

# I väntan på "riktig" el

Jag har i en tidigare artikel redogjort för hur elektrifieringen av hållplatsen Greby gjordes 1936. På många ställen var det inte möjligt att ansluta järnvägens hus, hållplatser och banvaktsstugor och få elektricitet till framför allt belysning, eftersom uppbyggnaden av den elektriska distributionen inte kommit särskilt långt på 1940-talet, speciellt då ute på landsbygden. Jag har i museets arkiv hittat brevväxling mellan Baningenjören Thorsten Laurell, TÖJ och Maskiningenjören Axel Hårdstedt, NVHJ i Västervik. Där frågar Laurell om försöken med s.k. omladdningsbara batterier för att erhålla belysning vid mindre hållplatser.

Laurell skriver:

*Te (Trafikinspektör) Westesson har för Te Johnsson talat om att vid NVHJ har en del banvaktsstugor elektrifierats på så sätt att strömmen tages från omladdningsbara element. Jag vore Dig tacksam om närmare uppgifter hur saken har ordnats, då jag ej kan förstå annat än att batterier av så stor kapacitet måste användas att kostnaden blir avsevärd. Ett vanligt tåg batteri för belysning om 24 volt och 66 amp.tim. kostar ju omkr. 700 kr. och det lämnar väl endast omkring 50 amp.tim om det är gammalt. D.v.s. två 25-watt lampor brinnande i 25 tim. Det blir väl omladdning ideligen, och då åtgår reserbatterier.*

*Hälsningar Laurell*

Maskiningenjör Hårdstedt gav följande svarade :

*Ovannämnda anläggning ha vi gjort på 3 ställen: hållplatser med*



Nelhammars station på NVHJ var nog inte med bland de stationer som använde uppladdningsbara batterier och när denna bild togs fanns i alla fall "riktig" el installerat.

*väntrum och exp. Endast 3 ljuspunkter på varje plats.*

*Ytterbelysning: 1 st 40Watts  
Innerbelysning: 1st 25 Watt  
I väntrum 1st 15 Watt  
Batterier 2 st. seriekopplade E-21 (LAA) 12 V för ytterbelysningen  
2 st. för innerbelysningen.*

*Ytterbelysningen får endast vara tänd vid tågtider likaså väntsalslampan. Exp. endast vid exp. arbeten.*

*I och med att batterierna är uppdelade två grupper inbesparas onödiga reserbatterier, då de icke behöva omladdas samtidigt. Laddningen hittills har varit 2 - 4 gånger pr. kvartal. Som du förstår är alltså denna belysning endast för att tjäna allmänheten. I lägenheten för övrigt har banvakten karbid belysning.*

*Hälsningar*

*Vk 8/7 -42*

*Hårdstedt*

Laurell skickade följande kommentar till trafikchefen:  
*Vid NVHJ användes endast el.*

*belysning från batterier å tjänsteställen och då endast vid tågtider. Härigenom blir ju livslängden större på batterierna än om belysningen skulle användas till bostadsbelysning.*

*Nk den 13/7 1942*

*Laurell*

Vilka platser hade detta införts på ? Enligt Hårdstedt var det tre hållplatser med väntrum och expedition.

Är det någon av läsarna som vet var man utnyttjade detta och när man började använda detta förfarande?

Hur hanterades uppladdningen av batterierna? Skickades batterier för uppladdning med tåg till station som hade möjlighet att ladda batterier. Vad jag förstår så använde man sig av uppladdningsbara batterier även för vissa vägskydd, t.ex. på NÖJ.

Underlag och bild kommer från Östergötlands Järnvägsmuseum Linköping.

Text: B-Å Rudström