



Svenska Privatvagnsföreningen 50 år

Inom järnvägsbranschen finns det en hel del "doldisar", åtminstone för den breda allmänheten. En sådan är Svenska Privatvagnsföreningen – SPF – som bildades för 50 år sedan.

Av Johan Hellström

Svenska Privatvagnsföreningen konstituerades den 27 maj 1952 vid ett sammanträde på Stockholms Handelskammare. Samtliga ägare av privata järnvägsvagnar bjöds in. Bakgrunden var bland annat att en "reviderad lydelse av det internationella

reglementet angående befordring av privatvagnar skulle träda i kraft den 1 januari 1953." Dessutom ville man anpassa reglerna till svenska förhållanden.

Vid det konstituerade sammanträdet deltog representanter från en mängd företag,

många med namn som nog väcker en nostalgisk blick hos en del. Från oljebranschen kom Svenska BP, Svenska Esso AB, Svenska Gulf Oil AB, Koppartrans Olje AB, AB Nynäs-Petroleum, AB Svenska Shell och Svenska Petroleuminstitutet. Från övriga industrin kom representanter från AB Svenska Klorfabrikanter, AB Liva Fabriker i Kalmar, Mo och Domsjö AB samt Svenska Sprit. Slutligen deltog representanter för Internationella Handelskammarens Svenska Nationalkommitté och vagnstillverkarna genom Chr. Olsson i Stockholm-Värtan.

Tidigare skaffade sig industrierna ofta egna specialvagnar för egna transporter. Tank-



Till vänster: SSnJ Q12 500001 i Kristinehamn i januari 2000. Vagnnumret är övermålat, men det går fortfarande att läsa att vagnen var avsedd för limtransporter och ägaren var Svenska Formalin AB. Foto (där ej annat anges) Johan Hellström.

Ovan: Hs nr 022 -0006-2 var en specialvagn för transporter av isoleringsmaterial. Den ses här i Gislavet i augusti 1975. Foto Jan Lindahl.

vagnen är väl det klassiska exemplet och i början rörde det sig *enbart* om sådana. Mycket riktigt bestod SPF:s medlemmar tidigt av oljebolag. Vagnarna var uteslutande inregistrerade hos SJ, men det fanns även vagnar som var inregistrerade som P-vagnar vid privatbanor.

När föreningen bildades fanns det drygt 2 000 privatvagnar inregistrerade och de var uteslutande tvåaxliga. Under den närmaste tioårsperioden steg antalet privatvagnar ganska kraftigt; i mitten av 1960-talet hade antalet stigit till drygt 5 000 vagnar.

Fram till mitten av 1980-talet sjönk dock antalet och landade i princip på 1953 års nivå. Nedgången berodde i stor utsträckning på övergången från tvåaxliga till fyraaxliga vagnar. Nya vagnar har också bättre lastförmåga, vilket alltså innebär att färre vagnar kan lasta mer. Under 1980-talet senare hälft och 1990-talet ökade vagnantalet dramatiskt, mycket tack vare Nordwaggons ansevärda nyanskaffning, till dagens nivå på ca 4 500 vagnar.

Genom åren har det också skett en förskjutning bland medlemmarna från rena industriföretag till vagnbolag. I takt med att industriernas transportupplägg har förändrats och utvecklats har det varit enklare och billigare att hyra vagnar i stället för att äga dem. En följd av detta är att antalen svenskregistrerade cisternvagnar har minskat betydligt.

SPF fungerade länge också som Industriförbundets remissinstans i järnvägsfrågor, vilket initierades av Electrolux när man drog igång Nordwaggon i mitten av 1980-talet.

Vad är en privatvagn?

En privatvagn, eller kort och gott P-vagn, är en vagn som ägs av ett vagnbolag eller av en användare, och som är inregistrerad vid något järnvägsbolag. Den känns enklast igen på att ett "P" i en kvadrat finns angivet i direkt anslutning till vagnsnumret.

En annan, något udda, skillnad mot övriga vagnar är att litteran inte behöver skrivas med bokstäver, det räcker med littereringssiffrorna i vagnsnumret (nummer 5-7 i ordningen). Detta är vanligt bland cistern- och bulkvagnar.

P-vagnen är oftast specialiserad på ett eller annat sätt för att möta kundens eller användarens krav. Klassiska exempel på det är cistern-, bulk- och stål-vagnar. En privat järnvägsvagn representerar ett riskkapital vilket ger ägaren ett incitament att se till att privatvagnen är lönsam. Vagnen "styr" med andra ord av ett vinstintresse.

Det medför att privatvagnen anpassas bättre till det transporterade godset och att dess trafikrörelser och positioner övervakas noga av användaren för ett optimalt utnyttjande av vagnen. Därmed strävar man efter en så effektiv transport som möjligt. Den intensiva trafikövervakningen medger också att privatvagnen hinner med fler omlopp än en banegen vagn. Returlasterna är ofta högre i en privatvagn, jämfört med banegna, med det beror ju givetvis på hur effektiva omloppen är.

Motsatsen till P-vagn är en vagn som ägs av en järnvägsförvaltning t.ex. Green Cargo, DB Cargo



eller SNCF. Dessa vagnar kallas banegna och är normalt inte lika specialiserade som P-vagnarna kan vara. Skillnaden mellan dagens bolagiserade och privatiserade f.d. järnvägsförvaltningars godsavdelningar och "rena" vagnbolag kan dock te sig en smula härfin idag. Green Cargo har t.ex. banegna vagnar som har P-vagnsstatus. Å andra sidan finns det vagnar som ägs av privatvagnsbolag, men är registrerade som banegna. Det gäller att utnyttja regelverkets fördelar när man kan.

Reglerna kring användande av P-vagnar i internationell järnvägstrafik är på järnvägsvis omgivet av ett

Överst: en av de vanligaste privatvagnarna var tidigare tvåaxliga tankvagnar. Här Uk 070-1998-3 tillhörig Hyltebruks AB, fotograferad i Landeryd i juni 1973. Foto Jan Lindahl.

Mitten: Cargowaggon (nuv GE) Likks 23804157006-6 i Borlänge i maj 1999.

Ett exempel på Nordwaggons dåvarande cisternvagnsflotta: Zaces 33747875042-1, uthyrd till Wibax, i Göteborg i juni 1999.



omfattande regelverk. RIP (Regler om privatvagnars användande i internationell järnvägstrafik) utgör bilaga II till CIM (Enhetliga rättsregler för befordran av god i internationell järnvägstrafik) som i sin tur är bilaga B till COTIF, fördraget om internationell järnvägstrafik. I RIV-avtalet (avtalet om ömsesidigt utnyttjande av godsvagnar i internationell järnvägstrafik) görs det också en tariffmässig skillnad mellan banegna och privata vagnar.

SPF:s verksamhet idag
SPF är en ideell förening som tillvarar privatvagnägarnas och långtidsuthyrarnas gemensamma intressen. Föreningen har sitt säte i Stockholm och den har för närvarande 55 medlemmar representerande 4 500 vagnar. Föreningen är medlem i den europeiska

internationella privatvagnsföreningen (UIP), som har regelbundna överläggningar och gemensamma arbetsgrupper med UIC (internationella järnvägsunionen).

Föreningen arbetar för bra och ändamålsenliga järnvägstransporter och för en fortsatt utveckling av järnvägen. Det gemensamma användarinflytandet inom SPF ger större möjligheter att påverka villkoren för järnvägstransporterna, till exempel enklare och klarare regler för hanteringen av privatvagnar och snabbare informationsutbyten mellan vagnägare och järnvägsförvaltning.



Verksamhetsinriktning

SPF ska verka för en gynnsam utveckling av godstransporter på järnväg genom att tillvarata medlemmarnas intressen gentemot bl.a. myndigheter och järnvägsförvaltningar i Sverige och andra länder. Vidare ska man bevaka och påverka utvecklingen i samband med avregleringen av järnvägen samt nationellt och internationellt skapa och upprätthålla kontakter som gagnar föreningens syften.

Inom ramen för SPF:s verksamhet verkar man för gynnsamma och konkurrensneutrala villkor för medlemmarna dvs. konkurrensneutralitet mellan operatörsägda och privata vagnar. Man verkar även för ett ökat nationellt och internationellt samarbete med syfte att gynna effektiviseringen av järnvägstransporter. Bland annat arbetar man med optimering av godsflöden (t.ex. tomvagnsfrågor) och harmonisering av nationella och internationella regelverk och dess tillämpning.

SPF representerar vagnägarna som officiell svensk medlem i UIP, där man deltar i ar-



NetRail Hirrs 23742921000-6 förevisas i Stockholms frihamn i september 2000.

Mitten: NW/AE Sgns 33684556601-5 är i Luleå i september 2000. Behållarna är lastade med Argon-gas.

Överst: Privatvagnar växlas över vallen på rangerbangården i Malmö i augusti 2000.



VTG-vagnar, inhyrda av Statoil, i Södertälje i juni i år. Notera att litteran inte skrivs ut med bokstäver.

betsgrupper som är av särskilt intresse för föreningen. Man bevakar medlemmarnas intressen gentemot politiska instanser och myndigheter (främst Räddningsverket, Banverket och Järnvägsinspektionen) och verkar som remissinstans.

SPF har ett antal arbetsgrupper som fördjupar sig inom vissa sakområden, t.ex. hjulhantering, trafikfrågor, myndighetskontakter m.m. Andra arbetsgrupper verkar för att järnvägstransporter sker säkert och miljövänligt med fördjupat fokus på frågor om farligt gods, vagnsnyning och lastsäkring. Föreningen stödjer givetvis också medlemmarna i olika järnvägsfrågor, t.ex. tekniska frågor inom området som kan leda till effektiviseringar och besparingar.

Medlemmar

Exempel på medlemmar idag är Nordwaggon, Transwaggon, GE Rail Services (f.d. Cargowaggon och Tiphook Rail), Rittgård Trading, BK Tåg, NTR, AB Tankvagnar, Shell Transport AB, Statoil, Scandicon, Kemira, EKA Chemicals, Danzas ASG Rail, SSAB, AssiDomän, EUR-Rail, Norsk Hydro, Swemaint, Trainmaint, NetRail, Askania, Rail Combi, Partek Nordkalk, ELOG med flera.

Som synes är det en salig blandning av vagnbolag, industrier, transportörer/speditörer, verkstadsföretag och så vidare. Minsta gemensamma nämnaren är att de äger vagnar, hyr ut vagnar, hyr vagnar och använder dessa i egna logistikupplägg, eller har haft egna vagnar tidigare men hyr idag.

Exempel på vagnar

Privatvagnsflottan i Sverige är idag mycket riklig och varierande. Godsvagnar delas normalt in i ett antal undergrupper och lite förenklat kan man dela in

privatvagnarna i tre grupper; täckta vagnar, öppna vagnar och cisternvagnar.

Exempel på täckta vagnar är Habins, Hbbins, Hirrs, Laais, med flera, vilka är typiska för Nordwaggon, Transwaggon och GE Rail Services.

Öppna vagnar har normalt huvudlittera L, R och S; här dominerar containervagnarna. Rail Combi har flest, en hel del dock inhyrda från AAE. Transwaggon, GE, BK Tåg och Nordwaggon har också öppna vagnar, främst avsedda för stål-, virkes- och containertransporter.

Den mest klassiska privatvagnen är dock cisternvagnen, eller tankvagnen i dagligt tal. Huvudlitteran är Z och gasvagnarna dominerar, men det finns en ganska stor oljevagnsflotta också.

Typiska användare/uthyrare är AB Tankvagnar, Shell, EKA, Scandicon, Kemira, EUR-Rail (åt Ermewa) med flera.

De riktigt stora privatvagnsbolagen återfinnes nere på Kontinenten. De kan ofta karaktäriseras som "godsvagnsgrossister", det vill säga de hyr bara ut på lång tid och bedriver ingen trafik i egen regi. På cisternvagnssidan dominerar EVA, VTG och Ermewa. AAE är stora på containervagnar och täckta vagnar. Vagnar från dessa bolag är också vanliga på svenska spår, liksom vagnar från Eisenbahn-Verkehrsmittel GmbH & Co KG. 🚂

I juli 1972 hade AB LIVA Fabrikers Uh 0702 160-9, som transporterade vegabiliska oljor till margarinfabriken på Lidingö, fått sig en törn. Den stod då uppställd på Stockholm Värtan som var dess hemstation. Foto Jan Lindahl.



Källor

SJF 636.1 – SJ Godsvagnar
Svenska Privatvagnsföreningen (1963): *Svenska Privatvagnsföreningen 1952 – 1963*
www.otif.org
www.privatvagnar.com
www.uiprail.org
Egna anteckningar