

Besiktning av VSBJ år 1930



Leveransfoto från ASJ av VSBJ G 159 innan leveransen 1913.

Järnvägmuseet i Linköping har i sitt arkiv en ansevärd mängd dokument över en svunnen järnvägsepok. Naturligtvis är det som finns av väldigt olika kvalitet men det mesta är intressant på något sätt.

Häromdagen när jag var nere i vårt arkiv, som för övrigt är belägen i en liten källarlokal i Vasastan i Linköping, så hittade jag en kopia av ett protokoll. Detta var skrivet av Maskin-ingenjören vid NÖJ, Torsten Laurell, daterat 31 oktober 1930, alltså nära 70 år sedan. I detta protokoll redovisas en besiktning av Väderstad - Skänninge - Bränninge järnvägs rullande materiel verkställd under oktober 1930.

Bakgrunden till detta protokoll var VSBJ:s dåliga ekonomiska läge. Redan omkring 1926 började förhandlingar med staten om någon form av övertagande av järnvägen. Något förstatligande var ej aktuellt utan man undersökte möjligheterna att driva järnvägen trots de stora ekonomiska problem som var och även tidigare hade varit. Järnvägen ansågs viktig för betodlingen varför staten var angelägen att hjälpa till.

När Trafikförvaltningen Östergötlands smal-

spåriga järnvägar, TÖJ bildades 1930 blev det naturligt att just TÖJ övertog driften av VSBJ. I uppgörelsen ingick att TÖJ skulle övertaga bl.a. den rullande materielen och om den inte ansågs driftduglig skulle konkursförvaltningen betala den kostnad som åtgick för att göra lok och vagnar driftdugliga. Det är just detta som Torsten Laurell har besiktat, han har tagit reda på hur mycket det skulle kosta att åtgärda alla anmärkningar. Denna besiktning ger oss en bra bild av hur läget var med VSBJ:s rullande materiel.

Tyvärre räcker inte utrymmet till för att redovisa hela listan som upptar 2 ånglok, 1 diesel-motorvagn, 5 personvagnar och 63 godsvagnar men jag tänkte redogöra för några av de anmärkningar som finns i listan.

Lok nr 1 konstaterar Laurell att den senaste revisionen var gjord 1928 vid CV i Örebro, men att det krävdes en stor pannrevision med byte av fyrbox vilket allt som allt skulle kosta 12 000 kr.

Ännu värre var det med lok nr 2. Pannan som tillverkats 1893 var i dåligt skick och loket hade inte använts sedan 1928. Laurell konstaterar att loket inte skulle övertas av TÖJ. Loket ställdes

av och skrotades i början av 1930-talet. Dieselmotorgagnen BCFXo nr 1 var på revision vid VB i Norrköping och denna kom ju att finnas kvar ända fram på 50-talet även om det på slutet blev som vanlig vagn.

När det gäller personvagnarna så konstateras att de två vagnar som övertagits från FVÖJ, C212 och C213 inte kommer att övertagas av TÖJ.

Vagnarna verkar ha varit i miserabelt skick och de skrotades kort där efter. En av dessa vagnar, nr: 213 kan ses nedan när den fått ny användning som sommarhus åt familjen Hammarlund. Fotografiet är taget 1933 alltså kort tid efter att Laurell ratat de två vagnarna. Övriga personvagnar hade enbart smärre anmärkningar.

Gh 178 var enligt protokollet uppställd i Skänninge, vagnen saknade fyra lock till lagerboxar, skjutdörrarnas trissor och skenor å ena sidan saknas samt 2 st. krokar saknas. Hjulen måste svarvas.

De öppna godsvagnarna var, i bättre skick än de slutna, endast ett fåtal, ca: 10 st hade anmärkningar om röta i botten men de flesta hade inga anmärkningar.

I slutdelen av protokollet konstaterar Laurell att "23 st. vagnar som voro revisionskyldiga 1929 eller förr äro ännu ej reviderade. Under tiden 1/1 -30/9 1930 har 9 st. godsvagnar reviderats, 4 st. under året revisionspliktiga återstå. S:a 27 vagnar att revidera á 75:-". Till detta kom också att ett



Personvagnen VSBJ litt. C 213 som sommarstuga vid Boren 1933

Godsvagnarna var i många fall i dålig kondition, många hade rötskador med murket trä. Finkan F 152 hade så mycket röta att vagnen måste förses med nytt trävirke och buffertar och draginrättning måste bytas. Som slutbetyg skriver Laurell "vagnen i övrigt i mindre gott stånd". Kostnaden för att reparera vagnen anger Laurell till 1000:- den största enskilda kostnaden om man fräntar loken. De flesta slutna godsvagnar hade dåliga dörrar och fönster. G 159 som finns på bild på sidan 10 var en av få med enbart anmärkning på "skjutluckornas trävirke som var murkna å några ställen".

antal reservhjul för vagnar måste omringas och omsvarvas.

Den totala summan för alla åtgärder som krävdes för att åtgärda den rullande materielen blev 29 000:-, en icke föraktlig summa 1930 och detta måste likvidatorerna betala till TÖJ om övertagandet skulle bli av.

Text: Bengt-Åke Rudström

Bilderna kommer från Östergötlands Järnvägsmuseums samlingar.