

## VÄSTRA ÖSTERGÖTLANDS JÄRNVÄGSFÖRENING

bildades i oktober 1974 i samband med 100-årsdagen av Vadstena-Fågelsta Järnvägs tillblivelse. Föreningens mål är att på ideell grund bedriva järnvägstrafik i museiform på den 10 km långa banan, idag den enda kvarvarande smalspåriga järnvägen i Östergötland.

För den som är intresserad av vår verksamhet finns möjligheten att bli medlem i VÖJF. Som medlem kan man få delta i vilken verksamhet man vill — allt ifrån lokförare till tidningsläsare och stödjande medlem. För medlemmarna ordnas regelbundna möten med filmföreläsningar, föredrag, studiebesök etc. I medlemsavgiften ingår föreningens tidskrift "Gurklisten" som utkommer fyra gånger per år.

All verksamhet grundar sig på frivilliga arbetsinsatser och finansieras med inkomster från trafik, försäljning av järnvägsböcker, vykort och planscher samt med gåvor från medlemmar och andra intresserade.

Om Du vill veta mera om VÖJF — skriv då till:

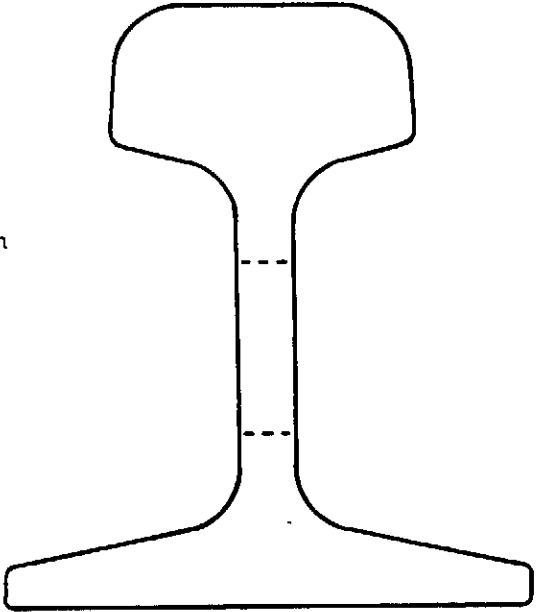
Västra Östergötlands Järnvägsförening VÖJF  
Box 44  
592 00 VADSTENA

Jan-Olov Svensson

# Slutet på en smalspårig epok



ÖJF-skrift nr 4  
 1988  
 SN 0280-8404  
 Jan-Olov Svensson 1988  
 Redigering och layout: Christer Brimalm  
 Förlag och distribution:  
 Västra Östergötlands Järnvägsförening  
 Box 44  
 7200 VADSTENA



Profil av 14,5 kg räl på linjen  
 Vadstena-Ödeshög. Naturlig storlek.

**INNEHÅLL**

Inledning.....1  
 Statens Järnvägar tar över.....3  
 Önskemål om breddning — från två håll.....5  
 Problemet med banan.....9  
 Trafiken.....11  
 Persontrafiken.....12  
 Godstrafiken.....19  
 Betkampanj.....24  
 Spårvidsläggning.....31  
 En resa Ödeshög-Vadstena i text och bild.....34  
 Kartplansritningar.....54  
 Fällor.....59  
 Strå kalkbruk, Borghamn.....60

Illustrationsbilden:

**Inledning**

Söndagen den 13 november 1888 var en stor dag för Vadstena och Dals och Lysings härader. Den dagen invigdes den nybyggda järnvägsförbindelsen mellan Vadstena och Ödeshög och många av stadens innevånare hade samlats nere vid stationen för att få uppleva festligheterna kring invigningståget.

Den 31 oktober 1958 var det dags för en ny generation Vadstenabor att samlas nere vid stationen för att se ett tåg avgå till Ödeshög – denna gång det allra sista. En 70-årig epok, på några veckor när, av oavbruten trafik var till ända.

I år är det således 100 år sedan järnvägen Vadstena-Ödeshög öppnades för allmän trafik och samtidigt 30 år sedan trafiken upphörde. Under de 70 år av historia som passerade revy däremellan uppfyllde den en viktig funktion som kommunikations- och transportled för befolkningen i den omgivande bygden. Bilar, bussar och ändrade levnadsmönster i övrigt, gjorde emellertid att den till sist miste sin funktion och blev överflödigt likt mycket annat av människan skapat i en ständigt föränderlig tillvaro.

Järnvägen mellan Vadstena och Ödeshög, liksom de övriga smalspåriga järnvägarna i västra Östergötland, har fått sin historia under privatbanetiden redovisad i andra sammanhang, och avsnitt från den tidsepoken är medtagna här endast för anknytning och jämförelse. Däremot är tiden efter förstatligandet under SJ:s huvudmannaskap ganska ensidigt och summariskt behandlad och denna skrift som utges med anledning av 100-årsminnet av banans invigning är tänkt att i någon mån utjämna denna obalans.

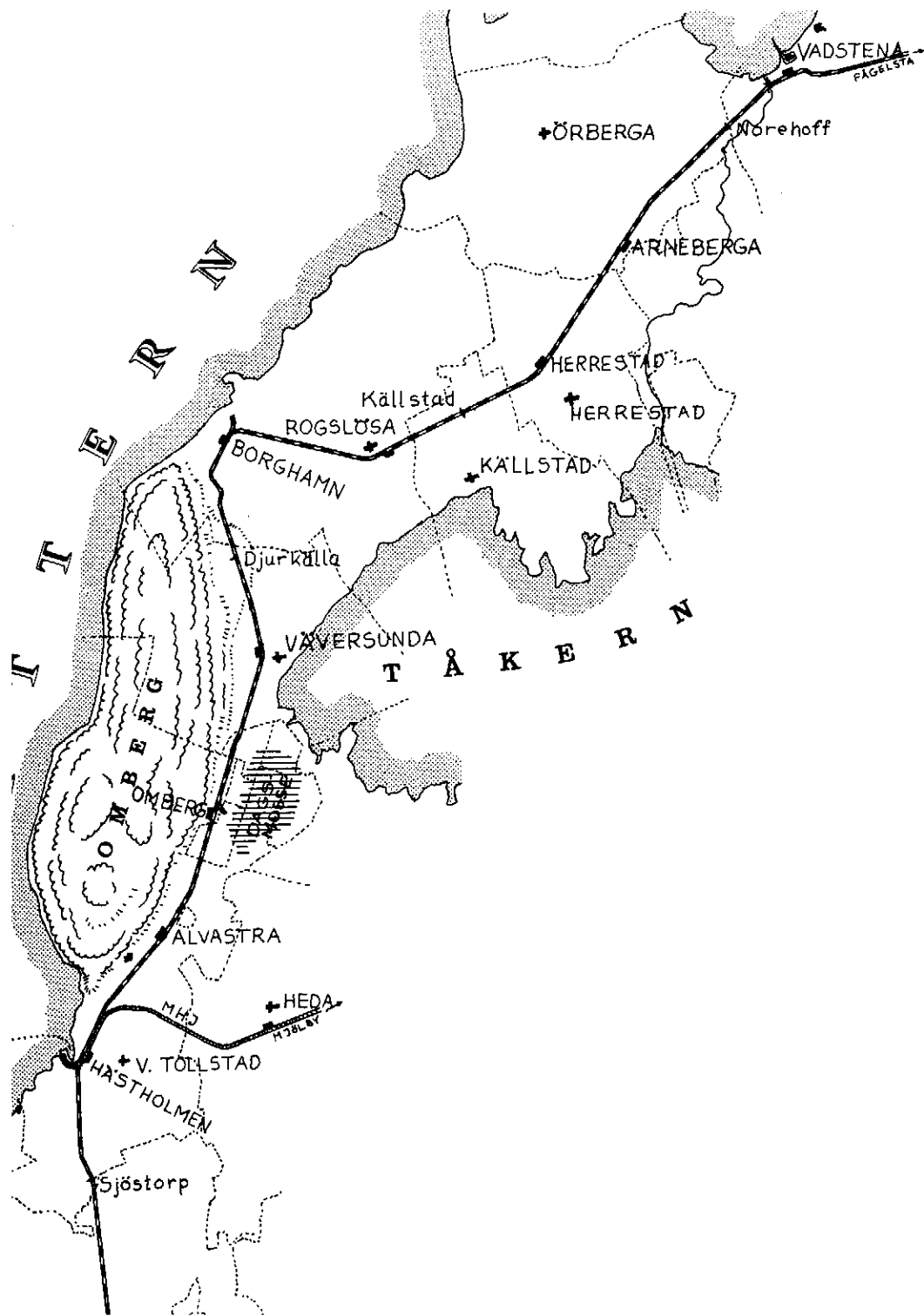
Texten är till stor del ägnad åt att beskriva de lokala förhållanden och problem som både direkt och indirekt styrde såväl den dagliga verksamheten som förutsättningarna för fortsatt trafik på en av våra smalspåriga järnvägar. En stor del av uppgifterna är erhållna genom intervjuer med ett antal f.d. järnvägsanställda samt personer med lokal kännedom om järnvägen. För att få bättre klarhet i en del förhållanden hade det varit önskvärt att ytterligare intervjuer blivit genomförda, men dessvärre har möjligheten till detta gått förlorad sedan länge.

Vadstena, maj 1988

Jan-Olov Svensson

*Prb VLR*





## Statens Järnvägar tar över

Den 1 juli 1950 övergick Mellersta Östergötlands Järnvägar, MÖJ, i statlig ägo och därmed också järnvägen Vadstena-Ödeshög, som utgjorde en del av MÖJ sedan år 1919.

Tillskottet till linjenätet kan knappast ha motiverat SJ-ledningen till några glädjeyttringar. Järnvägen Vadstena-Ödeshög var endast en i raden av trafiksvaga och ekonomiskt fallfärdiga privata järnvägar som Sveriges Riksdag genom sitt förstatligandebeslut i maj 1939 i en strid ström överlät åt SJ att ta hand om och bära ansvar för. Förstatligandebeslutet innehöll inte några konkreta åtgärder mot järnvägarnas egentliga problem utan det blev istället SJ som vid många tillfällen därefter fick initiera och klä skott för de kontroversiella men nödvändiga förändringar av järnvägsnätet som egentligen borde utgjort en självklar del av riksdagsbeslutet.

Som bekant gick frågan om vårt järnvägsnät utseende en långsam och stegvis förändring tillmötes och många politiker, både på riks- och lokalplanet, har under årens lopp fått åtskilliga tillfällen att demonstrera sina personliga kvalifikationer på talekonstens och trafikpolitikens område när SJ en gång om året åskade om medel för drift av olönsamma järnvägslinjer eller rent av dristade sig till att föreslå nedläggning av någon sträcka. Som vi minns blev ingetdera av alternativen någonsin riktigt populärt. I de berörda bygderna ledsagades trafiknedläggelserna av lokalbefolkningens protester, och järnvägen kunde ibland upphöjas till rent av livsavgörande betydelse för en bygds framtid, trots att nedläggningen aktualiserats just för att behovet av densamma höll på att självdo. Kanhända problemet till viss del var av rent psykologisk karaktär. Även om man inte åkte på sin järnväg så ofta, kändes det ändå tryggt på något vis att veta om att spåret fanns kvar där det alltid legat.

Vad sträckan Vadstena-Ödeshög beträffar var denna sedan långt tillbaka i tiden den trafiksvagaste delen av MÖJ, speciellt gällde detta godstrafiken. Skall man tro på det betänkande som 1943 års järnvägskommitté avgav, och det får man väl göra, "hör denna sträcka till de ur godstrafiksynpunkt svagaste av landets järnvägar". Bättre ställt var det däremot med persontrafiken. Ur samma källa kan man utläsa att denna faktiskt gott och väl motsvarade ett medelvärde för hela smalspårsnätet i Östergötland och Småland, vilket dock inte var liktydigt med att situationen var tillfredsställande.

Efter statsövertagandet ledde den fortsatta utvecklingen i samhället till att förutsättningarna försämrades för behållande av järnvägsdrift i området. Den stora skrällen kom 1955 när Sockerbolaget lade ner driften vid bruket i Linköping och all sockerbetsodling i Östergötland upphörde. De få återstående godstransportkunderna utmed järnvägen Vadstena-Ödeshög saknade förutsättningar att kompensera det uppkomna trafikbortfallet, man fick själv erfa hur tillvaron kunde förändras i efterkrigstidens genomgripande strukturomvandling av samhället. Man överlevde, men med helt andra transportbehov.

## Önskemål om breddning — från två håll

I Vadstena hade mot slutet av 1930-talet företag inom tillverkningsindustrin visat livskraft och utvidgat sina verksamheter. För sina transportbehov var man beroende av järnvägen och efter hand som allt större och tyngre produkter ingick i leveranserna blev smalspåkretsens begränsade transportförmåga och omlastningsbehovet till normalspår alltmed besvärande. Önskemål, diskussioner och slutligen uppvaktning om breddning av sträckan Vadstena-Fågelsta förekom redan vid mitten av 1940-talet, dvs under MÖJ-tiden, dock utan att leda till resultat. Den aktuella uppvaktningen riktades till den dåvarande statliga järnvägskommittén eftersom riksdagens beslut om förstatligande av de enskilda järnvägarna redan var fattat vid den tidpunkten. MÖJ:s ledning hade ju knappast anledning att visa intresse för några kostnadskrävande förslag för den framtid man inte skulle bli delaktig i.

Efter SJ:s övertagande av järnvägen föddes nya förhoppningar om att de gamla önskemålen om breddning skulle kunna realiseras. Redan i maj månad 1951 reser en delegation representanter för Vadstena stad till Stockholm för att åter igen uppvakta om breddning av sträckan Vadstena-Fågelsta till normalspår, för att slippa den besvärande omlastningen i Fågelsta. Naturligt nog ställer sig SJ:s representanter avvisande till breddningskraven då en kort sträcka normalspår mitt i det befintliga smalspårssystemet skulle splittra detta i två delar till betydande nackdel för övrig trafik på banan. Återstående alternativ var att anordna treskenspår eller trafik med överföringsvagnar. Trafik med vagnbjörnar från Fågelsta ansågs av stadens representanter stöta på svårigheter på grund av de trånga gatorna i Vadstena. Alternativet med överföringsvagnar bedömdes som mest realistiskt och Vadstenaborna fick resa hem med ett löfte om att frågan skulle utredas.

Samtidigt som Vadstenaborna arbetade för att förbättra sina transportmöjligheter i norra ändan av smalspåret pågick en liknande utveckling i den södra änden. Ödeshögs kommun och dess största industri, Ödeshögsverken, ville ha bandelen Ödeshög-Hästholmen breddad eller ombyggd till treskenspår för att slippa tågbyten och omlastning av allt gods i Hästholmen. Som stöd för sina framställningar i ärendet hänvisade man bl a till 1943 års järnvägskommitté som hade uttalat sig för anläggandet av treskenspår mellan Ödeshög och Hästholmen när statens inlösen av MÖJ var genomförd.

Från SJ:s sida var man emellertid måttligt intresserad av både breddning och treskenspår med hänvisning till de stora kostnader en ombyggnad skulle medföra och de komplikationer införandet av olika spårvidder skulle få, dvs samma inställning som kommit Vadstenaborna till del.

Som minne från dessa tider och breddningskrav återstår ett antal dokument där vi idag på ett enkelt sätt kan få både konkreta upplysningar och en del insyn i vad man en gång i tiden stred för att få behålla.

För att få tillgång till faktaunderlag vid bedömandet av breddningskraven



*Karl Andersson växlar vagnar med en av sina hästar på bangården i Ödeshög år 1952. Foto: Kurt Hagström.*

När så dessutom befolkningen i bygden övergav tågresandet och som barn av sin tid inriktade sig på att omsätta det ökande välståndet i bilar, TV-apparater och övriga attribut för en ny livsstil, återstod inte mycket mer för SJ att göra än att konstatera avsaknaden av de behov som motiverar tillvaron för en järnväg och sedan handla därefter.

SJ-epoken blev kortlivad, endast 8 år av de sammanlagt 70 som spåret mellan Vadstena och Hästholmen fanns till. Det riktiga i beslutet att lägga ner driften kan knappast ifrågasättas med utgångspunkt från de förutsättningar som gällde vid den tiden, inte ens idag med tillgång till ett 30-årigt perspektiv på händelsen. Utvecklingen som ägt rum i området efter 1958, med företagsamhet och transport- och resebehov, är endast en förstärkt bekräftelse på att nedläggningsbeslutet var motiverat.

Däremot saknas det inte anledning att idag beklaga att utvecklingen blev som den blev. En järnväg mellan Vadstena och Hästholmens hamn hade, om den fortfarande funnits kvar, kunnat fungera som en naturskön och teknikhistorisk länk i en turistattraktion av stort värde med medeltidsstaden Vadstena i ena ändpunkten och det natursköna strövområdet Omberg och ångaren Trafik i andra ändpunkten.

Tabell över avsänt och mottaget vagnslastgods i Odeshög under åren 1951 och 1952

	1951				1952			
	via Fgl	via Hn	Smal-spår lokalt	Summa	via Fgl	via Hn	Smal-spår lokalt	Summa
<i>Ödeshögsverken</i>								
<i>Avs</i>	440	336	61	837	353	421	9	783
<i>Mott</i>	683	744	200	1627	348	229	377	954
<i>Övriga</i>								
<i>Avs</i>	31	136	1133	1300	3	126	685	814
<i>Mott</i>	152	174	849	1175	69	102	364	535
<i>Summa ton</i>	1306	1390	2243	4939	773	878	1435	3086

Sammanlagda antalet mottagna och avsända vagnslastexpeditioner var 593 st under år 1951 och 452 st år 1952.

"Såsom framgår av förestående visar 1952 en högst betydande nedgång i vagnslasttrafiken vid Odeshög. Denna nedgång beror emellertid icke enbart eller ens huvudsakligen på trafikavledning.

Vad först *Ödeshögsverken* angår beror minskningen i mottaget gods på reducerade inköp av råmaterial. På höga priser på järn inskränktes inköpen och man använde i produktionen de betydande lager av järn, som tidigare anskaffats. De lokala tilltransporterna ha ökat, beroende på att råvaror i ökad omfattning importerats över hamnen i Norrköping. Företaget uppskattar transporterna pr bil till ca 25 à 30 % av det totala transportbehovet. Kol går på bil från Norrköping på omlastningssvårigheter. Kolbåtarna lossa normalt i norra hamnen, där kolfirmorna ha sina upplag och där smalspår icke finnes. Endast vid stora leveranser föres båtarna över till södra hamnen för lossning i smalspårsvagnar. Vid lastning av normalspårsvagnar från upplag måste omlastning ske i Hästholmen, vilket bl a gör att man föredrar direkt biltransport.

Bolagets avgående transporter äro i allmänhet långväga och gå i regel på järnväg. De bestå till stor del av transportörer av olika slag, äro skrymmande och lämna i förhållande till vikten mycket höga fraktbelopp. Man beklagar emellertid att stensågar, som numera ingår i bolagets produktion, icke kunna transporteras pr järnväg. En i sågen ingående del väger 5 ton och kan därför ej omlastas. Vid en dylik leverans nyligen utfördes transporter med bil till Norrköping för export och kostade ca 3.000 kr, under det att järnvägstransport skulle ha kostat omkr 2.000 kr. Bolaget har nu tagit upp tillverkning av barkningsmaskiner och man väntar betydande leveranser därav, bl a till Norge. De komma att gå på järnväg. Till belysande av bolagets tillverkningar bifogas två kataloger. Ingenting tyder på att man hyser några farhågor för framtida nedgång i produktionen.



Borghamns station sommaren 1958. Foto: Hans Lindström.

nog huvudsakligen på nedgång i odling och skörderesultat. I övrigt torde bortfallet av vagnslastgods bero på avledning till bilar och betr ankommet gods också på minskad byggnadsverksamhet i samhället under 1952.

Ödeshögsverkens ledning har förklarat att transportfrågan för bolagets del skulle kunna lösas genom användning av överföringsvagnar. Bolaget är i så fall berett att ändra den telferanläggning som bolaget använder för lossning och lastning av tungt gods. Även kol och liknande gods kan mottagas på överföringsvagnar. Överföringsramp torde lämpligast bära anläggas i Hästholmen och utredning om förutsättningar och kostnader härför kommer att igångsättas. I fågelsta torde det bli besvärligare att ordna överföringsramp, men det bör icke möta hinder att betjäna Vadstena med överföringsvagnar från Hästholmen."

Övriga godstransportkunder som tillfrågades om sitt framtida transportbehov var AB Strå Kalkbruk och AB Borghamns Kalkstensbrott, båda i Borghamn. AB Strå Kalkbruk stod i förbindelse med Borghamns station via ett eget stickspår och på detta transporterade man 913 ton jordbrukskalk år 1952 och 627 ton t.o.m. maj månad 1953. Om trafik med överföringsvagnar kunde anordnas till Borghamn skulle ytterligare gods kunna tillföras järnvägen genom att avsättningsområdet blev utvidgat och därmed motivera byggandet av ytterligare en ugn. Samtidigt framförde man önskemål om att få diskutera möjligheten att överlåta underhållet av stickspåret på SI.



Ödeshög. Överföringsvagn Sj Q36p 350053 lastad med normalspårig Gs-vagn (ur nummerserien 38240-38249). Foto: Einar Pettersson.

slippa omlastning när järnvägstransport måste anlitas. Anledningen till att man levererade sina produkter med lastbil, som var ett dyrare alternativ än järnväg, var att man tappat intresset för järnvägen efter alla transportskador som drabbat företagens sändningar, både vagnslast- och styckegodset. Kunde det däremot ordnas så att man kunde lasta på normalspårsvagn direkt i Borghamn var man intresserad av att flytta över större delen av landsvägstransporterna till järnvägen igen.

Frågan om breddning kom till ett avgörande efter två år av utredningar på så sätt att SJ:s styrelse den 20 juli 1953 beviljade medel för anläggande av nya spår och överföringsramp i Hästholmen så att trafik med överföringsvagnar skulle kunna tillgodose hela bandelen Vadstena-Ödeshög med behovet av normalspårsvagnar för tungt och svårlastat gods.

Berörda kommuner informerades om beslutet samtidigt som man från SJ:s sida hävdade att den beslutade lösningen var både billigaste och snabbaste sättet att uppnå de förbättringar av trafiken som önskats. Som stöd för sitt beslut redovisade SJ som exempel hur överföringstrafiken av normalspårsvagnar vid Kimstad (f.d. NÖJ) hade utvecklats. Den utgjorde 39.000 ton år 1949, 71.000 ton år 1953 och beräknades öka till ca 100.000 ton år 1954, dvs mångfalt mer än som med all sannolikhet någonsin skulle kunna bli aktuellt för järnvägen Vadstena-Ödeshög.

Den 11 november 1953 togs överföringsrampen i Hästholmen i bruk och därmed var förhoppningarna om breddning av smalspåret Fågelsta-Vadstena-Ödeshög inaktuella, för den gången.

Bidragande orsaker till att SJ valde alternativet att placera rampen i Hästholmen och inte i Fågelsta var, att godsomsättningen, åtminstone den tyngre, huvudsakligen var koncentrerad till södra delen av banan mellan

## Problem med banan

För SJ:s vidkommande blev rampen i Hästholmen inte slutpunkten på de aktuella trafikproblemen. Genom sin tillkomst ställde den tvärtom andra äldre problem från MÖJ-tiden på sin spets. Den omfattande upprustningen av banstandarden som genomfördes vid MÖJ under åren 1934-36 med rälsbyte, höglyft och slipersjustering kom aldrig bandelen Vadstena-Ödeshög till del. Här låg fortfarande den ursprungliga klena 14,5 kg:s rälsen kvar från banans nybyggnad år 1888. Undersökningar som utfördes av SJ:s banavdelning visade att den dessutom var i mindre gott skick på grund av eftersatt underhåll och nu var i behov av omgående utbyte på en del sträckor.

Planer på rälsbyte gjordes upp under 1953 och efter beslut i februari 1954 utfördes under detta år ett fullständigt rälsbyte på delsträckan Hästholmen-Ödeshög, totalt 5,5 km, och på en sträcka av 4,5 km mellan Alvastra och Väversunda. De utbytta rälererna var slitna 2-4 mm och i dåligt skick. Av de vid rälsbytet upptagna skarvjärnen var ca 25 % brustna eller hade anvisningar till brott. För de återstående planerade rälsbytena mellan Hästholmen och Vadstena under år 1955, ca 20 km spår, kördes räler för 10 km spår ut och placerades efter linjen. De var av 1873 års modell och vägde 31 kg/m.

Härefter avstannade arbetet med byte av räls och de återstående planerade arbetena sköts upp tills vidare p.g.a. att nya medel inte beviljades. Inom SJ:s ledning ifrågasattes det motiverade i ytterligare stora investeringar med hänsyn till banans driftsresultat och bortfallet av sockerbetstransporterna. De utkörda rälererna blev liggande och var enligt skrivelse fortfarande kvar i juli 1957 då det föreslås att de lastas på vagnar och transporteras bort för användning på andra banor.

För att kunna leva upp till sitt beslut om trafik med överföringsvagnar utefter hela bandelen Vadstena-Ödeshög blev man dock tvingad att avverka ytterligare ett arbete av större omfattning under år 1954, nämligen byte av brospann över Mjölnaån strax utanför Vadstena.

Den gamla bron var samtida med järnvägen och klarade endast 5,5 tons axeltryck. Den var byggd med de bärande långbalkarna placerade över spårplanet och var så smal att den inkräktade på lastprofilen för överföringstrafiken. Förberedelserna för brobytet blev ganska omfattande. Nya metertjocka brofästet av betong fick gjutas på båda sidor av ån, kombinerat med en höjning av själva banvallen med upp till 60 à 70 cm på en sträcka av 700 m. Det innebar att 1.200 kbm grus fick köras ut, allt medan ordinarie trafik pågick, vilket ibland gjorde arbetet besvärligt eftersom man inte kunde hålla på några längre stunder. Arbetena påbörjades i slutet av juli 1954 och hade i början av oktober kommit så långt att endast själva brobytet återstod. Då låg det nya, 11,3 m långa brospannet för 16,3 tons axeltryck på plats vid sidan av det gamla och allt var så väl förberett att skiftet av spann endast tog 25 minuter och blev utfört mellan passagerarna av två ordinarie tåg.



*Brobytet vid Mjölnaån. Den gamla bron har tjänat ut och den nya brobalken är på plats. Nu återstår endast att spika räler på brosliprarna och linjen på ömse sidor om ån är åter förenad. Foto: Östgötabladet.*

fik uppskjuten till mitten av juni 1954 och då endast i begränsad omfattning med nersatt axeltryck.

Den tunga trafiken med överföringsvagnar på sträckan Hästholmen-Vadstena blev en källa till bekymmer för banavdelningen. Den kläna rälsen begränsade axeltrycket till 6,5 ton vid sth 30 och 7 ton vid sth 20 km/tim. Inte ens med utnyttjande av f.d. NÖJ:s lätta överföringsvagnar med egenvikten 5,7 ton mot SJ:s egna som vägde 6,8 ton, kunde normalspårsvagnarnas lastförmåga utnyttjas till fullo. Exempelvis kunde en öppen normalspårsvagn av littera O med egenvikten 11 ton endast lastas med 9,3 eller 11,3 ton vid sth 30 resp. 20 km/tim, dvs mindre än hälften av lastförmågan på normal spårvidd. Trafiken med överföringsvagnar på sträckan blev således mer en volymmässig än en viktmässig förbättring för godskunderna.

Inför premiären gjorde de beslutande instanserna inom SJ saken än mer bekymmersam för banavdelningen genom ett beslut att tumma på marginalerna och höja övre gränsen för axeltrycket med 1 ton till 7,5 resp 8 ton vid sth 30 resp 20 km/tim. För säkerhets skull beordrade man personalen på platsen att hålla spåret under uppsikt och kontrollera hur det reagerade för påfrestningarna.

Säkerhetsåtgärden var nog inte obefogad. Trafiken med överföringsvagnar hade en gång accepterats av banavdelningen i tron att rälsbytena på sträckan skulle genomföras som planerat, men när dessa sköts på framtiden blev situationen ansträngd. Förhållandet påpekas i skrivelse i juli 1957 där man också framhåller det angelägna i att en ramp snarast kommer till utförande i Fågelsta för att minska omfattningen av överföringstrafiken mellan Hästholmen och Vadstena. Vid tidpunkten var hastigheten på sträckan nersatt till 50 km/tim för rälsbussar och 20 km/tim för godståg.

Hur överföringstrafiken utvecklades mellan Hästholmen och Vadstena är svårt att få exakta besked om idag, men mycket tyder på att den aldrig blev av större omfattning. Ordentlig fart på överföringstrafiken till Vadstena verkar det ha blivit först med tillkomsten av rampen i Fågelsta. En uppgiftslämnare

## Trafiken

Järnvägen Vadstena-Ödeshög var en liten smalspårig sidobana som en gång i tiden byggts för att tjäna ett lokalt transportbehov. Därmed hamnade den redan från början av sin tillvaro lite vid sidan av händelseutvecklingen i samhället och hade aldrig en chans att avancera till en plats i vad som numera kallas affärsbanenätet.

I ekonomiskt avseende förde den en tynande tillvaro, och detta i sig trista förhållande bidrog till att vi idag har anledning att minnas den främst ur en annan synvinkel, nämligen som en påtagligt oförändrad järnvägsmiljö. Enligt samstämmiga uppgiftslämnare ägde den alla egenskaper som kännetecknar en rent pastoral idyll, speciellt under sommarhalvåret omgiven som den var av välskötta jordbruk, friskt gröna sockerbetsodlingar, vajande guldgula sädesfält och grusvägarnas gröna trädalléer. Livet pulserade här i ett lugnare tempo än utmed de stora järnvägarna och sedan rälsbussen passerat var det knappast något som kunde störa eller inkräkta på fågelsång och vindens brus i träd och buskar. På vintrarna däremot kunde livet utmed banan vara nog så bistert med pinnande vind och snödrev ute på den öppna slätten.

För lokalbefolkning och personal utmed banan delades dygnets ljusa del upp i ett antal lagom långa delar av rälsbussen som skramlade sin färde fram och åter som en pendel mellan ändstationerna. På mellanstationerna var det dock inte brådare än att rälsbussens förare och platsvakten hann utväxla både några ord och tankar samt såväl den medförda posten som medicinlådan från apoteket Örnen i Vadstena. Banan Vadstena-Ödeshög tillhörde nämligen den handlevade generationen järnvägar som behövde manuell skötsel av både signalanordningar och bommar vid vägkorsningarna. Samtliga driftplatser var därför bemannade och förblev så ända fram till nerläggningen.

Platsvakterna utmed banan var för övrigt en liten skara av verkligt trofast slag. Några hade bott vid järnvägen nästan hela sitt liv. I Arneberga hade Edith Gustafsson tjänstgjort i jämnt 30 år när trafiken upphörde. Hon hade kommit till järnvägen redan som sexåring då fadern blev banvakt i Väversunda för att året därpå förflyttas till Norehoff. Där fick dottern Edith göra sina första lärospån i yrket genom att sköta grindarna i 10 år fram till förflyttningen till Arneberga.

I Herrestad hann Astrid Granath tjänstgöra i 35 år, dvs halva den tid som järnvägen fanns till. Inte heller hon var obekant med yrket när hon började. Fadern deltog i byggandet av järnvägen Linköping-Fågelsta (MÖJ) och blev sedan banvakt där. Aven Astrids bror Einar blev järnvägare, åren 1919-28 i MÖJ:s tjänst, och från 1942 platsvakt i Rogslösa. Efter nedläggningen fick Einar Granath fortsatt tjänst i Hästholmen där spåret skulle bli kvar.

I Väversunda hade Karin Johansson varit sedan 1949 och Margit Rydberg sedan 1943 i Alvastra. Yngst i skaran var Ulf Andersson i Borghamn som innehade tjänsten som platsvakt där under endast ett års tid.

lande materielen märktes om och målades i SJ:s färgsättning.

Att både önskvärda och behövliga förändringar uteblev bottnade i flera orsaker. Dels var varken person- eller godstrafiken av sådan omfattning att några större investeringar i fasta anläggningar kunde motiveras, dels, och inte minst, var spåret så klenlytt byggt att de rationaliseringar av driften som hade kunnat genomföras omgående, och utan nämnvärda investeringsbehov, förhindrades av rent tekniska skäl. Som nämns i andra sammanhang låg den ursprungliga klena 14,5 kg:s rälsen från år 1888 fortfarande kvar i spåret.

Detta utvecklingsbegränsande tillstånd hade faktiskt den nye ägaren, staten, sin del i. Den uteblivna upprustningen av banan Vadstena-Ödeshög på 1930-talet, då övriga delar av MÖJ rustades upp, var delvis ett resultat av att Statens motorvagnslånefond beviljade MÖJ:s ledning ett sökt lån för inköp av en motorvagn som ersättning för lokdragna persontåg på denna bansträcka. Motorvagnar var betydligt lättare i vikt och tilläts därför köras med större hastighet. Den eftersträlvade minskningen av driftskostnaden och förkortningen av restiderna kunde därigenom förverkligas utan en kostsam upprustning av spåret. Man löste således problemen genom att skjuta dem framför sig och konsekvenserna av detta fick SJ erfaras när man stod som ägare några årtionden senare.

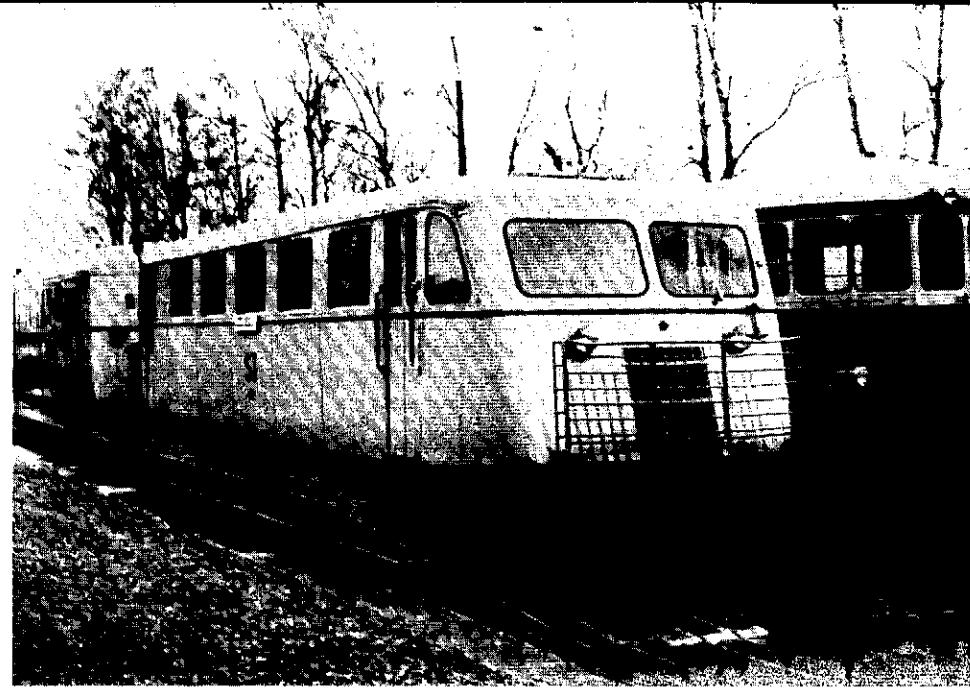
Järnvägen Vadstena-Ödeshög fick behålla både person- och godstrafiken tiden ut och hur verksamheten bedrevs på de olika trafikavsnitten redovisas mer ingående i efterföljande avsnitt. Även den en gång så betydelsefulla bettrafiken har fått sitt avsnitt.

## Persontrafiken

Den tidigare omnämnda motorvagnen som inköptes av MÖJ för persontrafiken på Ödeshögslinjen, hade vid SJ-övertagandet redan hunnit ersättas med en helt ny generation lätta och driftsäkra boggierälsbussar av välkänt Hilding Carlsson-fabrikat. Dessa hade MÖJ köpt in i omgångar mellan åren 1939-43 för persontrafiken på de oelektrifierade bandelarna, däribland linjen Vadstena-Ödeshög. Med sin låga vikt, endast 11 ton fördelat på 4 axlar, fick de köras med hela 75 km/tim på det klena spåret. Det innebar att man avverkade de 32 kilometerna mellan Vadstena och Ödeshög på 45 minuter inklusive stopp på mellanstationerna, en tid som tål att jämföras med både bil och buss än idag.

Efter förstatligandet fick MÖJ:s rälsbussar, av SJ littererade Yop med nummer 728-733, bli kvar i trafik på sin hemmabana även sedan möjligheter till förnyring av fordonsbeståndet fanns. En bidragande orsak till detta tycks ha varit den klena rälsen som drastiskt sänkte hastigheten för de nya, men samtidigt tyngre rälsbussarna med stålkorg. Så fick t ex YCo5p-bussar endast köras med max 45 km/tim och ansågs därmed inte vara ett godtagbart alternativ vid tiden för deras leverans. För den resande allmänheten var förhållandet knappast till nackdel, de gamla Yop-bussarna var minst lika bekväma att åka med som sina modernare efterföljare.

De ljusgula Yop-bussarna gick kvar i trafik på Ödeshögslinjen ända fram till



Tretågsmöte på Hästholmens station. Närmast står normalspåriga rälsbussen Yo1 442 med släpvagn UBFO2s 1604, i mitten en smalspårig YBo5p-rälsbuss och längst bort skymtar Svenska Järnvägsklubben's utfärdståg. Foto 15 maj 1958 av Ulf Diehl.

Alvastra station sommaren 1958. Foto: Hans Lindström.





**Pt 409. Dgl. 3.**  
 Lp—Vst: Sth 60. Lok Xfoalp. Ax 80.  
 Brgr P. Brtal 24. Vikt 100 ton.  
 Föraren även tbfh Fgl—Vst vard.  
**Vst—Öhg:** Rålsbusståg (Y). Sth 75.  
**(Soh Hn—Öhg:**  
 Gdh 25. Sth 30. Lok Sp. Ax 120.  
 Brgr P. Brtal 13. Vikt 150 ton.)

**Pt 411. Dgl. 3.**  
 Rålsbusståg (Y). Sth 75.  
**(Vard före Soh och Soh Lp—Vst:**  
 Sth 60. Lok Xfoalp. Ax 80.  
 Brgr P. Brtal 24. Vikt 100 ton.)  
 Föraren även tbfh.

2	3	Ank.	Avg.	6	X	1	2	3	Ank.	Avg.	6	X
	9/4		15.57		406 558	<b>Lp</b>		9/4		18.55		408 566
						<i>Tift</i>			×			
†	2	×	16.07		7772X	<b>Bng</b>	†	2	×	19.06		
						<i>(Vbro)</i>			×			
Y						<i>Vkr</i>	Y		×			
Y	2	⊗	17			<b>Glb</b>	Y	2	● ⊗	17		
						<i>Msp.</i>	Y		×			
						<i>(Kua)</i>			×			
†	1		16.29	30	436	<b>Kle</b>	†	2		19.30	31	
						<i>Ävn</i>			×			
Y	2	×	40	42		<b>Fnä</b>	Y	2	⊗	41		
						<i>(Hskn)</i>						
Y	2	●	×			<b>Varv</b>	Y	2	●	×		
						<i>Styra</i>	Y					
						<i>(Styra)</i>			×			
Y	6		59	17.04	408	<b>Fgl</b>	Y	5		58	20.11	410
						<i>Aska</i>			×			
Y						<i>Egy</i>	Y					
Y						<i>Kvbg</i>	Y					
2a			17.17	22		<b>Vst</b>	1 r			20.24	27	
						<i>Nff</i>						
Y						<i>Arn</i>	Y		×			
Y						<i>Hrs</i>	Y		×			
Y						<i>Kät</i>	Y		×			
Y	2	●	×			<b>RIö</b>	Y	2	●	×		
Y	2	●	⊗	43		<b>Bmn</b>	Y	2	●	⊗	47	
						<i>(Djk)</i>			×			
Y						<i>Vvs</i>	Y		×			
Y						<i>Obg</i>	Y		×			
						<i>(Msbo)</i>			×			
Y	2	●	×			<b>Avr</b>	Y	2	●	×		
2g			18.04	18.05		<b>Hn</b>	2			21.06	21.07	
						<i>(Sjtp)</i>			×			
1 i			12			<b>Öhg</b>	1 i			14		

† Soh sp 3. Går till hamnen då så erfordras för res. i När tåget utgöres av rålsb-tåg intages  
 När tåget utgöres av rålsbusståg intages det mot det mot fordon i infartsförvägen och

med 5-10 minuter. Med avelektrifieringen uppstod direktförbindelse Linköping-Ödeshög och de besvärande och tidsödande tågbytena i Vadstena hörde till historien. Det var således en förändring både till det sämre och det bättre.

Under större delen av 1950-talet hade bilismen inte hunnit få grepp om människors fritids- och resvanor i större omfattning. Då kunde det fortfarande vara många resande med tågen även på lokala småbanor under veckoslut och de traditionella helgerna. Utmed linjen Vadstena-Ödeshög fanns ett avsnitt med säsongsvis stor tillströmning av resande koncentrerat till sträckan Omberg-Alvastra-Hästholmen. Turisthotellet och friluftslivet på Omberg drog mycket folk under veckosluten på somrarna och även transittrafiken till västgötasidan med ångaren Trafik gav sitt bidrag till strömmen av resenärer.

Vid dessa tillfällen räckte naturligtvis inte den ordinarie rålsbussen till, inte ens med boggiesläpvagnen tillkopplad. Extratåg fick sättas in och då kom både ånglok och personvagnar till heders igen. Det var tågen nr 409/410 med avgång från Vadstena kl 17.22 och ankomst igen kl 19.23 som blev dubblerade med ett långt ångloksdraget extratåg. Man tillämpade då körning enligt paragraf 100 i Säkerhetsordningen, vilket innebar att man körde både det extra tåget och den ordinarie rålsbussen på samma tidtabell men med ett inbördes säkerhetsavstånd på 300 meter, extratåget först och rålsbussen som följetåg efter. Det ångloksdragna extratåget gick vid dessa tillfällen ner till hamnen i Hästholmen och vände där, medan den efterföljande rålsbussen tidtabellsenligt fortsatte till Ödeshög. Proceduren upprepades därefter på återresan till Vadstena. Extratågen var tursatta med ånglok av littera Np och Sp som dragkraft.

Den sista tidtabellen som trädde i kraft under privatbanetiden hade nr 120 och gällde fr o m den 10 juni 1950. Grundstommen i denna utgjordes av 6 dagliga dubbelturer över hela sträckan Vadstena-Ödeshög. Första turen utgick från Ödeshög kl 5.58 på morgonen och sista turen avslutades på samma ort kl 21.04 på kvällen. För hemtransport av biografbesökare och övriga nattsuddare på besök i Vadstena krävdes på lördagar och söndagar ytterligare några dubbelturer på kvällen, en hela sträckan Vadstena-Ödeshög och en lokalt Vadstena-Borghamn.

Eftersom turlistan både började och slutade nere i Ödeshög, fick detta till konsekvens att såväl fordon som förare, som båda var stationerade i Vadstena, fick turas om med regelbundna övernattningar nere i Ödeshög, rålsbussen på den förlängda stallplatsen i det gamla ångloksstallet och föraren på överliggningsrummet i stationshuset.

De sena kvällsturerna var dessutom förenade med den lilla egenheten att en särskild vägvakt följde med på tåget. Anledningen till arrangemanget var att platsvakterna utmed linjen hade slutat sin gärning för dagen och ingen ansvarade för bomfällning vid vägkorsningarna. Under färden fick därför rålsbussen stanna före passage av vägkorsning med bommar så att den medföljande vägvakten kunde stiga av och visa röd signal med sin handlykta.

En uppgiftslämnare, som tjänstgjort som åkande vägvakt, berättade att förhållandet var likartat även på de tidiga morgonturerna och att man före pas-

**Taxetabell A. Linköping—Vadstena—Ödesbög. Endast 2 klass i alla tåg. 138**

Trafiken på linjen Vadstena—Ödesbög torde nedläggas 1 november 1958.

- o Vardag före sön- och helgdag.
- r Sön- och helgdag och dag före sön- och helgdag
- s Sön- och helgdagar /5.26.
- v Går t.o.m. 27 sept. 1958 och f.r.o.m. 1 maj 1959.
- \* Natte efter sön- och helgdag
- Vardag utom dag före sön- och helgdag. Sön- och helgdag samt dag före sön- och helgdag över Fågelsta /7.27.

- \* Inställes vissa dagar vid helgerna, se tab. 300.
- ▲ Upphåll vid behov för av- el. påstigande. Personal finns i regel ej i tjänst för tåget.
- × vardagar
- † eller SoH = sön- och helgdagar

lockholm C 120, 119.....	...	23.30	...	4.35	...	7.25	8.30	...	11.05	13.05	17.30	16.40	...	h/8.25
lockholm C 120	...	2.20	*6.00	...	7.45	10.25	11.45	...	14.40	16.35	17.10	18.40	...	21.12
lockholm C 120	...	*22.10	0.25	...	0.25	*7.45	7.12	...	...	...	13.30	...	...	*16.35
Staterna järnvägar, spårvidd 0,891														
Linköping C.....	...	401	/593/413	...	403	405	407	...	409	417	411	419	...	413
Linköping C.....	...	5.23	6.42	...	8.48	11.20	13.14	...	16.02	17.14	18.32	19.52	...	c 22.16
Ränninge.....	...	5.31	*6.50	...	8.56	11.28	13.22	...	16.10	18.40	20.00	...	...	22.24
Retakloster.....	...	5.42	7.01	...	9.05	11.38	13.32	...	16.20	17.32	18.50	20.09	...	22.34
Aspelösa.....	...	5.54	7.13	...	9.16	11.50	13.43	...	16.31	17.43	19.02	20.20	...	c 22.45
Ödesbög 138 a.....	...	6.70	7.22	...	9.29	12.02	13.55	...	16.44	17.58	19.15	20.33	...	22.50
Ödesbög 138 a.....	...	6.41	6.36	(+8.22)7.40	...	11.31	13.30	...	(+15.20)15.54	17.30	18.50	20.07	...	22.32
Lockrike.....	...	5.57	7.11	...	9.17	11.51	13.44	...	16.32	17.46	19.03	20.21	...	c 22.47
Lvan.....	...	6.07	7.19	...	9.27	12.01	13.54	...	16.42	17.56	19.13	20.31	...	c 22.57
Ödesbög 138 b.....	...	6.25	7.40	...	9.52	12.27	14.21	...	17.05	18.19	19.35	20.53	...	23.21
Ödesbög.....	...	6.11	...	...	9.32	12.03	13.57	...	16.45	19.15	20.32	...	...	c 22.59
År.....	...	6.27	7.41	...	9.49	12.19	14.14	...	17.02	19.32	20.47	...	...	c 23.14
Ödesbög 120, 119, 107.....	...	*23.30	*23.30	...	7.25	7.25	...	8.30	13.05	...	17.41	...	...	*17.41
Jöby 107.....	...	*5.25	*5.25	...	8.33	11.04	12.04	...	14.45	16.32	17.52	...	...	*21.53
Retakloster 107.....	...	...	5.22	5.02	*7.10	...	8.41	11.26	...	13.13	14.29	17.52	...	...
Ödesbög 107.....	...	6.13	7.31	...	9.46	12.16	14.11	...	17.02	18.16	19.32	20.50	...	*23.00
Ödesbög.....	...	6.32	8.06	8.56	9.58	11.37	12.20	14.16	15.05	17.12	19.40	20.48	22.16	c 23.15
Ödesbög.....	...	6.44	8.18	9.08	10.10	11.49	12.32	14.28	15.17	17.24	19.52	21.00	22.28	c 23.27
Staterna järnvägar, spårvidd 0,891														
Ödesbög.....	...	5.50	6.50	8.21	10.16	12.40	14.47	17.28	19.57	...	22.31	...	...	m23.30
Rneborg.....	...	6.15	7.15	8.45	10.41	13.07	15.12	17.52	20.20	...	22.54	...	...	m23.53
År.....	...	6.36	7.38	9.07	11.03	13.29	15.34	18.13	20.41	...	...	...	...	m20.14
Ödesbög.....	...	6.36	7.40	9.07	11.04	13.30	15.35	18.14	20.42	...	...	...	...	m20.15
Ödesbög.....	...	6.42	7.47	9.14	11.11	13.37	15.42	18.21	20.49	...	...	...	...	m20.22

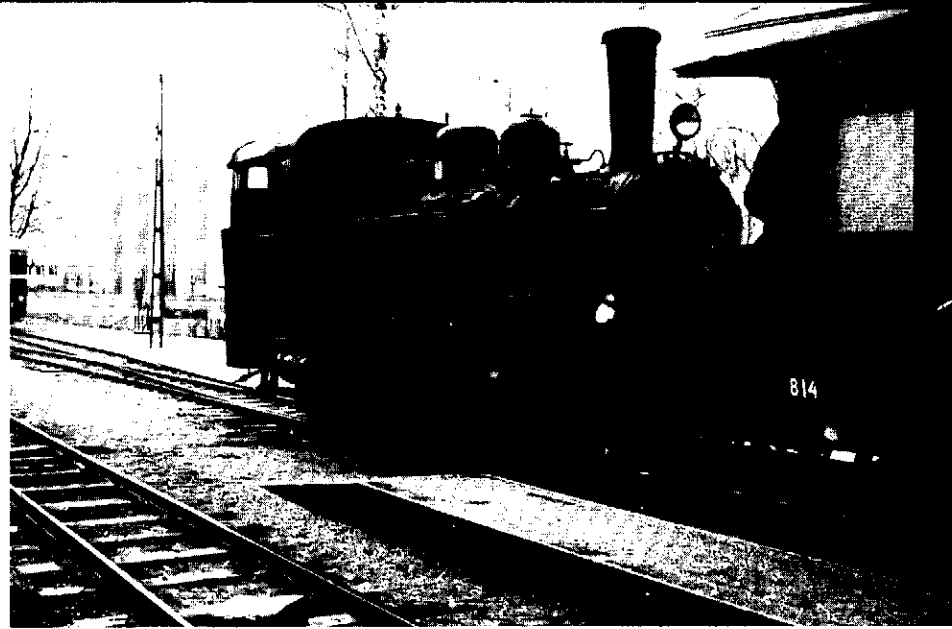
**(Linköping—)Klockrike—Borensberg. 138 a**

- hell A. Endast 2 klass i alla tåg.
- Sön- och helgdag och dag före sön- och helgdag †/9.22.
  - Vardag utom dag före sön- och helgdag.
  - Vardag före sön- och helgdag över Fågelsta /7.27.
  - Över Fågelsta.
  - SoH /4.57.
- ▲ Upphåll vid behov för av- el. påstigande. Personal finns i regel ej i tjänst för tåget.
  - × vardagar
  - † eller SoH = sön- och helgdagar

Linköping C 138.....	...	5.27	6.42	8.44	11.20	13.14	...	16.02	17.14	18.32	19.52	22.16	...	...
Ödesbög C 138, 138 b.....	...	5.19	(+8.00)7.13	9.37	11.12	13.32	...	15.30	17.13	19.37	21.00	...	...	...
Staterna järnvägar, spårvidd 0,891														
Linköping C.....	...	501	503	505	509	511	513	515	519	521	523	525	527	...
Linköping C.....	...	6.00	7.12	9.19	10.33	11.52	13.45	14.11	16.34	17.48	19.05	20.23	22.48	...
Rneborg.....	...	6.15	7.15	8.45	10.41	13.07	15.12	17.52	20.20	...	22.54	...	...	...
År.....	...	6.36	7.38	9.07	11.03	13.29	15.34	18.13	20.41	...	...	...	...	...

**Borensberg—Klockrike(—Linköping).**

Staterna järnvägar, spårvidd 0,891	...	500	502	504	506	508	510	512	514	516	518	520	522	524	526
------------------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----



Ångloket SJ Np 3158, f.d. MÖJ nr 8, f.d. VSBJ nr 1, drog det första utfärdståget i Svenska Järnvägsklubben regi den 15 maj 1958. Resan gick Linköping-Ödesbög-Hästholmen-Fågelsta-Linköping. Loket gick till skrot två år senare. Foto i Vadstena av Ulf Diehl.

mångahanda sätt, så t ex fick innehavarinnan av den kombinerade tjänsten som postkassör och lantbrevbärare i Borghamn även rycka in som platsvakt på söndagar och vid sista kvällsturen under övriga dagar. Nödvändiga kunskaper för tjänstens utövande hade erhållits vid en tågklarararkurs hos SJ.

På detta sätt gestaltade sig trafiken utmed järnvägen Vadstena-Ödesbög mot slutet av MÖJ-tiden och så förblev den, oförändrad i allt väsentligt även sedan SJ tagit över. Ännu efter halvårsskiftet 1954 körde man efter MÖJ:s tidtabell från 1950, endast minutjusteringar hade ägt rum. De förändringar i tidtabellen som skedde därefter och fram till nerläggningen 4 år senare var egentligen ganska små. Man kan säga att 1950 års tidtabell gällde tiden ut med den skillnaden att hälften av de dagliga turerna ändrats till att gå antingen SoH eller vardagar. Inskränkningarna drabbade de tider på dygnet då folk vanligtvis inte var i rörelse.

Vad gäller järnvägen Vadstena-Ödesbög kan man således knappast påstå att SJ försämrade tidtabellen med avsikt att vänja folk av med att resa med tåg. Man avhöll sig tydligen frivilligt ändå i allt större utsträckning av andra orsaker. Enligt samstämmiga uppgiftslämnare blev resandefrekvensen sämre och sämre för att bli rent av dålig mot slutet; "så där tre till fyra personer kunde sitta och titta på varandra från var sitt hörn av rälsbussen. Fler var de inte, om det ens var några alls".

Det resandebehov som trots allt fanns kvar ända fram till nedläggningsdagen hölls vid liv av arbetare och skolungdomar som reste in till tätorterna på morgonen och hem igen på eftermiddagen. Så kunde t ex tåget mot Ödesbög med



Ångloket SJ Np 3051 utanför lokstallet i Vadstena. Det byggdes av Motala Verkstad år 1935 för Ölands Järnväg och hade där nr 10. Det var av samma typ som MÖJ:s lok nr 6,7 och 8. Loket skrotades år 1960.

3051 drog det sista ordinarie ångloksdragna godståget Ödeshög-Vadstena den 1 juni 1956 och avslutade därmed samtidigt den reguljära ånglokstrafiken på hela Östgötasmalspåret. Foto: Einar Pettersson.

Ångloket SJ S10p 3075 var en långväga gäst. Det byggdes redan år 1895 och hade hunnit med åtskilligt innan det fotograferades utanför lokstallet i Vadstena. Efter 30 års tjänstgöring på smalspåren i Roslagen såldes det år 1925 till Gotland och var kvar där vid förstatligandet av öns järnvägar år 1948. Det gick till skrot år 1955. Foto: Einar Pettersson.



## Godstrafiken

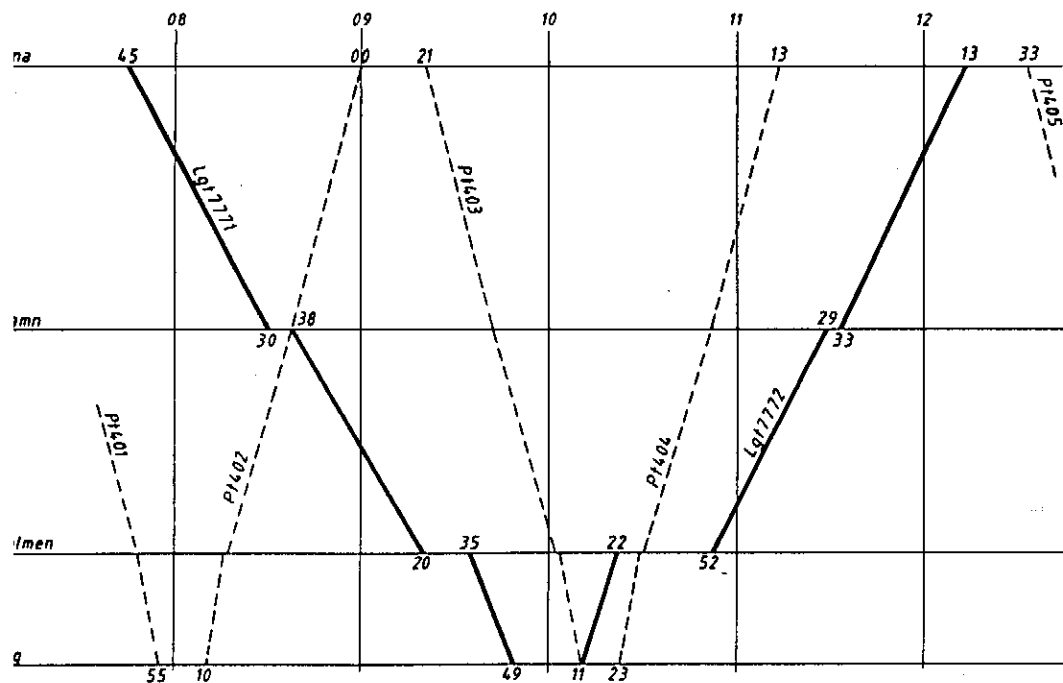
Det klena spåret blev även orsak till att godstrafiken fick drivas vidare på det gamla trevliga men orationella sättet med ånglok som dragkraft. Sina principer trogen hade SJ, om detta varit möjligt, omgående ersatt ångloket med en lokomotor av typ Z4p för att hålla driftskostnaderna nere, men denna fordonstyp var utestängd från trafik på sträckan Vadstena-Ödeshög, sannolikt på grund av vikt och axeltryck. MÖJ:s gamla ånglok nr 6-8, som vid SJ betecknades Np 3156-3158, fick därför fortsätta sin tjänst som dragkraft i godståget utan konkurrens från dieseldrivna efterföljare.

Av övriga ånglok som gick i denna tur mot slutet av sin tjänstgöring kan nämnas S25p 3169 och 3170 (f.d. NÖJ 7 och 8), S20p 3168 (f.d. NÖJ 14), samt, som framgår längre fram i texten, även ett f.d. ÖJ-lok, Np 3051, av samma typ som MÖJ:s ånglok nr 6-8.

Under MÖJ:s tid kördes godstågsturen Vadstena-Ödeshög och åter vanligtvis med enbemannat lok, dvs lokföraren fick tjänstgöra både som förare och eldare samtidigt. En övre gräns för denna dubbeltjänst var bestämd till 110 tons tågvikt, däröver krävdes att också eldare tjänstgjorde på loket. Systemet fortsatte att tillämpas även av SJ, och då tågvikten normalt inte översteg 100 ton fick lokföraren fortsätta att ensam dra hela lasset. Ångloksepoken på Ödeshögslinjen avslutades fredagen den 1/6 1956 då ångloket SJ Np 3051 med 10 vagnar och 61 ton i kroken rätttidigt anlände till Vadstena kl 12.20. Sista turen skulle egentligen ha gått dagen efter, dvs på lördagen 2/6, men den turen blev inställd. På måndagen den 4/6 drogs godståget av dubbla lokomotorer typ Z4p hela sträckan Linköping-Ödeshög.

I likhet med många andra lokala godståg hade även det här utrymme för resande, både under MÖJ-tiden och sedan SJ tagit över. Vanligtvis var det en av de tvåaxliga personvagnarna som gick med, men mot slutet av MÖJ-tiden var ofta en av boggiersonvagnarna nr 1000 eller 25 uttagna för denna tjänst. Valet av vagn hade inget med dåtida resvanor att göra utan dessa stora vagnar togs med för sin vikt och antal bromsade axlar. Införande av tryckluftsbroms på den rullande materielen pågick under många år vid MÖJ, med början i persontågen och i andra hand i godstågen, där systemet blev helt genomfört så sent som mot slutet av 1940-talet.

Sträckan Vadstena-Ödeshög trafikerades av ett godstågspår under vardagar. Tåget utgick från Linköping kl 4.05 på morgonen och var framme i Vadstena strax efter kl 7. Här gjordes ett längre uppehåll för växling och tågmöte och på senare tid också för lokbyte. Linjen Linköping-Vadstena var elektrifierad och där var normalt de elektriska motorloken SJ XFoalp 27-29, f.d. MÖJ nr 2, 4 och 5, tursatta som dragkraft. Under MÖJ:s tid, och även sedan SJ tagit över, var turen ångloksdragen i sin helhet, men efterhand som godsmängd och tågvikt minskade passerade man snart de 130 ton som var övre gräns för vad de elektriska loken orkade dra på den sträckan.



På resan söderut klarade man således av mötet med norrgående rälsbuss i Borghamn och nere i Ödeshög fick man invänta ankommande rälsbuss från Vadstena innan återresan kunde påbörjas. Rälsbussen blev man senare förbigången av i Hästholmen under uppehållet där. Klockan 12.13 skulle man vara tillbaka i Vadstena, där lokbyte på nytt ägde rum innan resan fortsatte till slutstationen Linköping. Turen var beräknad för en största tillåten hastighet av 35 km/tim och antalet axlar var maximerat till 120 st, således en rejäl marginal till det verkliga behovet.

Som anges gällde den visade turlistan fr o m 16/6 1954. Vid den tidpunkten hade således trafiken med överföringsvagnar pågått sedan dryga halvåret men den enda anmärkningsvärda effekten av denna verksamhet är att uppehållet i Hästholmen utökats från 20 till 30 minuter för norrgående tåg. Tillskottet har skett genom inskränkningar i de redan tidigare minimalt tilltagna uppehållen i Borghamn. Även om godsomsättningen utmed sträckan Vadstena-Ödeshög var av det lilla formatet är det uppenbart att turlistan är snålt tilltagen. Tiderna tycks vara anpassade för dagar utan godsomsättning, när sådan förekom måste man ha varit rejält sen, en slutsats som f.ö. bekräftar av en sagesman.

Godsomsättning av något så när regelbunden karaktär förekom på de tre stationerna Borghamn, Hästholmen och Ödeshög. Några ord om hur arbetsdagen kunde gestalta sig för godstågets personal under uppehållen vid dessa stationer under åren 1950-58 följer här i nämnd ordning:

I Borghamn var det AB Strå Kalkbruk som svarade för större delen av god-

som anslöt med växel i norra änden av bangården på Borghamns station. Spåret var ca 400 m långt och slutade i den s.k. kolgården intill kalkugnen. Benämningen på spårslutet kom av att man köpte stora mängder stenkol för ugnsprocessen och denna kom till Borghamn i öppna godsvagnar, som växlades ned till ugnen och kolgården, där man sedan skyfflade av lasten för hand från vagnarna.

Periodvis eldade man också med ved och ribb i meterlängder, och även denna anlände till Borghamn med järnväg.

Vid ugnbyggnaden hade man också flera högnivåer med spår och tippvagnar, varifrån man kunde tippa ned den brända kalken i lös vikt i järnvägsvagnar för vidare transport till kunderna. Kalken användes som jordförbättringsmedel och de lastade vagnarna hamnade så småningom vid någon annan station på smalspårsnätet för att tömmas på sin last.

AB Strå Kalkbruk hade aldrig eget lok, utan all växling av vagnar på spåret till stationen sköttes av SJ med godstågets lok. År 1952 omfattade kalkleveranserna per järnväg uppskattningsvis 100-110 vagnar (913 ton), periodvis måste växling av vagnar till ugnen ha förekommit så gott som dagligen.

Tillkomsten av rampen i Hästholmen tycks dessutom ha haft den positiva effekten för AB Strå Kalkbruk, att man lyckats utöka sitt avsättningsområde. Efter denna tidpunkt förekom trafik med både smalspårs- och normalspårsvagnar på spåret ned till kalkugnen.

Den andra industrin i Borghamn som utnyttjade järnvägen för sina transporter var Borghamns Kalkstensbrott. Man höll till i södra änden av bangården med sin verksamhet. Man var där ägare till en handvevad derrickkran av äldre årgång med bom av trä. Efter rampens tillkomst i Hästholmen övergav man biltransporterna dit och lastade därefter på sin hemstation. Periodvis lastades stora leveranser av bearbetad kalksten för byggnadsändamål på normalspårsvagnar. Även råsten i block anlände till Borghamn per järnväg för vidare förädling, bl a från Gotland.

Trafikstatistik för delsträckor av en järnväg och enskilda stationer är sparsam, men i samband med nedläggningsdiskussionerna år 1956 uppges godsomsättningen då vara 3.300 ton årligen i Borghamn.

Hästholmen var till formatet störst av stationerna på sträckan. Här möttes smalspår och normalspår, eller bredspår som man säger i trakten, med både godståg och persontåg på båda spårvidderna. Dessutom hade man båtförbindelse med västgötasidan genom ångaren Trafik, och på somrarna kunde verksamheten vid stationen vara riktigt livlig med alla resenärer.

För smalspåret vidkommande fungerade Hästholmen enbart som en knutpunkt för byte och omlastning av passagerare och gods. Tillverkningsindustrier fanns inte på orten och alla uppgifter tyder på att spannmåls- och fodermagasinen nere vid hamnen fick sina behov av järnvägstransporter tillgodosedda via normalspåret. När sockerbetor lastades i Hästholmen gick även dessa transporter samma väg. Åren efter statsövertagandet var godsomsättningen på smalspåret minimal, mellan Hästholmen och Ödeshög omsattes endast 10-20 ton per dag sammanlagt i båda riktningarna, dvs 2-3 godsvagnar. Vid tiden för rampens tillkomst hösten 1953 hade emellertid en ändring till det bättre inträffat. Då

När rampen byggts stationerades 8 st överföringsvagnar i Hästholmen. 6 st av dessa var ständigt upptagna i trafik till Ödeshögsverken, medan resterande stod i reserv eller för reparation. Dagligen gick 2-3 överföringar med godståget till Ödeshög medan lika många stod i Hästholmen för lastning eller lossning. Enligt uppgift var trafik med överföringsvagnar norrut mot Vadstena mycket sporadisk vid denna tid. Överföringsvagnarna som kom till Hästholmen var av äldre modell och hade stoppblock av ekträ. I SJ-skrivelse från denna tid föreslås att "överföringsvagnar f.d. NÖJ med 26 tons bärighet", dvs SJ 236p 350150-350159, "är att föredra och att senast erhållna överföringsvagnar bara disponeras för den omfattande trafiken över Kimstad."

Någon samordning av godstågsturerna på normal- och smalspåret förekom givetvis inte. Smalspåret godståg var i Hästholmen före middag, medan normalspåret anlände efter middag. Bristen på samordning fick således till resultat att ankommande gods från normalspåret till Ödeshög blev stående i Hästholmen över natten, medan avgående gods kom fram till Mjölby redan avändningsdagen. En annan konsekvens var att rampning av vagnar fick utföras med ensamt lok, både av- och pårampning med normalspårsloket, medan endast vrampning utfördes med smalspårsloket.

Även efter rampens tillkomst förekom mycket omlastning av gods mellan pårvidderna inne i omlastningsskjulet, där man hade tillgång till en taktraffers. Förhållandet var till viss del orsakat av att tillgången på överföringsvagnar tidvis kunde vara otillräcklig. Vid den här tiden kunde det dessutom förekomma hela vagnslaster av gods ner till hamnen och ångaren Trafik. På smalspåret hamnspår var det plats för 6 godsvagnar samtidigt, 3 nedanför och 3 ovanför vägkorsningen till hamnplanen. Man brukade då arrangera så att vagnslaster ställdes nedanför och styckegods ovanför korsningen. För styckegods till och från västgötasidan hade man stadigvarande tillgång till en malspårig täckt godsvagn med handbroms. Vagnen var placerad uppe vid stationen och i denna samlade man in allt styckegods som anlände under dagen fram till kl 13.00, då man bromsade ner vagnen för hand till hamnspåren och ångaren Trafik som då anlände till Hästholmen på sin middagstur. Dagen efter lrogs vagnen upp till stationen igen med godstågets lok.

Stationen i Ödeshög, banans ändpunkt i söder, tycks ha varit en järnvägstillflykt av anmärkningsvärt slag. Det var den enda stationen utmed banan som hade fast stationerat växellok, dock ingen bullrande och dieselosande lokomotor, utan en ardenner av god svensk kvalitet. Växlingsledare, så att säga, var äkeriägare Karl Andersson i Ödeshög, som hade åtagit sig att utföra stationens behov av vagnväxling, en syssla som huvudsakligen bestod av att dra vagnar på stickspåret in till Ödeshögsverken. När dagens växling var avslutad körde Karl Andersson också ut gods från SJ:s magasin till kunder på orten.

Vagnväxling med hästar pågick under SJ-tiden så länge smalspåret fanns kvar, och under den tiden hann Karl Andersson slita ut 3-4 hästar, en del av vagnarna var tunga att dra även för en kraftig ardenner. När dagens godståg anlände till Ödeshög var således växlingen avklarad och det som återstod för ågpersonalen var att skifta vagnar samt att fylla på förråden på loket.



Ödeshög. Karl Andersson växlar vagnar med en av sina hästar år 1952. Foto: Kurt Hagström.

Ödeshögs station. Snöberedskapen. En betvagn har utrustats med släpplog som höjes och sänkes med hjälp av en lång träbom och ett okänt antal armstarka karlar. Foto: Einar Pettersson.

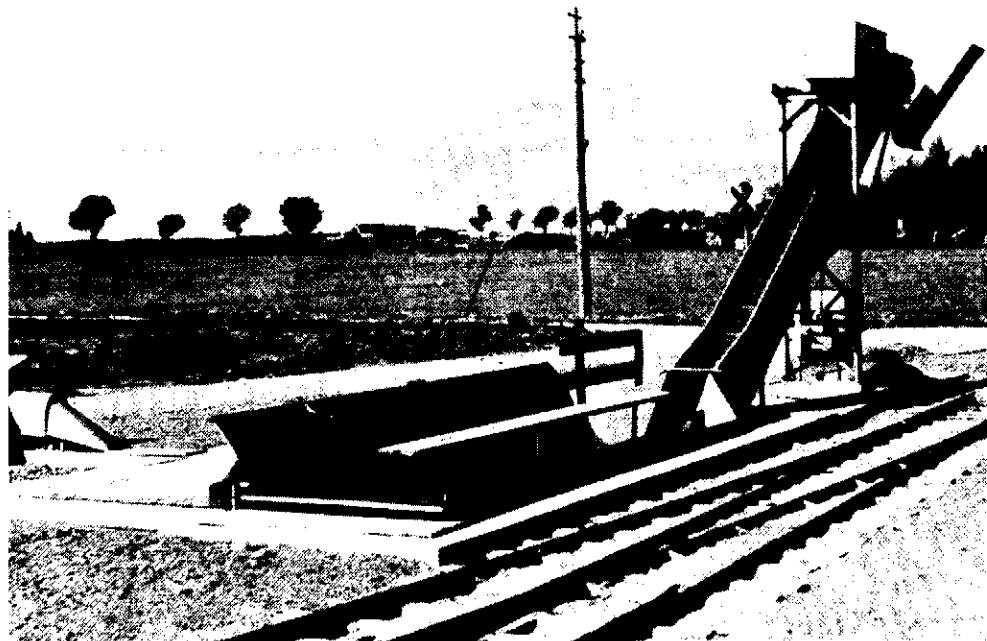


## Betkampanj

Järnvägen Vadstena-Ödeshög var en utpräglad slättlandsbana som i hela sin sträckning gick fram genom bördig jordbruksbygd. Endast vid foten av Omberg hade den kontakt med skogbevuxet område och utkanten av en mossmark. Trots närheten till jordbruket var den inte speciellt beroende av denna näringsgren, med ett enda undantag — odlingen av sockerbeter. Där var beroendet i stället desto mer framträdande, en egenskap som den hade gemensam med de övriga banorna i det smalspåriga järnvägsnätet väster om Linköping. Samtidigt som dessa järnvägar i mycket hög grad var i behov av transportinkomsterna från sockerbetsodlingen var järnvägarna samtidigt i lika hög grad av avgörande betydelse för denna. Fram till tiden efter andra världskrigets slut hade sockerbetsodlingen inte kunnat existera utan tillgång till dessa järnvägar, eftersom något transportalternativ inte fanns utom i området närmast kring Linköping, där direkttransport med häst och vagn och lastbil var vanligt. Först sedan tiderna börjat normaliseras efter kriget och traktorer och gummihjulsvagnar blivit ett allmänt transportmedel inom jordbruket, kunde landsvägarna i större omfattning ersätta järnvägarna som transportleder.

Betkampanjen svarade för årets intensivaste trafikperiod utmed dessa för övrigt ganska lugna smalspåriga järnvägsmiljöer ute på slätten öster om Vättern. Under loppet av drygt två månader, oktober och november, skulle årets skörd av sockerbeter tas upp ur jorden och transporteras iväg till sockerbruket i Linköping. Då var det full aktivitet både på och kring banorna en stor del av dygnet. På vägarna ringlade betlassen i riktning mot närmaste järnvägsstation och på järnvägarna gick långa och tunga ångloksdragna godståg med last av betor i riktning mot Linköping, och i motsatt riktning med betmassa och tomvagnar i retur till producenterna. För järnvägen Vadstena-Ödeshög innebar betkampanjen att upp till 75 % av årets totala godsomsättning skulle tas om hand under dessa två höstmånader. Resten av året var det följaktligen märkbart lugnare tider.

Den sena årstiden var egentligen inte den lämpligaste tidpunkten för en betkampanj. Nederbördsrika höstar kunde göra bethantering utom på fälten till ett inferno av fukt och lervälling. En av de svåraste kampanjerna i detta avseende inträffade år 1952, den blev sannolikt något av ett rekord i besvärigheter. Efter att kampanjstarten skjutits upp med 5 dagar kom man igång den 1/10. Det gjorde regnandet också och den 15/10 var upptagning och transporter utom på fälten lamslagna, varför odlarna lät betorna ligga kvar i avvaktan på bättre väder. Regnandet fortsatte dagligen under resten av månaden men trots detta kom betavverkningen åter igång den 27/10. Då hade driften vid bruket legat nere i 10 dagar och alla kampanjarbetare varit permitterade. Under november fortsatte problemen oförändrat och av månadens 28 avverkningsdagar hade man frost under 22 dagar och nederbörd under 20 dagar. Under denna kampanj utgjordes den transporterade mängden orena betor i genomsnitt av 38 % jord innehållande blast, gräs och sten och därtill frost var och varannan dag. Under norma-



*Betelevatorerna som sattes upp vid MÖJ:s stationer var av modell elektriskt driven kedjetransportör. En del av transportören låg under marknivå på botten av ett stort betongtråg och fortsatte därifrån i lutning upp till en nivå varifrån betorna kunde tömmas i järnvägsvagnarna. MÖJ lät komplettera anläggningen med en tippbar platta vid sidan av tråget. På denna kunde betlassen ställas och tippas så att betorna rasade ner i tråget. Bilden, som visar betelevatoren i Arneberga, är hämtad ur MÖJ jubileumsskrift.*

elevatorer med tippflak vid de större mottagningsställena. Därefter slapp odlarna åtminstone att själva grepa över sina betlass för hand i järnvägsvagnarna. Utmed linjen Vadstena-Ödeshög fick Vadstena, Norehoff och Arneberga elevatorer under åren 1942-44. När kampanjen var igång för fullt vägde man in och lastade ca 100 ton betor per dag och elevator. Det var mycket ont slit som undveks tack vare denna ganska enkla mekanisering av transportapparaten. Påskyndare till uppsättning av elevatorerna var staten genom att bidra med 50 % av anläggningskostnaden. Det generösa intresset får ses mot bakgrund av den brist på arbetskraft som orsakades av krigsårens omfattande inkallelser till försvaret.

Efter denna orienterande inledning är turen kommen till järnvägen för att närmare se hur man där löste problemen att hantera den plötsliga anhopning av gods som uppstod under en kampanj. Det var en stor transportapparat som skulle organiseras och tursättas med både lok, vagnar och personal. För varje års kampanj upprättades en speciell turlista för bettrafiken, på löst blad helt vid sidan av tjänstetidtabellernas fasta turer. Alla bettransporter gick med extratåg som pso-trafik, dvs på särskild order, uttryckt i klartext. Trafikbilden var tomvagn-

Hela betkampanjen var ångloksdragen, linjetjänst såväl som växlingstjänst och lokala turer. Några andra alternativ att hantera denna tunga trafik fanns helt enkelt inte, elloken var helt otillräckliga med sin svaga motorstyrka. På MÖJ:s linjer blev betkampanjen därför en årligen återkommande renässansperiod för ångloken, de var ju normalt satta på undantag av den elektriska driften. Det hörde dessutom till rutinen att ånglok fick lånas in från de andra banorna i området för att täcka behovet av dragkraft. Av inlånade lok tycks NÖJ-lok ha varit vanligast, denna bana gick huvudsakligen genom skogsmarker och hade ingen bettrafik av nämnvärd omfattning att tänka på.

En tidskrävande uppgift inför varje kampanj måste ha varit att iordningsställa alla godsvagnar som behövdes för trafiken. Trots sitt stora beroende av bettransporterna var MÖJ inte ägare till speciellt många betvagnar, dvs öppna godsvagnar av littera I med höga fasta gavlar och sidoväggar. Vid förstatligandet infördes endast 111 stycken i SJ:s vagnförteckning. Merparten, eller 91 stycken, var av små standardtyper med 5,5-6 meters korglängd och 9-10 tons lastförmåga. Det stora behovet av denna vagntyp under kampanjerna löstes genom att MÖJ:s övriga innehav av öppna vagnar av typerna N och NN försågs med lösa meterhöga glesa brädväggar, s.k. betlämmar, som hängdes upp i vagnsstolparna. Ett stort lager av dessa betlämmar fanns i Linköping, var och en försedd med numret på den vagn den tillhörde. Till varje vagn behövdes 6 lämmar, 1 på varje gavel och 2 på vardera långsidan.

I den speciella kampanjturlistan är det de två tågen med numren 701 och 702 som är av närmaste intresse här, eftersom dessa hade anknytning med linjen Vadstena-Ödeshög. Tåg nr 701 utgick från Linköping tidigt på morgonen med tomvagnar till Vadstena. På vägen dit satte man också av vagnar på mellanliggande stationer. Efter ankomsten till Vadstena kopplades loket loss från de kvarvarande vagnarna, eftersom loket med personal skulle stanna kvar i Vadstena under dagen för skötsel och vila. Senare på kvällen skulle det tjänstgöra som tåglok i tåg nr 702 och dra de lastade vagnarna tillbaka till Linköping. Tomvagnarna tog det ordinarie godståget mot Ödeshög hand om och satte av vid stationerna där betlastning pågick. Framåt eftermiddagen körde man sedan en lokal tur Vadstena-Väversunda-Vadstena med ett av småloken och samlade ihop vagnar som lastats under dagen. Åter tillbaka i Vadstena skulle alla lastade vagnar kopplas ihop till ett enda långt vagnsätt. Normalt försökte man då få ihop vagnar till fullt tåg, vilket innebar 90 axlar (45 vagnar), mot Linköping, för att slippa stanna i Fågelsta för komplettering.

Tåg nr 702, det stora bettåget som en del Vadstenabor har i friskt minne än idag, hade kl 18.30 som avgångstid till Linköping. För att undvika att bli stående i s-kurvan och stigningen ut från stan hade man ett av småloken som påskjut upp till backkrönet vid Quissbergs allé. Ibland backade man dessutom ut en bit på linjen mot Ödeshög för att få längre startsträcka och körde därefter med fullt pådrag genom stationsområdet i Vadstena. Just dessa avgångar tycks ha bjudit på näst intill chockartade syn- och hörselintryck, ty de är än idag ett vanligt inslag i den muntliga berättartraditionen i denna för övrigt av järnvägar svagt intresserade landsända.



Norehoff lastplats. Fotot är taget i riktning mot Ödeshög.

Norehoff var enbart lastplats och saknade såväl stationshus som godsmagasin. Tillsynen sköttes av vägvakten som bodde i huset på platsen. Norehoff levde upp några månader var höst när årets betkampanj pågick. Här förekom då en betydande invägning av sockerbeter och elevatoren uppfördes redan år 1944. Under årets övriga månader inskränktes trafiken till att godståget satte av en och annan vagn med gods till traktens jordbrukare. Foto: Einar Pettersson.

vagnar) och efter påfyllning även av lokets förråd avverkade man den återstående sträckan till Linköping.

Som framgått av texten är de ovan beskrivna trafikrutinerna hämtade från MÖJ-tiden, närmare bestämt från tidsperioden 1942-46. Övergången till statlig regi blev en brytningstid för järnvägarna i dubbel bemärkelse, genom att både krigsåren med sin intensiva trafik och de gamla bolagsgränserna upplöstes nästan samtidigt. Gamla, självklara företeelser ifrågasattes, så även MÖJ:s sätt att bedriva kampanjtrafiken. Med förstatligandet ökade rörligheten bland den åkande personalen och när lokförare från SJ och andra banor plötsligt konfronterades med de speciella MÖJ-rutinerna för bettågen, blev man knäsvaga. Så långa och tunga tåg gick det överhuvudtaget inte att ta sig fram med enligt deras åsikt, trots att f.d. MÖJ:s personal bevisat motsatsen sedan årtionden tillbaka. Fortsättningsvis skulle det köras endera med halverade tågvikter eller med dubbla tåglok istället för ensamt lok med påskjut, allt kompletterat med en allmänt stelbent attityd till praktisk problemlösning.

Å andra sidan hade utvecklingen inom sockerbetsodlingen under 1950-talet, och samtidigt med SJ-tiden, gått dithän att det inte längre fanns anledning att fortsätta att pressa ångloken till det yttersta som man gjort under MÖJ-tiden.



den odlade arealen. Sedan sockerbruket i Linköping startade år 1905 uppnåddes en betmängd tillräcklig för minst 50 dagars avverkning endast åren 1912, 1913, 1921, 1934-37 och 1950, dvs under 8 kampanjer av de 49 bruket var i drift. Under 1940-talet minskade betodlingen till följd av bristen på arbetskraft. Efter år 1947 blev tillgången på arbetskraft åter bättre, transporterna underlättades med gummihjulsvagnar och lastbilar och betupptagningen mekaniserades. År 1950 hade den odlade arealen sockerbetor i Östergötland ökat till hela 2340 ha — den näst största dittills. Därefter hamnade betodlingen i området i en ny kris och den odlade arealen minskade i snabb takt. År 1952 hade den krympt ihop till endast 1528 ha.

Den negativa utvecklingen orsakades av en fördelaktig prisutveckling på brödsäd och oljevaxter, särskilt höstraps. Kombinationen av dessa två grödor är lämplig även för växtföljden och gav därigenom jordbruket en möjlighet att undvara djur och foderproduktion. En övergång till kreaturslös drift kom igång och behovet av betblast som fodertillgång försvann. Inom loppet av några år minskade djurbeståndet med 1/3 och betarealen med 800 ha i de traditionella betodlingsdistrikten. Dilemmat för betodling i dessa trakter var att betskörden blev låg men blastskörden stor och av hög kvalitet, många gårdar odlade faktiskt sockerbetor nästan enbart för mjölk- och köttproduktionens skull. Det är med denna utveckling som bakgrund som siffrorna i de följande tabellerna skall ses för att bli av intresse. För jämförelse med SJ-tidens kampanjer har år 1937, som var det sista stora året före kriget, tagits med.

Tabell nr 1. Sammandrag av bettillförseln vid vågstationerna utmed järnvägen Vadstena-Ödeshög åren 1950-54

Kampanjår	1937		1950		1951		1952		1953		1954	
	Orena betor ton	Antal jvg-vagnar	Orena betor ton	Antal jvg-vagnar	Orena betor ton	Antal jvg-vagnar	Orena betor ton	Antal jvg-vagnar	Orena betor ton	Antal jvg-vagnar	Orena betor ton	Antal jvg-vagnar
Vadstena	~13200		2939	250	2484	306	1927	224	2357	286	2369	
Norehoff	-		3671	401	1439	177	2981	320	2463	292	4135	
Arneberga	-		2770	318	1430	173	1466	160	2227	241	3530	
Österstad	-				215	28	-	-	-	-	-	-
Rogslösa	~6400		2018	253	737	89	951	111	1463	168	3131	
Ödeshög	~745		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ödeshög	~350		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ödeshög	~150		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Summa</b>	<b>~20845</b>	<b>~2300</b>	<b>11398</b>	<b>1222</b>	<b>6305</b>	<b>773</b>	<b>7325</b>	<b>815</b>	<b>8510</b>	<b>987</b>	<b>13165</b>	
fr. 1937	100 %	-	54,2 %	-	30,2 %	-	35,1 %	-	40,8 %	-	63,2 %	-

Som framgår av slutsummorna i tabell nr 1 blev 1950-talets betkampanjer ganska beskedliga tillställningar för järnvägen Vadstena-Ödeshög. Trots att år 1950 var ett toppår, liksom år 1937, var den transporterade betmängden nästan halverad mot tidigare. De fyra sista åren visar visserligen på en stadigt ökande transportvolym och man ska då veta att utvecklingen var styrd i den riktningen genom att järnvägstransporterna var föremål för en betydande subventionering. Fraktbidrag utgick med 60-70 % av transportkostnaden år 1954.

En noggrannare studie av vågjournalerna för år 1950 avslöjar att även trafiken var halverad i tågvikt räknad. Kampanjen pågick under tiden 4/10-16/12 och betleveranserna var arrangerade så att invägning och lastning skedde växelvis i Norehoff-Rogslösa och Vadstena-Arneberga så att de parvis var i drift 3 dagar per vecka. Med detta förfarande blev det normalt inte mer än 20-25 lastade vagnar per dag vid avgång från Vadstena. Ett ensamt ånglok kunde därför sköta all bettrafik utmed hela f.d. MÖJ med en tur per dag under 6 dagar per vecka. Av övriga stationer utmed linjen Vadstena-Linköping var endast Fornåsa och Klockrike vågstationer samt Österstad på sidolinjen till Motala.

Tabell nr 2. Sammandrag av den totala bettillförseln till bruket i Linköping åren 1951-53.

Kampanjår	1937		1951		1952		1953	
	Orena betor ton	%	Orena betor ton	%	Antal jvg-vagnar	Orena betor ton	%	Antal jvg-vagnar
Invägningsplats								
Bruket's bilvägar <u>Summa</u>			21217	35,0	-	24135	43,9	-
Bruket's järnvägsväg			5901	9,7	603	3977	7,2	405
Vågstationer utmed fd. MÖJ	38430	45,6	12163	20,0	1497	10313	18,8	1153
Vågstationer utmed fd. VSBJ	17480	20,8	6672	11,0	740	4336	7,9	513
Vikingstad			280	0,5	16	-	-	-
Mantorp			855	1,4	50	-	-	-
Häkantorp (Västergötland)			10546	17,4	541	9840	17,9	553
Valtorp --"			3018	5,0	164	2344	4,3	121
Järnvägstransporter <u>Summa</u>	57550	66,4	39435	65,0	3611	30811	56,1	2745
Inköpt mängd betor <u>Summa</u>	84220	100	60652	100	-	54946	100	-



Beträffande järnvägstransporterna åren 1951-53 skall noteras att den mängd betor som vägts in på brukets järnvägsväg sannolikt härrör från smalspårsbanorna till viss del. Under kampanjerna var alla stationer utmed både f.d. MÖJ och VSBJ, utom vågstationerna, öppna för enskild lastning.

I tabellen är vidare av intresse att notera hur bilarnas andel av transportvolymen ökar samt att man transporterade stora mängder betor ända från Västergötland för att hålla produktionsvolymen uppe vid bruket i Linköping.

#### Vågstationer:

År 1951 var följande stationer vågstationer:

MÖJ: Klockrike, Fornåsa, Österstad, Aska, Vadstena, Norehoff, Arneberga, Herrestad och Rogslösa.

VSBJ: Ledbergskulle, Björkeberg, Normlösa, Skänninge och Bjälbo.

År 1952 hade antalet minskat så att följande återstod:

MÖJ: Klockrike, Fornåsa, Österstad, Vadstena, Norehoff, Arneberga, Rogslösa.

VSBJ: Ledbergskulle, Skänninge, Bjälbo.

Antalet var därefter oförändrat epoken ut, undantagandes Skänninge som var indragen år 1954.

För att ge fullständig rättvisa åt de smalspåriga järnvägarnas transportarbete under kampanjerna skall till sist också nämnas att en stor del av den transporterade mängden betor återvände med järnväg till producenterna i form av betmassa. Uppgifterna härom är litet knappa, men ändå tillräckliga för att ge en uppfattning om storleken och även utvecklingen mot kreaturlösa jordbruk.

Tabell nr 3. Uppgifter om bettransporter åren 1937 och 1954.

Kampanjär	1937	1954
Järnväg	Betmassa ton	Betmassa ton
MÖJ. Delen Linköping - Fågelsta	7000	?
MÖJ. Delen Vadstena - Ödeshög	4600	586
Summa:	11600	
VSBJ. Ledbergskulle - Bjälbo	4650	?

## Nedläggning

Hösten 1955 började tecken tyda på att något var i görningen med tågtrafiken Vadstena-Ödeshög och att denna kanske befann sig i riskzonen för nedläggning. Sedan sommaren hade godstågen endast gått varannan dag och arbeten med rälsbyte för att möjliggöra trafik med överföringsvagnar hade avbrutits. På grund av förseningar och försämrad service återinförde SJ godståget även tis dagar och torsdagar från mitten av oktober. Återgången till normal trafik skedde efter klagomål och påtryckningar från kunder. Vid denna tidpunkt var det också allmänt bekant att persontrafiken bar sig dåligt och strängt taget var det endast två tåg i vardera riktningen som hade passagerare i större antal. Dessutom var också bettrafiken ett snart avslutat kapitel.

I början av september 1956 hölls ett informationsmöte i Ödeshög där SJ redo gjorde för den ekonomiska situationen för tågtrafiken i området. Från SJ:s sid redovisades att trafiken Mjölby-Hästholmen och Vadstena-Ödeshög gick med stor förlust och att en nedläggning av trafiken på dessa båda banor skulle innebära en årlig besparing på 500.000 kr. År 1954 gjordes totalt 237.000 resor på sträckan Vadstena-Ödeshög, dvs 650 resor per dag, vilket var helt otillräckligt för att motivera fortsatt järnvägstrafik. Rälsbyte på sträckan Vadstena-Hästholmen skulle kosta över 600.000 kr. Upprätthållande av befintlig trafik Vadstena-Hästholmen samt persontrafik Hästholmen-Ödeshög kom att ge en årlig förlust på ca 280.000 kr.

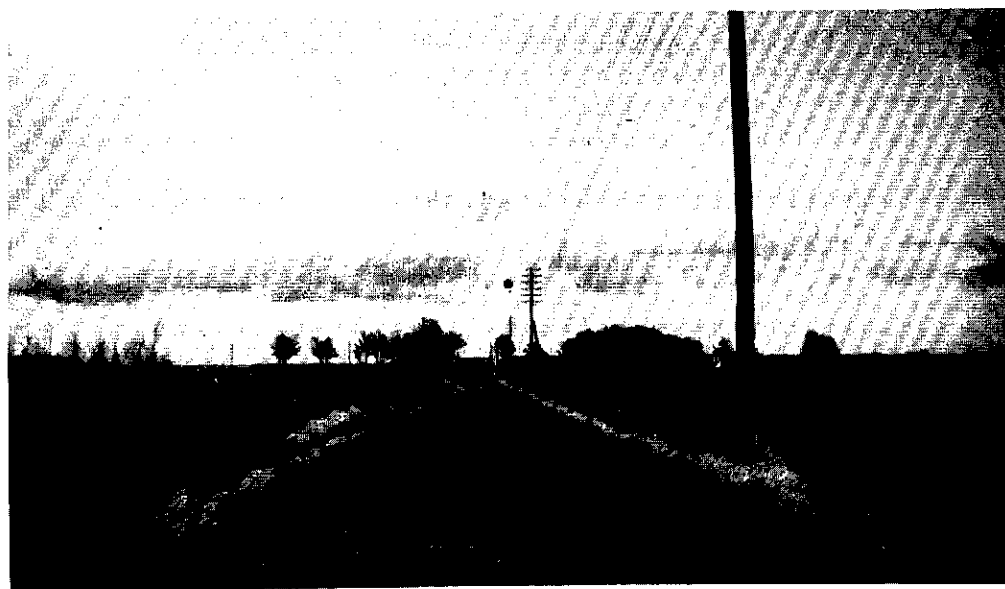
Informationsmötet resulterade givetvis i omfattande aktiviteter på alla nivåer. Det var inte enbart SJ:s finanser som var i bedrövligt tillstånd, område kunde vid den tiden inte uppvisa en enda landsväg med godtagbar standard som ersättning för järnvägarna. T.o.m. dåvarande riksväg 8, nuvarande riksväg 50 var grusväg med tjälskador, lervälling, hålor och damm, allt efter årstid och väderlek.

Den 15 november 1957 kom Kungl Maj:ts beslut om nedläggning av trafiker på de berörda järnvägarna. För smalspåret innebar beslutet total nedläggning av trafiken på sträckan Vadstena-Hästholmen-Hästholmens hamn och persontrafiken mellan Hästholmen och Ödeshög fr.o.m. den 1 november 1958. På den sistnämnda delsträckan skulle godstrafiken vara kvar och spåret breddas till normal spårvidd. Sista ordinarie tåg över hela sträckan Vadstena-Ödeshög blev tåg 411 med avgång från Vadstena kl 19.57 och med ankomst till Ödeshög kl 20.49 fredagen den 31 oktober. På delsträckan Vadstena-Borghamn och åter blev det ytterligare ett kvällståg men sedan var det slutkört.

Så blev det då nedläggningsdagen och dagen till ära ställde SJ upp med de längsta persontåg som rullat fram i dessa trakter på mången god dag, ett 10 vagnar långt rälsbusståg, dvs så mycket som tilläts hopkopplat. Man kunde lika gärna ha kommit med 10 vagnar till, risken för att någon plats skulle behövas gapa tom var obefintlig. På Vadstena station hade ett 1000-tal personer samlats för att delta i begivenheten, 300 av dem tänkte följa med på resan. Blanc



Rivningståget. Z4p 311 med gammal personvagn. Foto: Einar Pettersson.



Rivningen av linjen närmar sig Norehoff från söder. Foto: Einar Pettersson.

Rivningståget på Vadstena station. Foto: Einar Pettersson.



och Hästholmen var trängseln än värre med alla hågade resenärer. 500 biljetter var tryckta för tillfället, men räckte inte till. Det gjorde inte heller platserna på tåget. Största delen av dem som väntade i Hästholmen kom inte med tåget, det var överfullt redan vid ankomsten dit. Problemet löstes så att två rälsbussar körde tillbaka dit efter ankomsten till Ödeshög och hämtade de väntande, som på så sätt också fick delta i trafikens upphörande. En 70-årig järnvägsepok var avfirad.

Efter nedläggningen revs spåret upp nästan omgående, vissa sträckor vid Borghamn och Alvastra skulle bli ny landsväg. Där linjen gått genom bördig jordbruksbygd avgrusades banvallen och återgick till att bli åkermark. Den sista biten som drabbades av rivningsbeslut var sannolikt sträckan Vadstena-Norehoff. Det var från början meningen att spåret skulle ligga kvar ut till silo-byggnaden i Arneberga men förutsättningen var att Centralföreningen garanterade utlastning därifrån. Det kunde man inte göra och sommaren 1959 revs spåret och bron över Mjölnaån avlägsnades.

Avslutningsvis känns det både angeläget och motiverat att tillåta en liten utvikning vid sidan av spåret och ägna några rader åt minnet av en annan epok som avslutades samtidigt med persontrafikens avveckling, nämligen den välkända båtförbindelsen över Vättern mellan Hjo och Hästholmen. Den hade ju en gång i tiden tillkommit med den enda avsikten att fungera som sammanbindande länk mellan de båda smalspåriga järnvägsnäten på ömse sidor om Vättern. Det var den 1 november 1892 som den nybyggda "Isbrytaren och passagerareångaren TRAFIK" gjorde sin första resa från Hjo till Hästholmen och därmed inledde en lång och trogen tjänstgöring. TRAFIK var byggd speciellt för denna rutt och kunde medföra 250 passagerare i 3 olika klasser. Ombord fanns gott om utrymmen för passagerarnas trevnad: Herrsalong, damsalong, konversationsalong, röksalong samt en matsal med "fullständiga rättigheter" för ett 40-tal sittande gäster.

På sommaren gjorde TRAFIK tre turer per dag och vintertid en tur per dag så länge isförhållandena så tillät. Satsningen på båtförbindelsen visade sig vara lyckosam och gods och passagerare skeppades över i en till synes aldrig sinande ström. På 1930-talet började det emellertid att kärva till sig och TRAFIK fick på allvar känning av konkurrensen från andra kommunikationsmedel. Mot slutet av år 1932 var läget så prekärt att fartygets rederi, Ångbåts AB Hjo-Hästholmen, tvingades gå i likvidation. Ett nytt, och delvis kommunalägt, bolag tog emellertid över och trafiken kunde fortsätta som tidigare.

Med tiden kom TRAFIK i allt större utsträckning att fungera som turistångare och den regelbundna trafiken inskränktes så småningom till att upprätthållas några sommarmånader varje år. På 1950-talet installerades oljeeldning för att minska driftkostnaderna, men trots detta gav rörelsen allt sämre ekonomiskt resultat år efter år. När så persontrafiken avvecklades på de anslutande järnvägarna brast den sammanhållande länken och efter sommarsäsongen 1959 var det slutseglat och TRAFIK lades upp i hemmahamnen Hjo.

Tidtabellsbunden samtrafik med de anslutande järnvägarna upprätthölls så länge möjligheten till detta fanns kvar, på östgötasidan således t.o.m. samma-

## EN RESA ÖDESHÖG–VADSTENA I TEXT OCH BILD

Om ej annat anges är foton tagna i riktning mot Vadstena.



Ödeshögs station 1958-07-13. Foto: Lars Hagström.

Ödeshögs station 1958. Ett rälsbusståg är klart för avgång mot Vadstena. Fotograf okänd.



Lokstallet i Ödeshög var byggt av tuktad kalksten i samma stil och lilla format som sin motsvarighet i Vadstena. För att kunna ställa upp en boggerälsbuss under tak blev den vänstra stallplatsen förlängd med en tillbyggnad på baksidan.

Linjen mot Vadstena viker av åt vänster i bilden. I motsatt riktning går stickspåret till Ödeshögsverkens gamla område.

Foto: Einar Pettersson.

En blick bakåt och farväl till Ödeshög! Foto: Einar Pettersson.





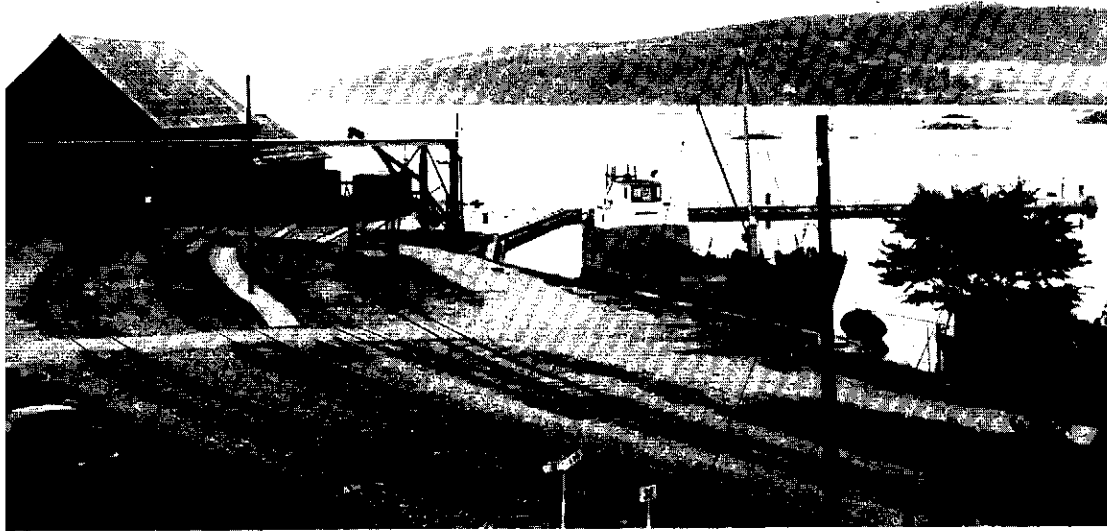
*Från Ödeshög gick linjen i en 3 km lång raksträcka fram till Sjöstorps hållplats. I bakgrunden reser Omberg sin silhuett över det flacka landskapet. Foto: Einar Pettersson.*



*Vy av Hästholmens station från söder. I förgrunden viker de båda spåren till hamnen av åt vänster i bilden. Foto 1958-07-13 av Lars Hagström.*



*Hästholmens station 1958-07-13. Stationen i Hästholmen anlades av FWÖJ och var således ursprungligen en renodlad smalspårsstation. När Hästholms-*



Hästholmens hamn 1958-07-13. Av hamnplanens fem stickspår är de två inre smalspårerna de ursprungliga från FWÖJ:s byggnad. Under årens lopp har utfyllnad av planen gett utrymme för ett tredje stickspår närmast kajen. MÖJ:s gamla hamnkran står längst ut vid piren's landfäste och kan återfinnas där än idag som ett minnesmärke. Foto: Lars Hagström.

Norr om Hästholmens station vek linjen av åt öster för att fortsätta norröver på insidan av Omberg. Foto: Einar Pettersson.



Vy av Alvastra station från söder. Delvis gömt av vegetationen ligger det 130 m långa utdragsspåret på vilket man en gång i tiden ställde upp de långa extratågen till Omberg på somrarna. Foto: Einar Pettersson.

Alvastra station låg inbäddad i en lövskogsduge intill Ombergs sydligaste del. Ännu i juni 1953 kallas Alvastra för station, men blir senare nedklassad till hållplats.

Godsomsättningen verkar ha varit minimal, närheten till Hästholmen och normalspåret uppfattades sannolikt som ett fördelaktigt alternativ. Alvastra kommer istället att gå till historien som stationen dit man reste med tåget när man skulle tillbringa en dag i naturen på Omberg. Foto: Einar Pettersson.





Linjen ut från Alvastra mot norr. Fotot är taget från korsningen med landsvägen mot Heda. Foto: Einar Pettersson.



Ombergs station låg vid kanten av Dags mosse och undgick härigenom av naturliga skäl att bli omgiven av annan bebyggelse. Bygden runt stationen är av samma orsak mycket glest befolkad, så Omberg måste, liksom Alvastra, ha haft störst betydelse som av- och påstigningsplats för besökare till det intilliggande berget.

Ombergs station hade ursprungligen ett rundgångsspår framför stationsbyggnaden och godsmagasinet, men detta revs före 1950. Omberg var håll- och lastplats 1950-58. Foto: Einar Pettersson.



Ombergs station. Från godsmagasinet lastbrygga kunde man överblicka en del av linjen mot norr och den ute på mossen belägna anslutningen till torvströfabriken. Där fanns ett rundgångsspår med ett anslutande stickspår som kan anas försvinna ut i terrängen mot torvströfabriken åt höger utanför bilden. Torvtransporter förekom inte på järnvägen under SJ-tiden. Fabriken tillverkade strötorv och denna levererades med lastbil eller hämtades av lantbrukarna i trakten med egna fordon. Foto: Einar Pettersson.





*Vy av Väversunda station från söder. Efter en resa på 3,4 km från Omberg har vi lämnat gungflyna på Dags mosse och har åter fast mark under banvallen när vi är framme vid nästa anhalt som är Väversunda. Foto: Einar Pettersson.*

*Stationen i Väversunda låg lite avskilt placerad invid järnvägens korsning med stora landsvägen, och hade Väversunda kyrka och den lilla byn runt denna som närmaste form av tätort.*

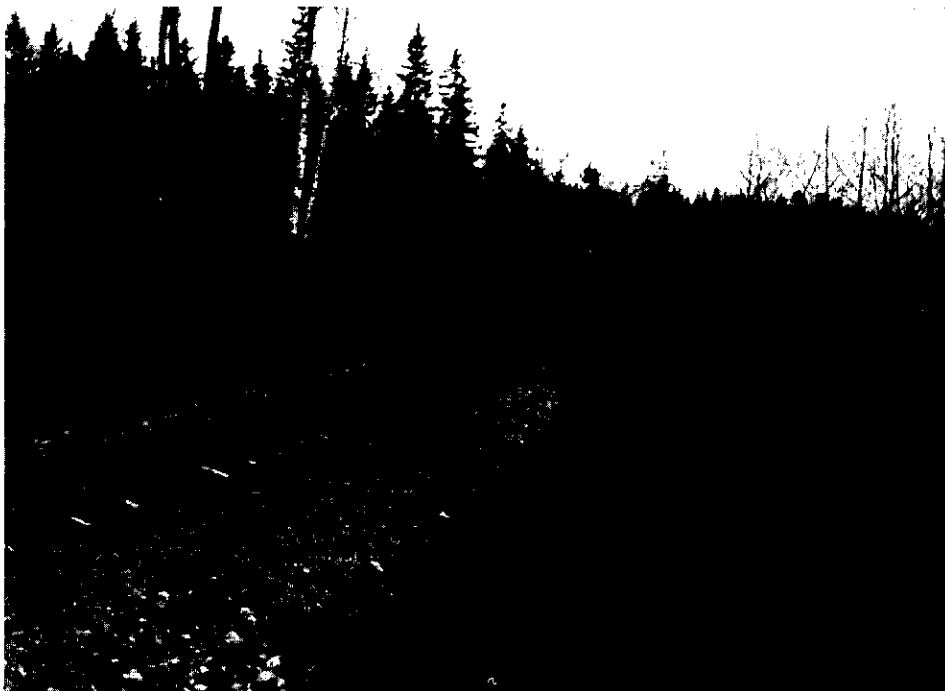
*Stationen har haft störst betydelse som anhalt för resande. Betlastning förekom inte, och den övriga godsomsättningen har inte lämnat några anmärkningsvärda spår i statistiken ens på MÖJ:s tid. Väversunda var håll- och lastplats 1950-58. Foto sommaren 1958 av Hans Lindström.*



*Väversunda station. Platsvakt Karin Johansson står beredd att fälla bommarna för avgående rälsbuss mot Vadstena. Med vevapparaten manövrerades tre bommar samtidigt; två över riksvägen samt en över vägen mot Väversunda kyrka, som anslöt till riksvägen intill järnvägs-korsningen. Foto sommaren 1958 av Hans Lindström.*

*Djurkälla hållplats låg precis halvvägs mellan stationerna Väversunda och Borghamn och var anhalt för befolkningen i Skedet-bygden. Foto: Einar Pettersson.*





*Vy av Borghamns station från söder. Efter 18 km:s resa är vi framme i Borghamn och gör uppehåll framför stationshuset. På järnvägens tid fanns inte mycket bebyggelse vid stationen i Borghamn. En stor del av husen, som idag finns runt det forna stationsområdet, är av senare datum. Borghamn var station åren 1950-58. Foto ca 1956-58 av Einar Pettersson.*



*Borghamns station. Foto: Einar Pettersson.*







*Borghamns station. Rälsbussen har anlänt och för en kort stund är det liv och rörelse på planen framför stationshuset. Många av inneovånarna i Borghamn har sin utkomst i Vadstena och man pendlade med rälsbussen så länge järnvägen fanns kvar. Foto sommaren 1958 av Hans Lindström.*

*Borghamns station strax före nedläggningen av järnvägstrafiken 1958. Vid husknuten har redan busstrafikens hållplatsskylt kommit på plats, men tidtabellstavlan gapar tom ännu en kort tid. Fotograf okänd.*



*Rogslösa station låg inne i den lilla kyrkbyn med samma namn och var den enda mellanstationen som omgavs av sammanhängande tätbebyggelse. Kanske detta förhållande bidrog till att Rogslösa var en av de tre stationer utmed forna FWÖJ som fick stationshus av rött tegel.*

*Rogslösa station var den sydligaste utposten i betodlingsdistriktet söder om Vadstena och kunde jämföras med Vadstena, Norehoff och Arneberga vad gällde invägning av sockerbeter under kampanjerna. Rogslösa fick aldrig elevator så all betlastning fick utföras för hand i anslutning till lastkajen i bangårdens södra del. Rogslösa var station 1950-58. Foto sommaren 1958 av Hans Lindström.*



Källstad håll- och lastplats var belägen vid järnvägens korsning med vägen mot Källstad kyrka. Bangården utgjordes av ett kort rundgångsspår och möjligen även ett stickspår utanför rundgångsspåret. Vid statsövertagandet var platsen bemannad i begränsad utsträckning för biljettförsäljning, den intilliggande vägkorsningen var redan då försedd med automatiska klockor. Vid nedläggningen 1958 stod huset obebott sedan lång tid. Under SJ-tiden kan betlastning ha förekommit i mindre omfattning. Foto: Einar Pettersson.

Källstad hade påstigningsmärke av MÖJ-modell med elektrisk lampa som visade rött sken när den tändes. Övriga platser med denna utrustning var Djurkälla, Omberg och Sjöstorp, medan Mossebo hade plåtstins av SJ-modell. Landsvägen till Källstad kyrka passerar mellan huset och bilen, som vädras ordentligt i solgasset. Foto sommaren 1958 av Hans Lindström.



Vy av Herrestad station från söder. Den 3,6 km långa raksträckan från Rogslösa avslutades vid infarten till Herrestad, där södra delen av bangården var lagd i kurva. På det korta utdragsspåret ställdes vagnar upp för lastning av betor, vilket förekom i mindre omfattning även under SJ-tiden. Foto från SJK-resan 15 maj 1958 av Ulf Diehl.

Herrestad station låg i norra utkanten av en mindre och utspridd samling hus och smågårdar på ömse sidor om riksväg 8. Den var under SJ-tiden klassad som håll- och lastplats. Foto sommaren 1958 av Hans Lindström.

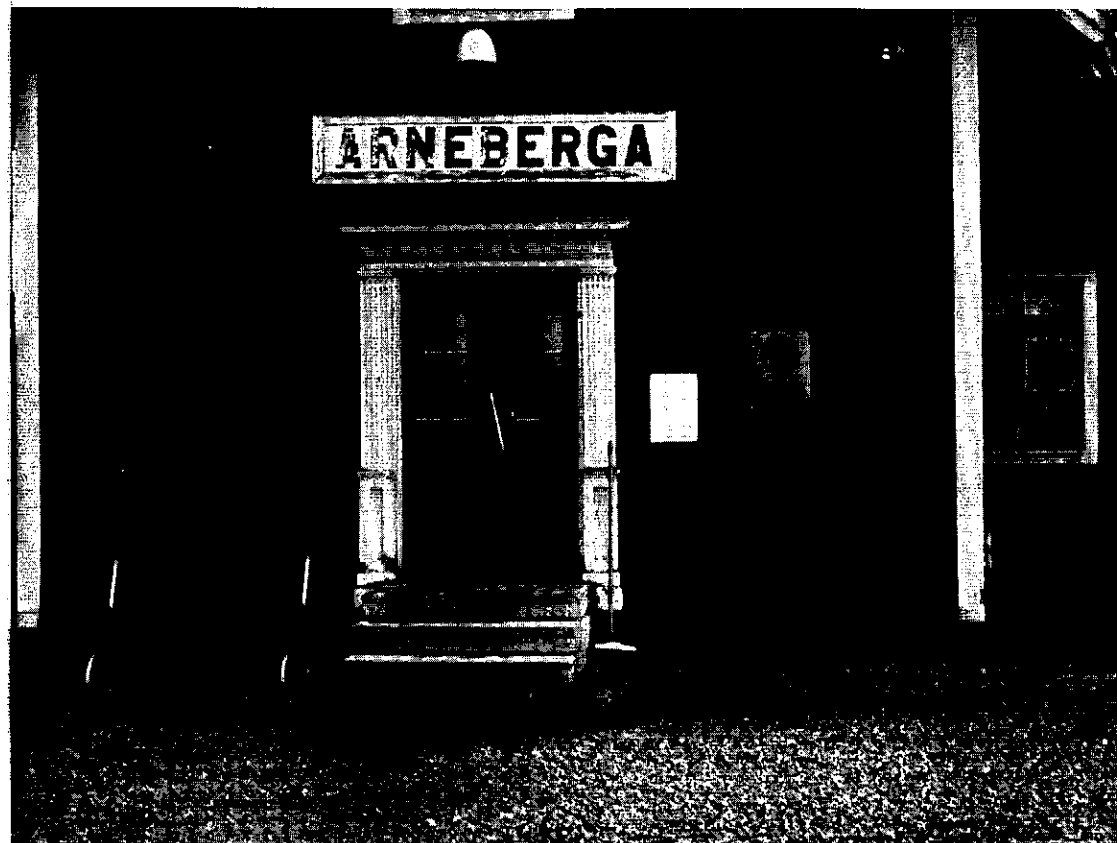




*Vy av Arneberga station från söder. Åt söder omgavs linjen in till Arneberga station av industrispår på ömse sidor. Betelevatorn var placerad till vänster strax bakom bildens fotograf, och ett av de långa utdragsspåren för betvagnar syns längst ut till vänster. Spåret som går ut i bildens högerkant fortsätter ytterligare en kort sträcka bort till Centralföreningens spannmålssilo. Foto: Einar Pettersson.*



*Arneberga station, håll- och lastplats 1950-58, låg ensamt placerad ute på slätten utan någon koncentration av bebyggelse i närheten. Arneberga var, trots detta, sannolikt en av de livaktigaste mellanstationerna. I anslutning till sta-*



*Stationshusen utmed gamla FVÖJ var mycket sparsamt påkostade med yttre utsmyckningsdetaljer. Det enda som framhävde deras funktion och status var dörrarna mot spårsidan som försetts med omfattningar i nyklassisk stil. Foto sommaren 1958 av Hans Lindström.*



Norehoff lastplats. Fotot är taget riktning mot Ödeshög. Lastplatsen Norehoff var belägen i anslutning till järnvägens korsning med riksväg 8, nuvarande riksväg 50. När SJ tog över var korsningen bevakad med grindar, som senare ersattes med handvevade bommar. Utöver vevstativet vid entrén till vägvaktens bostadshus kan den observante upptäcka ytterligare ett vevstativ intill vägkanten i linje med raden av telegrafstolpar. Det användes av de resande vägvakterna när man skulle passera vägkorsningen på morgnar och kvällar. Foto sommaren 1958 av Hans Lindström.

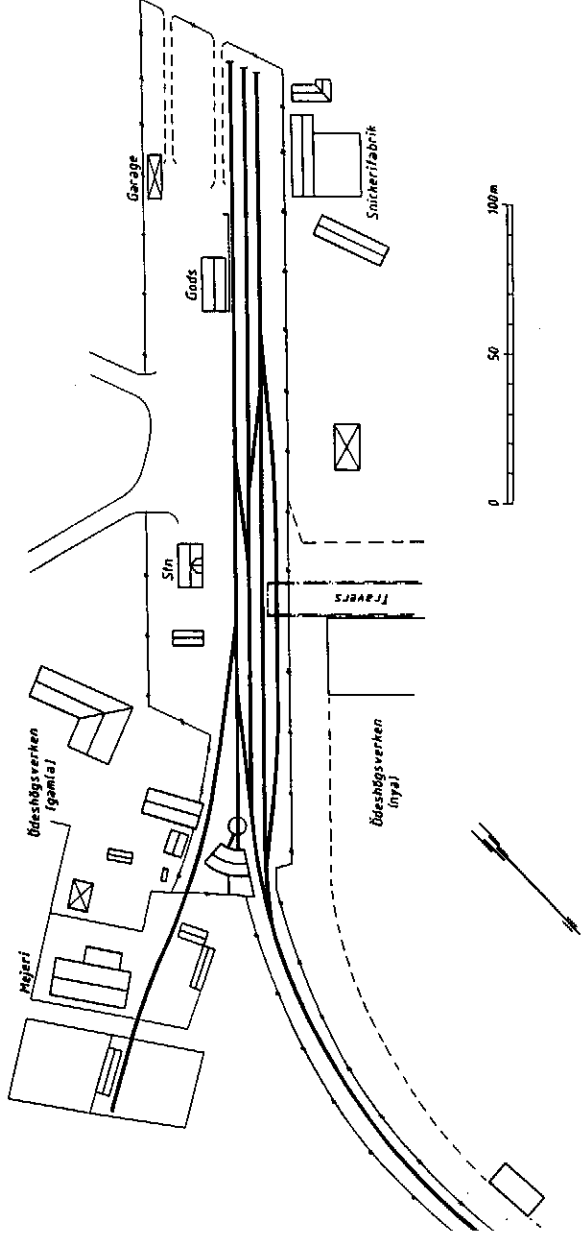
När Norehoff passerats återsod en lång raksträcka till slutmålet Vadstena, där slottet och klosterkyrkan reser sina välkända silhuetter högt över det omgivande landskapet. Foto sommaren 1958 av Hans Lindström.



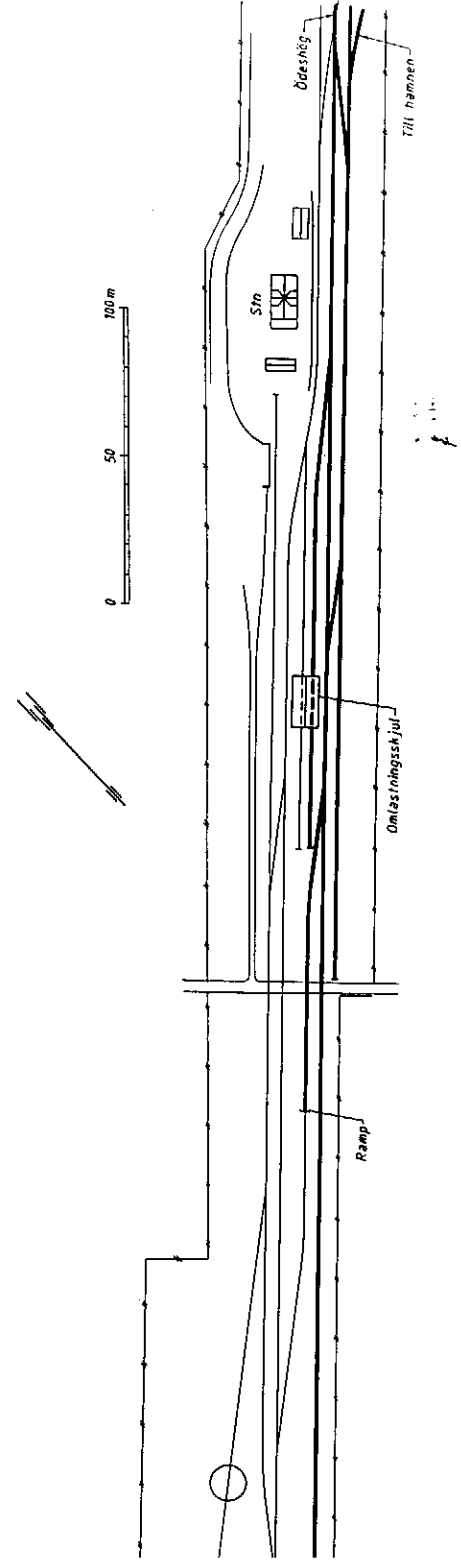
Strax före bebyggelsen korsades Mjölnaån på den nybyggda bron. Foto: Einar Pettersson.



# Bangårdsritningar

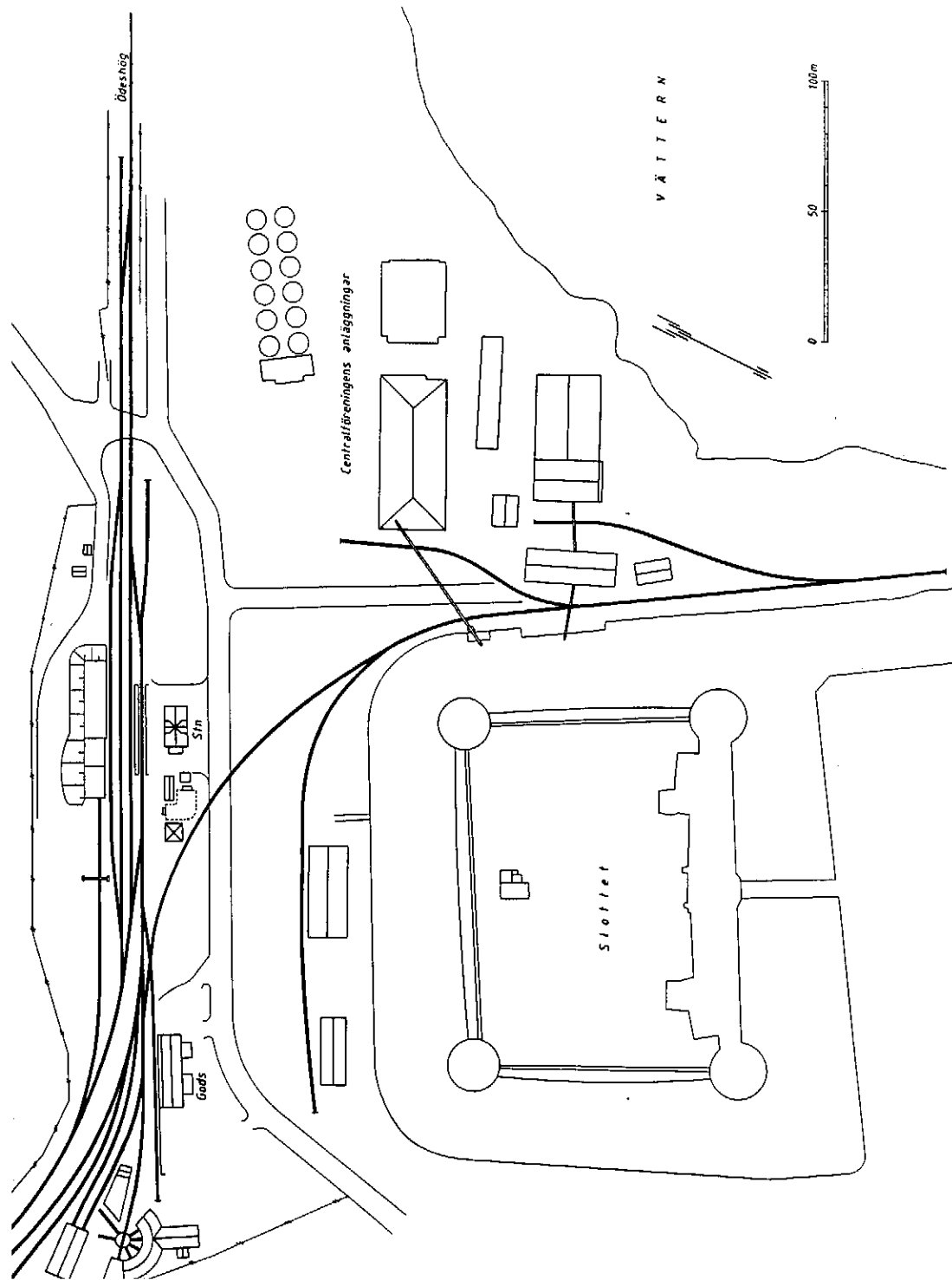


Ödeshögs station efter karta upprättad år 1952 med anledning av förslag till ändring av byggnadsplan för området. Ändringsförslagen (som utslutits) kom aldrig till utförande, utan bangården hade det visade utseendet under hela den smalspåriga SJ-epoken. Lastspåret till nya Ödeshögsverken tillkom år 1946 och kvar på gamla området blev gjuteri med upplag för tackjärn och kol utmed det angränsande lastspåret in till mejeriet. Slutligen kan nämnas att garaget inne på stationsområdet tillhörde bussbolaget Jönköping-Gränna-Ödeshög, som arrenderade mark här för.



Hästholmens station efter karta år 1953 över förslag till placering av ramp för trafik med överföringsvagnar.





## Källor

SJ:s arkiv, Tomteboda, Banbyråns handlingar

SSA:s arkiv, Arlöv, Vågjournaler

Tidningsartiklar 1950-58 i:

Östgöta Correspondenten

Östgötabladet

Personintervjuer av järnvägsmän vid MÖJ/SJ och lokalbefolkning

MÖJ, SJ tjänstetidtabeller

Sveriges Kommunikationer, div. årg.

SOU 1948:9 Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar avgivet av 1943 års järnvägskommitté, del III, Östra Småland och Östergötland. Stockholm 1948.

Vadstena kommun, Stadsarkitektkontorets arkiv, div kartor

## Bilaga

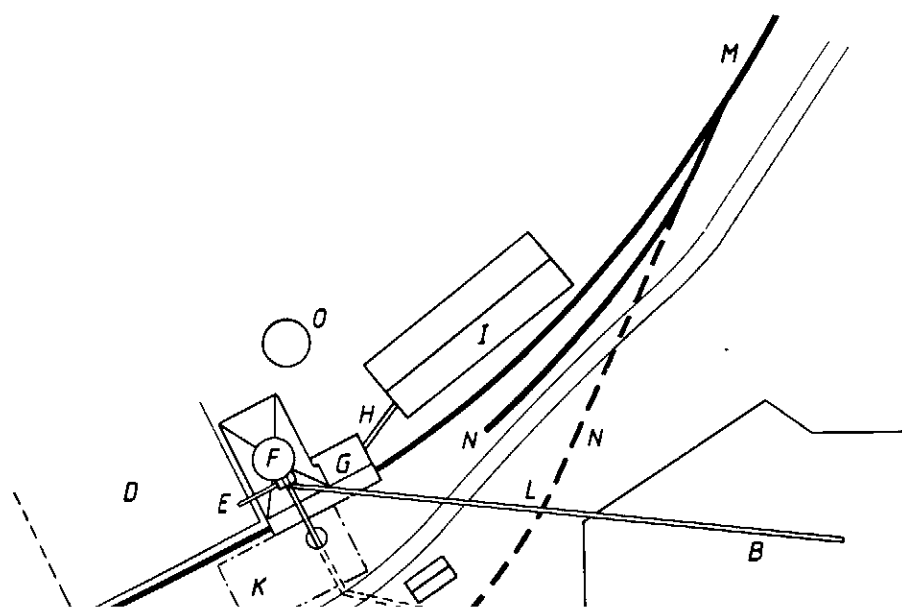
### AB Strå kalkbruk, Borghamn

Tillverkade bränd kalk, årsproduktion ca 5.000 ton (uppgift år 1943)

Fram till omkring år 1950 dominerades industrianläggningens exteriör helt av den stora hundbanan för uppfordring av kalksten från det intilliggande dagbrottet. Det var en smäcker träkonstruktion av imponerande storlek med ena änden nere på botten i brottet, 12-13 m under marknivån, och den andra änden uppe vid ugnskransen, ca 18 m över marknivån. Längden på det lutande planet kan uppskattas ha varit av storleksordningen 125-135 m. Underhållet av banan blev av naturliga skäl ganska kostsamt och detta bidrog till att den kring år 1949/50 ersattes av en ny hundbana av betydligt blygsammare format. Den nya banan gick ner under jord i ett schakt och anslöt till en spårförsedd, horisontell tunnel, som sprängts in i berget från dagbrottets botten.

Verksamheten vid anläggningen kännetecknades av en påfallande låg mekaniseringsgrad. Produktionen byggde i stor utsträckning på tungt och otrevligt kroppsarbete, t ex hantering av den osläckta kalken, som dammade och frätte både på kläder och kroppshud.

Driften upphörde ca 1958/59 och anläggningen stod därefter öde till ca 1965/66 då den revs.



## Teckenförklaringar

A. Kalkstensbrottet. Kalkstenen sprängdes loss med dynamit och lastades för hand i tippvagnar på decauvillräls. Större stycken delades med hjälp av slägga till lämplig storlek.

B. Gamla hundbanan, "högbanan", slutade mot en större uppsamlingsficka uppe vid ugnskransen. I denna tippades 7 st hundar kalksten åt gången, varefter innehållet tömdes i ugnen.

C. Den sprängda tunneln med räls och nya hundbanan.

D. Kolgården, ett 50x40 m stort område, som grävts ner till berget och därigenom hade fått sin botten nedsänkt ca 1,5 m under det anslutande järnvägsspårets nivå. Här lagrades bränslet till ugnen, kol och ved, sedan det lossats från järnvägsvagnarna för hand. Kolgården hade ett enkelt decauvillespår för att underlätta framforslingen av bränslet till hundbanan intill ugnbyggnaden. Spåret flyttades med spett allt eftersom bränslehögarna förbrukades.

E. Hundbana för bränsle som anslöt till uppsamlingsfickan vid ugnskransen. (Jmfr B.)

F. Kalkugn av schaktugnstyp. Ugnen var 28 m hög, 29 m efter ombyggnad. I denna brändes kalkstenen, som, när den rakades ut för hand i tippvagnar vid ugnens botten, hade omvandlats till bränd (osläckt) kalk.

G. Tak över järnvägsspåret. Här kunde kalken tippas direkt i järnvägsvagnar efter vägning.

H. Decauvillebana (högnivåbana) på träkonstruktion som förenade ugnens utmatningsnivå med kalkladan och fortsatte in i denna i höjd med takfoten. I passagen mellan byggnaderna kunde kalken tippas direkt ner i väntande lastbilar och även järnvägsvagnar.

I. Kalklada. Användes för lagring av osläckt kalk när avsättningen var mindre än produktionen. Längsidan mot spåret hade tre öppningar och genom dessa lastades kalk för hand i järnvägsvagnar med hjälp av provisoriska landgångar och skottkärror. Ett synnerligen dammig och otrevligt arbete när kalkdammet släcktes av svetten mellan kläder och hud och frätte på bådadera.

K. Kalklada som sannolikt revs samtidigt med den stora högbanan. Här lagrades kalk som man gick och släckte för hand med vattenkannor. I tidigare skede har man således även levererat släckt kalk.

L. I skärningsområdet mellan högbanan och sticksparat lagrade man mindre kalksten i högar och sålde som väglagningsmaterial.

M. Järnvägsspåret till Borghamns station.

N. Stickspar. På den gamla högbanans tid, dvs 1940-talet ut, hade sticksparat en sträckning motsvarande den streckade linjen. Det flyttades därefter närmare huvudspåret enligt den heldragna linjen.