
Kap. V

**Renovering och modernisering av
Mellersta Östergötlands Järnvägar
åren 1934—1937**

Då de smalspåriga Östgötabanorna den 1/10 1930 förenades till Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga Järnvägar, hade genom dessförinnan verkställda besiktningar konstaterats, att såväl M. Ö. J. som V. S. B. J. icke befunno sig i fullgott skick. Anledningen härtill var givetvis att söka i att dessa banors ekonomiska förhållanden icke tilllät, att vare sig underhåll eller modernisering kunnat ske i erforderlig omfattning.

Beträffande V. S. B. J. järnväg hade denna bana, sedan järnvägsbolaget trätt i konkurs, drivits av S. J. för likvidatorernas räkning, tills driften den 1 oktober 1930 övertogs av T. Ö. J. Vid den besiktning av banan, som verkställdes i november 1930, konstaterades, att underhållet å husbyggnader och rullande materielen var avsevärt eftersatt. Någon gottgörelse för det eftersatta underhållet å husbyggnader lämnades icke, men däremot medgåvo likvidatorerna att den rullande materielen skulle på deras bekostnad omedelbart istandsättas och ersättning utgå i enlighet med en värdering, som verkställdes av T. Ö. J. maskiningenjör och S. J. maskiningenjör i Örebro gemensamt. Arbetet, som i huvudsak utfördes vid N. Ö. J. verkstad i Finspong, blev färdigt i slutet av år 1931, och i ersättning för detsamma utbetalades 25 060: — kr. Under tiden fram till den 1/1 1934, när rekonstruktionen av M. Ö. J. var klar och V. S. B. J. uppgick

i detta företag, utfördes underhållsarbeten av rullande materielen i stort sett i normal omfattning.

Vid M. Ö. J. voro förhållandena, när banan ingick i T. Ö. J., föga tillfredsställande. Banan var i dåligt skick och i stort behov av grusning, å den viktigaste bandelen Linköping—Vadstena var rälsen klen och sliten, så gott som alla hus voro i behov av grundlig renovering både ut- och invändigt, och den rullande materielen behövde renoveras och moderniseras. Beträffande den elektriska driften voro de elektriska loken för klena och motorerna slitna, så att skador ideligen uppstodo. Den största tillåtna hastigheten å banan var 40 km. per tim. och varken överbyggnad eller dragkrafterna tillåto någon hastighetsökning.

Under år 1931 kunde upprustning av banan icke ifrågakomma till följd av bolagets ekonomiska förhållanden. När sedan bolaget den 1/12 1931 trädde i konkurs och driften övertogs av konkursförvaltare, blevo möjligheterna i detta avseende ännu mindre. Intill det nya bolaget bildades den 1/1 1934, måste sålunda alla underhållsarbeten inskränkas till det allra nödvändigaste. I avtalet den 9 december 1931 mellan konkursboet samt V. B. och N. Ö. J. om drift av M. Ö. J. föreskrevs även, att underhåll fick ske endast i den mån det oundgängligen krävdes för trafikens drivande. Någon nyanskaffning fick givetvis ej ske.

Emellertid kommo trots allt under denna tid likväl vissa arbeten till utförande. År 1931 uppfördes i Linköping ny byggnad med förråds- och lokexpedition, delvis av materiel från i Vadstena riven verkstadsbyggnad, men å linjen gjordes inga reparationer. Åren 1932 och 1933 reparerades samtliga husbyggnader å bandelen Linköping—Ringstorp såväl in- som utvändigt, och nytt tak pålades Älvans stationshus. Icke mindre än 63 st. eldfarliga kakelugnar utdömdes och måste repareras eller omsättas, och å banan påfördes c:a 5 500 kbm. ballastgrus. Slipersutbytet däremot inskränktes till ett minimum.

Omedelbart efter M. Ö. J:s konkurs den 1/12 1931 hade undersökning verkställts för utrönande av möjligheten av M. Ö. J:s fortsatta bestånd, och i den utredning, som av de sakkunniga avlämnades den 7 maj 1932, framhålls som en nödvändig förutsättning för banans drivande, "att såväl banan som den rullande materielen förbättras, så att tåghastigheten i persontrafik skall kunna avsevärt ökas och besparingar i underhållet erhållas". Kostnaden för anskaffande av den nya materiel, som oundgängligen erfordrades härför, beräknades av

de sakkunniga till 340 000: — kr., i vilken summa dock ej medräknades inlösen av de befintliga elektriska motorvagnarna och kontaktledningen, vilka ägdes av ASEA och Svenska Järnvägsverkstäderna, och ej heller de två dieselloken, vilka ägdes av A.-B. Dieselmotorvagnar. Denna summa skulle emellertid, som det senare visade sig, icke räcka för det avsedda behovet.

Emellertid lyckades rekonstruktionen av M. Ö. J. genomföras, och den 1/1 1934 bildades det nya bolaget, Mellersta Östergötlands Järnvägar A.-B.

I första hand gällde nu att med det statslån å 210 000: — kr., som erhållits för de föreslagna upprustningsarbetena, samt på annat sätt upplånade medel göra det mesta möjliga, så att en till 60 km. per tim. ökad tåghastighet skulle kunna erhållas å bandelarna Linköping—Vadstena—Ödeshög och Fornåsa—Motala.

Banavdelningen:

I första hand måste därvid rälsen å linjen Linköping—Vadstena utbytas mot grövre, slipersavståndet minskas å bandelen Fornåsa—Motala från 0,74 till 0,64 m. samt en höglyft av alla av den ökade tåghastigheten berörda delar verkställas. Dess bättre befunnos de stora broarna över Svartån, Motala ström och Göta kanal icke behöva förstärkas, utan endast å trenne mindre broar erfordrades några mindre kompletteringar. För bandelen Vadstena—Ödeshög ansågs något utbyte av den befintliga 14,5 kg. rälsen icke kunna göras, utan hade ställts i utsikt lån från Statens motorvagnslånefond för anskaffande av en lämplig motorvagn för trafiken å denna bandel, som nu uppehölls av ånglok.

Underhandlingar om inköp av räls för utbyte å bandelen Linköping—Vadstena upptogs, och inköp kunde ske från S. J. och Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg av använd, men fullt spårduglig räls, vägande 24,8 och 21,5 kg/m till ett pris av 50 å 60 kr. per ton fritt å vagn hos leverantören. Dessutom erhöles ett parti räls, vägande 22,5 kg/m, från utbyte vid N. Ö. J. Den tyngsta rälsen lades närmast Linköping och den lättare närmast Vadstena. Redan under år 1934 utbyttes 6 694 spårmeter, under år 1935 32 463 spårmeter och under år 1936 9 027 spårmeter, varmed det planerade rälsutbytet var klart. I samband med rälsutbytet hade samtliga nyinlagda skarvjärn ompressats och justerats, vilket arbete utfördes vid Björneborgs Järnverk. Den förutvarande rälsen av 14,5 kg. vikt såldes för 65: — kr. per ton, men erforderligt antal

vinkelskarvjärn behölls för utbyte mot befintliga plana skarvjärn å bandelen Vadstena—Ödeshög, där något rälsutbyte, som ovan nämnts, ej ansetts böra ifrågakomma. Samtidigt med rälsutbytet verkställdes höglyft och slipersjustering å berörda bandelar samt utbyttes 60 st. utslitna växlar mot nyanskaffade, så att, sedan V. V. S. verkställt besiktning och den 21 maj lämnat tillstånd till 60 km hastighet, vid tidtabellsskiftet den 22 maj 1937 den större tåghastigheten kunde tillämpas för de elektriska tågen å bandelarna Linköping—Vadstena och Fornåsa—Motala.

De arbeten med själva banan, som utförts under åren 1934, 1935 och 1936 samt 1937, när tillståndet till ökad hastighet erhöles, omfatta:

Utbyte av räls och växlar samt ompressning av skarvjärn kostnad	
c:a kr.	179 500: —
Slipersfördelning och nyanskaffning av slipers för bandelen Fornåsa—Motala kostnad c:a kr.	32 000: —
Höglyft och spårjustering (21 000 kbm. grus) kostnad c:a kr.	42 000: —
Summa kronor	253 500: —

Dessutom utbyttes under åren 1934, 1935, 1936 och 1937 tillhopa 96 427 sliprar eller i medeltal 24 108 st. per år. (Under åren 1931, 1932 och 1933 utbyttes tillhopa 43 422 st. eller i medeltal 14 507 st. per år.)

Samtidigt med ovannämnda arbeten å banan utfördes även reparations- och moderniseringsarbeten å husbyggnader å såväl M. Ö. J. som V. S. B. J. samt en del andra moderniseringsarbeten och nyanläggningar.

De vid banavdelningen under åren 1934—1937 utförda renoverings- och moderniseringsarbetena drogo en kostnad av c:a 450 000: — kr. utöver det ordinarie underhållsarbetet.

Maskinavdelningen:

För att på ett sakkunnigt sätt få utrett, hur lämpligast borde förfaras för ett rationellt ordnande av dragkraftsfrågan vid M. Ö. J., anmodades i februari 1934 byråingenjörerna i Kungl. Järnvägsstyrelsen J. Ottosson och H. Bager att verkställa en undersökning och inkomma med förslag härtill. Detta förslag avlämnades redan den 26 februari 1934 och omfattade i huvudsak följande förslag:

Nuvarande tåghastighet, som är för låg för de personförande tågen, måste ökas, varför rälsutbyte bör ske i den omfattning att 60 helst 70 km per tim. kan erhållas.

För trafiken å bandelen Vadstena—Ödeshög ersättas de i Vadstena stationerade ångloken med en rälsomnibuss och en lokomotor för växlingen i Vadstena. Beträffande trafiken å de elektrifierade bandelarna framlades flera förslag event. med övergång till S. J. strömsystem, vilka omfattade nyanskaffning i större eller mindre omfattning.

För undersökning för utrönande av lämpligaste ordnandet av den elektriska driften upptogs omedelbart underhandlingar med S. J. om eventuell ströml leverans därifrån, med Vattenfallsstyrelsen om ny taxa och erforderlig ny omformare vid Näs kraftstation samt med ASEA och Svenska Järnvägsverkstäderna angående ombyggnad av elektrolok och eventuell nyanskaffning av elektriska dragkrafter. Dessa undersökningar verkställdes av byråingenjör Ottosson och maskiningenjören vid T. Ö. J., vilka hade erhållit vissa direktiv, bl. a. att det erforderliga kapitalutlägget skulle i möjligaste mån begränsas och helst ej överstiga 150 000: — kr.

Den 5 september 1934 kunde resultatet av undersökningarna avlämnas, och detsamma innehöll följande huvudpunkter.

1. Som en övergång till S. J. strömsystem skulle medföra större kapitalutlägg än om befintligt strömsystem bibehölles och fördelarna icke syntes vara av avgörande betydelse, ansågs det befintliga systemet böra bibehållas.
2. Beträffande de elektriska dragkrafterna ansågs erforderligt dels att anskaffa ett nytt elektrolok alt. elektrisk motorvagn om 280 hkr. för 70 km max. hastighet och dels att ombygga två befintliga elektrolok jämte en reservboggie, varvid loken skulle komma att erhålla en från 140 till c:a 200 hkr. ökad maskinstyrka och en max. hastighet av 60 à 70 km/tim. De två återstående elektroloken å 140 hkr. och en reservboggie skulle t. v. få behålla den nuvarande elektriska utrustningen, dock skulle boggierna ombyggas och vissa kompletteringsarbeten verkställas å den elektriska utrustningen, så att en max. hastighet av 60 km/tim. skulle kunna erhållas.

Genom dessa arbeten skulle de viktigaste tågen kunna framföras med bättre och kraftigare dragkrafter och en betydande reservmateriel erhållas för de lok, som ej ombyggdes.

Kostnaderna för inköp av den nya materielen och ombyggnad av boggierna beräknades till 150 950: — kr. om motorlok och 174 350: — kr. om elektromotorvagn valdes, vartill sedan kommo kostnaderna för ombyggnadsarbeten m. m., som skulle utföras å egna verkstäder.

Beträffande den år 1908 anskaffade elektriska motorvagnen å Borensbergslinjen ansågs denna ännu ett tiotal år framåt kunna användas å denna bandel, om vagnen uppsnyggades, transformatorn reviderades och de elektriska ledningarna omlades.

Dessa förslag antogos sedan av M. Ö. J:s styrelse för utförande, och den 7 november 1934 skrevs kontrakt med ASEA om leverans av dels en ny elektromotorvagn om 280 hkr. för 90 250: — kr. och dels erforderlig utrustning för ombyggnad av två befintliga elektrolok till samma maskinstyrka till en kostnad av 61 750: — kr. eller tillhopa 151 000: — kr. Leverans skulle ske till februari 1936.

Med Svenska Järnvägsverkstäderna uppgjordes om ombyggnad av samtliga boggier till elektroloken för en kostnad av 10 750: — kr. med successiv leverans under år 1935.

Den nya elektriska motorvagnen levererades i juni 1936 och erhöll trafik-tillstånd den 2 juli 1936, den elektriska utrustningen till de för ombyggnad föreslagna elektroloken levererades sommaren 1936. Ombyggnad skedde på T. Ö. J. egna verkstäder, och i december 1936 kunde det första elektroloket tagas i trafik och det andra i juni 1937. Samtidigt hade då samtliga boggier ombyggt samt diverse mindre ändringsarbeten verkställts å de två återstående loken. Även Borensbergslinjens motorvagn var nu reviderad och uppsnyggad. Vid Näs kraftstation hade för att tillgodose det ökade kraftbehovet anskaffats en ny omformare.

Som ovan nämnts, hade för trafiken å bandelen Vadstena—Ödeshög föreslagits en ny motorvagn, och de fordringar, som uppställdes på denna, voro att den skulle ha minst 36 sittplatser, kunna framföras med en hastighet av 60 km. per tim. å den befintliga banöverbyggnaden samt kunna medföra en 2-axlig personvagn och en gods- eller postvagn.

Statslån för en sådan vagn hade ställts i utsikt från den år 1933 bildade Statens motorvagnslånefond. Anbud å 62 950: — kr. å en 4-axlig länkaxelvagn erhöles från Hässleholms Verkstäder och å 85 000: — kr. å en boggievagn från

Motala Verkstad. Den billigaste typen valdes, och beställning skedde i juni 1935, sedan lån från nämnda fond erhållits. Lånet skulle amorteras under 10 år, under vilken tid vagnen skulle vara Svenska statens egendom och överlåtas på järnvägsbolaget, först när lånet var tillfullo inbetalat. Vagnen levererades våren 1936, erhöll trafiktillstånd den 7 juli och insattes i trafik den 14 juli. Den genomlöpte sedan under året c:a 25 000 km.

För motorvagnen utfördes i Vadstena en bensinanläggning för c:a 1 100: — kr.

För växlingen i Vadstena övertogs från N. Ö. J. en lokomotor av typ "Bjurström" för en kostnad av 8 000: — kr.

Beträffande personvagnarna beslöts, att dessa undan för undan skulle uppnyggas och moderniseras. Som detta snabbast och billigast kunde ske med de större 2-axliga länkaxelvagnarna, vilka även genom sin ringa vikt i förhållande till antalet resandeplatser voro särskilt förmånliga i de elektriska tågen, skulle dessa vagnar iordningställas i första hand. Under 1934 och 1935 moderniserades sålunda vid verkstaden i Finspong 10 st. 2-axliga personvagnar och en personboggievagn. Persontrafiken å bandelarna Linköping—Ringtorp och Linköping—Skänninge ombesörjdes av befintliga dieselmotorfordon, och inga ändringar ansågos här lämpligen böra vidtagas, då något billigare driftsätt ej funnes att tillgå. En nackdel var emellertid att största tillåtna hastigheten för dessa fordon var begränsad till 40 km. per tim.

Ovan angivna arbeten med nyanskaffning och modernisering av rullande materiel under åren 1934—1937 betingade en kostnad av c:a 320 000: — kr.

Sammanlagda kostnaden för renovering och modernisering av bana och rullande materiel under åren 1934—1937 utöver ordinarie underhållsarbeten uppgick sålunda till i runt tal 775 000: — kr.