrafik respektive långtidsuthyrning med en fördelning på ungefär 70/30 %. Enkelresetrafiken fungerar så att kunden (normalt en speditör) beställer en vagn för en viss

relation. Vagnen styrs till lastande kund av Nordwaggon, och sedan övervakas vagnen (för Nordwaggons egen skull – kunden står för transporten) med hjälp av det datorbaserade vagn dirigerings systemet (VDS) hela vägen till lossningsstationen, där den efter lossning förfogas till en ny lastningsstation med följande transport osv. Genom att vagnarna följs hela tiden har man betydligt bättre kontroll över vagnarna och transportflödena än till exempel järnvägsförvaltningarna.

Långtidsuthyrningen riktar sig främst

till industrin direkt, ofta med specialanpassade vagnar som tank- och bulkvagnar, volymvagnar, biltransportvagnar, vagnar för ståltransporter m m. Även järnvägsbolag återfinns som kunder.

Den tredje tjänsten som är under utveckling är långtidsuthyrning med övervakning, eller till och med enbart övervakning åt annan vagnägare eller vagninhyrare. I dagsläget styrs 10 stycken Habins⁹⁵¹ åt speditören NTR (34 74 278 2 390-399). Vagnarna ägs av Nordwaggon, men är långtidsuthyrda till NTR och är försedda



Senaste tillskottet i vagnflottan: nylevererade Laais⁹⁸⁵ 24 74 436 0 000-9 utanför huvudkontoret i Ulvsunda 17 september 1999. Foto (där ej annat anges) Johan Hellström.

med deras logotyp över hela långsidan. Ett annat exempel är de så kallade multipurposevagnarna (se vidare nedan) där man sköter styrning och övervakning åt långtidskunden.

Brytningstid

1900-talets sista år har varit mycket händelserikt. Nyleveranser av vagnar har fortsatt och nya trafiker har inletts, men samtidigt minskade trafikvolymerna i hela branschen under detta år jämfört med tidigare, vilket också påverkade Nordwaggon.

Företaget har också bytt VD; bolagets mångåriga VD Ingemar Hertz avgick i mitten av augusti för att starta egen konsultverksamhet i branschen. Under hösten har styrelseordföranden Sven-Gunnar Ericsson fungerat som tillförordnad VD och sedan årsskiftet är Knut Hansen VD. Han kommer närmast från Electrolux Logistics och har även suttit i Nordwaggons styrelse i ett antal år. Företaget har nyligen genomgått en konsolideringsfas och står nu bättre rustat inför framtidens utmaningar i järnvägsbranschen.

2-axliga H-vagnar

När ASG 1990 sålde sin andel av Nordwaggon till SJ ändrades företagets affärsinriktning. En stor del av SJ:s utrikestrafik kanaliseras genom Nordwaggon, och som komplement till de 150 Laais-vagnarna överförde SJ 900 tvåaxliga H-vagnar till Nordwaggon, littera Hbbins⁸⁴² (nummer 23 74 246 9 000-099), Hbbins⁸⁸¹ (23 74 246 9 350-424), Hbbillns⁸⁸¹ (23 74 245 7 244-268), Hbins⁷⁶³ (23 74 216 2 000-654) samt Hbillns⁷⁶² (23 74 247 2 000-044).

I överlåtelseavtalet bestämdes att Nordwaggon skulle sköta styrningen och övervakningen av dessa vagnar i in-



Habins⁹⁵¹ 34 74 278 2 393-0 i aftonsolen på Älvsjö godsbangård 13 september 1999.

ternationell trafik, medan SJ skötte styrningen och övervakningen när vagnarna användes i inrikes trafik i Sverige. Sedermera har Nordwaggons behov av dessa vagnar i trafiken på Kontinenten ökat samtidigt som SJ:s behov av dessa vagnar i inrikes trafik har minskat. Re-

prov målats om hos BG Lackering i Västervik. Det återstår att se om den kommer att följas av fler vagnar framöver.

Under våren kommer mellanväggarna och skiljebladen att demonteras ur samtliga Hbbillns⁸⁸¹. Vagnarna kommer att littereras Hbbins⁸⁸¹ och får nya nummer: 23 74 246 9 431-455.



Hbbins⁸⁴² 23 74 246 9 359-4 i Fredriksskans i Gävle 15 juni 1998.

sultatet av denna utveckling har lett till att Nordwaggon från och med februari i år självt styr dessa vagnar, även i svensk inrikestrafik.

Jämfört med de fyraxliga vagnarna är dessa vagnar påtagligt smutsbrunt anonyma. De är försedda med en liten oansenlig fyrkantig logotyp med förkortningen "NW" och logotypen i fulltext under. Vagn 23 74 216 2 526 har på

Komplettering

1996 köpte man sex stycken Hbbins⁸⁴² (23 74 246 9 425-430) och femton stycken Habbins⁸⁶¹ (43 74 278 1 000-006, 008, 012-018) av CombiTrans. Vagnarna reviderades och målades om hos Grandwaggon i Östersund och fick ett utseende som motsvarade Laais- och Habins-vagnarna.

De sex Hbbins-vagnarna slussades in i ovan nämnda trafik, medan Habbins-vagnarna hyrdes

ut på långtid för trafik i Österrike, Schweiz och Tyskland. De har dock lämnats tillbaka vid årsskiftet och används för närvarande i enkelresetraffiken.

Återlämning och nyinvestering
1999 beslutade man sig för att renodla vagnflottan och minska andelen inhyrda vagnar. Som en följd av detta har man valt att säga upp totalt 340 Habins⁹⁴¹ som man



Ommålade Hbins⁷⁶³ 23 74 216 2 526-8 i Hallsberg 13 maj 1999. Skillnaden gentemot de flankerande vagnarna är slående...



Hbbins⁸⁴² 23 74 246 9 430-3 i Värtan 16 augusti 1998. I bakgrunden syns nytvättade Hbbins⁸⁴² 23 74 246 9 025-1.



Habbins⁸⁶¹ 43 74 278 1 000-1 på rangerbangården Zürich-Limmattal 19 januari 1999. Foto Thomas Mötteli.

hyrt från det tysk-schweiziska vagnbolaget AAE. De första 60 (33 68 278 3 080-139) återlämnades vid årskiftet. De 200 vagnarna som Nordwaggon disponerar tillsammans med belgiska statsjärnvägarnas godsdivision B-Cargo (35 88 278 2 800-999) samt de resterande 80 AAE-vagnarna (33 68 278 3 000-079) kommer att lämnas tillbaka under våren. Kvar tills vidare blir de 100 svenskregistrerade vagnarna (34 74 278 2 203-302).

Istället fortsätter man att satsa på bolagets egen "baby", Laais-vagnen. Vagntypen, som består av två kortkopplade tvåaxliga vagnenheter med aluminiumhuvar (på tyska *2x2-achsige Grobraumgüterwageneinheit mit Aluminiumpreizhauben...*), började levereras 1984 och har successivt förfinats sedan dess. Leverantören har hela tiden varit densamma – Waggonbau Niesky i sydöstra Tyskland, förr som ett statsägt företag i DDR, nu som en del i kanadensiskt-österrikiska koncernen Bombardier Transportation.

Under 1999 har den enskilt största se-

rien, Laais⁹²¹ (nummer 24 74 435 9 151-450, 551-910) slutlevererats och leveransen av Laais⁹⁸⁵ (nummer 24 74 436 0 000-199) påbörjats. 200 har beställts och vagnen är konstruerad för 25 tons axeltryck



Habins⁹⁴¹ 35 88 278 2 822-1 på rangerbangården Antwerpen-Noord 990122.

med en maximal lastförmåga om 73 ton. Vagnen har också ett modifierat löpverk, vilket ger en smidigare gång i spåret jämfört med tidigare versioner av vagntypen. I skrivande stund har ca 130 vagnar levererats, med en leveranstakt av cirka 3 vagnar per vecka.

Vagnar för sågade trävaror

Ett sätt att förbättra järnvägens konkurrenskraft är att få ner de höga investeringskostnaderna. En ny godsvagn kostar i dagsläget ungefär en miljon kronor. Ett sätt att få ner kostnaderna är att bygga om äldre rullande materiel som inte passar dagens marknadskrav, till exempel Os- eller Kbs-vagnar, till vagnar som bättre passar kundernas efterfrågan.

Idag finns det flera företag som har tagit fasta på den idén, till exempel Grandwaggon i Östersund och Christian Olsson i Göteborg. Grandwaggon har under åren 1997-1999 levererat 100 Laaips⁹⁶² och 400 Kbis⁹⁷¹ till Nordwaggon.

Laaips⁹⁶² (43 74 431 8 001-100) består, liksom Laais-vagnen, av två kortkopplade tvåaxliga vagnar, försedda med kapellhuvar. Vagnarna ingår i Nordwaggonens enkelresetrafik och är främst anpassade för transport av sågade trävaror men kan även användas för transporter av slipers, stålprofiler med mera. Vagnen överskrider UIC-profilen på höjden och är bland annat därför populär hos kunden. Priset för detta är dock att vagnen därför inte heller får gå i alla länder.

Kbis⁹⁷¹ däremot är långtidsuthyrd. Nummer 21 74 338 2 201-550 är uthyrda till SJ som använder dem i trafik mellan Sverige och Italien via samarbetsorganisationen SveRail-Italia. Vagnen har vanlig UIC-profil och är liksom Laaips-vagnen försedd med kapellhuv och är främst avsedd för sågade trävaror. Ytterligare 50 stycken Kbis⁹⁷¹ (23 74 338 2 551-600) är uthyrda till österrikiska ProRail för trafik mellan Österrike och Italien. Här ingår delvis övervakning från Nordwaggonens sida i uthyrningen.

Multipurposevagnen

Från början av 1998 till hösten 1999 har man tagit leverans av 141 multipurposevagnar (MPW) från Transtech i Otanmäki i Finland, litt Laaeilpr⁹⁷² (43 74 438 0 000-



Habins⁹⁴¹ 33 68 278 2 117-1 i Ulvsunda den 21 oktober 1999.



Habins⁹⁴¹ 34 74 278 2 252-8 i Ulvsunda 31 mars 1999.



OVAN: Laais⁸³¹ 24 74 435 9 011-9 i Landskrona den 14 april 1999.

NEDAN: Nylevererade Kbis⁹⁷¹ 23 74 338 2 568-2 i Ulvsunda den 11 november 1999 inför en besiktning.



066) och Laaeilprs⁹⁸³ (43 74 438 0 200-274). Vagnarna är försedda med eldrivna höj- och sänkbara lastplan för transporter av bilar eller lastbilshytter. De är dessutom försedda med öppningsbara huvar och kan därför användas i vanlig styckegodstrafik. Vagnarna skiljer sig en smula inuti beroende på olika lösningar för kunderna, därav de olika ordningstalen.

Den förstnämnda går i trafik för den tyska biltillverkaren Audi mellan Ingolstadt i Tyskland och Győr i Ungern med hel- och halvfabrikat och den sistnämnda går i trafik för Nordwaggons dotterbolag Multitrans GmbH, med kunder som Volvo och Skandiatransport.

Under 1999 tog Nordwaggon även över styrningen och övervakningen av SJ:s MPW, litt Laaeilprss⁹⁴⁰ (nummer 45 74 438 1 000-104) som uteslutande går i Volvos trafik i Sverige och från Gent i Belgien till olika destinationer i Sverige.

Coilstransporter

1998 levererade Transtech 100 stycken Shimmns⁹⁶¹, med nummer 32 74 466 8 500-599. Dessa är avsedda för transporter av stålullar, s k coils, och är uthyrda till SJ för trafik åt SSAB, både inrikes och utrikes. Den har sex vaggor och kan ta rullar som väger upp till 33 ton. Vagnen är konstruerad för 25 tons axellast.

Volymvagn

1992 levererades den första Hbbikks-u⁹²² från Christian Olsson i Göteborg, ombyggd från Gbs till en kundanpassad vagn med bredare profil och med kapellsidor. Vagnarna fick nummer 44 74 228 2 150-

168 och sattes i trafik mellan Lilla Edet och Nättraby. I samarbete med kunden har vagnen nu byggts om för nya uppgifter. Även vid denna ombyggnad anlätades Christian Olsson i Göteborg, och här valde man att använda sig av den nya, större Godsnät 21-profilen, varvid vagnen fick ett påtagligt lådaktigt utseende. Nytt ordningsnummer blev 994 men nummerserien är oförändrad.

Tank- och bulkvagnar

NW har ett 80-tal tankvagnar, litt Zacs, Zaces, Zaes och Ze, uthyrda på långtid. Vagnarna togs över från SJ 1993 och går enbart i inrikes trafik, främst med olika petroleumprodukter såsom eldningsolja, diesel och flygfotogen, men även andra kemiprodukter, till exempel vattenglas, körs i vagnarna.

Den mest kända av NW:s tankvagnar är förmodligen Zacs⁶⁷¹ 33 74 786 5 007 som står uppställd utanför kontoret invid Ulv-

sundaleden i Bromma utanför Stockholm. Det är den enda som är blåmalad och fin medan resten av vagnarna uppvisar en färgskala från "järnvägssmutsbrunt" till ljusgrått. Färgsättningen är ju dock inte allt, utan här är funktionen betydligt viktigare!

Ett antal Uc och Ucs-vagnar hyrs också ut. De används främst för transporter av pulverformigt gods såsom kalk, socker, djurfoder och kalciumkarbid (farligt gods). Dessutom hyr man ut ett antal Uakks- och Ukks-vagnar (ombyggda från Rs- och Kbs-vagnar) för transporter av kalciumkarbid i s k turnbins-behållare.

Flak- och containervagnar

NW har också sedan 1993 hyrt 78 Rns⁸⁹¹ (nummer 33 68 351 7 800-877) och 15 Sgns⁹²³ (33 68 455 6 600-612, 621-622) av AAE för vidareuthyrning på långtidskontrakt. Rns-vagnarna används främst för stålämnestransporter och Sgns-vagnarna har bland annat hyrts ut för transporter av tankcontainrar. På grund av produktionsförändringar hos kunderna har ett antal av dessa vagnar nyligen återlämnats till AAE.

Projekt

Vid sidan av trafikverksamheten driver Nordwaggon ett antal projekt tillsam-



Laaipls⁹⁶² 43 74 431 8 063-7 passerar Hallsberg på väg från en "trästation" i Norrland till Tyskland den 4 december 1998.



Laaeilprss⁹⁸³ 43 74 438 0 225-5 rullar ut från Stockholm C den 24 juli 1999. Vagnen kommer från Värtan där lasten med bilar till Finland har lossats tidigare på morgonen.



Shimmns⁹⁶¹ 32 74 466 8 546-0 vid en vagnvisning i SJ Cargo Groups regi på Malmö godsbangård 15 maj 1998.



Zacs⁶⁷¹ 33 74 786 5 007-6 uppställd som permanent reklamskylt utanför kontoret i Ulvsunda den 15 december 1998.

mans med järnväg och industri. Nämnas bör spårviddsväxelpjektet i Haparanda och det ständiga arbetet med att förbättra lastsäkringen, bl a tillsammans med industrin genom PackForsk.

I skrivande stund provar numera Talgo-ägda Transtech en prototyp av Habins⁹⁹¹ (nummer 84 74 213 0 000) tillsammans med Nordwaggon. Vagnen är en vidareutveckling av den traditionella Habins-vagnen och är konstruerad för 25 tons axellast. Boggier från amerikanska Abc-Naco och engelska Powell-Duffryn kommer att testas i olika omgångar och vagnen har tre olika dörrtyper för utprovning.

Modeller

De senaste åren har det dykt upp flera Nordwaggon-vagnar i modell. En del är rena försvenskningar av företrädesvis tyska förlagor, medan andra är "helsvenska". Nordwaggon-logotypen har syns på europeiska spår sedan 1984, men nedanstående modellers förlagor sattes i trafik under 90-talet. Här följer en kort uppställning med några kommentarer tillverkare för tillverkare.

Märklin

Märklin gav 1998 ut en vagnsats innehållande en Habins⁹⁴¹ (34 74 278 2 205) och en tankvagn (Zacs 33 74 786 5 007). Satsen har artikelnummer 47882 och kom ut i begränsad upplaga. Tankvagnen är en typisk försvenskning; fö-



Hbbikks-u⁹⁹⁴ 44 74 228 2 154, 166, 160 samt 166 ankommer Gullfibers lager i Söråker utanför Sundsvall den 3 maj 2000.



Zaes⁷⁵⁰ 33 74 788 0 003-6 väntar på att få underhåll hos Christian Olssons verkstad i Göteborg 20 oktober 1999.

Rns⁸⁹¹ 33 68 351 7 813-6 i väntan på nya uppdrag i Bofors den 8 januari i år.

rebilden har inga synliga band runt cisternen som modellen har, utan tanken är helt slät på utsidan. Samtidigt släppte man Habins⁹⁴¹ 35 88 278 2 920 i Nordwaggon/B-Cargo-målning (artikelnummer 48032), som faktiskt blev utnämnd till årets modell i Belgien 1999.

Tågspécialisten i Jönköping har givit ut en Nordwaggon-målad variant av Märklins 2-axliga standardtankvagn. Nummer och littera stämmer inte alls överens med verkligheten, ej heller finns det någon blåmålade tvåaxliga Nord-

waggon-tankvagn. Men trots att ingen förebild finns är det en trevlig modell som kanske får en motsvarighet i verkligheten någon gång...

I skala Z finns en välgjord försvenskning av Transwaggons Habins¹², märkt som Habins⁹⁰¹ 34 74 278 2 164 med mycket fin och läsbar märkning, trots storleken... 82413 är artikelnumret.

Arnold

I N-skalan finns fler varianter med samma lösning som Märklin-Z. Man har tagit sin modell av Transwaggons Habins¹² och märkt den i olika varianter: som Habins⁹⁰¹ 34 74 278 2 190 (med blåa gavlar och takbalk, vilket är helt fel – de skall vara gråa), som Habins⁹⁴¹ 34 74 278 2 302 med NW-målning och 35 88 278 2 941 med Nordwaggon/B-Cargo-målning, samt som Habins⁹⁵¹ 34 74 278 2 395 i NTR:s målning med den gamla "NTS"-loggan. Artikelnumrena är: 4448K, 4736, 4733 samt 4749). Den sistnämnda förefaller vara en svensk specialmodell.

Roco

Rocos återförsäljare i Sverige, Jeco, har tagit på sig en mangrann uppgift att förse svenska (och utländska, för all del) MJ-rallare med Nordwaggonmodeller. Under 1999 kom dels Hbbins⁸⁴² i två olika nummervarianter (23 74 246 9 425 och 430) med artikelnummer 46928-1 resp 46928. Hedervärd märkning! Öppningsrattarna är gula i modell, men är grå i verkligheten. Lagom till jul kom tankvagnen, Zacs 33 74 786 5 007, även den som en försvenskning, med artikelnummer 47352. I februari i år kom slutligen två nummervarianter av Habins⁹⁴¹



ÖVERST: Tre stycken Ucs lastade med kalciumkarbid på Gävle godsbangård den 20 mars 1999.

OVAN: Uakks⁸⁸⁰ 33 74 935 2 017-1 på Malmö godsbangård 980824.

(34 74 278 2 209 och -253) med artikelnummer 47132-1 respektive 47132.

Under våren kommer en behållarvagn litt Uc (43 74 900 6 324). Originalen är för övrigt den enda av dessa vagnar som har denna målning. Övriga vagnar är antingen helt gråmålade eller försedda med reklamålning. Artikelnumret är 46872.

Jeco har dessutom nyligen aviserat att man avser att ge ut en modell av Laais⁹²¹ i egen regi, med beräknad leverans under sensommaren 2000.

Electrotren

En modell av Habins⁹⁰¹ 34 74 278 2 058 gavs ut 1994. Den har tre öppningsbara skjutdörrar på varje långsida, men förlagan har bara två! Artikelnummer 5522K.

Jouef

Även Frankrike har bidragit med en Nordwaggon-modell, dock ack så plastig. Det rör sig om Habins⁹⁰¹ 34 74 278 2 063 och en Habins⁹⁴¹ i Nordwaggon/B-Cargo-målning. Förlagan är en Cargowaggon-Habins. Artikelnumren är tyvärr okända. 🚂



En Sgns passerar rangertornet på Gävle godsbangård i hållregnet 15 juni 1998. Den diskreta Nordwaggon-märkningen ansas till höger på underredet.