

SIDOSPÅR 2/12

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöö Museichefen har ordet

Förslag och förändringar

Utredningsuppdraget om förslag till en långsiktig lösning för kulturarvet från transportområdet - järnväg, väg och flyg - som jag skrev om i inledningen till förra *Sidospår* är utfört. En rapport lämnades till regeringen fredagen den 13 april. För den intresserade går den att ladda hem från Järnvägmusei vänners hemsida.

Trafikverket förordar en överföring till Kulturdepartementet för att verksamheten framdeles ska bedrivas så likartat som möjligt som andra statliga museer. För finansieringen föreslås ett anslagsavstående på 40 mnkr i 2012 års prisnivå och ett nytt anslag för ett museum för den civila flygsamlingen som i dag ägs av Luftfartsverket och som förvaras i en hangar på Arlanda flygplats. I rapporten föreslås också att den besparing som görs på avveckling av museiverksamheterna i Ängelholm och Borlänge ska användas till investeringar och kompetensuppbyggnad utifrån Sveriges Järnvägmuseum i Gävle, dit den publika verksamheten för både järnväg och väg ska koncentreras. Investeringar bör också göras i magasinerna för de väghistoriska samlingarna i Kjula utanför Eskilstuna. Trafikverket föreslår vidare att fastigheterna i Gävle (Norrtull och Sörby Urfjäll) och Kjula ska behållas och hyras ut till självkostnad till en eventuell ny huvudman samt att eftersatt underhåll i spår och byggnader ska åtgärdas innan ett byte av huvudmannaskap genomförs.

Detta är naturligtvis än så länge bara förslag. Det som kanske är mest kontroversiellt för Järnvägmusei vänner är idén om att integrera vägshistorien i det befintliga Sveriges Järnvägmuseum. Byten av huvudman har ju under 2000-talet ägt rum med viss regelbundenhet. Till att börja med handlar det om att hantera nedläggningen av Sveriges Vägmuseum i Borlänge, en verksamhet som byggts upp i det gamla Vägverket och genom sin placering mitt i Trafikverkets huvudkontor blivit för smal. Alternativet att skapa något trafikslagsövergripande där har funnits men det skulle kosta mer och inte mindre pengar och resurser. Med verksamheten från Borlänge följer tre tjänster som kan samordnas med de befintliga i Gävle, vilket ger en högre effektivitet och ökar möjlig-

heterna till ännu bättre utställningar och arrangemang. På kort sikt blir naturligtvis flytten av samlingar och utställningen som är planerat till senhösten 2012 den stora utmaningen.

Registrering av samlingarna och flyttförberedelser av det som inte ska vara kvar pågår annars för fullt i Ängelholm. Arkiv, bibliotek och delar av samlingarna ska snarast möjligt tas upp till Gävle. Ängelholms kommun har fått en bra start med verksamheten men i överenskommelsen med kommunen ingår inte att de ska förvalta eller bygga upp egna samlingar. Åtagandet är endast att jobba publikt. Tills vidare behåller vi verkstaden och där har under vintern och våren framgångsrika arbeten utförts på två personvagnar för trafiken. Följ gärna rapporterna *Bakom en stallport i Ängelholm* på *Järnvägshistoriskt forum* av signaturen Tobias B., en av våra aktiva museivänner i Skåne. Under maj månad har museet tre trafikåtaganden runt Ängelholm.

En skåning som lämnat oss för gott är vår fantastiske museivän och redaktör till årsboken SPÅR, Gunnar Sandin. Att Gunnar inte längre tar tag i övriga redaktionen och produktionen av boken är huvudorsaken till att SPÅR 2012 inte är färdig än. Här intill finns en fin minnesruna, skriven av Håkan Olsson, över hans minst sagt breda livsgärning där järnvägshistorien trots de banbrytande insatserna bara var en del. Efter Gunnars önskemål kommer hans unika samling av skönlitteratur med järnvägsinnehåll att överlåtas till Sveriges Järnvägmuseum. Vi kommer att bevara den intakt som Gunnar Sandins samling. Saknaden efter Gunnar är naturligtvis stor men hans bidrag till kunskapen om järnvägens historia kommer att leva kvar länge, hos oss, på biblioteken och i många bokhyllor.

Bankgiro 5777-5561

JvmV har gått över till **Bankgiro 5777-5561**. Använd detta i fortsättningen!

Järnvägsforskaren Gunnar Sandin (1940-2012) har nått stoppboken.



En gång rubricerades Gunnar som De omöjliga projektens mästare. Det handlade inte bara om järnväg, Gunnar lämnade djupa avtryck efter sig inom politik, musik, översättning, vandring, journalism och många andra områden i det Lund som blev hans efter skoghallska uppväxt. Koncentration, envishet och en vänfast humanism präglade Gunnar. Och en encyklopedisk kunskap om det mesta. Därtill var Gunnar en av samtidens stora järnvägsresenärer; i Sverige och på Kontinenten.

Gunnar Sandin var Sveriges kanske störste järnvägsforskare och järnvägsförfattare; allt inom den seriösa järnvägshistorikens område. När Gunnar plöjde igenom UB, KB, SJs arkiv, landsarkiv och Järnvägmusei i Gävle arkiv fanns där proffsforskarens säkra grepp över hantverket; han vaskade guld ur dammiga luntor. Han ägde därtill förmågan att beskriva allt han hittat i koncentrerade, välskrivna och skönt bildade texter.

Så blev han författare till så skilda böcker och större artiklar inom järnvägsforskningen som Lunds Stads järnvägar (BLHJ-boken), Skånes järnvägar, betodlingen och järnvägen, Hälsingborgs stads spårvägar (i den märkliga mellanperioden järnväg/spårväg 1906-1924), Lunds stationer, Piraten och järnvägarna samt drivande kraft i det encyklopediska standardverket om Sveriges järnvägar, Järnvägsdata med trafikplatser om 478 sidor. Ett otal artiklar i järnvägstidskrifter särskilt Skånska Järnvägars seriösa medlemstidning oräknade. Redaktörskapet för Järnvägmusei Vänners årsskrift *Spår* var ännu en av Gunnars tunga gärningar i det tysta.

I det tysta var överhuvudtaget Gun-

Järnvägsmusei Vänner

nars signum; han hjälpte oegennyttigt järnvägsforskare vidare (jag fick också del av den förmånen) och redigerade många skrifter, utan att någonsin trumpeta ut sin egen insats. Eller för den delen ha något ekonomiskt utbyte av ett av sina stora livsintressen. Initierade recensioner av nyutkommen skenlitteratur stod också på hans program.

Gunnar tog stora grepp om järnvägshistoriska skeenden, likaväl som härliga djupdykningar i detaljer. Hans sista artikel i TÅG (1/12) kom foljdriktigt att handla om något så förbisett som Specialhållplatser i Skåne och annorstädes. Begreppet "specialhållplatser" fick han hitta på själv och hans egen var också den akademiska uppdelningen i 15 underkategorier. Typiskt Gunnars seriöst vetenskapliga sätt att ta sig an järnvägsförfattandet. Den artikeln redovisar hela 21 referenser.

Till slut, som värdig final på sin strävsamma forskarbana, hann Gunnar Sandin få ut boken om Stockholms järnvägar genom halvtannat sekel (Vägen till Citybanan. Spårfrågan mellan Norr och Söder under 150 år. Hässleholm 2012). Här hittar vi fem välmatade sidor med referenser i detta efterlängtna verk om svåra spårfrågor. Inte dåligt av en varmländsk lundensare att bli den förste som tog ett samlat grepp på Stockholms osedvanligt komplicerade järnvägsgeometri och dito politik!

Järnvägssverige och Skånska Jernbanekapellet sörjer Gunnar Sandin.

Håkan Olsson



JvmV var för första gången med på arrangemanget Tågsläpp som gick av stapeln 22 april. 64 besökare fick se vad

Jvmv bland annat sysslar med. Först modelljärnvägen på museet, därefter med motorvagn till Nynäs (bilden nedan) där man fick se på projekten sanitetsvagnen och bild (bilden ovan). Efter fika blev det återfärd till museet.



Nästa forskarmöte blir i Gävle 13-14 oktober!

Vill du få information, kallelse program mm? Meddela din epostadress till info@jvmv.se



Senaste forskarmötet genomfördes i Gävle 24-25 mars i närvaro av 38 deltagare. På bilden Christer Fredriksson som berättade om Grängesberg. Foto: Lennart Lundgren.

JvmV årsmöte 2012



I närvaro av 20-talet medlemmar genomfördes stämman den 14 april. Lokalen var järnvägmässig, nämligen Hennans väntsal. Efter mötet premiärvisades en betaversion av museets nya bilddatabas på Internet. Bilden visar att den även fungerade via mobilt bredband. Foto: Lennart Lundgren.

JvmV-gruppen i Ängelholm

hade sitt första möte 12 april. 7 personer hade hörsammat uppropet (se bilden nedan). Är DU intresserad av att hjälpa till? Hör av dig till Martin Öhlin, 070-3598863, så får du veta mer om aktiviteterna!



Omslagsbilden: Till TGOJ levererades från ASEA ett antal Ma-lok, sju lok 1952 och två stycken 1958. Dessa numrerades 401-409. Loken var avsedda att användas som dragkraft till malmtågen på linjen Grängesberg - Oxelösund.

Bilden visar troligen lok nummer 405 och är tagen 1954 i samband med en provkörning. Är det någon av läsarna som kan identifiera var längs linjen som bilden är tagen? Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

- en stödförening till Sveriges Järnvägsmuseum
BOX 407 SE-801 05 Gävle
E-POST: info@jvmv.se Internet: www.jvmv.se



Du kan hjälpa Sveriges Järnvägsmuseum i arbetet med att vårda, bevara och utveckla de unika järnvägshistoriska samlingarna som finns på museet genom att bli medlem i Järnvägsmusei vänner som är en ideell förening vars medlemmar bl. a. hjälper museet med renovering av gamla och nya järnvägsobjekt, guidningar och fuktionsnärskap vid olika arrangemang.

Som medlem i Järnvägsmusei vänner får du bland annat föreningens årsbok "SPÅR", medlemstidningen "SIDOSPÅR", rabatt i Sveriges Järnvägsmuseums butik samt fri entré till de nordiska Järnvägsmuseerna. (Den fria entrén kan vara indragen vid speciella arrangemang)

För år 2012 är årsavgiften 260 kr och för familjemedlemmar 50 kr. Avgiften kan betalas till föreningens Bankgiro 5777-5561 (Årsbok och medlemstidning ingår inte i familjemedlemskapet)

Adressändring mm. Kontakta medlem@jvmv.se eller via post JvmV box 407 801 05 GÄVLE

SIDOSPÅR

Nummer 2 - 2012, årgång 9

Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägsmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.
Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE. E-post till redaktionen: sidospaar@jvmv.se

© JvmV 2012 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospaar@jvmv.se
I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se
Ulf Diehl ulf.diehl@jvmv.se

ISSN 1653-4557

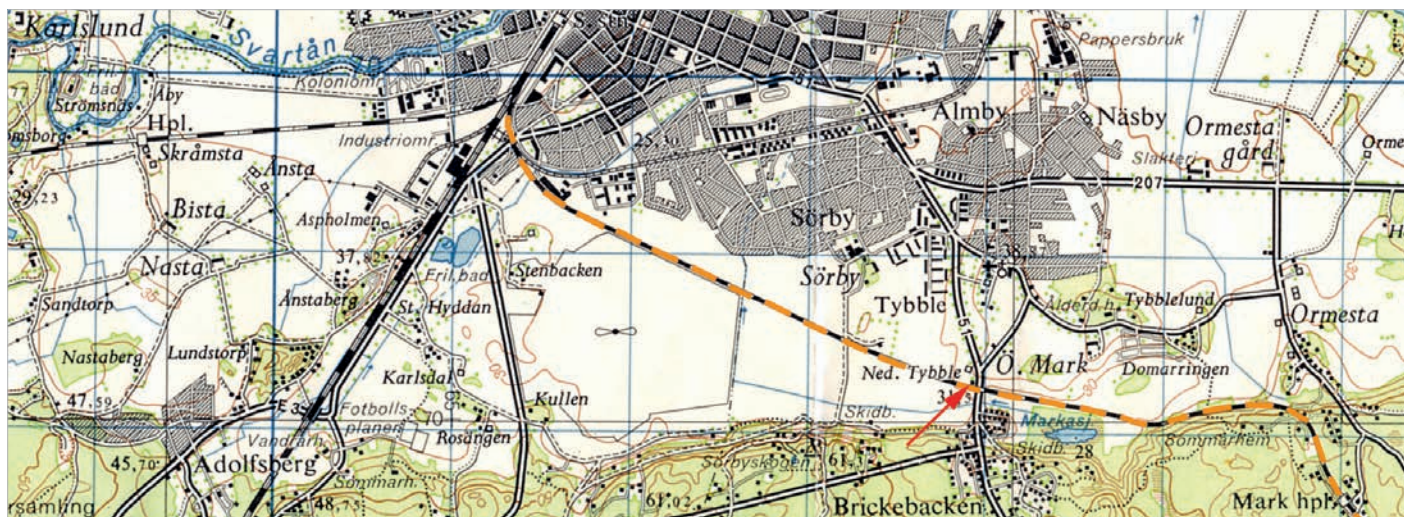
Nummer 3 2012 utkommer september
Presstopp 15 augusti

SIDOSPÅR 2/12

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum



50 år sedan smalspåret mellan Örebro och Norrköping lades ned



Den kartbild som ni ser ovan är från 50 talets slut och visar var denna lilla berättelse utspelar sig. I dag är hela flygfältsområdet samt området norr där om bebyggt. Även området vid Ö. Mark "med Enbuskabacken" är helt förändrad bland annat beroende på att Örebro Universitet är beläget här. OBS den lilla rutan (pilen) vid vägövergången som visar var den lilla banvaktstugan låg.

Söndagen den 27.5 1962 står jag på höjden vid Brickebacken (söder om Örebro) och ser hur det lilla rälsbusståget närmar sig vägövergången vid Tybble. Det är sista gången som jag ser tåget fara fram över den klena rälsen, en järnvägsepok går mot sitt slut. Tåget ger en stark signal för att liksom tala om att nu säger jag adjö och tack för mig. Den lilla röda banvaktstugan som ligger inbäddad i en syrenberså har även den gjort sitt nu när det sista tåget har passerat. Här bodde banvakten och hans fru. De har under många år gjort god tjänst åt järnvägsbolaget NÖJ (NORRA ÖSTERGÖTLANDS JÄRNVÄGAR senare SJ) med att underhålla banan och frun som grindvakt här vid riksvägen mellan Örebro och Norrköping. Vid den här lilla stugan kom jag ofta att hälsade på. Jag blev alltid väl mottagen och jag fick ofta hjälpa till med att öppna och stänga järnvägsgrindarna. Som tack hände det också att jag kunde få ett glas saft. Jag mins väl hur hon med hjälp av en handpump inne i köket kunde pumpa upp vattnet direkt i glaset. Jag upplevde detta som ett märkligt sätt att få vatten direkt in i köket och därför sitter denna minnesbild kvar så tydligt hos mig än i dag. Jag minns också att när jag besökte stugan kunde jag plötsligt höra hur en ringsignal ljöd. Jag fick veta att nu ringer man från Marks station så nu måste vi gå ut om några minuter och stänga grindarna vid vägen.

Trots att jag inte hade någon direkt nytta av järnvägen själv så kom den att få en stor plats i mitt hjärta. Mitt föräldrahem låg inte så långt från banan, tågen kom



Marks station 1901 med lok Nr1 eller 2. Banan öppnades 1901-05-01 och arbetena kring stationen är ännu inte riktigt färdigt. Bild ur min fotosamling.

och gick. Ångloken med sitt levande väsen påverkade mig starkt trots att jag var liten när de användes. Minnesbilder som hur den vita röken bolmade ur loket skorsten och de kraftiga ljudet som kom från lokets ångstötare var mäktigt. De många vagnarna som hängde efter loket samt hur lokföraren ofta hade huvudet utanför hyttsidan för att kunna se bättre är bilder som även de hänger kvar i mitt minne. Allt detta var stort för en liten grabb. En annan bild som också sitter kvar än i dag var att se hur den smala rälsen som mest såg ut som två smala parallella svarta streck i den vita snön. Hur kunde dessa smala streck bära upp och hålla kvar allt detta? Det var förunderligt för mig. Varje morgon fick jag också vakna av att rälsbussen tutade vid en vägövergång innan jag gick upp för att gå till skolan i Almby. Sämre väckarklocka kan jag tänka mig. Att jag sedan fick passera järnvägen och

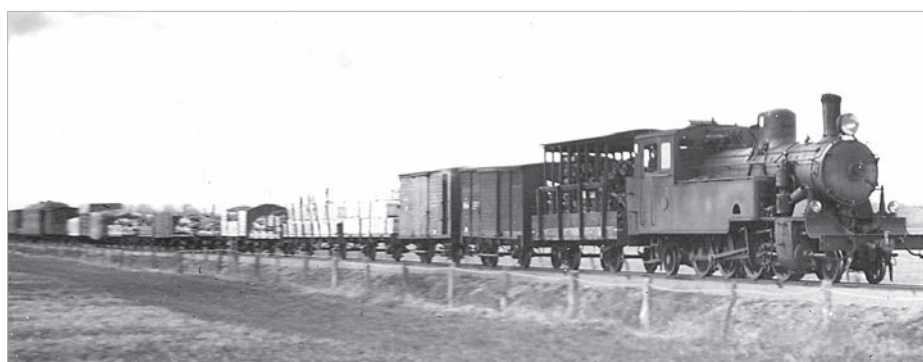
den lilla banvaktstugan när jag gick till och från skolan kom naturligtvis också att ge avtryck på mig och mitt sätt att se på järnväg över huvudtaget. Ett annat fordon som också kom att bli som en gammal bekant var den lilla rälsbussen som pilade fram och åter över rälsen. Färgsättningen på rälsbussarna vid NÖJ var en oxblodsrodnad färg och med ett kraftigt mörkblått band direkt under fönstret. Färgsättningen på SJs rälsbussar var krämgul med en liten smal grön rand under fönstren. Nog tyckte jag att "mina" rälsbussar hade en mycket vackrare färgsättning än den som SJs hade lyckats få ihop på sina rälsbussar.

När jag växte upp fanns det inte så mycket tillrättalagda sysselsättningar för oss barn. På vintern så var det skidor och skridskor som var huvudsysselsättning för oss ungar. Att åka skidor de två kilometrarna till och



Ovan: Här ser vi en av NÖJs rälsbussar och ett godståg med lok NÖJ 17 eller 18 på väg mot Pålsboda och Finspång. Bilden är tagen strax utanför där Tullängsskolan och Sörbyängen i dag är beläget. I dag finns fortfarande banvallen kvar men fungerar nu som gång och cykelväg mitt inne i bebyggelsen. Bilden på rälsbussen är troligen från slutet av 40-talet beroende på att gengasaggregatet är bortmonterat och att SJ har ännu inte taget över NÖJ.

Nedan: Godståget kan vara av något tidigare datum än rälsbussen beroende på att man har en ved vagn kopplad direkt efter loket. Loket är Nr 17 eller 18.



från skolan var naturligt och medan jag stakade mig fram genom spåren till och från skolan var det jag som var lokföraren på min egen lilla järnväg. En annan sysselsättning var också att åka skidor nedför en höjd som gick under namnet Enbuskabacken (Örebro Universitet ligger där i dag). Här kunde man åka ganska långt även om farten aldrig blev särskilt hög. När väl farten började minska var vi också tvungna att stanna till för att inte köra in i staketet som skyddade vid järnvägen och hindra oss ungar att vara på själva banan. En annan fördel med att var här var att här hade jag en vidunderlig panoramavy över järnvägen på dryga en kilometers längd.

Tänk om jag haft en videokamera då, eller i varje fall en vanlig kamera vilka bilder det skulle kunnat bli. Att åka skiskor på den "bottenlösa" och mystiska Markasjön var också ett stående nöje och inte gjorde det sämre att järnvägen gick alldeles vid dess kant. Här kunde jag alltid ha uppsikt om det hände något på banan. Detta beteende kanske inte alltid var det bästa när vi delat upp oss i lag och skulle spela en match mot varandra, kom det så en bollen farande och jag tittade mot järnvägen om något tåg skulle komma, så var jag väl inte den mest omtyckta i laget kan jag tänka mig. Här vid Markasjön börjar också ett av den besvärligaste passagen på järnvägen.



Stigningen upp mot Marks station var både lång, kraftig och krokig. Här hade man det besvärligt att kunna få upp de ofta långa och tunga godstågen. Ibland fick man koppla av halva tåget och dra upp det man kunde för att sedan backa tillbaka och hämta resten av tåget. När väl denna manöver var klar var det bara att sätta samman tåget igen och fortsätta vidare mot Pålsboda. Det har också berättats för mig att kluriga gossar smetade såpa på rälsen så att tågen omöjligt kunde komma upp för stigningen. Att dessa uppfinningsrika gossar inte tordes vara alltför nära det skådespel som sedan utspelade sig här var nog säkrast på den tiden. Ett rejält kok stryk hade nog varit en mild behandling kan jag tro om man nu fått tag i dem. Om detta är sant eller inte vet jag inte med säkerhet men ingen rök utan eld brukar man ju säga.

Här vid Markasjön tog jag också min första järnvägsbild 1958. Jag hade arbetat med att resa sädesskylar, plockat potatis och jobbat som springgrabb inne i Örebro på sommarlovet. Därmed hade jag fått ihop så pass mycket pengar att jag fick råd att köpa min första kamera. Den kostade 35Kr på stampen. Kameran som jag köpte var en bälgkamera av fabrikatet AGFA. Jag hade också gått en kurs och lärt mig vad exponeringstid, bländaröppning och skärpedjup var för något. Att sedan lära sig att bedöma avstånd och verkligt ljusförhållande var väl inte helt lätt. Vad glad jag är att jag ändå trots knapp ekonomi tog några bilder på "min" lilla järnväg.

Så här långt har jag försökt att berätta något om min barndoms bana och hur jag fick mitt intresse för den. Med stigande ålder kom också intresset för banans historia.

Något om bakgrunden kring NÖJ

Redan under 1870 talet diskuterades hur man skulle kunna förbättra kommunikationerna kring Finspång och Östgöta Bergslags här rådde högkonjunktur och det beroende i första hand på att det fransk-tyska kriget pågick och de behövde vad trakten kunde erbjuda dem. Något måste göras. Vi bygger en järnväg bestämde de styrande i området med riddaren, politikern och industriägaren Carl Ekman i spetsen.

1874- 10-19 invigdes sträckan Pålsboda-

Här är bilden som jag tog på de två Yp bussarna som just har kommit ned från Marks station och nu närmar sig Markasjöns östra sida för vidare färd in mot Örebro Södra. OBS lutningsvisaren till vänster om tåget. Lutningsvisaren visar hur mycket järnvägen stiger eller sjunker i promille.

Finspångs Järnväg. (PFJ)

1885-10-01 var det dags att inviga Finspångs-Norsholms Järnväg (FNJ.)

PFJ och FNJ slogs samman till Norra Östergötlands Järnvägar (NÖJ) 1896-01-01

Men man ville mer inom NÖJ. Pålsboda var ju trots allt en liten avskild plats och när det så fanns en betydligt större stad i dess närhet, Örebro var ju tanken ganska naturlig att förlänga järnvägen dit. Härifrån kunde man säkerligen få mycket mer gods att frakta på järnvägen och att få godset över hamnen i Norrköping lockade säkerligen också.

1901-01-05 öppnades sträckan Örebro-Pålsboda Järnväg.

1906-06-01 öppnades sträckan Kimstad-Norrköpings Järnväg.

Båda banorna kom direkt att knytas samman med NÖJ.

Tankar fans också under en tid att förlänga järnvägen från Örebro upp mot bergslagen och de smalspåriga järnvägarna kring Hälsfors. Av detta blev inget.

När vi nu ändå är i Örebro så låt mig även visa några bilder härifrån.

Den första bilden visar hur framtidstron gestaltar sig i praktisk handling med fullbordandet av slutstationen i Örebro.

Loket som vi ser här är SONSTORP NÖJ Nr 3 tillsammans med ett arbetslag vid anläggandet av Örebro Södra. Bilden är från 1890 talets slut. Järnvägen invigdes 1901. För att klara de vardagliga järnvägs sysslorna byggdes i den södra delen av bangården ett lokstall i tegel med plats för 2 lok och en vändskiva med 10m diameter. Bild ur min fotosamling.

Nedan till höger ser ni bangårdens riktning mot norr. Bilden är ur min fotosamling. Omlastningsskjulet i mitten av bilden till höger, NÖJs kombinerade godsmagasinet och station och längst till höger ser ni skofabriken OSKARIA. Huset finns fortfarande kvar men av bangården finns inget kvar i dag. Foto: Nybergska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum.

Mitt första jobb efter den yrkesutbildning som jag genomgått var att jobba som mekaniker på en verkstad där de tillverkade emballage maskiner. Jobbet var intressant men problemet var att verkstaden låg alldeles utefter NÖJs bangård och som att göra det ännu svårare för mig så låg lokstallet alldeles utanför fönstret där jag hade mina arbetsuppgifter. Här kunde jag se hur loket togs ut och in ur stallet och hur man växlade på bangården samt hur rälsbussarna kom och gick. Det var inte



Ett godståg stretrar på upp mot Marks station. Längst bak upp till vänster anar ni Enbuskabacken till höger ser ni Dommarringen och i bildens mitt hittar ni Örebro Universitet i dag. Jag är inte helt säker men jag tror att loket är antingen NÖJ Nr 17 – 18 eller 22.

OBS telefonstolparna med alla sina trådar, en syn som är högst ovanlig i dag. Här kunde man även höra dansmusikens ljuva toner sprida sig över nejden ljumna sommarkvällar. Dansbanan hade kanske ett något säreget namn för att vara en dansbana den kallades helt enkelt för Prästhagen och låg i skogsdungen i bildens mitt. Bilden är ur min fotosamling.





Bilden nedan visar tåg vid Örebro Södra med lok NÖJ Nr 10 KIMSTAD. Bilden är ur min fotosamling.

lätt. Hur mycket hellre ville jag inte vara där i stället för att stå där inne och skruva, fräsa och svarva? Men jag hade också fått veta att skulle man in på maskinsidan vid SJ så skulle man helst ha verkstadsvana. Då var det bara att skruva på och bida tiden an. Här såg jag också för sista gången ett ånglok i aktiv tjänst på före detta NÖJ (SJ tog över NÖJ 1950-07-01) det var på vårvintern 1959 som ett ånglok med en plog efter sig kom på besök. Att järnvägen kanske skulle läggas ned inom en nära framtid viste jag inte då. Tåget hade ju alltid gått där och så skulle det väl vara i fortsättningen också trodde jag, men icke. Att vara järnvägsintresserad under denna tidsperiod var udda vill jag nog påstå. Att hitta likasinnade och att kunna få information om vad som hände på järnvägsfronten var i det närmaste omöjligt då. Efter att jag bytt några arbetsplatser fick jag för första gången kontakt med en arbetskamrat som också hade järnvägsintresse, vi gick båda in i SJK Svenska Järnvägs Klubben 1963. Nu öppnades en helt ny värld för mig. Ett enkelt medlemsblad kom regelbundet

med information om vad som var på gång i järnvägssverige.

Att det gått en järnväg från Örebro till Norrköping är nog i det närmaste helt bortglömt i dag skulle jag tro. Men var det då bra eller dåligt att den fick försvinna den 27.5 1962?

Ja, jag är nog inte rätt person att fråga. Men låt mig visa på följande och sedan får ni själva dra era egna slutsatser.

Vi tar tåget från Örebro till Pålshoda. Året är 1950

Tåget avgår t.ex. 11.51 från Örebro och är i Pålshoda 12.28. Tidsåtgång 37 min

Vi tar nu länsbussen från Örebro till Pålshoda. Året är 2012

Bussen avgår t.ex. 11.37 från Örebro och är i Pålshoda 12.27. Tidsåtgång 50 min

Slutsats: Det tog 13minuter mindre tid att färdas från Örebro till Pålshoda eller från Pålshoda till Örebro 1950 än vad det gör att åka med bussen i dag 2012.

Källor och litteratur:

NÖJ och MÖJ under åren 1924-1944

SJK Arkeologresor
Länstrafiken i Örebro Län
Sveriges Kommunikationer 1950
Na/Nt 1962. och mina egna upplevelser.

Nedläggning och upprivning

Den 27 maj 1962 lades all trafik ned på sträckan Örebro Södra - Hjortkvarn.

Samma datum upphörde persontrafiken mellan Hjortkvarn och Finspång.

1 september 1962 upphörde persontrafiken mellan Norrköping Östra och Kimstad.

1 juni 1963 upphörde godstrafiken mellan Norrköping Östra och Kimstad. Några tillfälliga transporter förekom en kort tid efter den officiella nedläggningen.

31 maj 1964 upphörde all trafik mellan Kimstad och Norsholm.

1 juli 1988 lades officiellt godstrafiken ned mellan Hjortkvarn och Finspång. Inofficiellt var trafiken nedlagd redan den 1 september 1987.

Under 1962 breddades sträckan mellan Skärblacka och Finspång till normalspår. Normalspårstrafiken startade 22 juli 1962 och därmed upphörde smalspårstrafiken mellan Kimstad och Finspång.

1 januari 1970 upphörde den normalspåriga persontrafiken mellan Finspång och Kimstad.

Mellan Örebro Södra och Hjortkvarn revs spåren upp under 1962.

Sträckan Kimstad - Norrköping Östra revs upp under andra halvåret 1963.

Sträckan Kimstad - Norsholm revs 1964 och den återstående sträckan Hjortkvarn - Finspång revs i etapper under åren 1988 - 1991.

Här är två bilder som jag tog 1962 då järnvägen höll på att rivas upp. Platsen är densamma som rälsbussbilden på sidan 5 men lutningsvisaren är nu borta och strax kommer både rälsen och slipprarna att vara borta.



SJ motorvagnar övertagna med KBJ, MÅJ, KTJ, ÖJ och NVHJ

KBJ nr 50–53 och MÅJ nr 10

Kalmar–Berga Järnväg införlivades med SJ i juli 1940. Samtidigt övertogs Mönsterås Järnväg (Mönsterås–Fagerhult) och Östra Smålands Järnväg (Oskarshamn–Ruda–Älghultsby) som ägdes av KBJ. På dessa banor fanns 5 motorvagnar. 4 ägdes av KBJ men användes huvudsakligen på ÖSmJ och MÅJ. Den återstående ägdes av MÅJ och användes där. KBJ XC 50 var en personvagn från 1897 som ombyggt till motorvagn av Kalmar Verkstad 1926. Från början av 1930-talet hade den använts på MÅJ men hösten 1938 skadats vid kollision med en bil utanför Fröskelås och avställt. På Mönsterås–Fagerhult användes även MÅJ XC 10. Detta säregna fordon var tillverkat 1910 av Waggonfabriken i Arlöf som ångvagn och ombyggt till motorvagn av Kalmar Verkstad 1932. Såväl KBJ XC 50 som MÅJ XC 10 slopades för skrotning genom ett beslut av Maskintekniska byrån i november 1940.

KBJ XC 51 var tillverkad av Kalmar Verkstad 1931 och föregångare till verkstadens standardtyp II Sb 100. Denna motorvagn hade främst använts på KBJ huvudlinje. Vid SJ fick den littera Xmb4 nummer 431. KBJ XC 52–53 var av Kalmar Verkstads standardtyp II Sb 100 och tillverkade 1935 respektive 1936. De hade huvudsakligen använts på ÖSmJ. Vid SJ erhöll de littera Xmb5 nummer 432–433. Vid förstatligandet var alla 3 försedda med två 80 hästkrafters Ford V8-motorer per vagn. Antalet sittplatser var 38 i Xmb4 431 och 34 i Xmb5 432–433.

KTJ nr 60

Kalmar–Torsås Järnväg införlivades med SJ i juli 1941. KTJ XC 60 var tillverkad av Kalmar Verkstad 1935 och av standardtyp I Sb 150. Denna avvek från II Sb 100 genom att vara försedd med fyra axlar, längre korg och starkare motorer. När trafiken på KTJ ökade under andra världskriget blev motorvagnen otillräcklig och hyrdes ut till SJ från sommaren 1940.

Sedan även KTJ införlivats med SJ fick den littera Xmb6 nummer 459. Den var utrustad med två 6-cylindriga 90 hästkrafters Volvo-motorer. Antalet sittplatser var 46.

Användning efter förstatligandet

Sedan SJ övertagit KBJ, MÅJ och ÖSmJ i juli 1940 fick några av motorvagnarna nya uppgifter. Xmb4 431 placerades i Mönsterås som ersättning för den slojade MÅJ XC 10 och ersattes i sin tidigare tjänstgör-



Mönsterås - Åseda Järnväg, MÅJ, XC 10 i Mönsterås 1940. Foto: SJ Reklamavdelning, samling Sveriges Järnvägmuseum.

ing med den från Kalmar–Torsås Järnväg inhyrda KTJ XC 60. Xmb5 432–433 fick fortsätta sin tjänstgöring i Oskarshamn. Mönsterås motorvagn användes i ett tågpar Mönsterås–Fagerhult med övernattning i Fagerhult. Från sommaren 1941 tillkom en tur Fagerhult–Skoghult och åter måndagar, onsdagar och lördagar. Som regel medfördes tvåaxlig släpvagn på Mönsterås-banan. Den från KTJ inhyrda motorvagnen användes i lokaltåg på sträckan Kalmar–Rockneby och dessutom i ett tågpar Kalmar–Berga måndag–fredag.

Av Oskarshamns båda motorvagnar var en avdelad för lokaltåg mellan Oskarshamn och Ruda. Söndagar tillkom ett tågpar till Älghultsby. I vissa turer medfördes tvåaxlig personvagn eller stycke godsvagn. Den andra användes i tågparet 204–205 Älghultsby–Oskarshamn som genom avtal med Östra Värends Järnväg även gick Sävsjöström–Älghultsby med övernattning i Sävsjöström. Postvagn med bemannad postkupé medfördes hela vägen.

Gengasombyggnad

Krigsårens brist på flytande bränsle medförde problem även för järnvägarna. SJ prioriterade ombyggnader av Umeå-rälsbussar till gengasdrift eftersom sådana kunde ske seriemässigt på huvudverkstaden i Örebro. Hösten 1940 genomfördes en inventering av vilka övriga motorfordon som borde ombyggas för gengasdrift. För att vinna tid gavs distrikten fria händer att genomföra ombyggnader. Trafikinspektören i Kalmar uppgav att den från KTJ förhyrda och de

med KBJ övertagna motorvagnarna borde ändras till gengasdrift. Detta var speciellt angeläget eftersom en återgång till loktåg med ångdrift skulle öka de aktuella banornas driftunderskott. Före statsövertagandet hade antalet personkilometer per bankilometer inte varit mer än några 10-tal per dag. Xmb5 433 försågs i början av 1941 av Kalmar Verkstad med vedgasaggregat typ Betula. Efter ombyggnaden visade det sig dock att vagnen varit för tung för sina axlar redan tidigare. Planer fanns på att låna axlarna från den avställda ÖJ M 19 som var av samma typ men hade kraftigare axlar. Det kunde dock ej genomföras på grund av att drivkedjornas kuggjul hade en något avvikande placering. Beslut togs då om att nya och kraftigare axlar med rullager skulle anskaffas till Xmb5 432–433. I avvaktan på axelbytet avställdes de båda motorvagnarna. Sommaren 1941 hade huvudverkstaden i Örebro kommit så långt med gengasarbetena att man kunde påbörja ombyggnad även av andra fordonstyper än Umeå-rälsbussar. En ny inventering gjordes av behov och vid distrikten redan genomförda ombyggnader. Med denna som underlag bestämdes att bland andra Xmb4 431, Xmb5 432 och KTJ XC 60 skulle genomgå ombyggnad i Örebro. I augusti 1941 hade de nya axlarna till Xmb5 432–433 anlant och kunde monteras av Kalmar Verkstad. Xmb4 431 användes fortfarande med lättbentyldrift men skulle snarast sändas till Örebro för ombyggnad till gengasdrift tillsammans med Xmb5 432 sedan axelbytet på denna slutförts.

Övertagna med KBJ 1940-07				
<i>EJ-beteckn</i>	<i>SJ-beteckning</i>	<i>Tillverkad</i>	<i>Motorer</i>	<i>Efter slopning</i>
KBJ XC 50	—	1926 Kalmar V	1 st Ford A (80 hkr)	Skrot
KBJ XC 51	SJ 431 Xmb4→Xmg4 ¹⁹⁴²⁻⁰⁷ →Xpg4/Xg4p ¹⁹⁴⁴⁻⁰⁶	1931 Kalmar V	2 st Ford V8 (80 hkr)	Bgv 830 VI distr 27 bs
KBJ XC 52	SJ 432 Xmb5→Xmg5 ¹⁹⁴²⁻⁰⁶ →Xpg5/Xg5p ¹⁹⁴⁴⁻⁰⁶ →XG1p ¹⁹⁴⁸⁻¹¹	1935 Kalmar V	2 st Ford V8 (80 hkr)	Skrot
KBJ XC 53	SJ 433 Xmb5→Xmg5 ¹⁹⁴¹⁻⁰⁵ →Xpg5/Xg5p ¹⁹⁴⁴⁻⁰⁶ →X1p ¹⁹⁴⁸⁻¹¹	1936 Kalmar V	2 st Ford V8 (80 hkr)	Skrot
Övertagen med MÅJ 1940-07				
<i>EJ-beteckn</i>	<i>SJ-beteckning</i>	<i>Tillverkad</i>		<i>Efter slopning</i>
MÅJ 10	—	1932 Kalmar V	1 st Volvo (75 hkr)	Skrot
Övertagen med KTJ 1941-07				
<i>EJ-beteckn</i>	<i>SJ-beteckning</i>	<i>Tillverkad</i>		<i>Efter slopning</i>
KTJ XC 60	SJ 459 Xmb6→Xmg6 ¹⁹⁴²⁻⁰⁴ →Xpg6/Xg6p ¹⁹⁴⁴⁻⁰⁶ →X2p ¹⁹⁴⁸⁻¹¹	1935 Kalmar V	2 st Volvo (90 hkr)	Skrot
Övertagna med ÖJ 1947-07				
<i>EJ-beteckn</i>	<i>SJ-beteckning</i>	<i>Tillverkad</i>		<i>Efter slopning</i>
ÖJ M 16	—	1928 Kalmar V	—	Bgv 833 VI distr 27 bs
ÖJ M 18	—	1933 Kalmar V/ÖJ	—	Bgv 834 VI distr 27 bs
ÖJ M 19	—	1937 Kalmar V	—	Bgv 835 VI distr 27 bs
Övertagna med NVHJ 1949-07				
<i>EJ-beteckn</i>	<i>SJ-beteckning</i>	<i>Tillverkad</i>		<i>Efter slopning</i>
NVHJ X 1	SJ 715 XF1p	1931 Västervik 109/ASJ Linköp	1 st Ford V8 (80 hkr)	Bgv 849 VI distr 27 bs
NVHJ X 2	—	1932 Kalmar V	—	Skrot

Xmg6 459 lämnade huvudverkstaden i Örebro i april 1942 efter ombyggnad till gengasdrift och togs åter i trafik under juni 1942. Motorvagnen försågs vid ombyggnaden med dubbla vedgasaggregat typ Imbert GMR/S 130/550/17 infällda i B-ändens förarhytt. Antalet sittplatser minskade med 4 på grund av att platsen för några fällsitsar måste tas i anspråk. Xmg5 432 och Xmg4 431 färdigställdes i juni respektive juli 1942. Även dessa försågs med dubbla vedgasaggregat infällda i B-ändens förarhytt. Aggregaten var dock av typ Imbert GMR/S 130/500/16.

Användning och driftproblem

Avsikten var att den fyraxliga Xmg6 459 efter gengasombyggnaden skulle användas i tågparet 302–305/307 Växjö–Oskarshamn. I dessa tåg medfördes postvagnen EDFb 266. Söndagar medfördes även en tvåaxlig personvagn på sträckan Oskarshamn–Ruda i tåg 305. Ganska snart visade det sig att motorvagnen var för svag och loktåg måste insättas istället. Xmg6 459 användes därefter som reserv för de tvåaxliga motorvagnarna 431–433.

Av de tvåaxliga Xmg4 431 och Xmg5 432–433 placerades en i vardera Mönsterås och Oskarshamn med den tredje som reserv. Som framgår av ovan utökades reserven ganska snart med Xmg6 459. Motorvagnen i Mönsterås användes tillsammans med en tvåaxlig resgodsvagn i tågparet 233–234 Mönsterås–Fagerhult. Den i Oskarshamn användes i lokaltåg Oskarshamn–Ruda. Under veckosluten medfördes en tvåaxlig personvagn i ett tågpar lördagar och ett tågpar söndagar. Söndagar gjordes även en tur till Sävsjöström.

Trots 2 motorvagnar i reserv lämnade till-

gängligheten åtskilligt i övrigt att önska. Under tiden september–november 1942 måste loktåg ersätta 75 dagar i Mönsterås och 46 dagar i Oskarshamn. I mars 1943 begärde distriktschefen i Borås att motorvagnarna skulle tas ur trafik på grund av att det i stort sett var omöjligt att hålla dem tjänstedugliga. Gengasdriften hade medfört kraftminskning och drivkedjorna igensattes med snö vintertid. Ånglok hade måst insättas större delen av tiden efter gengasombyggnaden.

Boggirälsbussar borde därför anskaffas för de aktuella tågen. Maskintekniska byrån biföll önskemålet om avställning. Tillförlitligheten skulle prövas igen när flytande bränsle åter fanns tillgängligt. I april 1943 upphörde försöken att upprätthålla motorvagnstrafiken i Oskarshamn. I Mönsterås pågick de ytterligare någon månad. Ironiskt nog hade man i mars 1943 lyckats uppnå betydligt bättre driftsäkerhet.

Alla 4 motorvagnarna var i trafik och presterade avsevärt högre kilometertal än tidigare.

Slopning

I februari 1944 påbörjades en utredning om vilka avställda motorvagnar som kunde tänkas komma i trafik igen när flytande bränsle blev tillgängligt. Maskiningenjören i Växjö framhöll att Xmg4 431, Xmg5 432–433 och Xmg6 459 var i högsta grad opålitliga och att de därför borde slopas. Korgarna var i gott skick varför ombyggnad till personvagnar föreslogs. Maskintekniska byrån beslutade i mars 1945 om slopning och utredning om förutsättningarna för ombyggnad till personvagnar igångsattes. Vid besiktning framkom att sådan skulle kunna genomföras till rimliga kostnader. Ett förslag om ändring till 1067 mm

spårvidd avfärdades på grund av att det skulle medföra krav på stora ändringar av underredena. I december 1945 beslutade Persontrafikbyrån att Xpg4/Xg4p 431 och Xpg5/Xg5p 432–433 inte skulle byggas om till personvagnar. Vad gäller Xpg6/Xg6p 459 gjordes ytterligare undersökningar. De visade att korgstommen var för klen för påfrestningarna i loktåg och någon ombyggnad var därmed inte aktuell för denna vagn. I februari 1946 tillfrågades samtliga distriktschefer om det fanns någon användning för de slojade vagnarna som tjänstevagnar. Xpg4/Xg4p 431 tilldelades i april 1946 Boråsdistriktet som verkstads-vagn för signalreparatör.

Den blev bangårdsvagn nummer 830 vid 27 bansektionen. De 3 resterande motorvagnarna saknade användning för tillfället och skulle därför stå avställda tills vidare.

Återtagande i trafik

Våren 1948 kom det till Persontrafikbyråns kännedom att den avställda motorvagnen 459 under 1947 av driftverkstaden i Växjö hade upprustats för persontrafiken Kalmar–Påryd. Enligt uppgift skulle det finnas planer på att på rusta upp 432–433 för godstrafik Mönsterås–Fagerhult och som reserv för 459. Besked begärdes om vilka arbeten som utförts och om motorvagnarna efter iordningställandet motsvarat förväntningarna. Av svaret från distriktschefen i Borås framgår att man vid tidtabellskonferensen 1946 erhållit beskedet att rälsbussar till Kalmar–Påryd inte kunde påräknas på många år. På försök hade därför motorvagn 459 ställts i ordning och satts i trafik från början av juni 1947. Därefter hade även 433 iordningställts för att användas som reserv. Ombyggnad av 432 till godsmotorvagn pågick och den beräknades inom kort kunna insättas i

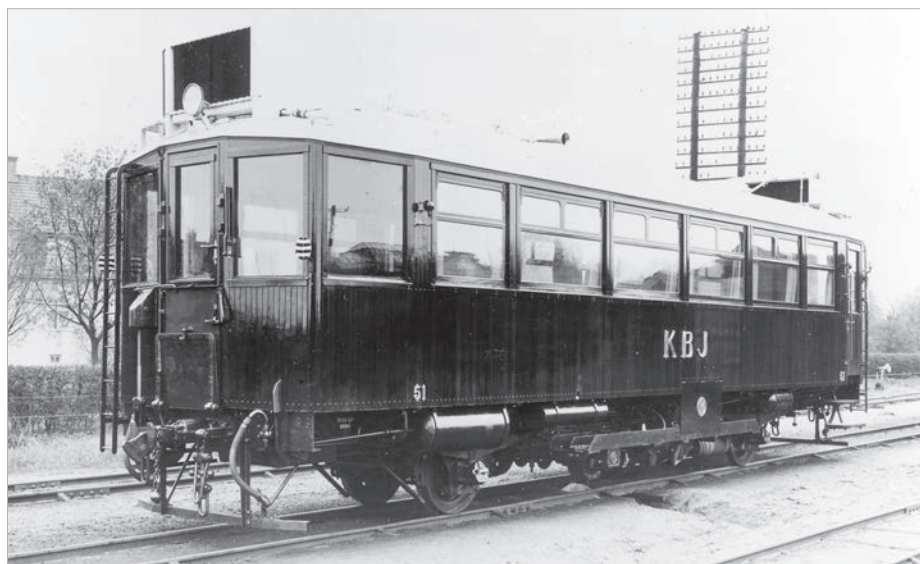
trafik Mönsterås–Fagerhult. Vid iordningställandet hade maskinerierna grundligt gått igenom och anpassats för drift med flytande bränsle. Manöveranordningarna hade ombyggt och moderniserats. I övrigt hade vagnarna reviderats. Vid ombyggnaden av 432 till godsmotorvagn hade inredningen i resandeavdelningen tagits bort och fönstren i denna satts igen samt sidodörrar av F-vagnsmodell anordnats. I förarhytterna fanns plats för 6 resande och i godsutrymmet kunde 5 ton medföras.

De båda färdigställda motorvagnarna motsvarade förväntningarna men kunde inte jämföras med rälsbussar. Om de skulle behållas i trafik var beroende av när rälsbussar skulle kunna erhållas. I april 1948 meddelade Persontrafikbyrån till Maskintekniska byrån att de borde återinföras i trafikvagnparken. Att använda slopade fordon i trafik ansågs ej försvarbart.

Från Maskintekniska byrån begärdes i juni 1948 en ny redogörelse för vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader. Samtidigt påpekades med skärpa att upprustning och återtagande i trafik av slopade fordon inte fick ske utan Järnvägsstyrelsens tillstånd. Av svaret framgår att beslutet om upprustning hade tagits av distriktschefen i Borås och att kostnaderna uppgått till totalt 9.200 kronor. Syftet var att erbjuda bättre förbindelser på de aktuella banorna. Krav på förbättringar hade framförts upprepade gånger men inte kunnat tillmötesgå på grund av avsaknad av lämpliga fordon. I november 1948 beslutade Maskintekniska byrån att de upprustade motorvagnarna skulle återinregistreras i trafikvagnparken. De fick behålla sina tidigare nummer men tilldelades nya littera enligt följande: XG1p 432, X1p 433 och X2p 459.

Kalmar–Påryd

Ljungbyholm–Karlslunda Järnväg (Ljungbyholm–Påryd) förstatligades i juli 1941 men införlivades med SJ först i juli 1948. Orsaken var planer på nedläggning av banan som efter förstatligande hade trafikerats av SJ. Det svaga trafikunderlaget medgav



Leveransfoto av Kalmar - Berga Järnväg, KBJ, XC 51. Kalmar Verkstad 1931. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum.

endast några få tåg per dag. Krav på förbättringar framfördes från allmänheten. Ett tillmötesgående förutsatte tillgång till rälsbussar med lägre driftkostnad än ångtåg. Några rälsbussar fanns emellertid inte tillgängliga och kunde inte heller påräknas inom rimlig tid.

På initiativ av distriktschefen i Borås iordningställdes den då slopade X2p 459 av driftverkstaden i Växjö. Arbetet slutfördes våren 1947 och motorvagnen insattes sommaren i tågen Kalmar–Ljungbyholm–Påryd. Tidtabellen kunde avsevärt förbättras. X1p 433 iordningställdes samtidigt som reserv för X2p 459. Vanligen medfördes en tvåaxlig resgodsvagn och i vissa tåg även en tvåaxlig personvagn.

X1p 433 utlånades hösten 1949 till Spångenäs–Vimmerby när banans ordinarie motorvagn var på revision. Trafikinspektören i Norrköping begärde sedan att få låna motorvagnen under den ökade styckegodstrafiken inför julen. Den skulle med en tvåaxlig resgodsvagn användas i dubblingståg till rälsbussstågparet 15–14 Norsholm–Västervik som skulle avlastas ilgodstrafiken. Maskiningenjören i Växjö avsåg dock begäran med motivering att

vagnen inte fick framföras långa sträckor med hög hastighet. Den återlämnades till Kalmar och ersatte där X2p 459 som skulle revideras. Kalmartiden blev kort och i augusti 1950 omplacerades X1p 433 till 2 maskinsektionen för ny användning på Spångenäs–Vimmerby.

Denna varade till hösten 1953 varefter vagnen återkom till Kalmar där den emellertid inte kom till någon användning.

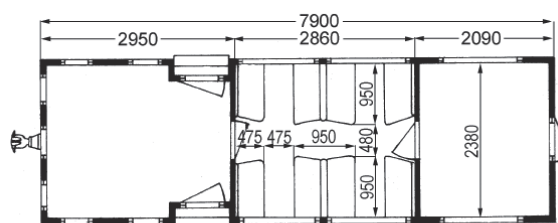
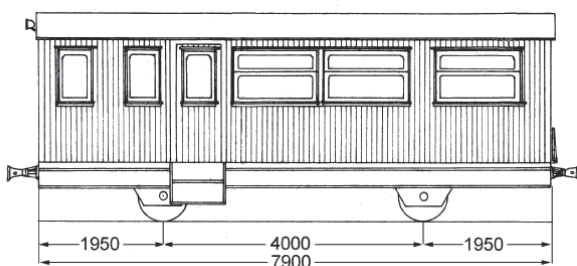
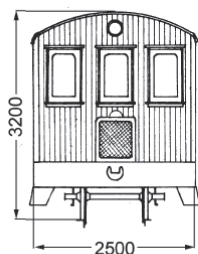
Under hösten 1953 och början av 1954 erhöll Kalmar nya stålrälsbussfordon av typ YCo5p. Vardagar fanns reservfordon och om någon YCo5p fanns tillgänglig fick den ersätta motorvagnen i tågen Kalmar–Påryd.

Maskiningenjören i Växjö föreslog att YCo5p skulle tursättas på banan men trafikinspektören i Kalmar var negativ till en sådan ändring. Orsaken var främst farhågor om att de nya stålrälsbussarna skulle bortbeordras från 27 trafiksektionen för att ersättas med loktåg sedan alla Tp-lok satts i trafik. Han ville därför inte vänja resenärerna på Pårydsbanan vid nya fordon för att sedan tvingas återgå till äldre. Dessutom fanns behov av att medföra en öppen godsvagn för mjölktransporter

SJ XF1p 715

Underlag: ASJ Linköping M10552

Skala 1:87





Resandeavdelningen i kalmar - Berga Järnvägs, KBJ, XC 51 vid leverans från Kalmar Verkstad 1931. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

Ljungbyholm–Kalmar i tåg 284. 1954 började resenärerna framföra upprepade klagomål mot X2p 459. Främst klagades det på upprepade förse- ningar. Lokstationsföreståndaren i Kalmar uppgav att motorvagnen krävde 50 % mer underhåll än de nya stålrälsbussarna. Till- förlitligheten ansågs ej vara den verkliga orsaken till klagomålen. Dessa förmodades mera vara grundade på önskemål om be- kvämare fordon. Förseningarna berodde till viss del på förse- nade anslutningståg. Det enda inställda tåget under den under- sökta perioden hade orsakats av en något öppnad nödbromsklaff orsakad av ”någon Pårydbo av den yngre generationen”. Maskiningenjören agerade hösten 1954 för att tågparet 206–205 Kalmar–Berga skulle köras med loktåg. Tp-lok fanns

tillgängligt och passåkande lokförare kunde tjänstgöra. En motorvagnsförare skulle sparas in och rälsbussfordon för Pårydstågen bli tillgängliga. I slutet av 1954 genomfördes ändringarna. Mjölkvagnen från Ljungbyholm hämtades tills vidare med extratåg som drogs av ett Tp-lok. X2p 459 avställdes och slopades tillsammans med X1p 433 i september 1955.

Mönsterås–Fagerhult

Begränsat trafikunderlag på Mönsterås–Fagerhult gjorde att lokalgodstågen 9831–9832 endast kördes tisdagar, torsdagar och lördagar. XG1p 432 byggdes om för att möjliggöra styckegodstrafik även övriga vardagar.

Sedan godsmotorvagnen färdigställdes i april 1948 genomfördes förbättringen.

Från våren 1949 insattes den även i lokal-

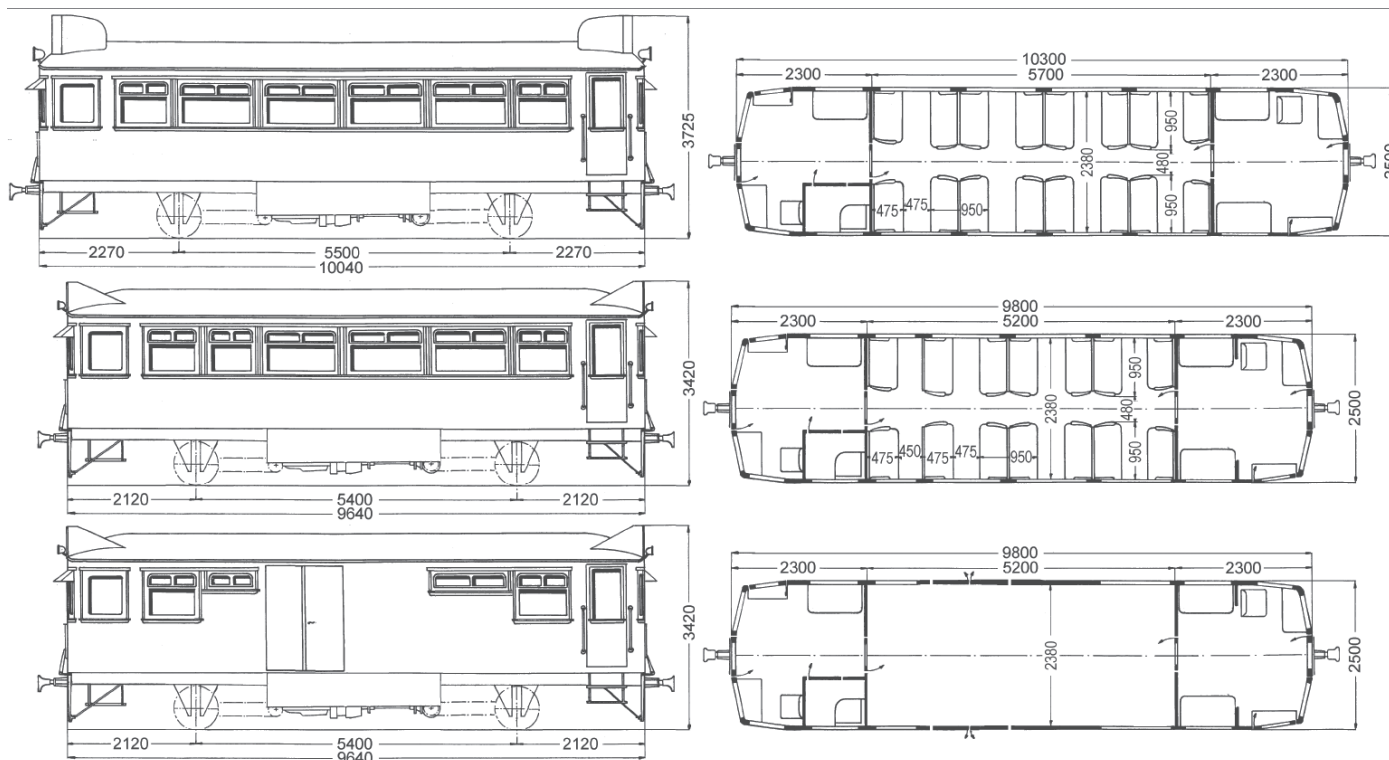
godståg Mönsterås– Sandbäckshult och åter på morgonen vardagar. Kvällstågen 3815–236 kunde på så sätt köras med rälsbuss och det ånglok som använts kunde avställas kallt. Personalbehovet i Mönsterås minskades med en lokförare och en stationskarl. Rälsbuss, motorvagn och personalen för dessa merutnyttjades.

Den årliga besparingen för enbart denna omläggning beräknades till 21 500 kronor eller drygt 4 gånger kostnaden för ombygg- nad och upprustning av XG1p 432.

När tidtabell 149 började gälla samma- ren 1949 permanentades utnyttjandet av godsmotorvagnen. Måndagar, onsdagar och fredagar användes den i lokalgodstå- gen 9833–9834 Mönsterås–Fagerhult och åter.

På morgonen gjordes en tur Mönsterås– Sandbäckshult och åter. I detta tågpar medfördes en tvåaxlig personvagn. Från sommaren 1950 blev tågparet till Fagerhult blandat tåg med nummer 3823–3824. Sam- tidigt ökades användningen i morgontåg till Sandbäckshult till att avse alla vardagar. Året därpå drogs morgontågparet in och motorvagnen tursattes i kvällstågen 247– 236 på samma sträcka.

Från juni 1952 anpassades tidtabellen på Mönsterås–Fagerhult för lokomotor- körning i 9831–9832. Lokalgodstågen började gå alla vardagar och det av XG1p 432 framförda tågparet 3823–3824 kunde



dras in. Ytterligare ett år var motorvagnen dock tursatt i kvällstågen 247–236 till Sandbäckshult. Därefter stod den i reserv för lokomotorn i Mönsterås.

Kilometerrapporterna vittnar om regelbunden användning varje månad till och med december 1955. I oktober 1954 utfärdades en order om att lastade överföringsvagnar inte fick inkopplas i tåg som framfördes av XG1p 432.

Sista rapporterade användning av gods- motorvagnen var i maj 1956. På förslag av Boråsdistriktet hade XG1p 432 då varit slopad och skrotningsbeslutad sedan september 1955. Lokstationsföreståndaren i Växjö begärde hösten 1957 hos maskin- ingenjören ytterligare en lokomotor till Mönsterås för att den beslutade skrotningen av motorvagnen skulle kunna verkställas. Från december 1957 placerades Zp 233 i Mönsterås och motorvagnen kunde slut- ligen friställas.

ÖJ nr 16 och 18–19

Ölands Järnvägar införlivades med SJ i juli 1947. 1928–1937 hade ÖJ anskaffat 4 motorvagnar med maskineri från Kalmar Verkstad för att få ned driftkostnaderna i den allt hårdare bilkonkurrensen. ÖJM16 tillkom 1928 och ÖJ M 17–18 år 1933 genom ombyggnad av tvåaxliga person- vagnar.

ÖJ M 19 var av Kalmar Verkstads typ II Sb 100 tillverkad 1937.

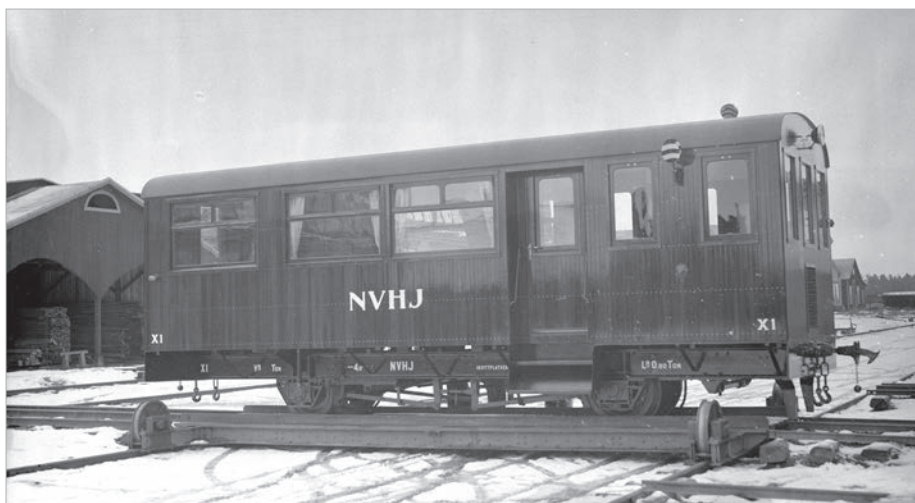
ÖJM16–18 avställdes under andra världskriget. ÖJM19 ombyggdes för gengasdrift men avställdes efter en tid och ersattes med gengasrälsbussar.

Efter krigsslutet ombyggdes ÖJ M 17 till personvagn. De övriga stod vid statsöver- tagandet fortfarande avställda i dåligt skick och till stor del utan maskinell utrustning. Efter besiktning beslutade Maskintekniska byrån i november 1947 att ÖJ M 16 och 18–19 skulle slopas för skrotning. I de- cember begärde distriktschefen i Borås att skrotningsbeslutet skulle upphävas. Vag- narna behövdes som verkstadsvagnar för signal- och telereparatörer. Maskintekniska byrån beslutade i januari 1949 i enlighet med framställan och vagnarna tilldelades 27 bansektionen som bangårdsvagnar med nummer 833–835.

NVHJ nr 1–2

Norholm–Västervik–Hultsfreds Järn- vägar (Norholm – Västervik, Jenny – Hultsfred och Spångenäs – Vimmerby) införlivades med SJ i juli 1949.

För trafikerings av i första hand sidolinjerna Spångenäs – Vimmerby och Vimmerby – Ydrefors hade NVHJ på början av 1930-ta- let anskaffat 2 motorvagnar.



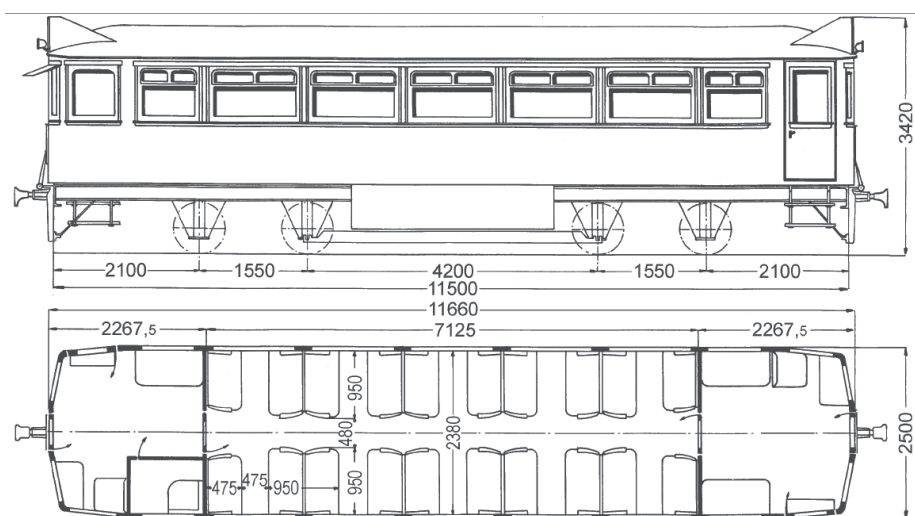
Leveransfoto av Norholm - Västervik - Hultsfreds Järnvägs, NVHJ, X 1 efter påbygg- nad av vagnskorg hos ASJ i Linköping 1932. Foto: Nybergska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum.

NVHJ X 1 var en av få Bjurström-mo- torvagnar som byggdes. Underrede och maskineri tillverkades 1931 av Slipmaterial i Västervik och försågs med vagnskorg av ASJ Linköping året därpå. NVHJ X 2 var tillverkad av Kalmar Verkstad 1932 och i stort likadan som dess standardtyp II Sb 100. Maskineriet var dock av avvikande utförande och även i övrigt avvek en del detaljer från standardutförandet. Båda motorvagnarna ställdes av under andra världskriget på grund av bränsle- och reservdelsbrist.

NVHJ X 2 kom aldrig mer i trafik och vid statsövertagandet stod underredet avställt i Västervik utan korg och maskineri. År 1945 upprustades NVHJ X 1 och försågs med en Ford V8-motor. Antalet sittplatser var 20 och därtill fanns en godsavdelning.

Spångenäs–Vimmerby

Vid förstatligandet av NVHJ trafikerades Spångenäs–Vimmerby med NVHJ X 1 (SJ XF1p 715). Denna udda motorvagn av Slipmaterials tillverkning hade bara 20 sittplatser varav 16 i resandeavdelningen. Som släpvagn i några tågpar användes NVHJ C 47 (SJ Cp 406). En kupévagn av 1870-talsmodell tillverkad 1894. Den vägde endast 4,7 ton och kunde kopplas till motorvagnen trots svag motor och avsak- nad av tryckluftbroms. Släpvagnen hade ingen broms och nödbromsen utgjordes av en strömbrytare kopplad till motorvagnens tändningskrets. Hösten 1949 togs XF1p 715 in på verkstaden i Västervik för re- vision. Under tiden lånades X1p 433 från Kalmar. Återkomsten av XF1p 715 med- förde klagomål från förarna på banan och från Vimmerby station. Rälsbussförarna



SJ X2p 459

Underlag: SJ Mbr 33106

Skala 1:87

klagade på dålig värme, dålig broms och avsaknad av toalett. Stationsinspektoren i Vimmerby instämde i klagomålen på dålig uppvärmning. Lokmästaren i Västervik konstaterade att motorvagnen var försedd med avgasvärme och att en förbättring skulle kräva montering av varmvattenvärme kopplad till motorns kylsystem. Beträffande bromsen hävdades att hävstångsbromsen var mycket effektiv men att det tidigare talats om att montera luftbroms. Slutligen uppgavs att fram- och backväxellådan vid en eventuell ombyggnad borde bytas mot en kraftigare. Originalväxellådan från Slipmaterial var för klen och det var svårt att skaffa reservdelar. Som en första åtgärd bestämdes att föraren av dagens första tåg skulle påbörja tjänstgöringen 30 minuter tidigare för att varmköra motorvagnen. Det av lokmästaren i Västervik föreslagna bytet av fram- och backväxellåda genomfördes i mars 1949. En av Kalmar Verkstad tillverkad växellåda från NVHJ X 2 kom till användning. Även kugghjulen på axlarna och drivkedjorna byttes mot sådana från NVHJ X 2. Ombyggnaden medförde starka vibrationer men efter byte av kardanaxel upphörde dessa och vagnen provkördes med gott resultat i 60 km/t. I december 1949 gjorde Boråsdistriktet ett försök att få byta släpvagnen Cp 406 mot den slopade Cp 286. Detta avslogs av Maskintekniska byrån i januari 1950 med motivering att den föreslagna vagnen var för tung för motorvagnen. Samtidigt meddelades att så snart tillfälle gavs skulle någon av motorvagnarna X1p 433 eller X2p 459 flyttas från Kalmar till Spångenäs–Vimmerby. Rälsbussförarna på banan återkom i april 1950 med nya klagomål mot Cp 406. Resenärerna klagade ständigt på den undermåliga vagnen och flertalet valde att stå i motorvagnen framför att ta plats i släpvagnen. Maskiningenjören i Växjö föreslog slopning. Som ersättning föreslogs DFp 419 (NVHJ DF 93) byggd 1901 och 1936 ombyggd till motorvagnssläp för användning tillsammans med NVHJ X 2. Den var övertalig som postvagn och slopad. Tanken var att postavdelningen skulle byggas om till resandeavdelning med 26 sittplatser. Soffor fanns tillgängliga från ombyggnaden av XG1p 432 till godsmotorvagn. Tryckluftbroms och handbroms skulle tas från det avställda underredet NVHJ X 2. Distriktschefen i Borås och Järnvägsstyrelsens Persontrafikbyrå tillstyrkte båda ett genomförande. I juni 1950 beslutade dock Maskintekniska byrån att X1p 433 skulle flyttas från Kalmar till Spångenäs–Vimmerby för att tillsammans med lämpliga vagnar av littera CFp och Fp upprätthålla trafiken där. XF1p 715 och

Bo Gyllenberg

För femtio år sedan – Stålboga 1962.



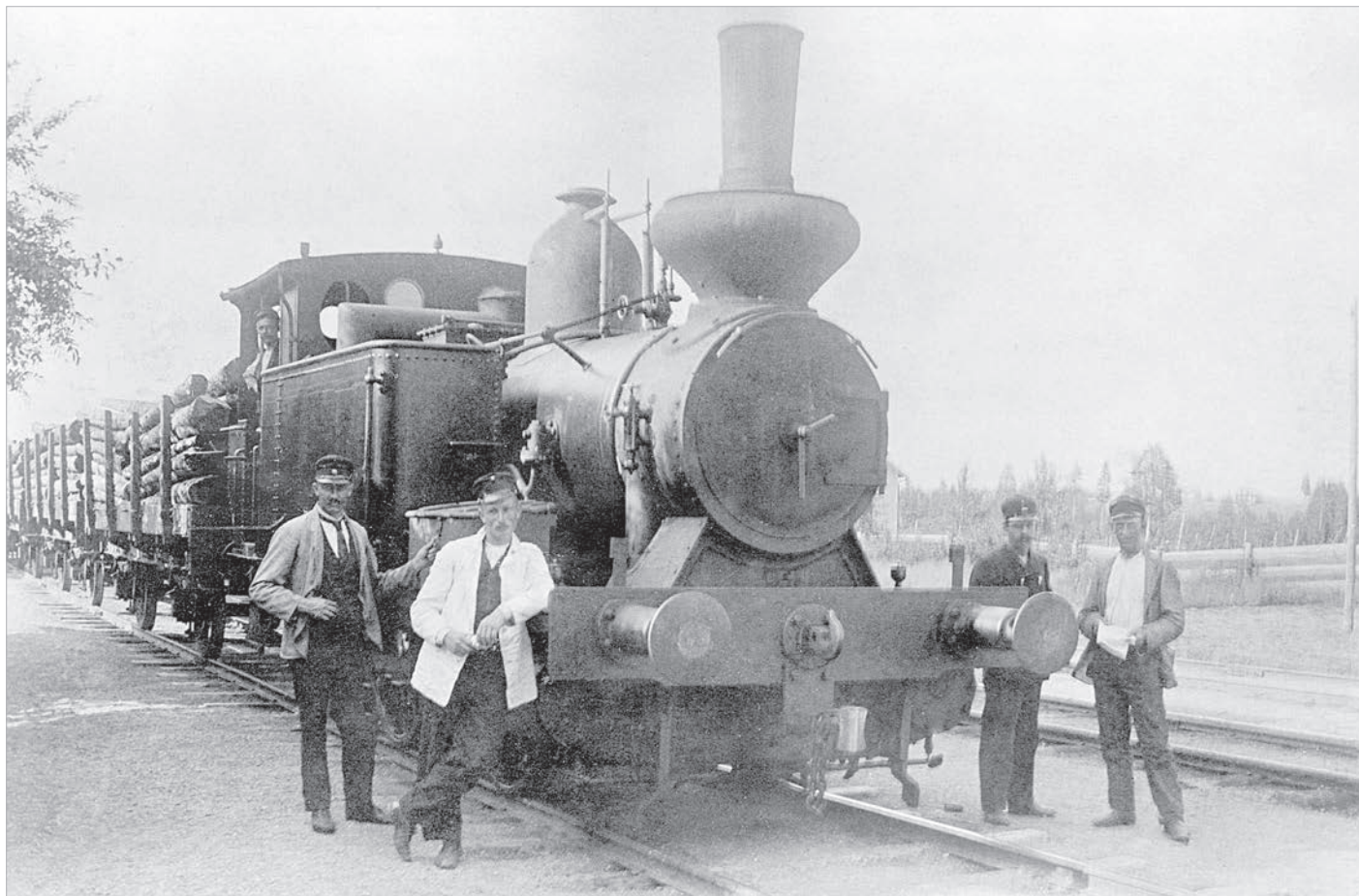
Här två foton tagna strax innan det sista ordinarie persontåget från Stålboga mot Malmköping/Flen skall avgå. Dagen är lördagen den 26 maj 1962 och klockan är cirka 20.10. Som vanligt vid denna tid var dragkraften Ha-lok. På vardagar hade tåget gått endast till Malmköping, men lör- och söndagar gick det till Flen. Självt medföljde jag tåget till Skebokvarn, men

blev erbjuden att följa med in till Flen trots att jag inte hade biljett! Tåget kom tillbaka efter en kortare stund för att sedan via Stålboga och Åkers Styckebruk slutligt hamna i Mariefred. Självt steg jag av i Åkers Styckebruk för att åka till Strängnäs, troligen med motorvagnen Enok som kom från Mariefred.



Cp 406 skulle tas ur trafik och tills vidare avställas i Växjö. Bytet genomfördes i augusti 1950 och i november meddelade distriktschefen i Borås att de båda fordonen stod avställda i Växjö. Maskintekniska byrån bestämde månaden därpå att de skulle slopas och tilldelas distriktet som bangårdsvagnar. XF1p 715 blev bangårdsvagn 849 vid 27 bansektionen. X1p 433 användes på Spångenäs–Vimmerby till 1953. Då hade tillräckligt många stålrälsbussar

levererats för att äldre rälsbussar skulle kunna insättas även mellan Spångenäs och Vimmerby. X1p 433 flyttades tillbaka till Kalmar hösten 1953.



Ulf Diehl

En unik bild – SJ litt T

Detta är en unik bild för det är första gången vi har hittat en bild av SJ lok litt T, fd Qt. Bilden återfinns i Jamtlis bildarkiv och visar loket vid Hissmofors pappersbruk. Lok litt T/Qt var fyra lok byggda av två Fairlielok. När vi en gång i tiden gjorde boken Normalspåriga ånglok vid Statens Järnvägar (SJK nr 13/1973) så hittade vi ingen bild av denna loktyp utan tvingades använda bifogade skiss upprättad av Hallenius på Järnvägmuseum. Som förlaga använde han sannolikt den ritning som finns i SJ ritningssärtryck 1891 över Lokomotiv och Tendrar.

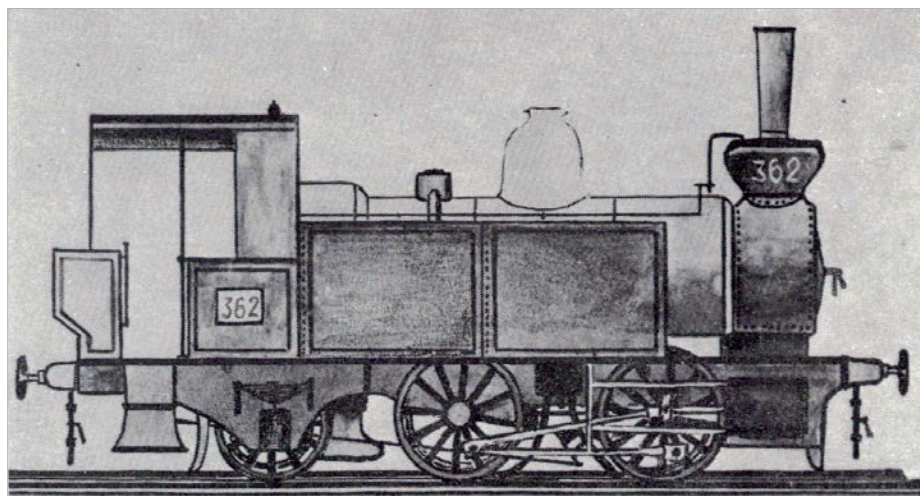
Men låt oss ta det från början. I banbyggnadsvågen i början av 1870-talet blev ångloksanskaffningen ett problem. Några större järnvägar som Statens Järnvägar, Bergslagsbanan och Gävle-Dala Järnväg hade kontrakt med stora erkända engelska loktillverkare som Beyer Peacock och Sharp Steward. Men för övriga järnvägar under byggnad var det besvärligare, även om banan byggdes av engelsmän. Nydqvist & Holm tycks haft relativt full orderbok, Motala slickade sina sår efter ett misslyckat lok till Utsjö Järnväg, Nyköping hade slutat tillverka lok och Kristinehamn tillverkade bara smålok. I England var situationen

I Jamtlis bildarkiv står följande bildtext: Krokoms station omkring 1912. Längst till vänster lokföraren Jöns Petter Jonsson. Loket kom från Nällden med pappersved. Mycket av timret kom från Nällden eftersom många flottleder ledde dit. Varje vagn vägdes innan den fortsatte till Hissmofors. Loket var grönmålat och kallades "Grön-Nisch". Med kol och vatten vägde dessa lok 40 ton. Foto: Jamtli Bildarkiv.

bättre och många tillverkare hade uppenbarligen till och med lok färdigbyggda på lager för snabb leverans. Engelska järnvägsbyggare handlade naturligtvis i England och dit fick även de svenska bolagen vända sig och försöka få tag på lok, ofta via någon av många agenter, som fanns vid denna tid. För järnvägsbolag i behov av ett flertal lok som Halmstad-Jönköping Järnväg, Frövi-Ludvika Järnväg, Nora-Karlskoga Järnväg, Hallsberg-Motala-

Mjölby Järnväg, Nässjö-Oskarshamns Järnväg, Uddeholms Järnväg (sedan NKIJ), innebar detta att man tvingades inköpa lok av flera typer från olika tillverkare.

Hallsberg-Motala-Mjölby (HMMJ) köpte åtta lok under dessa år av fyra olika typer från fyra olika tillverkare. Bland dessa fanns två Fairlielok dvs ett lok med dubbel ångpanna, gemensam eldstad och maskinboggier speciellt avsedda för kurviga järnvägar, men med åtta drivhjul, kraftfulla



maskiner. Nässjö-Oskarshamnsbanan hade nio av dessa lok byggda 1869-1874 och de var NOJ:s huvudsakliga dragkraft. HMMJ 5 och 6 byggdes av Yorkshire Engineering 1874 och kan antas vara köpta på lager och ursprungligen avsedda för någon annan beställare. 1879 förstatligades HMMJ och loken övertogs av SJ med typbeteckning T och med nummer 285, 286 och med namnen BERSERK och NID-HÖGG. Möjligen var SJ rätt imponerade över dessa sina första åttakopplade lok. Loken behölls på sin forna hemmabana och driftstjänststatistiken på 1880 talet visar att loken tycks använts i normal omfattning och enbart i godståg. En jämförelse med t.ex SJ modernaste godstågslok typ Kc för 1881 visar att den genomlupna vägsträckan var i snitt ungefär lika för båda loktyperna och antalet vagnar per tåg låg nästan högre i snitt för Fairlie-loken. Däremot var kolförbrukningen per lokkm avsevärt högre för Fairlieloken och T 285 avsevärt dyrare i underhåll medan T 286 höll sig på Kc-lokens tal.

Nu var inte Fairlie-lok speciellt lättskötta med maskinboggier och dubbelpanna. En inspektionsrapport från NOJ berättar att "Förarna hafva så småningom hunnit vänja sig vid de svårskötta dubbelloken af Fairlies patent men belåtenhet är icke oblandad och har mycket tycke av resignation" (VoV 139/1884) så SJ tröttnade nog rätt snart på sina två speciella maskiner. Nu var det dock inte så att bara kunde slopa lok som man inte tyckte om. SJ olika distrikt styrdes av hårda ekonomiska ramar och ett lok med ett visst ekonomiskt värde måste vara avskrivet, innan man fick tillåtelse att

slopa detsamma. Ett sätt att undkomma detta krav var att bygga om loket, det vill säga investera i det och därmed kunde man få ett nästan nytt lok bara för ombyggnadskostnaden. Förfarandet är inte nytt och har upprepats i modern tid bland annat för Stockholms tunnelbana.

Det bestämdes att de två Fairlieloken 1887 skulle ombyggas till fyra lok hos Nydqvist & Holm i Trollhättan och förses med nya pannor, men ramplåtar, cylindrar och drivhjul skulle bibehållas. Som framgår av ritningen verkar framdelen av hytten, bakre delen av sidotankarna och cylindrarnas position vara oförändrade. Bakom maskinboggien, som nu har blivit lokram, förlängdes ramverket till att omfatta en fast utvändigt lagrad bakre löpaxel. Även de osedvanligt tunna oförstärkta buffertplåtarna var kvar. Loken utrustades med nyttillverkade pannor.

I Nydqvist & Holms orderbok kan man läsa följande
order 754 16/11 1886: 4 lokpannor (ritning 3266) för 7200 kr/styck och SJ tillhandhåller kopparplåt, plåt, tuber, eldfast sten, ångdom m.m. Lokpannorna erhöles enligt Nydqvist & Holms system vid denna tid tillverkningsnummer/ordernummer 754a, 754b, 754c, 754d.

I N&H orderbok kan läsas:

- order 906 12/3 1887: Nedrivning och rengöring av lok BERSERK och NID-HÖGG
- order 943 4/4 1887: Förändring av 2 st lok litt T. Pris per styck 9.615 kronor
- order 1048 4/6 1887: Anordning för profkokning av panna till lok T
- order 1053 7/6 1887: reparation av gamla

fjädersvågar till lok litt T

- order 1088 29/6 1887: 8 bärjärn till panna på lok litt T

- order 1247 6/10 1887: 1 st gjuten dragkroksbricka till lok litt T

De nya loken fick naturligtvis behålla typbeteckning T, de var ju bara ombyggda, men måste ju få nya nummer vilka blev 360-363. Pannorna fick alltså N & H tillverkningsnummer 754a-754d/1887 och godkändes för 10 kg/cm². Loken utrustades med Körtings injektorer, utom 363 som fick Schaeffers injektorer. Om man studerar axelnumreringen framgår att lok 360, 361 och 363 har så låga drivaxelnummer (899-904 från 1879) att de måste härstamma från Fairlieloken och märkta 1879. 363 har lite högre nummer med 923, 924 och frågan är om dessa två kan härröra från en extra drivhjulsuppsättning, som monterades på en av Fairlielokens boggier av SJ. De bakre löpaxlarna med nummer 2073, 2074, 2126, 2135 och var antagligen nya. Annars var det normalt att lokets löpaxlar fick nummer i serie med drivhjulsaxlarna.

Lok nr	N&H panna nr	SJ panna nr	provad datum	Loket provkört/ besiktigat
360	754a	334	26-27/5 1887	10/9 1887
361	754b	335	23, 25/5 1887	9/9 1887
362	754c	336	15, 16/5 1887	23/9 1887
363	754d	-	22, 23/8 1887	28/9 1887

Samtliga fyra lok placerades vid V distriktet för att 1897 överföras till I distriktet, där de i SJ:s litteraturreduceringsarbete 1898 fick nytt littera Qt. De hade värmeledningsapparat för uppvärmning av tåg. Inget är känt för mig om insatsen, men man kan anta en insats i lokaltåg och växlingstjänst.

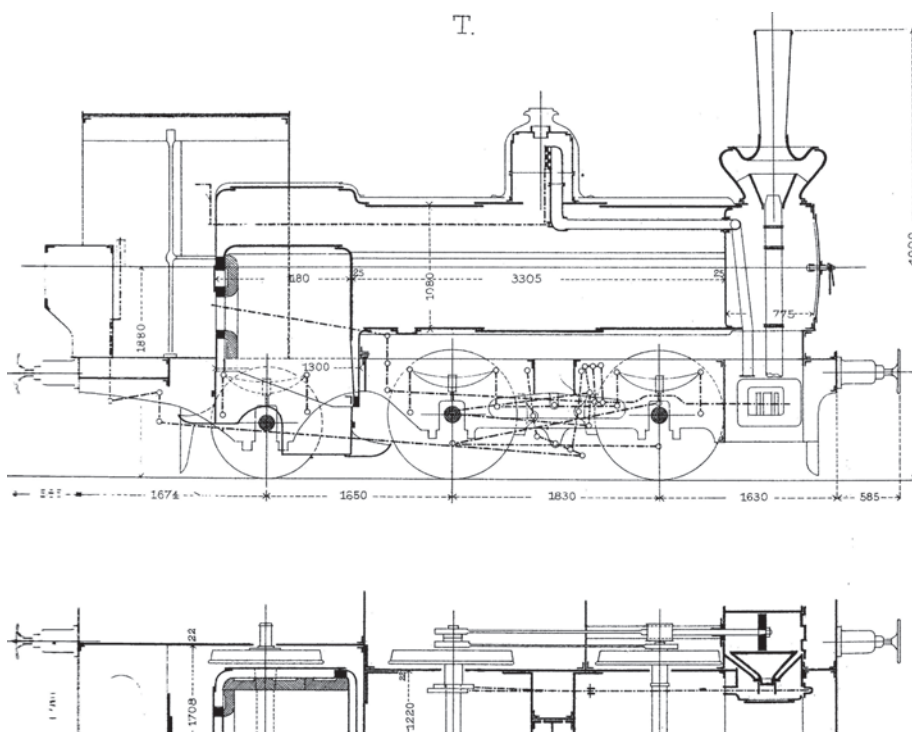
Loken var dock inte bra, trots nya pannor och redan 1900 utfärdades slopningsbeslut som inte verkställdes omedelbart. Dock hade Qt 363 slopats redan 1898 och blev avförd redan 1900, vilket bl.a. innebar att pannan inte fick något ångpannenummer hos SJ.

Qt 360 såldes 1904 till Hissmofors bruk för 5.250 kronor och fick någon form av revision 1907. 1920 anmäldes att loket var i dåligt skick och med utgången tid för pannrevision så fick loket inte gå in på SJ:s spår. Loket fanns dock kvar 1927 i slopat skick för att troligen skrotas snart därefter.

Qt 361, 362 överlevde, trots slopningsbeslutet ända till 1907, då skrotningsbeslut togs i augusti månad och skrotning skedde troligen vid verkstaden i Liljeholmen. Men pannorna sparades för verkstaden i Hallsberg.

Källor:

N & H orderbok, SJ Str 77, Normalspåriga ånglok vid Statens Järnvägar, Hissmofors arkiv (genom Ulf Fjeld)





Bildfrågan!

Från Bengt Frizén i Täby har följande mail med bifogat foto inkommit till redaktionen:

Jag ställde en gång frågan om de fyra statyerna, fotograferade i Tomtebodan på 1970-talet. Och nu har jag tack vare kuniga medlemmar i Järnvägmusei Vänner fått veta lite om dessa damer. Återstår bara frågan om var de blev av efter Järnvägmuseets flytt.

Så till en annan fråga. Kan någon av Sidospårs läsare berätta var bifogad bild är tagen?

Spåret är mycket enkelt, lätt flyttbart och påminner lite om spåren till barndomens mekaniska leksakståg, fast i större skala. Vagnarnas hjul har dubbla flänsar, vilket torde vara mindre vanligt. På kortets baksida står antecknat "Södermanland?"



Ulf Diehl

Historien om en masonitskylt

På det Järnvägshistoriska forskarmötet i Gävle hösten 2011 hade jag nöjet att överlämna en loknummerskylt i masonit till Sveriges Järnvägmuseums samlingar. Skylten ifråga var märkt Kumla-Yxhults Järnväg nummer 7 och återfanns i några kvarvarande rester av loket strax efter skrotningen i Hällabrottet 1959. Efter förfrågan kunde den dåvarande ynglingen hemföras skylten till Stockholm. Glädjen

Ulf Diehl överlämnar masonitskylten till Sveriges Järnvägmuseum. Foto: Lennart Lundgren.



minskades något av en järnvägsanställd i Hallsberg som efter granskning anmärkte "det där är ingen riktig lokskylt".

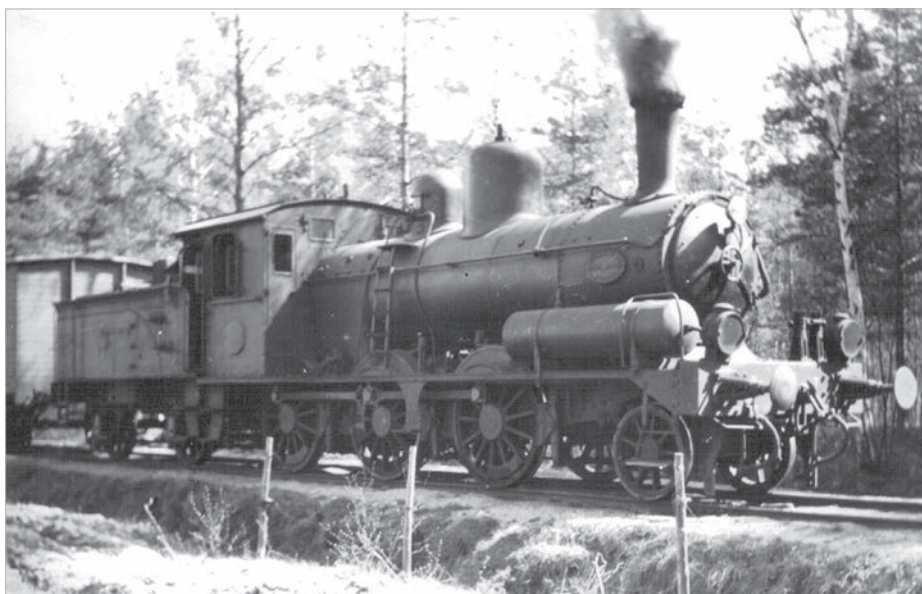
Vid en förnyad granskning av skylten framträder i lämplig belysning en underliggande märkning "Statens Järnvägar N3p 3047".

Vi vet att många övertagna privatbanelok på 1940-talet fick en provisorisk masonitskylt satt ovanpå lokets riktiga skylt. Anledningen var att med sådana mängder av lok som övertogs efter 1939 så hann man inte med att inskaffa ordentliga gjutna skyltar. Eftersom SJ var angelägna att visa lokets

riktiga ägare så valde SJ att sätta en enkel skylt av masonit ovanpå privatbaneskylden, för att sedan i samband med första större besiktning och revision ersätta densamma med en gjuten skylt.

I ett meddelande till alla distriktschefer vid I till IV distrikten och alla verkstadsföreståndare den 8 december 1942 (Mbr 494/42) meddelas dels den stora litteratförändringen för alla ånglok dvs att alla lok av samma axelföljd och cylinderplacering sammanförs till en bokstav med siffra (så att Oka blev A3, Mc blev G7, Kh blev K4 o.s.v.) samt införande av bokstaven p för

Kumla - Yxhults Järnvägs, KYJ, lok nummer 7 på 1950-talet. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.



891 mm spårvidd och r för 1067 mm spårvidd. Det stipulerades ” Omlitteringen skall vara genomförd till årsskiftet, men för att detta skall kunna ske, måste provisoriska litt- och nummerskyltar av påmålad masonite- eller andra skivor uppsättas genom maskinsektionsföreståndares eller verkstadsföreståndares försorg. Litt- och nummerbeteckningar skola var av samma storlek och utseende, som ritning Mbr 7843 utvisar. Så snart omständigheterna medgiva, skola dessa provisoriska märkningar utbytas mot gjutjärnskyltar enligt Mbr ritn. 7843 och 8810 med litt och nummer målade”.

Detta utesluter dock inte att masonitskyltar använts redan långt tidigare i samband med övertagandet av privatbanelok.

Åter till vår skylt. Vad kan man tänka sig för händelseförlopp. Jo, sannolikt ommärktes Vetlandabanornas åttakopplade tanklok 6, tillverkat i Motala 1910 som en föregångare till de sedermera så välkända Np-loken, rätt snabbt efter förstatligandet den 1 januari 1946 och fick då denna masonitskylt uppsatt. Vi vet dock att loket var på huvudverkstaden i Örebro redan den 28 november samma år och fick sannolikt redan då gjutjärnskyltar (och pannnummer uppsatta). Masonitskylten kanske lades åt sidan för förnyad framtida användning. Kumla-Yxhults Järnväg lok 7 inköptes i augusti 1945 via Maskinförmedlingen AB i Linköping från SJ. Loket hade sitt ursprung på Östra Skånes Järnväg som ÖSJ H 19 tillverkat i Motala 1901 och som Kristianstad-Hässleholms Järnväg 39 kom det till SJ 1944. Det kan alltså inte ha fått denna masonit-skylt uppsatt vid försäljningen till KYJ. Det är kanske till och med troligt att loket inte hunnit få en gjuten skylt utan redan rullade med en masonitskylt ovanpå CHJ-skylden. I så fall är frågan varför man inte använde den skylten utan övertog den redan begagnade skylten från Örebro-verkstaden. Den bild som finns av KYJ 7 på hemmabanen ger dock intryck av att loket har en tjock skylt, dvs ej masonit, om inte masonitskylten var satt ovanpå den gamla privatbaneskylden.



Recenserat

Sten Henriksson har läst!



En plågsam verklighet
Mikael Nyberg,
Det stora tågrånet
Karneval förlag .
287s. Stockholm
2011.

Vi läser om symptomen i tidningarna varje dag. Nedrivna kon-

taktledning, trasiga växlar, loksador, hjulplattor. Ja, det behövs mer pengar till underhåll av landets järnvägar och det verkar som om det börjar gå upp för de politiska partierna. För gemene man och i ännu högre grad för de någorlunda insatta har det stått klart länge.

Men vad är det underliggande problemet? Jag citerar SJ:s tidigare styrelseordförande Ulf Adelson och nu utgående chef Jan Forsberg som framhåller att SJ inte längre har något trafikpolitiskt ansvar: ”Det enda krav vår ägare staten ställer är att vi ska avkasta 10 % på eget kapital efter skatt under en konjunkturcykel”. Citatet har jag hämtat från Mikael Nybergs utomordentliga bok ”Det stora tågrånet”.

En lönsamhet till döds

Ur detta lönsamhetskrav och avsaknaden av andra mål kan man härleda nästan alla de problem järnvägstrafiken brottas med. För det här gäller inte bara SJ och Banverket (nu Trafikverket). Lönsamhetskraven fortplantas ut i alla de bolag (ett 40-tal i första linjen) som står för driften och för deras underentreprenörer och underunderentreprenörer. De är de som förväntas hålla tågen i gång, hålla banan i skick, laga materielen, städa vagnarna etc. Denna outsourcing leder till en fragmentisering som i sin tur ger upphov till många av problemen. Modellen är hämtad från industriproduktion och med den har följt rader av idéer om lean production, reservdelar just-in-time, nerläggning av lager, allt i syfte att skapa lönsamhet. Och på ledningsplanet har de fackkunniga ersatts med ekonomer och konsulter.

SJ:s sönderfall inleddes 1988 med uppdelningen mellan SJ och Banverket och har sedan bara fortsatt under såväl socialdemokratiska som borgerliga regeringar. Det gamla järnvägssystemets styrka var

just att man betraktade det som en helhet, ett komplicerat system vars komponenter var starkt beroende av samarbete med varandra. Man kan bryta upp ett system i sina delar och göra dem administrativt oberoende om man särskilt värderar utbytbarheten, men kostnaden är hög. Gör man komponenterna självständiga så elimineras smidiga tvärkontakter och varje enhet tenderar sedan att se till sina egna intressen. Den kunskap som finns om systemet som helhet tappas bort.

Gamla insikter glömda

Nybergs bok är en genomgång av alla de tillkortakommanden som har drabbat de svenska järnvägarna de senaste tjugo åren. Det är som om man helt har glömt de insikter man hade när järnvägarna förstatligades på 1930- och 40-talen. Återigen har vi många konkurrerande järnvägsbolag som trängs med varandra på spåren. Och till det kommer de nämnda nackdelarna av att inte betrakta helheten som ett system. Jag kan bidra med några lokala exempel. SJ lägger från 1 april ner all persontrafik på stambanan Malmö-Göteborg. Vi hänvisas till Skånetrafikens Öresundståg som sedan några år trafikerar sträckan med sina lokaltåg. De tågen duger gott på de lokala sträckorna i Skåne men är långsamma och obekväma för en lång resa. Tågen har blivit ökända för sina icke fungerande toaletter, vilket i sin tur beror på att vattentankarna är små, avpassade som de är för lokaltrafik.

Ett annat exempel: Lund ligger fyra eller femma bland landets stationer vad gäller biljettförsäljning. Men nu har SJ just bestämt att biljettexpeditionen i Lund ska läggas ner. Varför? Jo, Jernhusen, det bolag som äger fastigheten där den är inrymd, det gamla stationshuset, har begärt en hyra SJ inte kan acceptera. Det finns inget överordnat organ som kan tvinga SJ och Jernhusen att komma överens, så då blir det nerläggning. Vi får gå till en resebyrå uppe i stan för att köpa biljetter om vi inte nöjer oss med automaterna.

Snikenheten förefaller särskilt utpräglad just hos Jernhusen. För hur annars ska man förklara den förvandling Centralhallen har genomgått på Stockholm C. Det har blivit en marknadsplats och stora delar av golvet upplåtes dessutom till diverse jippon med omfattande installationer som tvingar resenärerna att tränga sig fram mellan bänkarna. Måste vi ha det så här?

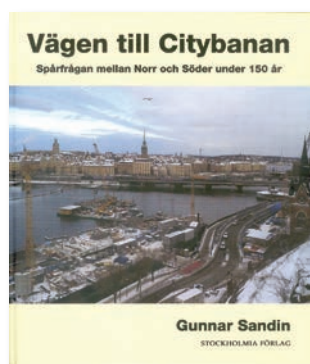
Exemplet Storbritannien

Nyberg kverulerar inte utan gör systematiska och sakliga genomgångar med konkreta exempel på område efter område om hur illa järnvägssystemet fungerar i

den nya ordningen. Han ger oss ett nyktert reportage samtidigt som han visar hur bristerna har uppstått. Han tar också upp de internationella jämförelserna och vi ser hur just samma utveckling har ägt rum i Storbritannien i spår av privatiseringarna. Nybergs bok har mött av bred uppskattning i pressen och prisas av alla med insikter i ämnet.

Det är lätt att gripas av sorg och vanmakt över det svenska järnvägssystemets nuvarande tillstånd och det är också den spontana reaktionen när man läser den. Men viktigare är att man blir arg över sakernas tillstånd. Det vi ser är inte resultatet av obönhörliga krafter utan av politiska och administrativa förblindelse. Det betyder hoppfullt nog att människor kan åtgärda det hela.

Torsten Egerö har läst!



Vägen till Citybanan. Spårfrågan mellan Norr och Söder under 150 år. Stockholmia Förlag 2012.

Gunnar Sandin har åstadkommit en synnerligen innehållsrik skildring av Citybanans historia. Både full av fakta, fint illustrerad och väl redigerad.

Eftersom jag själv som planarkitekt alltid intresserat mig för infrastruktur-frågor och dessutom medverkat i ett kort men viktigt avsnitt av banans tillkomst blev jag mycket glad åt att få läsa boken och dessutom få lämna en del synpunkter.

Boken är uppdelad i olika avsnitt som beskriver olika tidevarv och avslutas med en betraktelse över olika sätt att dra järnväg genom en storstad.

Det första avsnittet behandlar alla de diskussioner och förslag som kom fram innan man kunde bestämma sig för att bygga den första järnvägen genom Stockholm, den så kallade sammanbindningsbanan. Precis som i senare tid var debatten intensiv om huruvida man överhuvudtaget skulle binda ihop de järnvägar som fanns på den norra och södra sidan om Mälaren. Och om man i så fall skulle dra spår genom centrum eller på olika sätt gå runt staden. Här önskade jag mig lite mer av planillustrationer då det kan vara svårt ibland att följa med i alla geografiska beskrivningar.

Regeringen hade redan 1854 tillsatt en järnvägskommitté för att samordna alla privata järnvägsinitiativ och den kände ingenjören Nils Ericson fick i uppdrag att leda utbyggnaden av ett statsbanenät. Det var också denne som förordade en sammanbindning via Riddarholmen och så småningom fick riksdagens statsutskott att år 1863 besluta om en sådan bana.

Härbörjar en enligt min mening mycket spännande berättelse om hur man bar sig åt för att genomföra detta svåra projekt. Både byggtekniska och politiskt/opinionsmässiga hinder övervanns successivt tills banan kunde invigas år 1871. Detta avsnitt är illustrerat med utsökt vackra, gammaldags bruna, bilder från vad jag tror vara en samtida minneskrift. Avsnittet är så välformulerat och intressant att det skulle kunna säljas i särtryck.

Med själva sammanbindningen genomförd började en diskussion om hur man skulle kunna ge den nya centralstationen och dess bangård erforderligt utrymme att växa. Många hävdade då att den måste flyttas till alla möjliga ställen i staden men Ericson vidhöll att det centrala läget vid Vasagatan var det bästa. Godshanteringen hänvisades i stället till Norra och Södra stationen m fl bangårdar.

När så frågan om fjärrtågen var klar uppstod en oändlig diskussion om ifall och i så fall hur man skulle koppla ihop de olika förortsbanor som börjat byggas i olika vädersträck. T ex Saltsjöbanan 1893 med tänkt avgrening till Värmdö, Nynäsbanan 1901, Lidingöbanan 1907 och Roslagsbanan. Vissa föreslog en ny järnvägsbro i den västra kanten av Riddarholmen. Andra menade att detta var förödande för stadsbilden och att fjärrtågen skulle flyttas någon annanstans till förmån för lokal trafik på befintliga spår i holmens östra kant.

Många av tidens kända arkitekter som Ivar Tengbom, Sven Wallander, Erik Lallerstedt, Folke Zettervall och Cyrillus Johansson lade ner mycken energi på att skapa och argumentera för tvåvåningsbroar och alla möjliga andra varianter på spårdragning för att undvika Riddarholmen. Men den förste som föreslog en tunnel under strömmarna var stadsfullmäktigeledamoten Gustaf Welin som år 1915 motionerade om en sådan lösning. Man kan säga att det tog 100 år för dess förverkligande.

En viktig faktor i alla dessa diskussioner var motsättningen mellan båttrafik och tågtrafik. Båtarna hade sedan gammalt företrädde vilket innebar att alla broar normalt skulle hållas öppna och bara stängas när ett tåg skulle passera. Eftersom de öppningsbara broarna alltid låg lägre än

omgivande terräng fanns en risk att tåg vid bromsfel skulle kunna rulla ner i vattnet. Därför såg särskilda tågvakter till att ett passerande tåg alltid kommit över nästkommande höjdpunkt innan bron fick öppnas igen.

Det är en prestation av Gunnar Sandin att ha lyckats leta fram och så pedagogiskt redovisa alla dessa idéer som florerat i riksdag och stadsfullmäktige, i Teknologföreningen och i fackpressen. Och dessutom förse texten med illustrationer och passande citat ur olika litterära verk. En unik krydda i ett tekniskt bokverk.

Vad gäller förortsbanornas hopkoppling över eller under vattnet kan man säga att tunnelbanan kom som ett helt nytt och annorlunda sätt att förena stadens nordliga och sydliga del. Det var arkitekten Birger Hammarén som år 1930 förslög en sådan bana mellan Norrtull och Skanstull. 1933 öppnades den första delsträckan mellan Slussen och Skanstull. År 1941 fattade stadsfullmäktige ett principbeslut om fortsättningen men kriget kom emellan. Efter kriget byggdes först den sydvästra grenen mot Skärholmen och sedan den nordvästra mot Vällingby. Först i november 1957 kunde den sammanbindande delen mellan Slussen och Hötorget öppnas.

Med Storstockholms utbyggnad och den allmänna tågtrafikens ökning blev trängseln på de två gamla sammanbindningsspåren över Riddarholmen allt mer besvärande. Ändå tog det lång tid innan SJ reagerade. Det avtal om spårreservat som man haft med staden fick upphöra år 1964 eftersom spårtrafiken under 1950-talet faktiskt minskade som följd av den ökande bilismen.

I den så kallade Hörjelöverenskommelsen 1964 föreslogs att lokaltrafik med pendeltåg skulle skötas av SL och köras på SJ:s två gamla spår. Medan 1966 års generalplan visade en tredje bana för pendeltåg och trafik-ingenjören Karl Sicking föreslog att banan skulle gå i tunnel från Älvsjö till Tomtebodan.

Under 1970-talets lågkonjunktur avstannade folkökningen och inget hände på spårfronten förrän 1988 då trafikingenjören Lennart Welander föreslog en liknande tunnel. Även VBB och andra gjorde alternativa förslag till hur detta tredje spår skulle kunna åstadkommas. 1990 fick förre riksbankschefen Bengt Dennis i uppgift att sy ihop alla olika önskemål och förslag betr kommunikationsleder till ett finansierat paket för hela Stockholmstrafiken. Där ingick att SJ skulle få bygga ett tredje spår genom Riddarholmen. Målet var att projektet skulle vara genomfört till 1996.

Om detta skriver Sandin endast att "Staden vägrade emellertid att fastställa detaljplan." Men då jag var den som fick ansvaret att som planarkitekt handlägga frågan om planläggning kan jag komplettera historiken. På stadsbyggnadskontoret kände vi till innehållet i den blivande överenskommelsen men blev ändå lite överraskade när det dagen före under-tecknandet dök upp en glad konstruktör från Banverket och frågade om det behövdes några tillstånd eller om det bara var att sätta igång. Jag visste då att detta spår redan var inlagt i detaljplanen för Södra station och att det därmed inte gick att neka bygglov för just den sträckan. Spårområdet gick ändå fram till kajkanten vid Söder Mälarstrand men för fortsättningen fram till Centralstationen behövdes en ny detaljplan.

När konstruktören sedan visade sina ritningar fann vi att de var okänsligt gjorda med tanke på den känsliga miljön särskilt vid Riddarholmen och rekommenderade Banverket att anlita en arkitekt. Valet föll på den mycket järnvägs-kunnige Bengt Ahlkvist. Därefter vidtog ett intensivt skissande och utredande för att så långt möjligt minimera skadorna på Riddarholmens historiska hus liksom att få ett anständigt utseende på broarna både över Riddarfjärden och Årstaviken.

Men i detta arbete kunde jag inte släppa tanken på att i stället åstadkomma en spårtunnel som i så fall skulle få två spår. Därmed skulle det bli möjligt att separera den lätttrörliga pendeltågstrafiken från de tröga lokdragna tågen och deras långsamma signalsystem. Dock visade det sig att SJ/Banverket inte alls tyckte om idén. De ville hellre ha ett tredje spår intill de gamla spårren att använda som reserv ifall något spår av någon anledning skulle bli blockerat. Och att pendeltågen även fortsättningsvis skulle tvingas rätta sig efter de långsamma loktågen brydde man sig inte om.

Inte heller SL ställde sig positivt till en tunnel sedan ansvariga trafik-landstingsrådet gjort tummen ner. Hans främsta argument var att den nya tågstationen under T-centralen skulle hamna så djupt att människor skulle drabbas av cellskräck och psykos. Han hade då inte klart för sig att tunnelbanans Östermalmsstation ligger ännu djupare utan att en enda passagerare har fått några psykos.

Den enda som förstod och tog till sig mina tankar var dåvarande stadsbyggnadsborgarrådet Monica Andersson. Det var hon som stoppade detaljplanläggningen av ett tredje spår. Något som dåvarande finansborgarrådet Mats Hult ogillade i högsta grad. Han hade nämligen deltagit i Dennisförhandlingar och lovat att detta

spår genom Riddarholmen skulle förverkligas omgående.

Själv blev jag, i kontorets drive för att få de äldre att lämna plats för de yngre, erbjuden en fördelaktig avtalspension. Efter mycket grubbel sade jag upp mig och började en egen verksamhet i stället. Bl a som sekreterare i den stora tävlingen om Slussen 1992. Monica Andersson fick lämna sin post, mycket som följd av järnvägsfrågan och en annan "snällare" planarkitekt gjorde planen för ett tredje spår över Riddarholmen. Och Banverket byggde den lilla bit som redan planlagts ända fram till och över kajen. En brostump som av protestanterna i Gamla Stan strax döptes till Bockfoten, den fot som djävulen stack fram ur berget. Den finns kvar än idag som ett minne.

Men den nya borgerliga regeringen upphävde detaljplanen och nya utredningar togs fram av olika parter. I en förstudie 2002 blev äntligen klarlagt att, som jag tidigare hävdade, ett enda tillkommande spår inte skulle räcka för framtida väntade trafikökningar. Denna gång fick förre borgarrådet Carl Cedersköld i uppdrag att få fram erforderliga medel, framför allt genom bidrag från andra kommuner och landsting i Mälardalen. Vilket ledde till att regeringen i maj 2007 beslöt att citybanan skulle byggas. Efter ingående miljöprövningar blev det byggstart den 24 januari 2009.

Allt detta har Sandin beskrivit på ett bra sätt och vad gäller själva bygget har jag bara en detalj att lägga till. På grund av det stora vattendjupet i Söderström kommer tunneln där att byggas som ett väldigt rör, liggande på pålar en bit över botten. Detta rör sätts samman av tre mycket stora tunneldelar som byggdes på annat håll och bogserades in i Mälaren genom Södertälje sluss. Ett problem var dock att tunneldelarna var betydligt bredare än själva slusskanalen. För att klara detta pumpade man upp delarna med domkrafter på pråmarna, så högt att de kom över kajerna. Så plockade man bort alla stolpar, pollare och andra hinder som fanns längs slussen och lät tunnlarna glida över slussens kanter på båda sidor. Onekligen en mycket originell transport.

Avslutningsvis har Sandin lagt till en exposé över hur man på andra håll i världen behandlat och löst problemet med järnväg genom eller runt den stora staden. Kontentan av detta tycker jag är att vi kan vara glada över Ericsons sammanbindningsbana, även om Söderströmsbron med sina tre meter höga plåtbalkar är hiskligt ful, och ännu gladare över den tunnel som nu byggs för pendeltrafiken.

Rättelser

Det är ofrånkomligt att det i en så här innehållsrik text smyger sig in enstaka redigeringsfel och liknande. Jag har dock bara lagt märke till ett enda tryckfel vilket tyder på en omsorgsfull korrekturläsning. I sista stycket sid 23 står Men... Skall vara Man...

På sid 8 finns en karta över järnvägar genom tiderna. Därsaknas det spår som från Stadsgården via en skjutbro gick över till Skeppsbron. Både bron och spåret är emellertid beskrivna längre fram i texten.

Kartan på sid 17 saknar årtal. Jag gissar att den är ritad 1857.

Sid 22. Vad är Köttorget?

I bildtexten på sid 30 står "Just nu kom Katarina kyrktorn i sikte." Det bör väl vara Klara kyrka eller Riddarholmskyrkan som resenären ser?

Jag saknar årtal på en del intressanta bilder t ex på sid 42, 43 och 44.

Likaså undrar jag över när Årstabron, sid 97, blev färdig och när avtalet mellan stad och stat, sid 113, träffades.

Bildtexten sid 110 beskriver den fula bron över Söderström medan bilden visar den betydligt diskretare bron över Norrström,

På sid 110 nämns f f g uttrycken regionaltåg och pendeltåg. Som amatör hade det varit värdefullt att få en definition av dessa tågtyper.

På sid 129, sista stycket, står att både den sydgående och den nordgående trafiken går på den östra bron. Det låter trångt, antar därför att den ena riktningen går på den västra bron. I sammanhanget kan nämnas att den gamla bågbron inte ens sitter fast i land. Den står liksom på tå på upplagen och kan mycket lätt knuffas omkull av ett stort fartyg. Därför har det byggts mycket kraftiga avvsningsbalkar i vattnet runt broupplagen. Detta för säkerhets skull trots att det inte finns någon som helst anledning för ett fartyg att gå in under bron och in i Årstaviken.

Sid 135 första stycket står Stadsfullmäktige. Skall vara Kommun-fullmäktige.

Och så saknar jag både längd- och tvärsektioner på tunneldelen genom vattnet.

Dessa randanmärkningar är emellertid bagateller i jämförelse med det oerhört rika och riktiga innehåll som Vägen till Citybanan har fått.



Avsändare:
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B Förenings-
brev



Dubbelt så kul på Sveriges Järnvägsmuseum!

I Gävle finns en av världens finaste järnvägs-
historiska samlingar. 18 juni - 19 augusti öppnar vi
fordonsmagasinet och visar ännu fler lok och vagnar!
Åk rälsbuss måndag - söndag mellan museet och
fordonsmagasinet, stig även på vid Gävle Central.
Välkommen till en större upplevelse! Läs mer på:
www.trafikverket.se/museer

Nyhet 2012
18 juni - 19 augusti
Rälsbuss till Sveriges
Järnvägsmuseums
fordonsmagasin,
öppet 11-16



18 juni - 19 augusti
Entré vuxen 80 kr: rälsbuss, museet
och fordonsmagasinet ingår.

Program

18 juni - 19 augusti

Minitåg, dramatiserade
visningar, teater, lek och
skoj vid banvaktstugan
Hosäter och mycket mer!

Järnvägsmusei Vänner
och alla t.o.m. 19 år har
fri entré. Gratis parkering.



STAD

Öppet alla dagar juni, juli, augusti kl 10-17
Trafikverket, Sveriges Järnvägsmuseum
Rälskatan 1, Gävle. Telefon: 026-14 46 15
www.trafikverket.se/museer



**SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM**
TRAFIKVERKET