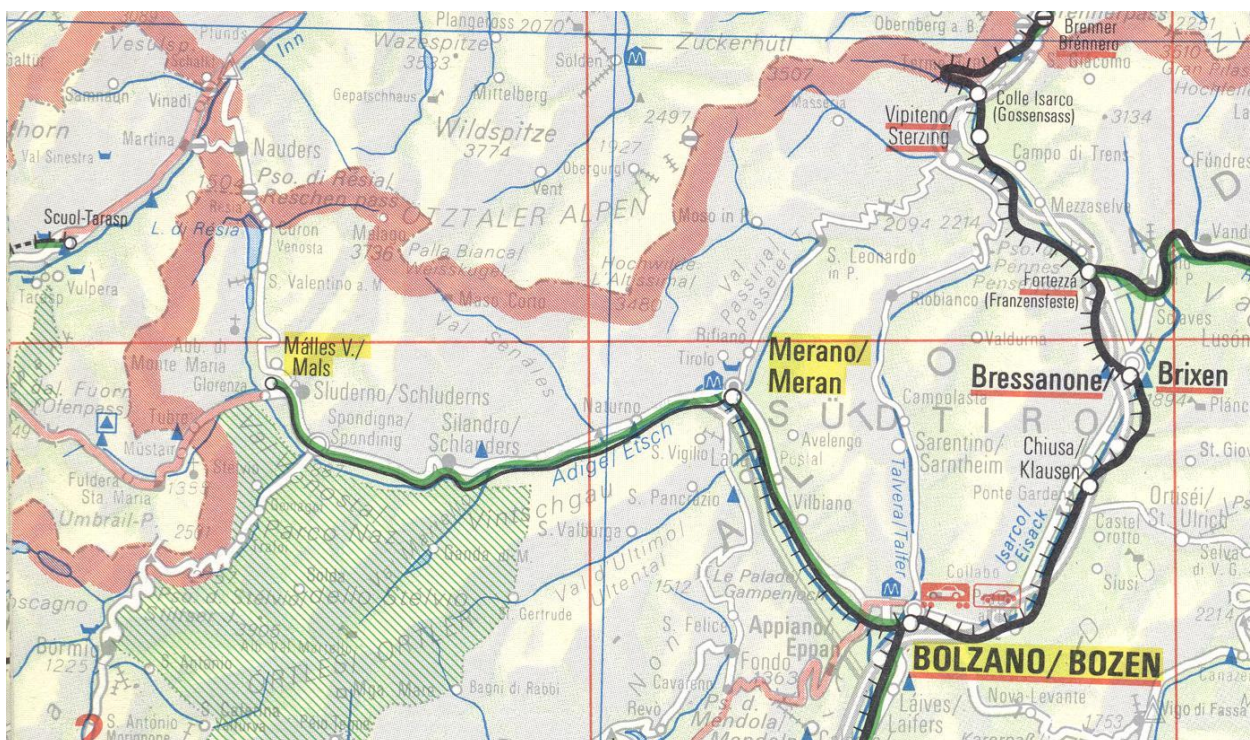


Vinschgaubahn Mals - Meran



Kartan ur Europa Eisenbahn-Atlas, Kümmery + Frey, 1983

I Sydtyrolen i norra Italien finns en järnväg mellan orterna Merano och Mals. Denna bibana missköttes med åren medvetet av italienska statsbanorna, FS Italia, så att banan måste läggas ner 1990. Delstaten Sydtyrolen fick dock ta över banan och rustade upp den så att trafiken kunde återupptas 2005. Banan blev efter upprustningen mycket populär, faktiskt så populär att platserna i tågen inte ibland räcker till utan det måste köras avlastningsbussar. För att lösa detta platsproblem kommer man att elektrifiera banan och sätta in längre tåg. Alternativet hade varit att köpa fler dieseltåg.

Jag hade hört en hel del om den normalspåriga järnvägen genom denna alpdal, så jag bestämde mig för att åka banan och skriva en kort reseberättelse för tidskriften Klart Spår. Reseberättelsen beskriver tillståndet 2011.

Resan företogs 17 maj 2011, kort efter att den tätare sommartidtabellen hade börjat gälla för de anslutande bussarna från Schweiz över Ofenpasset. Jag åkte från Landquart 8:20 med RhB-tåg via Klosters och den 19.1 km långa Vereinatunneln till Zernez i Engadin och därifrån vidare med expressbuss över Ofenpasset till Mals, ena ändpunkten för Vinschgaubahn, se kartan.

För att åka med Vinschgaubahn köper man biljetten i automat, antingen i tåget eller på stationerna, biljetten stämplas sedan på tåget. De 12 tågen på banan är Stadlers motorvagnståg GTW 2/6 i dieselversion. Tågen består av en kort tvåaxlig drivenhet, som två långa änddelar hänger på, med boggier i ändarna, axelföljd 2'Bo2' för hela tåget. I änddelarna finns förarhytter och sittutrymmen, i ena dessutom toalett och plats för cyklar, barnvagnar m.m. Det finns 104 sittplatser och 124 ståplatser. Drivenheten har 2 MAN-turbodieselmotorer commonrail på vardera 380 kW och elektrisk kraftöverföring med asynkronmotorer.

Flera av turerna körs med dubbla tågsätt. Utförligare information finns på engelska på <http://www.vinschgauerbahn.it/en/rollmaterial.asp>



Jag hade valt ett av snabbtågen som går varannan timme, mellan lokaltågen. Punktligt 11.03 satte sig tåget i rörelse och accelererade rätt snabbt upp till den önskade hastigheten. Tåget gick lungt och bra, men skakade något åt sidorna på det bitvis krokiga spåret med kurvradier ner till 200 m. Det kändes nästan som att åka de gamla Y6-rälsbussarna på SJ. Jag satt först rätt nära drivenheten men flyttade sedan till en plats över ena ändboggien, där skakningarna var nästan helt borta.



Banan går i en bördig bred dalgång med äppelplanteringar. Dalgången sänker sig ner mot Meran. Det finns långa ganska platta avsnitt som omväxlar med rätt branta korta avsnitt. Banan är 60 km lång med en höjdskillnad på knappt 700 m mellan ändpunkterna. Det finns 7 mötesstationer, där de flesta används för normala tågmöten enligt tidtabell. Banan betjänar en befolkning på 5'000 i ändpunkten Mals, ca. 30'000 längs banan och 37'000 i Meran och har dessutom mycket turisttrafik på sommaren.

Stationshusen renoverades i och med att banan togs i bruk igen. Då få av dem byggts om sedan banans ursprungliga byggande kunde de flesta återställas som kulturminnesmärken, som stationshuset på bilden till höger.

Efter 30 km färd börjar banan följa floden Etsch i en bitvis ganska trång dalgång. Här, mellan Latsch och Kastellbell, inträffade tyvärr en svår olycka 12 april 2010: Ett tågsätt spårade ur och föll ner längs en slänt. 9 personer omkom och 28 skadades, flera svårt. Orsaken var att en ventil till ett bevattningssystem ovanför banan gått sönder, så att vattnet rann fritt och blötte upp slutningen. Just när tåget kom rutschade slutningen ner på banvallen och fick tåget att spåra ur.



Sista biten av resan ner till Meran övervinner banan en stor höjdskillnad. Banan är lagd i en stor slinga för att den högsta tillåtna lutningen på 29 % inte skall överstigas. Dessutom ligger 3 längre tunnlar (vardera ca. 600 m) på detta geologiskt svåra avsnitt.

Efter en dryg timmes färd var jag så framme i Meran kl. 12.13, med tid för mat och kort sightseeing i den mycket fina staden. Kl. 15.16 gick färden tillbaka till Mals, denna gången med lokaltåget, som går varje timme. Tåget var mer än fullsatt, d.v.s många måste stå. Det var många av- och påstigande på mellanstationerna. Jag hade läst att järnvägen redan blivit en succe, vilket jag nu kunde se med egna ögon.

Vinschgaubahn öppnades 1906 som normalspårig privatbana i det då österrikiska Sydtyrolen. Det fanns planer på att förlänga banan mot norr över Reschenpasset till Landeck i Tyrolen, men första världskriget satte stopp för detta, framför allt då Sydtyrolen efter kriget kom att tillhöra Italien i stället för Österrike före kriget. Även en planerad förlängning av den smalspåriga schweiziska Rhätische Bahn över Ofenpasset till Mals stoppades av första världskriget. Efter att banan alltså hamnat i Italien 1918, tog italienska statsbanan (FS) över och strök nästan alla investeringar i infrastrukturen under 60 år. FS satte in de illa omtyckta motorvagnarna "Littorina", och på slutet av 80-talet t.o.m. inhyrda bussar istället för tåg på somrarna med mycket turisttrafik, tills att FS "äntligen" tilläts lägga ner tågtrafiken helt 1990. (Känns detta igen från Sverige?) Efter detta fanns det bara en överbelastad landsväg för transporter mellan Meran och Mals, bl.a. för busstrafiken. Befolkningens och turisternas missnöje med den ökande vägtrafiken gjorde att det fanns en stark önskan att återuppta tågtrafiken. Att det var allt annat än angenämt att köra på denna landsväg fick jag själv uppleva vid en bilresa på 90-talet.

Delstaten Sydtyrolen köpte sedan banan 1999, där spåret tack och lov hade fått ligga kvar, d.v.s. banvallen var intakt och hos befolkningen fanns därför järnvägen fortfarande kvar i tankarna. Banan rustades upp 2000-2004, bl.a. renoverades broar och tunnlar. Makadamballast ersatte sandballasten och ny räls sattes in för 22.5 ton axeltryck. Trafikupplägget utarbetades av en schweizisk ingenjörsfirma (Willi Hüsler).

Trafiken återupptogs 5 maj 2005. Första tiden bibehölls busstrafiken oförändrad medan tågtrafiken gick som provtrafik för att samla erfarenheter och göra förbättringar. Efter denna tid ändrades trafikeringen så att tågtrafiken numera utgör stommen och bussarna ingår i matartrafik till stationerna. Banan är byggd för att också godstrafik skall vara möjlig, men f.n. körs bara persontrafik.

Spåret är genomgående helsvetsat och för att detta skall vara möjligt även i de skarpa kurvorna används på dessa ställen stålsyllar i Y-form. Sth är 70 km/h på avsnitt med kurvor men annars 100 km/h. Trafiken styrs centralt från Meran meddelst hyttsignalering.

Efter 1 tim. 20 min. var jag åter i Mals, där det finns direkta bussförbindelser varje timme, bl.a. norrut till Österrike över Reschenpasset och västerut till Schweiz över Ofenpasset. I Mals tittade jag på den unika spårfemstjärnan, byggd för att vända ånglok utan vändskiva (av militära orsaker)

Bilden visar femstjärnan på en modelljärnväg, byggd med Vinschgaubahn som förebild. Modelljärnvägen finns i Rabland, en av mellanstationerna på banan.

Från Mals blev det buss tillbaka över Ofenpasset och RhB-tåg Zernez – Sargans – Landquart.



Tre år efter att trafiken återupptagits, publicerades en trafikgeografisk analys, se Wikipedias hemsida nedan, under rubriken "Literatur".

Efter att artikeln i Klart Spår skrevs 2011 har trafiken ökat så starkt att det uppstått svårigheter att ta med alla som vill åka, så att tidvis till och med bussar måste köras parallellt. År 2014 reste hela 2 milj med banan. För att kunna öka transportkapaciteten kommer banan därför att elektrifieras och få längre tågsätt. Dessa kommer att bli FLIRT-motorvagnståg från Stadler Rail. Banan skall elektrifieras med 25 kV / 50 Hz. Tågsätten skall kunna köra under denna spänning liksom under den i Italien vanliga 3 kV likström, så att det kan sättas in direkta tåg Bozen – Meran – Mals.

Det flesta uppgifterna till artikeln är hämtade från Wikipedia (utförlig beskrivning på tyska) och från Vinschgaubahnans egna flerspråkiga hemsida:

<http://de.wikipedia.org/wiki/Vinschgaubahn>

<http://www.vinschgauerbahn.it/en/default.asp>

Som grund till artikeln ligger en äldre artikel som infördes i Klart Spår 2/2011

Birger Tiberg är civilingenjör, med järnvägsintresse sedan barnsben. Sedan 1980 är han bosatt i Schweiz. Efter sin pensionering engagerar han sig aktivt i svensk järnvägs-politik, bl.a. med flera konkreta förslag till hur trafiken skulle kunna återupptas på ett urval nedlagda banlinjer.