



Göteborgsfjärren 1985

Ett spel från Svenska Järnvägsklubben



Manual

med fördjupad presentation av järnvägar,
tågtrafik och tågledning i
Göteborgs trafikledningsområde år 1985

Datorplattform

Programmet går bra att köra i Windows 11, 10 eller 7, kan eventuellt också fungera i äldre versioner.

Installation

Du laddar ner installationsfilen till Göteborgsfjärren 1985 från SJKs hemsida på den länk du fått vid köpet av spelet. Passa gärna på att samtidigt ladda ner manualen till både Göteborgsfjärren 1985 och Göteborgsfjärren 2021. I den senare finns mer utförliga genomgångar av alla spelets funktioner och finesser.

Installera spelen genom att dubbelklicka på filen SetupGbg85.exe. Programmet ska då installeras på din dator med namnet Göteborg 1985, troligen i Windows programbibliotek Program (x86). En ikon bör komma upp på ditt skrivbord.

Ditt antivirusprogram kan eventuellt ge varningar vid installation av typen ”okänt program”, ”litar du på leverantören av programmet?”, osv. I värsta fall kan det sättas i karantän. SJK har så långt det går sökt förebygga detta genom att anmäla programmen till de större antivirusföretagen. Skulle problem ändå uppstå går det i de allra flesta fall att komma förbi dessa varningar genom att läsa länkar om Mer information, klicka på Installera ändå, Återställ, tre små punkter, pilar eller liknande. Om det är omöjligt för dig att installera, skriv till info@sjk.se så försöker vi hjälpa dig.

Bilder

Omslagsbild. Linje 1-tåg (föregångare till InterCity) från Stockholm på infart till Göteborg C. Foto Erik Forss 1982.

De flesta bilder i manualen är tagna av två medlemmar i SJK som i många år haft som hobby att fotografera tåg och järnvägsmiljöer, Erik Forss och Hans Broman.

Några bilder är hämtade från Svenska Järnvägmuseets DigitaltMuseum.

Enstaka bilder har också tagits av andra fotografer. Fotografernas namn framgår vid varje bild.

Tack

SJK tackar alla dem som har medverkat till att simulationen kunnat göras: Den ursprungliga versionen av SJKs ”fjärr”spel skapades av PK Rusch som idégivare och Jonas Rahm som svarade för programmeringen omkring 2008. Anders Karlsson är idégivare till och har också skapat detta spel. Lennart Olsen har biträtt med rådgivning och teknisk support. Många andra personer har också hjälpt till med testkörning, bilder, mm. Ett stort tack till alla!

Copyright: SJK (Svenska Järnvägsklubben) har ovillkorlig ensamrätt till denna simulation.

Senast uppdaterad: Maj 2022

FÖRORD

Göteborgsfjärren 1985 är ännu ett spel i SJKs serie av nya tågledningsspel som först lanserades med Hallsbergfjärren 2020 i början av år 2021 och sedan följts av fler spel från Gävle, Norrköpings, Göteborgs och Ånge trafikledningsområden. Göteborgsfjärren 1985 är byggt på samma tekniska plattform som de andra spelen men skiljer sig från dessa genom att det inte visar dagens banor och tågtrafik utan banor och trafik som de såg ut för nästan fyrtio år sedan, på hösten år 1985.

Idén till spelet kläcktes av SJKs medlem Anders Karlsson, bosatt i Göteborg. Anders har också byggt spelet medan Lennart Olsen, som byggt de andra spelen, har bistått med bland annat rådgivning och teknisk support.

Ambitionen med Göteborgsfjärren 1985 är att den inte bara ska vara ett spel utan också ett tidsdokument över järnvägstrafiken i Göteborgsområdet som den såg ut på 1980-talet. Med möjlighet att återuppleva den tiden för den som var med då och att lära sig litet järnvägshistoria för den som växt upp senare. Därför finns i manualen en ganska grundlig beskrivning av banor, tågtrafik, tågtyper och fordon illustrerad med bilder från den tiden. År 1985 var bara mindre delar av Göteborgsområdet fjärrstyrt så i spelet får du som spelare både agera fjärrtågklarare och lokal tågklarare vid de många stationer som då fortfarande var lokalt bevakade (beskrivs mer i avsnittet om tågledning 1985).

Manualen inleds med en, jämfört med manualerna i de andra spelen starkt förkortad, teknisk beskrivning av hur spelet fungerar och kan spelas. Om du redan spelat något av de tidigare spelen så vet du hur det går till. Om det är första gången du spelar något av SJKs fjärrspel och vill ha en fördjupad genomgång av spelets alla funktioner och finesser föreslår vi att du läser manualen till Göteborgsfjärren 2021 som du kan ladda ner på samma sida som där du laddade ner installationsfilen till det här spelet.

INNEHÅLL

Så kommer du igång	sid 4
Trafikledning 1985 – i verkligheten och i spelet	sid 8
Banor och trafik inom Göteborgsfjärrens område Ytterst kort historik, utformning av banan och översikt över trafiken hösten 1985 och förändringar i bana och trafik därefter.	sid 9
Tågtyper och fordon Om vilka slags tåg och fordon som trafikerade banorna 1985	sid 25
Spelets historia och uppdatering Litet om spelets bakgrund och historik och om den nya Göteborgsfjärren.1985	sid 34

SÅ KOMMER DU IGÅNG

Starta, pausa och avsluta spelet

Du **startar spelet** genom att dubbelklicka på ikonen Göteborg 1985 på ditt skrivbord.

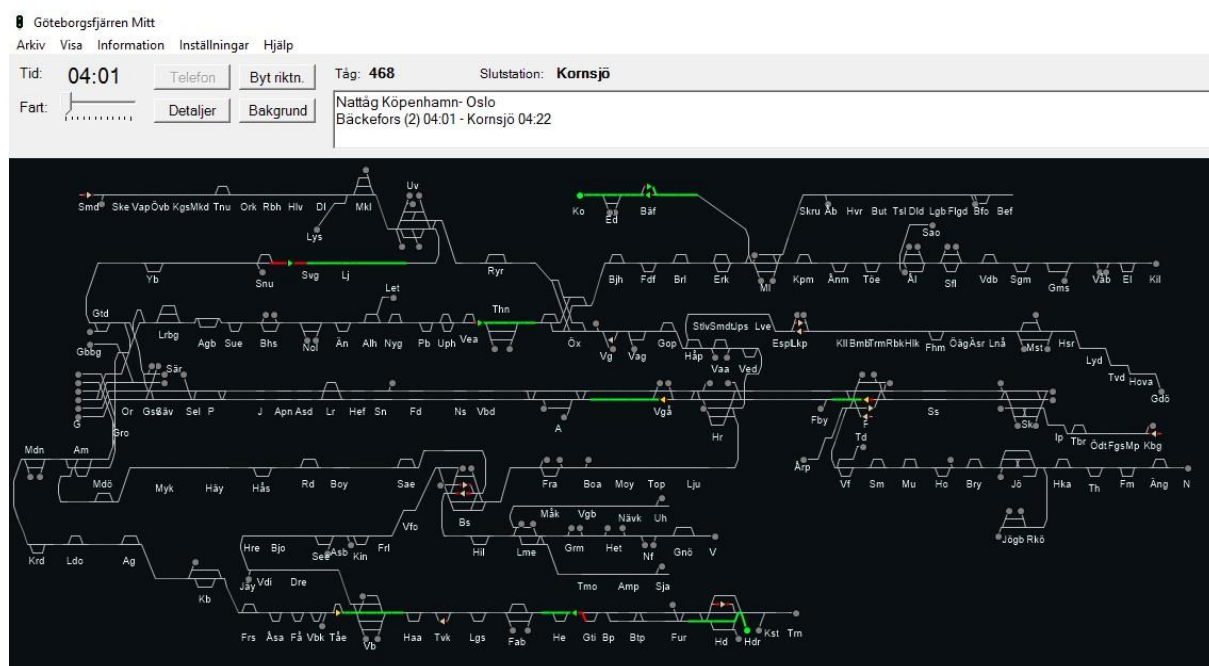
Klicka på Starta nytt spel och därefter på Nivå 1. Det är den enklaste nivån där alla tåg följer sina tidtabeller (läs i Göteborgsfjärren 2021 hur man sparar spel och spelar på högre nivåer).

Avsluta spelet gör du enkelt genom att välja Arkiv Avsluta spel eller helt enkelt klicka på stängningsknappen, x-et i övre högra hörnet. Om du känner att du gjort fel eller kommit efter i början kan det vara praktiskt att starta om igen.

Du kan också **pausa spelet** genom att klicka på Arkiv Pausa/Fortsätt eller, ännu enklare, på **F3**-knappen på tangentbordet. Då står allting stilla ända tills du sätter igång genom att klicka på samma knapp igen.

Du rekommenderas också att **sätta på dina högtalare** om de inte redan är på, det ingår också ljudeffekter i spelet.

En överblick över spelplanen



Börja med att ta en överblick över spelplanen. Du ser en del litet större ansamlingar av spår på olika ställen, det är större bangårdar som exempelvis i Göteborgsområdet, Herrljunga, Skövde, Uddevalla och Borås. Mellan dessa går banorna som kan vara enkel- eller dubbelspåriga med mötesstationer vid jämna mellanrum.

Ungefär i mitten av spelplanen löper den dubbelspåriga Västra stambanan från Göteborg till Skövde, där trafikledningsområdet har sin gräns mot nästa område, i detta fall Hallsbergs¹. Direkt under den högra delen av Västra stambanan löper den enkelspåriga Jönköpingsbanan mellan Falköping och Nässjö. Under den vänstra delen av Västra stambanan korsas Kust-till-kustbanan Göteborg-Värnamo² i Borås av den i huvudsak nordsydliga Älvsborgs/Viskadalsbanan från Herrljunga till Varberg. Längst ner i spelplanen syns Väst kustbanan från Göteborg till Trönninge strax efter Halmstad, som 1985 till större delen fortfarande var enkelspårig.

Ovanför den vänstra delen av Västra stambanan löper i tur och ordning Norge/Vänerbanan i sin första etapp från Göteborg till Öxnered, som då fortfarande var enkelspårig. Där ovanför löper Bohusbanan först till Uddevalla där den vänder tillbaka mot Strömstad i den översta nivån. I den högra delen löper Kinnekullebanan från Herrljunga/Håkantorp till Gårdsjö direkt ovanför Västra stambanan. Uddevalla, Öxnered, Håkantorp och Herrljunga knyts ihop av Älvsborgsbanan. Ovanför Kinnekullebanan följer fortsättningen av Vänerbanan från Öxnered till Kil och överst dels Norgebanan som 1985 gick från Mellerud till Kornsjö och dels Dals Västra Värmlands Järnväg (DVVJ) från Mellerud till Bengtsfors.

Titta nu närmare på spelplanen så ser du att det trots den tidiga morgonen redan är några **tåg ute på linjen**, dessa syns i översiktsvyn som gula eller gråa pilar på olika ställen. Du ser också en blinkande punkt i Halmstad, det är ett tåg som **vill komma in** på banan. Du ser också några tåg som har övernattat vid perrong på vissa stationer och i allmänhet startar senare.

Växla vyer

Du kommer upprepade gånger under spelets gång att behöva växla vyer mellan översiktsvyn som öppnas när du startar spelet och där du har den bästa överblicken och detaljvyer av olika avsnitt av banan som du måste gå över till för att kunna lägga tågvägar. Det kan du göra genom att på menyraden uppe till vänster välja Visa Översiktsskärm respektive Visa Detaljskärm. Det är dock enklare att få fram översiktsvyn genom att trycka på någon av tangenterna **F5** eller **Page Down** på ditt tangentbord. En detaljvy visar du enklast genom att klicka på den del av skärmen du vill se och vid behov förflytta dig med piltangenterna eller scrolla i listerna till höger och underst på skärmen.

Håll reda på tiden

Alla tåg går som bekant efter tidtabeller och den aktuella tiden ser du alltid längst upp till vänster i menyn. Om du inte väljer något annat fortskrider alltid spelet i realtid, dvs en minut i spelet motsvarar en minut i verkligheten. Man kan också få tiden i spelet att flyta snabbare genom att flytta reglaget **Fart** så att tiden går mellan två och tolv gånger snabbare. Varje nystartad spelomgång börjar alltid klockan 04.00 på morgonen. Det går inte att starta spelet vid någon annan tidpunkt på dagen.

Starta de första tågen

Tåg ute på linjen 04.00

Nu gäller det att snarast få igång de tåg som redan befinner sig ute på linjen när spelet startar. Av tekniska skäl är de placerade vid den station som de närmast kommer att passera efter 04.00. I översiktsvyn ses dessa tåg som små pilar, i detaljvyn som rektanglar med tågnumret synligt. Ett tåg blir gult när det återstår mindre än sex minuter till avgångstiden, dessförinnan är det grått. Vi föreslår att du börjar med de två tågen överst och ungefär mitt på spelplanen eftersom det är de som snabbast måste startas redan klockan 04.01. Klicka på spelplanen i närheten av tågen för att se detaljvyn.

¹ År 1985 gick Göteborgs trafikledningsområde ända till Hallsberg. Vi har dock valt att inte inkludera delen Skövde – Hallsberg för att begränsa spelets omfattning.

² År 1985 omfattade Göteborgs trafikledningsområde även bandelen mellan Värnamo och Alvesta. Vi har dock valt att inte inkludera denna för att begränsa spelets omfattning.

Nattåg 468 från Bäckefors

Klicka på tågsymbolen för tåg 468. Du ser då att det kommer upp en ruta överst i menyraden som ger erforderliga upplysningar om tåget, i första hand tågnumret som i detta fall är 468. Bredvid tågnumret står tågets slutstation på spelplanen som i detta fall är Kornsjö. I textrutan under finns fler upplysningar om tåget. På den första raden anges först vilken typ av tåg det handlar om, i detta fall ett nattåg. Därefter anges tågets start- och slutstation även om dessa ligger utanför Göteborgs trafikledningsområde, i detta fall Köpenhamn till Oslo. På den andra raden anges startstation och -tid samt slutstation och -tid inom tågledningsområdet. I detta fall Bäckefors 04.01 till Kornsjö 04.22. Nu gäller det att lägga en tågväg så att tåget kan gå iväg på utsatt tid!

I detta fall är det ganska enkelt, du ser Kornsjö strax till vänster på spelplanen. Du kan nu lägga ut en tågväg direkt dit. Du lägger alltid ut en tågväg med hjälp av två klick. Först klickar du på tågets symbol i detaljvyn, vilket du alltså just har gjort. När du ser informationen för tåget uppe i menyraden, säger man att **ditt tåg är aktivt**. Du kan nu lägga en tågväg dit du vill att tåget ska gå. Det gör du genom ytterligare ett klick på en signal eller en portal på banan. I detta fall förslagsvis till **portalen** (den runda ringen) med numret 1 vid Kornsjö station. Det finns portaler av flera slag med olika slags beteckningar, läs mer om detta i manualen för Göteborgsfjärren 2021.

När du gjort det andra klicket dit du vill att tåget ska gå, så bildas det en grön tågväg dit från tåget. En tågväg betyder att denna bit av banan nu är reserverad för ”ditt” tåg och att inga andra tåg kan gå där. När avgångstiden är inne kommer tågsymbolen att skifta färg till grönt och börjar röra sig framåt längs tågvägen. Bakom sig lämnar tåget först en kort röd linje och när den försvinner är banan åter fri för andra tåg att trafikera.

Godståg 44373 från Bäckefors

Du kan nu ta dig an det andra tåget vid Bäckefors station. Klicka på det så ser du att det är containertåg 44373 från Oslo till Göteborg Norra. Göteborg Norra ligger långt bort så det är inte lämpligt att lägga ut en tågväg hela vägen dit på en gång. I stället kan du öva på den andra möjligheten (förutom till portaler) att lägga ut tågvägar, nämligen till signaler. Dessa är av två slag. **In- och utfartssignaler** har formen av dubbelriktade pilar som alltid uppträder parvis. De avgränsar linjen mellan två stationer från dessa stationers områden. **Mellansignaler** har formen av enkelriktade pilar som även de alltid uppträder parvis och riktade åt olika håll. Mellansignalerna avgränsar vanligtvis spår inne på eller i närheten av en station.

Det är möjligt att lägga ut tågvägar (”det andra klicket”) till både infartssignaler och mellansignaler, till mellan signaler dock bara till den pil som ligger i tågets färdriktning. I detta fall föreslår vi att du klickar på den dubbelriktade pilen strax till höger om Bäckefors station, så ser du att det läggs ut en tågväg fram till denna och vidare längs linjen fram till nästa dubbelriktade pil. Så här i början kan det vara klokt att inte lägga ut en alltför lång tågväg, vi återkommer längre fram till frågan om lämplig längd på tågvägar som är en mycket viktig avvägningsfråga för att bli en bra tågklarare.

Fler tåg på linjen

När du nu sett hur det går till bör du också omgående lägga ut tågvägar och få igång de andra tåg som står ute på linjen, i första hand de som redan lyser gult och ska starta inom sex minuter. Dessa är uppifrån och ner på spelplanen:

- 5398 vid Stenungsund
- 41612 vid Velandå
- 405 vid Vårgårda
- 403 vid Falköping
- 467 vid Tångaberg
- 4324 vid Getinge

Du kan också lägga ut tågväg för tåg på linje som ännu lyser grått men snart ska starta:

- 44102 vid Tvååker

Tåg som vill in

Redan när du öppnar spelet ser du en portal som blinkar gult längst ner till höger vid Halmstads rangerbangård (rbg). Gör nu på samma sätt genom att först klicka på den blinkande portalen. Du får då erforderliga upplysningar om vart tåget ska, i detta fall till Sävenäs rangerbangård. Det kan då vara lämpligt att lägga ut en första tågväg förslagsvis till någon av de dubbelriktade pilarna på uppspåret (det vänstra spåret) vi Biskopstorp.

Tåg som övernattat vid plattform

När du öppnar spelplanen ser du också gråa tågsymboler vid Strömstad, Vänersborg, Lidköping, Falköping, Karlsborg, Borås och Halmstad. Det är resandetåg som har övernattat vid perrong på dessa stationer. De ska i allmänhet starta senare, vid 5- eller 6-tiden. Du behöver alltså inte göra något åt dem just nu, men håll dem under bevakning för att lägga tågväg när deras avgångstider närmar sig och de skiftar färg till gult.

Nya tåg vill in

Din frid när du fått igång de första tågen blir inte långvarig, snart dyker det upp fler tåg som vill komma in på banan. Redan 04.02 börjar en portal blinka vid **Skövde**, det är **vagnslasttåget 45411** som vill in klockan 04.08. Lägg ut en tågväg till utfartssignalen efter Skövde C så fortsätter det sedan vidare med hjälp av automaterna A mot Falköping. Men se upp! De stora stationerna längs Västra stambanan, Falköping, Herrljunga och Alingsås, saknar automater och där måste du lägga ut tågväg manuellt för att komma förbi dessa stationer. Och när du närmar dig Partille tar automaterna slut, resten av vägen in mot Göteborg C måste du lägga ut manuella tågvägar.

Allteftersom dyker fler tåg upp som vill in på banan. Först vid Falköping, därefter Nässjö och sedan fortsätter det i allt snabbare takt. I början kan du antagligen höja hastigheten litet på fartreglaget uppe i vänstra övre hörnet, men efter ett slag behöver du antagligen dra ner den igen.

Förlängda tågvägar för tåg som är igång

Samtidigt som du startar nya tåg allteftersom de dyker upp på skärmen kommer nästa moment du måste lära dig, som är minst lika viktigt. Nämligen att se till tågvägarna för tåg som redan är igång ute på linjen. Bästa överblicken får du i översiktsvyn. När en grön tågväg börjar se betänkligt kort ut är det dags att agera för att förlänga tågvägen. Annars stannar tåget där det inte är tänkt att stanna. Först lyser det gult och efter en stund ilsket rött för att uppmärksamma dig på att det är dags att förlänga tågvägen.

Första tåget i mål!

Efter en dryg halvtimmes spel väntar den första belöningen då det första tåget går i mål! Det är sannolikt godståg 4490 som går i mål i Skövde (G3) omkring kl 04.40. Du får då höra en festlig signal och läsa i listan nere till vänster hur tåget klarade tidtabellen och dina poäng. Poängen ackumuleras sedan längst till höger i den nedre listan.

Gratulerar, nu har du kommit igång. Det finns mycket mer att lära och säkert en del du undrar över. Läs mer i manualen för Göteborgsfjärren 2021. Där finns allt du behöver veta om spelet och hur du blir en skicklig spelare systematiskt uppställt!

Vi rekommenderar också att du **läser resten av denna manual** innan du börjar spela på allvar. Då får du också in den **rätta tidskänslan** och veta mycket om hur banorna och tågen såg ut på 1980-talet, det kan ytterligare öka behållningen av spelet!

TÅGLEDNING 1985 – I VERKLIGHETEN OCH I SPELET

Verklighetens trafikeringsystem 1985 uppvisar både skillnader och vissa likheter med dagens. Dagens beteckningar H, M, S och så vidare användes inte då, i stället talade man om fyra trafikeringsformer.

Fjärrblockering innebar liksom idag att trafiken styrdes från en central i Göteborg. Det skedde på banorna Halmstad - Göteborg, Kil - Göteborg, Kornsjö - Mellerud och Nässjö – Falköping. Dock fanns det större stationer som var lokalbevakade ändå, man kan säga att de låg som öar i vad Göteborg såg. Dessa var Halmstad, Varberg, Kornsjö, Mellerud, Öxnered, Jönköping och Nässjö

Linjeblockering innebar att linjen mellan stationerna hade en automatisk signalanläggning, som förde tåget vidare från en linje mellan två stationer till nästa linje på samma sätt som vid stationer med beteckningen A i spelet. Linjeblockering fanns på Västra stambanan. Men även där var de större stationerna bemannade med lokala tågklarare. Dessa var Lerum, Alingsås, Vårgårda, Herrljunga, Falköping och Skövde. Det var endast vid dessa stationer som det vid normal drift var möjligt att lägga om växlar och därmed att byta spår för tågen. Många stationer mellan de bevakade kunde också ha växlar mellan upp- och nerspår men dessa var normalt sett låsta. De användes bara i undantagsfall till exempel vid banarbete på ena spåret och sköttes då med hjälp av en tillfällig bevakning av stationen. Trafikeringen av sidogodsspår, som vid Stenkullen och Floby, sköttes med hjälp av vagnuttagning och då medföljde en tillsynsman som med en nyckel kunde låsa upp och lägga om växlar in till sidospåret.

I spelet ger inte programmet någon möjlighet att lägga in låsta växlar i spårplanen. Vi har då valt att bara lägga in växlar som normalt faktiskt kunde användas. Det betyder att ett antal paket med låsta växlar mellan upp- och nerspår inte syns i spelet eftersom det skulle ge dig som spelare möjligheter som normalt inte fanns i verkligheten. Sådana låsta växlar som inte syns i spårplanen i spelet fanns i verkligheten vid Jonsered, Floda, Norsesund, Västra Bodarne, Floby och Stenstorp.

Banor med **vagnuttagning (vut)** var banor där bara en rörelse på banan är tillåten åt gången och övervakas av fjärrtågklararen. Sådana banor var Åmål - Svanskog, Alvhem - Lilla Edet, Vartofta-Tidaholm och Falköping – Åsarp.

Tågklarare (ofta felaktigt kallade Stins) på varje station styrde resten av banorna, Dessa banor var alltså många: Dals Västra Värmlands Järnväg (DVVJ), Bohusbanan, Lysekilsbanan, Kust till Kustbanan, Ulricehamn – Limmared – Sjötofta, Älvsborgsbanan, Viskadalsbanan, Kinnekullebanan, Karlsborgsbanan och Halmstad - Oskarström.

På dessa banor utväxlar tågklarare anmälan för rörelsen antingen med grannstationen eller fjärrblockeringscentralen i Göteborg om det är den som är närmaste granne. Exempelvis var Lysekil bevakat för de två godstågen som körde på banan. Tågklararen där utvecklade då tillstånd för rörelsen med tågklararen i Munkedal. Växeln som Lysekilsbanan grenar ut från fjärrstyrdes från Munkedal.

Alla hållplatser och stationer var inte bevakade. Exempelvis var Svenshögen och Ljungskile på Bohusbanan normalt obevakade så tillstånd för tågrörelser utvecklades mellan Uddevalla och Stenungsund och det fick således bara vara ett tåg åt gången på sträckan. På linjen Ulricehamn – Limmared – Sjötofta var endast Ulricehamn och Limmared bevakade. På Älvsborgsbanan Herrljunga – Borås fanns bara en bevakad mellanstation där tåg kunde mötas, i Fristad. På Viskadalsbanan fanns två, i Skene och Kinna. Att jämföra med dagens tätare trafik där möten kan ske även i Ljung och Borgstena (efter införande av fjärrblockering 2021) respektive i Veddige och Viskafors. Vi har valt att *i spelet* inte visa sidospår som fanns i verkligheten vid obevakade stationer som exempelvis Svenshögen och Ljungskile eftersom de inte kunde användas i normaltrafiken.

I spelet är det ju du som ersätter ett stort antal personers jobb, både fjärrtågklareraren i Göteborg, alla lokala tågklarerare och även lokförarna som själva utan signalhjälp såg till att stanna tågen vid obebakade hållplatser. Det går inte av programtekniska skäl att göra åtskillnad mellan olika trafikeringsystem eller mellan stationer och hållplatser. Trots att många banor inte var fjärrblockerade och alltså inte fjärrstyrdes från Göteborgsfjärren har vi ändå valt att ha med alla banor i spelet, då vi tror att det finns ett intresse från spelarna att även kunna följa och styra trafiken på de icke fjärrstyrda banorna. Det går inte heller, också av programtekniska skäl, att i spelet ta bort signalerna från obebakade hållplatser eftersom du som spelar ju inte sitter i tåget och själv kan stanna tåget där. Av dessa skäl ser många banor relativt lika ut i spelet.



(tv) Spårplan på det gamla elektromekaniska ställverket vid Mariestads station som 1985 liksom idag styrs av en lokalt placerad tågklarerare.

(th) Ställverket vid Skövde C 1994. Foto Erik Forss

BANOR OCH TÅGTRAFIK 1985

Västra stambanan

Västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm är en huvudpulsåder för både person- och godstrafik och också den längre järnväg som först byggdes i Sverige. Hela sträckan invigdes 1862 och resan mellan städerna tog då som snabbast 14 timmar.

Standarden på banan har under åren successivt förbättrats med elektrifiering som blev klar på 1920-talet och en successiv utbyggnad av dubbelspår som blev helt färdig först 1958. Banan var 1985 fortfarande bevakad på de större stationerna med en tågklarerare som skötte växlar från ett lokalt ställverk och gav tåg starttillstånd. Mellan de större stationerna var banan linjeblockerad.

Största hastigheten var 1985 fortfarande 130 km/h men prov pågick för att höja hastigheten till 160 km/h, och det infördes året efter på sträckan Skövde - Laxå. Snabbaste tågen på sträckan var City Express, som klarade Göteborg- Stockholm på strax över 4 timmar med bara ett eller två stopp. Året efter när hastighetshöjningen var klar fick man ner restiden till strax under 4 timmar.

Den mesta långväga trafiken bedrevs med InterCity tåg som körde Göteborg- Stockholm via Katrineholm på ungefär 4 timmar och 40 minuter. Det kompletterades med en del enklare persontåg, man provade bland annat att köra några direkta tåg Västerås - Göteborg och även ett tåg från Nässjö till Göteborg med lokbyte i Falköping. Några Nässjötåg utsträcktes till Skövde, oftast när det inte fanns anslutning på annat sätt till Skövde.

Det kördes en del nattåg till Göteborg, bland annat från Stockholm. Nattåget från Jämtland erbjöd dessa åren den första resmöjligheten på morgonen in mot Göteborg .

Den mesta rent lokala trafiken var 1985 nedlagd sedan många år. Göteborgsregionens Lokaltrafik hade dock fått till ett avtal med SJ som körde pendeltågen Göteborg - Alingsås, som kallades för GL-tågen. Länstrafiken i Skaraborg hade förhandlat med SJ så att Länstrafikens månadskort gällde på tågen mellan Herrljunga och Töreboda, dock med undantaget att man endast fick åka mellan två intilliggande stationer där tågen gjorde uppehåll. Därför körde ett par morgontåg med lok och vagnar mellan Falköping och Skövde.

Godstrafiken var fortfarande omfattande på många platser längs banan, det skedde lokal växling av vagnar på många ställen från Lerum i väster till Skövde i öster. Herrljunga var litet av spindeln i nätet som samlade ihop vagnar från de olika stationerna runt om och mottog och satte samman tåg från och till Falköping. Falköping var 1985 ett riktigt stort godstrafiknav, där gick växellok (Ub-lok) i stort sett dygnet runt på växling. Posten i Falköping var fortfarande betydande. Många godståg på natten hade uppehåll i Falköping för avkoppling och påkoppling av vagnar, annars var det Sävenäs, Nässjö och Hallsberg som var kontaktpunkterna vidare ut i systemet



Herrljunga station 1985. Järnvägmuseet DigitaltMuseum. Fotograf okänd.

Förändring sedan 1985

Västra stambanan har sedan 1985 fått en förhöjd banstandard med byte av spår, kontaktledningar på flera avsnitt och förbättrad signalering som medger en höjd hastighet till 200 km/h på stora delar av banan. Resandeutbyte har tillkommit vid tre stationer, i Jonsered, Vårgårda och Floby och stationerna i Alingsås och Herrljunga har byggts om kraftigt. Förbigångsspår för godstågen har byggts i Stenkullen, Algutsgården och Falköping Norra.

Trafiken på banan har ökat starkt med SJ snabbtågstrafik Stockholm – Göteborg i stort sett varje timme och på senare år också konkurrerande trafik av MTR och Flixtrein. Pendeltågstrafiken i Västrafiks regi Göteborg – Alingsås har ökat kraftigt och Västtåg kör också många förbindelser från Göteborg till och mellan Skövde och Nässjö och även direkttåg från Göteborg mot Kinnekullebanan. Den långväga godstrafiken har ökat starkt medan den lokala godstrafiken har minskat eller helt upphört.

Jönköpingsbanan

Jönköpingsbanan mellan Falköping och Nässjö färdigställdes 1864 och var den nordligaste delen av den första Södra stambanan som då anslöt till Västra stambanan i Falköping. Först 1874 färdigställdes den felande länken av Södra stambanan mellan Nässjö och Katrineholm och Jönköpingsbanan blev då mer av en regional bana och viktig förbindelselänk mellan stambanorna.

Banan var 1985 fjärrblockerad och styrdes från Göteborg, med undantag av Jönköping som fortfarande var lokalbevakad av en tågklarerare. Denne skötte även bevakningen av banan mot Vaggeryd, främst genom att ha ständig kontakt med tågklareraren vid Jönköpings godsbangård

Persontrafiken bedrevs med lok och vagnar i ganska styv tidtabell med i stort sett en avgång från Nässjö varje timme. Sedan vände tågen i Jönköping, Falköping eller Skövde med lite olika frekvenser. Uppehållsmönstret vid mellanstationer var ännu mera irreguljärt, främst stannade tågen vid Mullsjö och ibland Habo medan mycket få uppehåll gjordes mellan Jönköping och Nässjö.

Jönköpings länstrafik hade avtal med SJ att deras månadskort skulle gälla på tågen inom länet, dvs på sträckan Jönköping- Nässjö (Habo och Mullsjö låg fortfarande i Skaraborgs län). Däremot fick Länstrafiken inte bestämma om uppehåll eller tidtabell för tågen, och det var en lång kamp kvar tills tågen åter stannade i Huskvarna.

Godstrafiken var omfattande, vid Jönköpings godsbangård byggdes vagnslasttåg både till Falköping och Nässjö. Främst på natten användes banan för många godståg som inte fick plats på sträckan Mjölby- Hallsberg då den då helt enkelspåriga banan hade slagit i kapacitetstaket.

I Göteborgs trafikledningsområde ingår också den första delen, till Jönköpings godsbangård, av Vaggerydsbanan söderut mot Värnamo. I juni 1985 startade trafiken med de så kallade Krösatågen på denna bana. SJ ägde och körde dieseldrivna rälsbussar av modell Y1 på uppdrag av länstrafiken i Jönköpings län (JLT). Genom avtalet fick JLT även visst bestämmande över tidtabellen, var tågen skulle ha uppehåll och vilka biljetter som skulle vara giltiga. JLT fick även bestämma hur tågen skulle se ut och lite av inredningsdetaljerna.



Persontågen mellan Nässjö och Falköping/Skövde möttes vanligen i Mullsjö. Foto Erik Forss 1982

Mellan hållplats Rocksjön och Jönköping C sammanstrålar Vaggeryds- och Jönköpingsbanorna i en enkelspårig bana som nätt och jämnt ryms mellan bebyggelsen och Vättern. Foto Tim Öberg

Förändring sedan 1985

Jönköpingsbanan är idag fortfarande enkelspårig och hårt utnyttjad med regional trafik av både Västtåg och Krösatåg och av många godståg. Västtågen går mellan Nässjö och Skövde eller Göteborg.

Krösatågen går från Jönköping till Nässjö, Eksjö, Alvesta eller Växjö. Persontågen stannar idag vid betydligt fler mellanstationer som Sandhem, Bankeryd, Huskvarna, Tenhult och Forserum. Även ett snabbtågspår går mellan Jönköping och Stockholm. För att öka kapaciteten genomför och planerar Trafikverket ett flertal trimningsåtgärder med bland annat samtidig infart till de flesta av mötesstationerna på banan.

På Vaggerydsbanan går fortsatt Krösatågstrafik, nu med Y31/32, till och från Vaggeryd, Värnamo eller Nässjö.

Göteborgsområdet

Göteborg är ju inte placerat av en slump, staden ligger vid en vettig hamn i botten av 7 dalgångar, och det har gått järnväg i alla. 1985 var Säröbanan och Västgötabanan nedlagda, 5 banor återstod då plus spårvägen upp mot Angered som i sin första del ligger på Västgötabanans gamla banvall. Göteborg var redan 1985 en av de största knutpunkterna i Sverige för såväl person- som godstrafik på järnväg.

Göteborgs Centralstation var och är fortfarande ännu några år en säckstation med många spår. Det omfattande växlingsarbetet i Göteborg ingår inte i spelet utan i detta representeras stationen av sex portaler med in- och utgångar från de tre olika huvudlinjerna in mot stationen.

Sävenäs rangerbangård var och är en av de större rangerbangårdarna i Sverige och ett nav för mycket av godstrafiken i Göteborgsområdet. Den fick sin form vid en stor utbyggnad som var klar 1963. Den har 10 infartsspår dit tågen ankommer och två spår över rangervallen som tågen trycks över så att vagnarna sedan får rulla ner till någon av de 34 spåren där nya tåg byggs. 1985 rangerades ungefär 30 000 vagnar i månaden. Det mesta godset gick då som vagnslasttrafik då containertrafiken ännu inte helt hade tagit fart.

En skillnad mot idag var att det 1985 i Olskroken gick att köra direkt från Västkustbanan in mot Sävenäs rbg via en korsning i plan med Norge/Vänerbanan.

Göteborg Norra. Sävenäs var trots sin storlek för liten för all godstrafik och kompletterades därför av Göteborg Norra. Denna var ursprungligen Bergslagsbanans station inom Göteborg som även användes av Västkustbanan och Boråsbanan innan all persontrafik koncentrerades till Göteborg C på 1930-talet. På 1980-talet var bangårdens uppgift främst att ta hand om styckegodstrafik och lokal godstrafik.. Eftersom det inte fanns något spår in till Bilterminalen lastades också många bilar vid Göteborg Norra.

Bredvid Göteborg Norra låg Skansbangården som var mycket gammal och ursprungligen skötte trafiken till hamnen på den södra sidan av älven. Spåren dit togs sedan bort när trafiken koncentrerades till den norra sidan av älven och Skansbangården användes då av SJ som kombiterminal med en kran som kunde lasta lastbilssläp och liknande.

Göteborg Tingstad låg på samma plats där Göteborg Kville ligger idag. Där fanns en liten bangård som var elektrifierad och en betydligt större som inte var elektrifierad som hade en omfattande växling till alla industrier och hamnar i området. Bland annat var Frihamnen en mycket levande plats 1985 där till exempel de flesta bananerna som åts i Sverige, Norge och Finland lastades över från båt till järnväg.

Från Göteborg Tingstad gick banan ut mot Skandiahallen som då ännu inte var elektrifierad. Banan ägdes av kommunen och hade många sidospår och mindre bangårdar varav många är rivna idag.



Göteborg Norra godsterminal och godsmagasin. Järnvägmuseet DigitaltMuseum. Okänd fotograf 1964.

Två Rc2 och ett norskt El16 vid Sävenäs lokstation. Foto Erik Forss 1985

Förändring sedan 1985

Från 1985 fram till idag har det skett stora förändringar för framför allt trafiken till hamnen i Göteborg. Trafikverket har tagit över ansvaret från kommunen. Göteborg Norra är nedlagd, nya och utökade bangårdar har byggts vid Kville och Skandiahamnen. Hamnbanan har elektrifierats och utbyggnad till dubbelspår på hela banan pågår för att möta den ökande trafiken.

Ännu större förändringar förestår genom projektet Västlänken som ska färdigställas senare under 2020-talet. Det innebär att säckstationen vid Göteborg C kompletteras med ett genomgående dubbelspår i tunnel under Göteborg som knyter ihop Västra stambanan och Norge/Vänerbanan med Västkustbanan och Kust- till kustbanan. Tunneln ska också ha nya stationer vid Göteborg C, Haga och Korsvägen. Stora ombyggnader pågår också vid Olskroken för ett smidigare trafikflöde med fler planskilda korsningar mellan olika linjer.

Norge/Vänerbanan

Norge/Vänerbanan Göteborg-Kil är den sydligaste delen av den ursprungligen privatägda Bergslagens Järnvägar (BJ), vars huvudlinje Göteborg – Falun stod klar 1879. Banan förstatligades och elektrifierades efter 1939. Banan har stor betydelse som en alternativ väg för godstrafik från Bergslagen mot Göteborg väster om Väneren,

Banan hade redan 1985 fjärrblockering och styrdes från Göteborg, då med undantag av Öxnered och Mellerud som hade lokala tågklarerare.

Huvuddelen av persontrafiken var loktåg mellan Göteborg och Karlstad, där vissa av tågen gick vidare österut, ibland ända till Stockholm. Några tåg med motorvagn X9 trafikerade från Göteborg till Trollhättan, Vänersborg eller Uddevalla. Någon länstrafik fanns ännu inte på sträckan utan persontrafiken sköttes helt av SJ, som dock sålde månadskort så att ett visst pendlande fanns redan vid denna tid.

Det fanns 1985 ännu ingen förbindelse som gjorde att godståg kunde gå direkt till Hisingen/Skandiahamnen. De godstågen fick därför fortfarande först gå in till Göteborg Norra för att komma vidare.

Den lokala godstrafiken var fortfarande omfattande, med växellok i drift på många stationer som Trollhättan, Mellerud, Åmål och Säffle.

Sidobanorna till Lilla Edet och Svanskog var sk vut-banor, med låg hastighet och enklare trafikeringsform. Tåget till Lilla Edet hade då liksom idag en del växling på platser längs banan.



Spårkorset i Öxnered där Norra Älvsborgsbanan Vänersborg – Uddevalla korsar Norge/Vänerbanan Trollhättan – Mellerud. Vid sidan av korset fanns också förbindelse mellan Vänersborg och Trollhättan respektive Mellerud och Uddevalla. Däremot inte mellan Trollhättan och Uddevalla. Foto Hans Broman 1994.

Förändring sedan 1985

Den södra delen av Norge/Vänerbanan har genomgått en genomgripande omvandling genom utbyggnad av dubbelspår hela vägen mellan Göteborg och Öxnered. På delen mellan Alvhem och Trollhättan byggdes helt ny järnväg i delvis annan sträckning med flera längre tunnlar och nya driftplatser. Den järnvägen är dimensionerad för hastighet 200 km/h. Nya moderna pendeltågsstationer byggdes från Älvängen och söderut och där går nu också Västtågs pendeltåg i tät trafik. Västtåg kör också motorvagnståg Göteborg – Vänersborg i halv- eller heltimmemstrafik. Öxnereds station har byggts om och inkluderar nu också ett direktspår från Trollhättan mot Uddevalla.

Norr om Öxnereds station är förändringarna mindre. Banans betydelse för den långväga godstrafiken har ökat genom upprustningen av godsbanan Ställdalen – Kil och genom att det numera finns direkt infart till Skandiahallen i Göteborg. Den kortväga lokala godstrafiken har å andra sidan minskat i omfattning. Fortfarande trafikerar SJ sträckan Göteborg – Karlstad och Västrafik har också några tågpar morgon och kväll mellan Göteborg och Åmål respektive Säffle.

Norgebanan

Den första järnvägstrafiken mellan Sverige och Norge, som då var förbundna i en union, stod klar 1879 via Kornsjö. Anslutningen till Bergslagsbanan skedde då via ett stort triangelspår strax söder om Mellerud.

Banan hade 1985 fjärrblockering och styrdes från Göteborg med undantag av Mellerud som var lokalt bevakad och Kornsjö som är en norsk station.

Trafiken hade fortfarande en internationell prägel, det kördes två nattågsförbindelser. Den ena gick mellan Oslo och Köpenhamn, både nord- och sydgående tåg syns ute på banan vid spelets början klockan 04.00. Den andra var "Alfred Nobel" med sov- och liggvagnar mellan Hamburg och Oslo. På nordgång lämnade det tåget ofta Helsingborg F med så litet som tre vagnar, och det var först i

Halmstad som det fick sittvagnar inväxlade och då nästan fick prägel av regionaltåg in mot Göteborg. Likadant på sydgång fast tvärtom.

Resten av persontågen var loktåg, alltid med sittvagnar Oslo- Köpenhamn. Ett av tågen hade lite extra fin prägel, "Skandiapilen" med färre uppehåll på vägen.

Alla persontåg och de flesta godstågen drogs av norska El16 ellok.

Lite lokal godstrafik fanns kvar 1985 i form av ett ensamt Hg2 ellok, som växlade i Ed och även körde till Kornsjö för att byta vagnar med NSB. Annars bestod godstrafiken mest av vagnslasttåg som knöt ihop Sävenäs med den stora rangerbangården i Oslo som heter Alnabru. Det gick även ett par vagnslasttåg mellan Alnabru och Helsingborg som drogs av SJ Rc4, eller i nödfall Rc2 men absolut inte Rc5 som inte var tillåtna i Norge vid den här tiden. Dessa tåg bytte lokförare i Lärje, därav anmärkningar i spelet om det. Några av tågen hade även vagnsutbyte i Halmstad, med främst fönsterglas till den norska marknaden .

Ett av de första rena Containertågen syns även i spelet mellan Alnabru och Skandiahamnen. Eftersom det inte gick att köra direkt till Skandiahamnen fick dessa tåg föras via noden Göteborg Norra. Det var inhyrda franska containervagnar då varken SJ eller NSB hade kommit särdeles långt i vagnutvecklingen.



Ett persontåg anländer till Ed. Foto Erik Forss 1978

Förändring sedan 1985

Banan förkortades 1995 då en tolv kilometer lång "genväg" mellan Skälebol och Dals Rostock öppnades. Trots detta har banan under senare år haft en skakig trafikutveckling där både den internationella trafiken och lokaltrafiken i Dalsland har gått på sparlåga. En sannolik förklaring till detta är att banan trots allt är en betydande omväg jämfört med den betydligt kortare och på senare år förbättrade vägtrafiken via E6 i Bohuslän mellan Göteborg och Oslo. Trafiken idag består förutom enstaka godståg främst av fyra dagliga motorvagnståg i varje riktning mellan Oslo och Göteborg, körda av norska Vy, samt enstaka Västtåg mellan Ed och Trollhättan.

Dals Västra Värmlands Järnväg (DVVJ)

Banan, som ursprungligen gick mellan Mellerud och Arvika blev klar 1928 och är därmed en av de senast byggda i Sverige. Järnvägen blev aldrig lönsam och 1985 drogs trafiken in norr om Bengtsfors.

Under 1985 kördes dock fortfarande rälsbussarna Y7 mellan Mellerud och Bengtsfors i SJ regi, men trafiken var kortvarig. Persontrafiken lades ner 1986 efter att Länstrafiken i Älvsborgs län sagt nej till att betala för länstrafik på banan .

Den lokala godstrafiken längs banan var dock omfattande och utfördes med T21 diesellok, och det fanns fortfarande många pappersbruk längs med banan. Bland annat från Åsensbruk och sågverket i Billingsfors kördes många dagliga vagnar till Uddevalla hamn.



En Y1 över kanalbron vid Långbron 1984. Trafiken gick då fortfarande i SJ:s regi hela vägen till Arvika med motorvagn Y1. 1985 lades trafiken Bengtsfors-Arvika ner och Y1 ersattes av Y7 på den kvarvarande biten Mellerud-Bengtsfors. Foto Hans Broman 1984.

1980-talsmiljö i Mellerud med rälsbussar Tc 307 och diesellok T21. Foto Hans Broman 1987

Förändring sedan 1985

Man kan fortfarande cykla dressin mellan Bengtsfors och Årjäng. De berörda kommunerna bildade en stiftelse DVVJ som sköter trafiken på banan, och ibland har man försökt att sälja in förkortningen som De Vackra Vyernas Järnväg. Trafiken består idag av rälsbussturer på sommaren mellan Mellerud och Bengtsfors, delvis i samtrafik med båtturer på Dalslands kanal. Viss godstrafik går också till bruket i Billingsfors.

Bohusbanan

Bohusbanan Göteborg – Strömstad var redan från den första planeringen tänkt att fortsätta norrut till Norge för att skapa en sammanhängande förbindelse till Oslo. Norra Bohusbanan Uddevalla – Skee invigdes först, år 1903, medan den 7 km långa vägen in till Strömstad skulle skötas av en bibana. Anslutningen till Norge blev dock aldrig av, delvis till följd av unionsupplösningen 1905, och det har alltsedan dess varit banans olycksöde. Den södra delen av Bohusbanan, Göteborg - Uddevalla via Stenungsund blev klar 1909.

Banan tågledes 1985 i sin helhet av tågklarare på stationerna där det var möjligt att mötas, dvs Ytterby, Stenungsund, Uddevalla, Munkedal, Tanum och Strömstad.

Banan hade då underhållits dåligt, och beslut om trafiken hade precis fattats 1985. Det blev ett samarbetet med Bohustrafiken och Göteborgsregionens Lokaltrafik så att deras taxa blev likvärdig och gällde på tågen. SJ ägde tågen och körde trafiken åt de bägge länstrafikbolagen. På hösten var det bara

motorvagn X9 men på sommaren gick också några längre persontåg för att klara den ökande trafiken. Några av dessa visas i spelet.

Godstrafiken, speciellt till Uddevalla, var på den tiden omfattande. Container hade inte slagit igenom helt (då trafiken mer flyttades till Göteborg) och hamnen i Uddevalla hanterade fortfarande mycket gods speciellt från och till alla bruk och industrier i Värmland.

Samma sak gällde Lysekil som också hade en rätt omfattande trafik. Rc ellok var inte tillåtna på Lysekilsbanan, så trafiken bedrevs med dubbla Da ellok, banan hade fortfarande hyfsad standard med tågklarare i Lysekil som styrde trafiken.



Södergående persontåg Strömstad – Göteborg, fotograferat mellan Munkedal och Uddevalla Foto Hans Broman 1984

Det privata järnvägs museet Chateau Småröd vid Munkedal hade nyligen grundats 1985. Där ställdes bland annat X 261 "Mjörn" upp. Tåget skadades svårt av ett jordskred 2006 och skrotades senare. Foto Hans Broman 1999.

Förändringar efter 1985

Det var fortfarande 1985 en lång kamp kvar till bättre tåg, vettigare tidtabell och bättre bana. Men banan är fortfarande kvar och har delvis upprustats, och det var det inte många som trodde 1985.

Södra Bohusbanan upp till Uddevalla rustades upp på 1990-talet med spårbyte som tillåter hastigheter upp till 140 km/h. Fjärrblockering infördes också. Här bedriver Västtåg nu en ganska omfattande pendlings trafik mot Göteborg. Uppehåll görs på fler stationer, som Kode, Stora Höga och Uddevalla Östra. De senaste åren har en ny mötesstation byggts i Grohed mellan Ljungskile och Uddevalla. En renovering av tio spårsträckor på banan planeras till 2023. Trafikverket planerar också att bygga dubbelspår på banan från Göteborg Kville cirka 1,5 km norrut till Brunnsbo där en ny pendeltågsstation planeras.

Norra Bohusbanan har däremot underhållits dåligt och trafiken bedrivs fortfarande enligt system M med manuell tågklarering. Trafiken mellan Uddevalla och Strömstad är ganska gles. Bibanan från norr om Munkedal till Lysekil har helt slutat att underhållas och trafikeras. Med jämna mellanrum återuppstår idéer att förverkliga den ursprungliga tanken om en förlängning av banan till Norge, men den har inte hittills förverkligats.

Norra Älvsborgsbanan

Den norra delen av Älvsborgsbanan går mellan Uddevalla och Herrljunga. Banan invigdes 1867, då med den för Sverige mycket ovanliga spårvidden fyra engelska fot (1217 mm), något som ändrades till

normalspår 1899. Persontrafiken på banan har under en stor del av dess livstid präglats av rälsbussar och motorvagnar och godstrafiken har i allmänhet varit blygsam.

Tågledningen sköttes 1985 av tågklarerare på stationerna där möte var möjligt dvs Ryr, Öxnered, Vänersborg, Vargön, Grästorp, Håkantorp, och Vara .

SJ ansåg att banan ingick i det sk stomnätet 1985, dvs trafik som inte skulle skötas av Länstrafiken. Därmed var ju framtiden för banan tryggad, vilket var lite tur för banan skar igenom tre län på sin väg mellan Uddevalla och Herrljunga. Persontrafiken sköttes således helt i SJs regi med motorvagnar X9.

Det körde fortfarande ett genomgående godståg mellan Falköping och Uddevalla, men det hade bara några år kvar innan det försvann. Den lokala godstrafiken var mer omfattande med en lokomotor från Trollhättan som kom och växlade i både Vänersborg och Vargön.

I Vara låg smalspåret kvar med godstrafik till Skara och Nossebro, det var en normalspårig lokomotor som skötte växlingen där, även trafik till Håkantorp förekom där det lastades timmer (syns inte i spelet).



Lokalgodståg 6177 Vara – Herrljunga med Hg2-lok i Vara. Foto Erik Forss 1984

Korsningen mellan Älvsborgsbanan och Västra stambanan vid Herrljunga. Järnvägsmuseet DigitaltMuseum. Fotografi från 1940-talet. Fotograf okänd.

Förändringar efter 1985

Banan har under perioder varit utsatt för eftersatt underhåll, vilket lett till hastighetsbegränsningar på delar av banan, ibland till så låga hastigheter som 40 km/h på delar av sträckan. Under de senaste åren har dock byten av räls och kontaktledningar skett som förbättrat situationen. Fjärrblockering har också införts.

En större station på banan är Vänersborg som är slutstation för Västtrafiks tåg på den numera dubbelspåriga Norge/Vänerbanan till Öxnered för att övergå till enkelspår den sista biten till Vänersborg på Älvsborgsbanan. Planer finns att förbättra stationen i Vänersborg för att öka kapaciteten då pendeltågen inneburit många fler resande.

Kinneullebanan

Kinneullebanan är den enda del som är kvar av ett en gång omfattande smalspårnät i Västergötland, dock sedan länge ombyggd till normalspår. Banan avgränsas från Älvsborgsbanan i Håkantorp, går via Lidköping och Mariestad och ansluter till Västra stambanan vid Gårdsjö. Banan är dock inte elektrifierad och har inte heller fjärrblockering. Trafiken styrs i stället av lokala tågklarerare i Lidköping, Forshem och Mariestad.

Skaraborgs Länstrafik hade 1985 ännu inte övertagit ansvaret för trafiken utan den sköttes helt av SJ, dock hade man förhandlat fram så att Länstrafikens månadskort var giltiga på tågen.

Mariestad och Lidköping var hyfsat stora godsstationer med varsitt lokalt växellok, och i och med att Falköping fortfarande var en stor knut för godstrafiken så kördes det godståg mellan Falköping och Mariestad med T43 diesellok



Y1 motorvagn i Hallsberg som ska avgå mot Kinnekullebanan. Foto Hans Broman 1983

Stationshuset i Mariestad. Foto Hans Broman 1983.

Förändringar sedan 1985

Trafiken på banan har ibland varit nedläggningshotad men på senare år har en viss banupprustning skett. Trafiken har också fått stabilare förutsättningar genom Västtrafiks övertagande av ansvaret och införande av vissa direkttåg mellan Göteborg och Mariestad, vilket lett till ökat resande. Detta fanns det inte ens en tanke på 1985. Godstrafik förekommer endast mellan (Hallsberg-) Gårdsjö och Mariestad.

Västkustbanan

Västkustbanan är den stora kustnära järnvägen mellan Göteborg och Lund (-Malmö). Den byggdes och trafikerades ursprungligen i delar av olika privatbanebolag. 1896 förstatligades de olika privatbanorna och en genomgående bana från Malmö till Göteborg hade skapats. Banan elektrifierades i etapper under 1930-talet och utbyggnad till dubbelspår inleddes på 1980-talet med början en bit norrut från Halmstad.

Banan hade 1985 fjärrblockering och styrdes från Göteborg med undantag från Varberg och Halmstad som hade lokal tågklarare..

Persontrafiken bedrevs helt med loktåg i SJs regi. Gamla Helsingborgs Färjestation fanns fortfarande kvar så tågen hade flera vägar att köra söderut från Halmstad, via Ängelholm till Helsingborg F, via Åstorp – Teckomatorp - Lund - Malmö C eller via Hässleholm - Malmö C. En del, men inte alla, tågen till Helsingborg F hade vagnar till/från Köpenhamn. En nyhet som infördes i Malmö-tågen var restaurangvagn som varit borta ett par år .

Godstrafiken 1985 var omfattande, med mycket lokal växling på stationerna Varberg, Falkenberg och Halmstad. Även växling till pappersbruket vid Mölndals nedre var aktiv. Här låg även en del andra godskunder, till exempel så trycktes landets alla telefonkataloger i Almedal och det gick ut vagnslaster med sådana som skulle distribueras till alla privatpersoner och företag. Växling förekom även till Kungsbacka och Källered.



Falkenbergs gamla station, ännu i bruk 1985. Numera ersatt i samband med dubbelspårsbygge av en helt ny station i stadens utkant. Järnvägmuseet DigitaltMuseum. Foto från 1969. Fotograf okänd.

Förändringar efter 1985

1988 byggdes motorvägen mellan Almedal och ner till Kungsbacka, därmed blev det dubbelspår mellan Almedal och Mölndals nedre och på 90-talet vidare mot Kungsbacka. Dubbelspårsutbyggnaden har sedan fortsatt och särskilt uppmärksammat blev det skandalomsusade och starkt försenade (klart först 2015) tunnelbygget under Hallandsås. De närmaste åren slutförs de sista etapperna genom dubbelspårsutbyggnad vid Varberg och från Ängelholm till Romares väg i Helsingborg.

Det tog lång tid innan någon form av lokal trafik introducerades på banan. En skakig parentes var Sydvästen-experimentet där staten lämnade ut trafiken på upphandling.

Persontrafiken på banan idag domineras av Öresundstågen mellan Göteborg och Köpenhamn resp Halmstad i högräsk och i närtrafiken kring Göteborg av Västtågs pendeltåg till Kungsbacka. Även SJ kör snabbtåg på banan som också har en ganska betydande godstrafik.

Kust till kust-banan

Banan medger som namnet anger direktresa från västkusten i Göteborg till Kalmar vid ostkusten. Inom Göteborgs trafikledningsområde ingår bandelen fram till Värnamo. Banan Göteborg – Borås öppnades 1894 och vidare till Alvesta 1902.

Banan trafikledes 1985 av tågklarerare på mötesstationerna Mölndals Övre, Hindås, Rävlanda, Sandared, Borås, Hillared, Limmared, Hestra och Gnosjö.

Banan är inte speciellt rak och hastigheten är låg, men 1985 var inte motorvägen Göteborg – Borås byggd ännu så vägen var ännu sämre, därför levde den lokala persontrafiken fortfarande. SJ gjorde dessutom detta år en extra satsning med fem tåg mellan Borås och Alvesta. I och med att banans hastighet är låg så blev det sista banan i landet med Du2 ellok som drar persontåg, 1986 togs de loken ur planerlig trafik, de genomgående tågen förbi Borås drogs dock alla av Rc ellok..

Godstrafiken i Borås var fortfarande stor med mycket posttrafik skapad av alla postorderföretag i staden. Även den lokala växlingen till intilliggande stationer var stor vid denna tid. Exempelvis var

Limmared en liten knutpunkt med godstrafik i fyra riktningar. Mellan Värnamo och Limmared jobbade sig under dagen från varsitt håll två Du2 lok som växlade på alla mellanliggande stationer .

Volvotågen mellan Göteborg och Olofström skulle ju egentligen köra på banan men tvingades ibland till långa omvägar på grund av banans låga kapacitet med långt mellan mötesstationerna.



X9 motorvagn i persontåg 1919 Göteborg - Borås utmed Landvettersjön. Foto Hans Broman 1987.

Hindås stationshus. Foto Hans Broman 1985.



Borås C. Till vänster Du-draget tåg 379 Göteborg – Kalmar, till höger X9 som ska avgå mot Uddevalla som tåg 1834. Foto Hans Broman 1985.

Du2 och multlok med godståg mot Borås i Limmared. Foto Hans Broman 1984.

Förändringar efter 1985

Fortfarande kör SJ genomgående persontrafik från kust till kust mellan Göteborg och Kalmar men trafiken är begränsad till cirka fyra tåg per dag i varje riktning.

På delen Göteborg – Borås är inte persontrafiken särskilt tät, vilket man kanske kunde ha väntat mellan två så stora städer. Orsaken är att banan inte är så rak och inte heller medger så höga hastigheter, vilket gör att en betydande del av pendlingstrafiken idag sker med expressbussar på motorvägen. Den långsiktiga lösningen på detta ingår i planeringen för en framtida höghastighetsjärnväg mellan bland annat Stockholm och Göteborg via Jönköping och just Borås. Framtiden för en sådan järnväg är fortfarande osäker. Dock anses sträckan Göteborg – Borås ha

särskilt stor regional betydelse och har därför tillförts medel i den nationella planen för att starta en samlad planering.

Södra Älvsborgsbanan

Den södra delen av Älvsborgsbanan från Herrljunga till Borås öppnades redan 1863, då främst som en port för den stora staden Borås till den då nya Västra stambanan. Liksom den norra delen av banan hade den först en udda spårvidd (se Norra Älvsborgsbanan).

Banan sköttes av tågklarare på stationerna Borås, Fristad och Herrljunga .

Detta var också en så kallad stombana där SJ skötte trafiken helt i egen regi och alla persontåg kördes med motorvagn X9, oftast genomgående till Uddevalla och alltid med passning till viktiga tåg på Västra stambanan. Av detta skäl stannade de inte på vissa mellanstationer för att snabba upp förbindelsen. Genom avtal med Länstrafiken i Älvsborg kunde man åka med månadskort på tågen.

Godstrafiken var ganska omfattande, och nästan alltid får godstågen göra rundgång i Herrljunga .Den lokala godstrafiken syns i spelet med ett lokalgodståg till Fristad som i verkligheten också växlade till sågverket i Borgstena.



Fristad var 1985 den enda station där möte kunde ske mellan Borås och Herrljunga. Idag kan möte även ske vid Ljung och Borgstena. Järnvägmuseet DigitaltMuseum. Fotografi från 1969. Fotograf okänd.

Förändringar efter 1985

Banan är fortfarande enkelspårig och hade i början av 2021 fortfarande manuell tågklarering. Under andra hälften av 2021 genomfördes dock ett omfattande spårbyte på hela banan samtidigt som fjärrblockering infördes. Detta har också lett till att SJ från tågplan 2022 åter börjar med genomgående snabbtåg Stockholm – Borås. Trafiken består annars främst av Västtrafiks tåg Uddevalla – Borås/Varberg. Möten kan nu göras i Ljung, Borgstena och Fristad.

Viskadalsbanan

Viskadalsbanan mellan Borås och Varberg öppnades 1880 och elektrifierades 1949. Manuell tågklarering fanns 1985 i Skene och vissa tider på dygnet även i Kinna, de enda platserna där tågen kunde mötas.

SJ skötte trafiken med motorvagnar X9. Trafiken var fortfarande blygsam trots att Älvsborgstrafikens månadskort var giltiga på banan. Älvsborgstrafiken storsatsade också på buss vid denna tid.

Eftersom standarden på banan fortfarande var hyfsad så kördes en del genomgående godståg, bland annat mellan Halmstad och Borås. Den lokala godstrafiken betjänade en del stationer som Viskafors, Skene, Assberg och Kinna.



Skene var (tillsammans med Kinna vissa delar av dagen) den enda station på Viskadalsbanan där möte kunde ske. Idag kan möte även ske i Veddige och Viskafors. Järnvägmuseet DigitaltMuseum. Fotografi 1969. Fotograf okänd.

Förändringar efter 1985

Banan har varit nedläggningshotad men trafiken har stabiliserats genom att Västtrafik nu har ansvaret. Trafiken på Viskadalsbanan tillsammans med Älvsborgsbanan går i olika omlopp mellan huvudorterna Varberg, Borås, Herrljunga och Uddevalla.

Under 2021 och 2022 sker en rejäl upprustning av hela banan med spår- och kontaktledningsbyte. Banan kommer dock även fortsatt att ha manuell trafikledning vid tre stationer, Veddige, Skene och Viskafors. Någon godstrafik körs inte längre på banan.

Karlsborgsbanan

Karlsborgsbanan öppnades 1876. Den byggdes av staten med främsta motiv att skapa en förbindelse till fästningen i Karlsborg. Den elektrifierades 1937 och hade manuell tågklarering i Karlsborg och Tibro.

Trafiken sköttes 1985 av rälsbussar Y7, de gick på diesel trots att banan hade eldrift för det fanns inga lämpliga elmotorvagnar att köra med, tidigare hade loktåg varit allena rådande.

Det dagliga underhållet sköttes i Falköping därav ett utbytes tåg varje dag dit. Det tunga underhållet sköttes i Halmstad, dit kom nog inte rälsbussarna alltför ofta.

Godstrafiken sköttes av ett Hg2 ellok som utgick från Falköping och växlade i både Skövde och Tibro på vägen.



Skövde med Y7 mot Karlsborg och IC-tåg Stockholm – Göteborg. Foto Hans Broman 1985

Karlsborg med Y7 som snart ska återvända till Skövde. Foto Erik Forss 1981

Förändringar efter 1985

1985 är sista året med persontrafik på banan. Skaraborgs Länstrafik och SJ kom inte överens, och det hjälpte väl inte till att Länstrafiken fick ett stort bidrag om man sade ja till nedläggning mot att man fick betala en stor summa till SJ för att behålla trafiken.

Godstrafiken fortsatte några år efter att persontrafiken försvunnit i lite olika upplägg. Den stora kunden Aspa Bruk fick en ny terminal i Hallsberg för att lasta vagnar på 90-talet så efter det var det kräftgång på godstrafiken också. Godstrafiken lades senare också ned men återupptod under en tid i privat regi mellan Skövde och Tibro. En opinionsgrupp har verkat för att åter få igång trafik på banan, men Trafikverket har beslutat att den ska rivas och viss rivning av spåren har påbörjats under 2022.

Västra Centralbanan

Banan öppnades 1906 som en privatbana mellan Falköping och Landeryd. Den kom senare att ingå i Halmstad – Nässjö Järnvägar och förstatligades tillsammans med denna 1945.

Den norra delen Falköping- Ulricehamn var känd för sin mycket dåliga standard, där rälsbussföraren själv fick gå ut och fälla bommarna över vägar som passerades och även ta upp dem. Så när SJ skulle förhandla med Länstrafikbolagen hade inte banan en chans, dessutom gick den genom två län. Så persontrafiken mellan Falköping och Ulricehamn och Sjötofta- Landeryd lades ner sommaren 1985, samtidigt lades även persontrafiken ner på Ulricehamn- Borås.

Banan hade manuell tågklarerung i Limmared och Ulricehamn, Sjötofta var obemannat. Det var många skolungdomar som pendlade till skola i Ulricehamn ända nerifrån Sjötofta.

Trafiken bedrevs med rälsbuss Y7, det lättare underhållet skedde i Borås så tåget utgick varje trafikdag därifrån som tjänstetåg till Limmared och tillbaka på kvällen.

Godstrafiken sköttes från Limmared med Z65 lokomotor. Även en liten snutt utifrån Falköping låg kvar för godstrafik till Åsarp, men trafiken var extremt låg och trafikerades som högst två dagar i veckan tills den lades ner under 1986.

Förändringar efter 1985

Den enda anledningen till att persontrafiken levde fram till 1988 var att vägarna i området var för dåliga för busstrafik, så SJ fick ligga på Vägverket innan man kunde lägga ner persontrafiken. Godstrafiken på banan lades ner 1990. Banan är numera riven och omvandlad till cykelbana.



Y7 i Sjötofta. Under några år var persontrafiken på f d Västra Centralbanan begränsad till avsnittet Ulricehamn – Sjötofta. Foto Hans Broman 1986.

Y7 vid Ulricehamns station med sjön Åsunden i bakgrunden. Foto Hans Broman 1986.

Tidaholmsbanan

Banan mellan Vartofta och Tidaholm öppnades för trafik 1906 och förstatligades 1939. Persontrafiken lades ner 1970 men 1985 trafikerades banan fortfarande för godstrafik som så kallad vut-bana med två till tre tåg per vecka. Det mesta som fraktades var timmer, skrot, spånskivor och kemikalier.

Förändringar efter 1985

Trafiken lades ner vid årsskiftet 1988/89 och spåren revs slutligen upp 1995. Det mesta av godset som gick på banan hanteras idag vid den stora timmerterminalen i Falköping.

TÅGTYPER OCH FORDON

Trafiken inom Göteborgs trafikledningsområde 1985 var inte alls lika intensiv som den är idag. Det möjliggör också att du i Göteborgsfjärren 1985 kan tågleda hela området i ett spel, jämfört med uppdelningen på tre spel i Göteborgsfjärren 2021. I det här avsnittet kan du läsa om de olika typer av tåg och fordon som trafikerade banorna 1985.

En stor skillnad mot idag när många tågoperatörer är verksamma på banorna är att 1985 fanns det nästan bara en operatör som körde både person- och godstrafiken och också ägde och skötte banorna, nämligen Statens Järnvägar, SJ. Vissa tåg kördes dock åt Länstrafikbolag som fick betala SJ för att upprätthålla trafiken.

InterCity

InterCity var ett snälltågsupplägg som bestod av de nyaste personvagnarna med 1 och 2 klass och restaurangvagn, och man kunde även ringa från tågen vilket var en stor – och dyr - sak då. "Inter-City tåg det är bara mycket bättre" som det stod i 1985 års tidtabell.

Under 1980-talet levererades en helt ny personvagnsflotta som kallades för 80-talsvagnar och byggdes av Kalmar Verkstad.

Loken som drog var oftast Rc2 eller Rc4 ellok, de som idag mest drar godståg, för största tillåtna hastighet var 130 km/h.



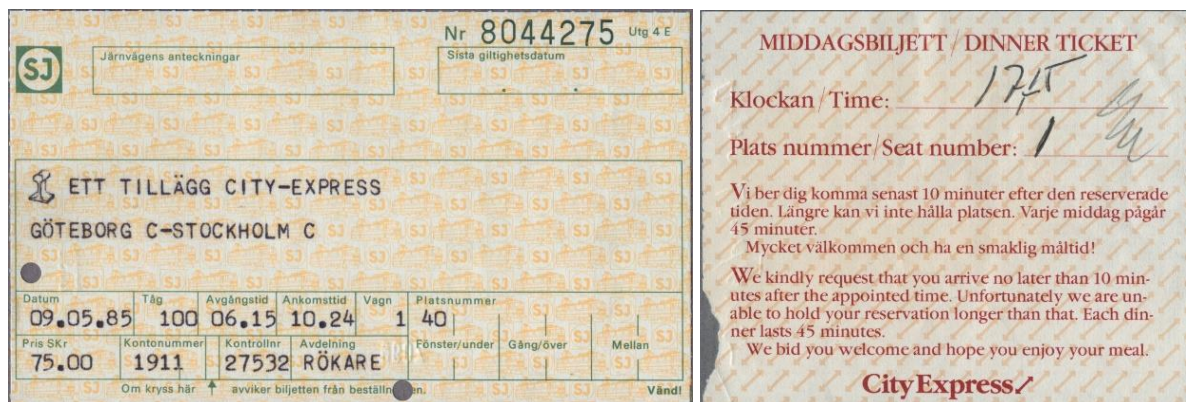
InterCity 133 Stockholm – Göteborg passerar Källeryd. Foto Erik Forss 1985

City Express

Ett expresstågsupplägg som beskrevs som "Affärståg". Tåget hade bara 1 klass och man behövde dessutom lösa en tilläggsbiljett för att åka med, tåget hade även restaurangvagn .

Tågen bestod av tre upprustade 60-tals sittvagnar och en restaurangvagn utrustade med nya boggier som tillät en hastighet av 160 km/h.

Tågen drogs av Rc3 ellok som kunde köra i just 160 km/h.



Tilläggsbiljett och middagsbiljett på City Express. Järnvägmuseet DigitalMuseum.

Persontåg

Användes i spelet som benämning på övriga tåg som var upplåtna för resenärer och som bestod av personvagnar och drogs av ett lok.

Personvagnsflottan var stor och variationsrik 1985, det kunde variera väldigt hur ett persontåg var sammansatt. Det förekom fortfarande resgods och expressgods som befordrades med tågen, oftast var en hel vagn eller en del av vagn upplåten för gods. Därmed var också tidtabellen anpassad till att hantera godset med ofta ganska långa uppehåll vid varje station (jämfört med dagens uppehållsmönster).

Loken som drog var oftast ett Rc-lok, man hade 1985 tillgång till Rc1 till Rc5. Dock drogs några persontåg av Du2 eller Da ellok. Det var koppelstångslok med låg Sth som passade sig bra för banor med låg hastighet. 1985/6 var sista åren med Du2 ellok i ordinarie trafik.



Ett persontåg har just anlänt till Göteborg C från Strömstad. Det dras av ett Ma-lok som kommit med ett godståg från Norrland på morgonen och sedan användes för en sväng fram och tillbaks till Strömstad innan det återvände igen med ett nytt godståg. Foto Hans Broman 1982

Nattåg på västra stambanan

1985 kördes ett omfattande system med nattåg inom landet. När spelet startar står Nattåg 403 i Falköping. Det tåget var långt och hade sovvagnar från Stockholm, både sådana som gick direkt och var avsedda för direktresenärer och vagnar som kört via Västerås till Hallsberg för resenärer från den sidan av Mälaren. Tåget innehöll även sovvagnar från Gävle som kört via Borlänge - Ludvika till Hallsberg. I Göteborg gick några sovvagnar från Stockholm vidare till Uddevalla och Helsingborg med första tågen ut på morgonen.

Returen lämnar Göteborg efter klockan 22 så det syns inte i spelet.

Efter Stockholmståget är nattåget från Jämtland det andra som går in till Göteborg på morgonen på Västra stambanan, och också det andra nattåget ut från Göteborg på kvällen. Förutom sovvagnar från och till Storlien, Östersund och Sundsvall innehöll tåget också många sittvagnar.

Nattåget från Övre Norrland var sist in till Göteborg på morgonen och först ut på kvällen. Det förde sovvagnar från/till Narvik, Luleå och Umeå plus att det fått extra sittvagnar i Krylbo tidig morgon så att det erbjöd en tidig förbindelse från det området. Samma sak med returen på kvällen fast tvärtom.

Naturligtvis hade också nattågen vagnar för resgods och expressgods.

Nattåg mellan Norge och Danmark

När spelet startar kl 04.00 står nattåget mellan Oslo och Köpenhamn i Tångaberg norr om Varberg och det nordgående nattåget Köpenhamn – Oslo i Bäckefors.

”Alfred Nobel” är ytterligare ett nattåg på samma linje som för sovvagnar mellan Oslo och Hamburg. Mellan Hamburg och Helsingborg F så är tåget del av tåget med samma namn som också går vidare till Stockholm, Trots att tåget tvingas föras över två färjeleder så erbjöd det en hyfsad förbindelse.

I Halmstad fick tåget sina sittvagnar på färden norrut och avkopplade dem på vägen söderut, så speciellt mellan Halmstad och Göteborg erbjöd tåget också en viktig dagförbindelse.



GL-tågen

I slutet av 1970-talet började pendlingen ta fart över kommungränserna i Göteborgsregionen, vilket gjorde att taxesystemet behövde samordnas. Därför bildades Göteborgsregionens Lokaltrafik (GL), till vilket successivt allt fler kommuner anslöt sig (se bild nedan). GL omvandlades sedan till ett aktiebolag GLAB, ägt av kommunerna och landstinget. Länstrafikbolaget tog över ansvaret för pendeltågen Göteborg – Alingsås 1983. Runt 1985 byggde man om alla stationer och höjde perrongerna. Trafiken sköttes av SJ på uppdrag av GL.

Innan GL tog över ansvaret hade SJ bedrivit pendeltågstrafik till Alingsås med lok och vagnar med rundgång och stort krångel i säckstationen i Göteborg. För att rationalisera det sattes som en första åtgärd två så kallade "Humble och Dumle"-tåg in. De var sammansatta av vardera två Hg2 ellok med fyra personvagnar emellan sig, senare utökad till fem.. Största hastigheten på dessa tåg var bara 80 km/h, så de hade stora problem att klara tidtabellen.

Man använde inledningsvis också tre motorvagnar X6 på denna pendeltågslinje. De fungerade ganska dåligt och risken för ett haveri på en tur till Alingsås och tillbaka var antagligen rätt hög.

Dessa fordonslösningar kom sedan successivt att ersättas av nya motorvagnar X 10 och 1985 var första året för dem i trafik. I provdriften under hösten var tidtabellen inte anpassad för dessa tåg som har 140 km/h som största hastighet så i spelet och antagligen i verkligheten så blev det längre uppehåll på stationerna.

1985 var därmed ett övergångsår vilket också syns i spelet med samtliga dessa fordonstyper i trafik, vilket också gör att tågen har olika svårt att klara tidtabellen.



GLABs skylt sattes upp på alla fordon som körde för det nya länstrafikbolaget. Där framgår också vilka kommuner som var delägare.

Den nya motorvagnen X10 i Alingsås. Den ersatte successivt äldre fordon som Humle och Dumle och X6 men under en period kring 1985 var alla i trafik. Foto Erik Forss 1985

Krösatågen

Krösatågen kördes ursprungligen av SJ på uppdrag av Länstrafiken i Jönköpings län, invigningen var i juni 1985.

Som fordon på oelektrifierade banor användes dieselmotorvagnen Y1 som SJ köpte in i många exemplar av från Italien i början av 1980-talen. En variant med resgodsavdelning hette YF1. Dessa vagnar var inte särskilt anpassade för Krösatågens lokaltrafik, så med tiden fick JLT köpa loss och bygga om dem.



En Y1 från Krösatåg i Jönköping. Foto Markus Tellerup 1989.

Rälsbuss

Kallas i spelet Y1 och Y7 som körs av SJ i egen regi. Om Y1 se ovan.

Y7 var äldre dieseldrivna rälsbussar tillverkade i slutet av 50-talet fram till 60 talet. Man köpte även till släp utan motor men det fanns inga sådan kvar i trafiken 1985 i detta område. SJ förköpte sig lite på dessa så de sattes ofta in på banor med eldrift också (se Karlsborgsbanan).

Man kan koppla ihop flera i litet olika konfigurationer, på Karlsborgsbanan var det två sammankopplade Y7 normalt, på Västra Centralbanan var det normalt tre och till Bengtsfors en .

På Kinnekullebanan var det en ensam Y1 i tågen och till Halmstad kunde det vara så många som tre Y1/YF1 sammankopplade i ett tåg.

Det kördes ett morgontåg Jönköping- Nässjö med en ensam Y1.



Rälsbuss Y7 vid Åsudentunneln söder om Ulricehamn. Foto Hans Broman 1984

Motorvagn X9

X9-orna var byggda tidigt 60-tal. De bestod av två ändvagnar med motorer och annan utrustning och däremellan kunde man koppla in en eller två mellanvagnar som det fanns lite olika konfigurationer av. Det fanns mellanvagnar med bara 1 klass, bara 2 klass och sådana med kombinerad 1 och 2 klass.

De trafikerade då Bohusbanan, Älvsborgsbanan, Boråsbanan, Viskadals- och Bergslagsbanan.

Det var bara på Viskadalsbanan som det enbart var 2 klass. Ett tågsätt som var sammansatt med ändvagnar och bara en mellanvagn körde två turer där. Resandet på eftermiddagsavgången var dock så stort att det sattes in ett fyra vagnars tåg som då även hade en halv vagn med 1 klass trots att det inte annonserats.



Två X9 motorvagnståg på väg åt var sitt håll mellan Uddevalla och Borås möts och byter riktning i Herrljunga. Foto Hans Broman 1985.

NSB/DSB

Norska och danska statsbanorna var väldigt närvarande 1985, i en blandning av material.

De flesta godstågen och alla persontåg som kördes in i Norge drogs av NSB El16 ellok, levererade mellan 1977 och 1984. De var en kopia av det Svenska elloket Rc , men såg lite annorlunda ut, där speciellt den spetsiga fronten sticker ut.

Även norska och danska personvagnar syntes ofta, så persontågen var rätt blandade.

Det fanns regler som reglerade den internationella trafiken som den kallades då, och varje kilometer som lok och vagnar rullade i respektive land räknades och jämnades sedan ut. Till exempel kunde en norsk personvagn som rullade på sträckan Ed - Helsingborg jämnas ut med en svensk personvagn på sträckan Kornsjö- Oslo och om det inte gick jämt ut fick varje land betala det andra landet för skillnaden i kilometer.

Likadant fick en svensk personvagn som rullade på sträckan Helsingör - Köpenhamn jämnas ut med en dansk som rullade lika många kilometer i Sverige.

Så kunde ibland tågen som bara körde mellan Helsingborg F och Göteborg innehålla någon dansk personvagn.



NSB tåg från Oslo med El16-lok i Göteborg. Foto Hans Broman 1991.

NSB tåg med El16-lok vid Lärje. Foto Erik Forss 1985.

Godståg

Godstrafiken på järnväg 1985 hade inte så stora likheter med hur den ser ut idag. En bakgrund är att många mindre industrier i området har lagts ned eller slagits ihop till eller ersatts med större. Det har också blivit svårare att få ekonomi på hanteringen av mindre varuflöden, där godstransport på väg blivit ett mer flexibelt och konkurrenskraftigt alternativ. Dessa förändringar återspeglas väldigt tydligt om man jämför godstrafiken i spelen Göteborgsfjärren 1985 och det tidigare utgivna Göteborgsfjärren 2021. Ett tydligt tecken är att det i spårplanen 1985 finns betydligt fler godsportaler, även vid mindre stationer. Godstrafiken har också en annan struktur.

År 1985 var fortfarande det som idag (och i spelet) kallas **vagnslasttrafik** helt dominerande, även om den termen inte användes då, tågen kallades kort och gott "godståg". Detta system kan liknas vid Posten. Kunden hyrde en eller flera vagnar som ägdes av SJ till en viss järnvägsstation och lastade dem oftast själv. Vagnen "postades" sedan genom att kopplas samman och vid behov växlas en eller flera gånger i ett fintäckande nät av godståg i hela landet för att så småningom dyka upp vid en ankomststation och lossas av en mottagare där. Några mycket vanliga produkter i denna vagnslasttrafik var skrot och timmer. Skrot hanterades av små lokala handlare och lastades på nästan alla stationer som ser ett godståg i spelet och transporterades till exempelvis Halmstad där järnverket gjorde armeringsjärn av det. Även timmer lastades på i stort sett alla stationer med godstrafik och

transporterades både till många mindre sågverk och de stora massaindustrierna i exempelvis Värmland.

Vagnslastsystemet finns fortfarande kvar idag och sköts då av statligt ägda Green Cargo men med betydligt färre och mer storskaliga uppsamlings- och avlämningspunkter. Idag är trafiken också mer låst till kunder med långsiktiga avtal och vagnarna ägs ofta av stora uthyrningsbolag som styr sina vagnar helt och Green Cargo sköter bara själva transporten.

I spelet används också beteckningen **lokalgodståg** för de godståg som svarade för den första och sista transportetappen i det finmaskiga vagnslastnätet. De kan på vissa sträckor gå från station till station och växla från och in vagnar i tåget för att samla ihop dem till någon av de större godsnoderna i systemet som exempelvis Falköping och Mellerud.

På vissa sträckor som var obemannade kunde godstågen gå som **vagnuttagningar**, förkortat vut. Dessa fick ha med en tillsynsman som låste upp och låste växlar, det var alltså en särskilt säkerhetsmässig form att föra fram tåget.

Det som idag kallas **heltåg** var ovanliga 1985. Hela containertåg fanns knappast för containern som bärare av gods hade ännu inte slagit igenom. De containrar som ändå fanns hanterades i huvudsak i små flöden inom vagnslastsystemet. Det finns dock enstaka heltåg i spelet som transporterar ett samlat godsflöde från en ort till en annan. Dessa kallas bland annat Volvotåg, Containertåg, Oljetåg och Kombitåg.



Hg2 med vagnslasttåg/lokalgodståg i Herrljunga respektive Mellerud. Foto Hans Broman 1987.



Godsmagasinet i Falköping.. Foto Erik Forss 1980

Lokomotor Z65 vid Ulricehamns station. Foto Hans Broman 1984.



Ett oljetåg passerar Floby. Foto Erik Forss 1980

Du2 med vagnslasttåg i Tibro. Foto Erik Forss 1985

Service och underhåll

Alla tåg behöver regelbunden service och underhåll. Här följer en kort redogörelse var materialet underhålls 1985. SJ svarade för det allra mesta av underhållet.

Gamla ellok som Da, Du eller Hg2 måste in på service varje dag, därför fanns det fortfarande verkstäder för dem på många platser, Driftverkstäder kallades det då, förkortades Dvst. Dessa fanns i Sävenäs, Uddevalla, Falköping, Borås, Halmstad, Nässjö och Hallsberg.

Nyare ellok som elloket Rc behövde inte in till underhåll lika tätt så de servades mest bara på Sävenäs, Nässjö eller Hallsberg, men det skedde undantag när behov uppstod.

Det fanns också huvudverkstäder, förkortades Hvst. Dessa utförde tyngre underhåll, som klarade alla arbeten på materialet. På Sävenäs låg det en Hvst som underhöll både ellok och diesellok, den lades ner på 90-talet men rundstallet är kvar och är ombyggt till kontor/lager för ett åkeri.

NSB El16 underhålls i Norge.

Diesellok och växellok, underhålls lite olika beroende på vilken verkstad som hade ansvar för dem. T21 som körde godståg mellan Mellerud och Billingsfors, sköttes dagligen i Mellerud men körde

varannan vecka till Uddevalla för tyngre underhåll. T43 som rullade runt Falköping sköttes helt av Falköping medan de som arbetade runt Halmstad sköttes av Halmstad. T44 som rullade runt Göteborg sköttes av Sävenäs.

Sedan finns det många växellok på flera olika stationer och det var Dvst Sävenäs, Uddevalla, Borås, Falköping, Nässjö och Halmstad som skötte dom.

Motorvagnar X9 behövde också in på underhåll varje dag, och det skedde främst i Motorvagnshallen Göteborg C eller Skansen Depå som den kallas idag. Även Uddevalla och Borås Dvst skötte dagligt underhåll av dessa fordon. Även motorvagnar X6 och X10 för pendlingstrafiken till Alingsås sköttes om av Motorvagnshallen i Göteborg C.

Y1 rälsbussar som körde både för Krösatågen och Halmstad-Nässjö underhölls i Nässjö, i Halmstad tankades de bara. Y1 rälsbussar på Kinnekullebanan underhölls i Kristinehamn, som ingick i ett större omlopp via Hallsberg. I Lidköping tankades de bara i stort sett..

Y7 rälsbussarna som körde på Karlsborgsbanan, underhölls i Falköping men deras huvudverkstad låg i Halmstad, men dit kom de bara när det var något allvarligt fel. Samma med dem som rullade Sjötofta - Ulricehamn, som fick sitt dagliga underhåll i Borås. Y7 som körde Mellerud- Bengtsfors fick sitt dagliga underhåll i Mellerud, men de tillhörde egentligen Kristinehamn dit de fick föras ibland för verkstaden i Mellerud var väldigt enkel.

Personvagnar sköttes främst i Hagalund i Stockholm som skötte det mesta, men i Malmö fanns också en stor verkstad. Visst underhåll skedde även på Göteborg C, utomhus på ett spår. Olskrokshallen var ännu inte byggd.

HISTORIK OCH UPPDATERING – SÅ SKAPADES GÖTEBORGSFJÄRREN 1985

De ursprungliga spelen

Spelet Göteborgsfjärren 1985, som du nu har köpt, är byggt på samma tekniska plattform som Hallsbergsfjärren som gavs ut av Svenska Järnvägsklubben (SJK) första gången 2008. Spelplanen då visade (förenklat) hur spårnätet såg ut i Hallsbergsfjärrens trafikledningsområde 2005 och tågtrafiken var hämtad från en dag i september 2005. Idén till spelet gavs av järnvägsentusiasten PK Rusch, boende i Tranås, som också skrev manualen. PK Rusch hade tidigare tillsammans med en programmerare gjort ett spel om Nässjö station. Han intresserade SJK för att göra fler spel och för detta behövdes en programmeringskunnig person då den som gjort Nässjö inte ville fortsätta. En annons sattes ut och Jonas Rahm, som då studerade till programmerare tog uppdraget som praktik och extraknäck. PK Rusch och Jonas Rahm gjorde tillsammans flera spel, Ånge station, Norrköpingfjärren och Hallsbergsfjärren. Jonas bror Jakob gjorde också programmeringen för ett spel om Kils station. Spelen såldes av SJK i form av nedladdningsbara CD-romskivor.

De första upplagorna av dessa spel kom ut åren kring 2008. Hallsbergsfjärren såldes slut och därför gav SJK ut en nyutgåva 2012, som dock fortfarande visade trafiken 2005.

Hallsbergfjärren blev populär hos många järnvägsintresserade och därför kom det från tid till annan förfrågningar till SJK om det kunde göras en uppdaterad version av spelet med aktuell spårplan och järnvägstrafik och även om det kunde göras spel från andra trafikledningsområden. En intresserad medlem av SJK, Björn Lillpers, gjorde 2012 en inofficiell uppdatering av Hallsbergfjärren som dock aldrig publicerades.

Under 2020 tog en annan intresserad SJK-medlem, Lennart Olsen, pensionär boende i Upplands Väsby, kontakt med SJK om att göra en ny uppdatering av Hallsbergfjärren som gavs ut i början av 2021 med namnet Hallsbergfjärren 2020. Denna följdes sedan av flera spel från andra trafikledningsområden: Gävle 2020, Norrköping 2021, Göteborg 2021 och Ånge 2022 som getts ut av SJK. I manualerna till dessa spel kan du läsa Lennarts egen berättelse om hur han gått till väga för att skapa dessa spel.

En viktig del i kvalitetssäkringen av fjärrspelen är att de testas av järnvägs-kunniga personer innan lansering. En av dessa testare är Anders Karlsson, boende i Göteborg, som är särskilt intresserad av och kunnig om godstrafik. Han var med och testade och gav viktiga bidrag till Göteborgsfjärren 2021, som på grund av områdets storlek är uppdelad i tre spel Nord, Mitt och Syd. Han var också mycket aktiv i testningen av Ångefjärren 2022. Det var efter detta Anders fick idén att göra ett historiskt fjärrspel om tågtrafiken i Göteborgsområdet på 1980-talet. Han tog kontakt med Lennart Olsen som stödde idén och förankrade den hos SJK. Anders har sedan själv genomfört projektet med rådgivning och teknisk support och hjälp med manualen från Lennart. De har också haft hjälp av duktiga testare varav åtminstone någon själv var lokförare i Göteborgsområdet på 1980-talet. Mycket av bildmaterialet till manualen kommer från två gamla medlemmar som under många år fotograferat tåg och järnvägsmiljöer och också på olika sätt varit och är aktiva inom SJK.

I det följande berättar Anders Karlsson själv om sitt järnvägsintresse och hur han fick idén att göra Göteborgsfjärren 1985.

Anders Karlssons berättelse

Som de flesta andra åkte jag mycket tåg när jag var liten, de flesta resorna gick till Skövde och då var det stort att resa Göteborg – Skövde. Platsbiljett var ett krav, så för att garantera att vi kom med på tåget så var min mamma tvungen att åka till Göteborg Central ett par dagar innan resan och köpa biljetten och så var det även när spelet 1985 utspelar sig, den tanken svindlar idag.

Järnvägsintresset började, kan man säga, på allvar när en kompis mamma tog med mig och kompisens på SJs 125 årsjubileum i Göteborg som var ett stort arrangemang. Dock var det lite vilande först tills jag började högstadiet. Då fick jag tillgång till färdbevis och rabattbiljetter som gjorde att jag väldigt förmånligt kunde ta mig runt i regionen och landet .

Det första jag upptäckte var godsvagnsväxlingen i Uddevalla som på mitten av 80-talet var väldigt intensiv, och det var vid många tillfällen jag studerade den. Ibland hände det att jag tog bussen till Stenungsund och vidare med Bohusbanan till Uddevalla istället för till Kungälv och skolan, kan jag så här många år efteråt erkänna.

Nyfiken som man är så började resten av landet, främst med fokus på godstrafiken, att utforskas. Tyvärr missade jag dock en hel del, jag hann t ex aldrig att se Ub-loken växla i Mellerud för de drogs in 1986 . Och på den vägen är det.

När SJK gav ut dessa spel så blev jag tagen direkt, och när Lennart Olsen fortsatte med att göra nya spel så väcktes en tanke på att göra ett historiskt spel, så som jag upplevde det när de första stapplande stegen att upptäcka järnvägs Sverige togs.

Lennart var positiv till tanken när jag tog kontakt och hjälpte också till att förankra idén hos SJK. Han visade mig hur spelen tekniskt fungerade med xml-filer där man skapade spårplaner och lade in tågens tidtabeller. Han har också biträtt med teknisk support och rådgivning.

Vid skapandet av spårplanen utgick jag från spårplanen för Göteborgsfjärren 2021 och gjorde erforderliga ändringar i den så att den skulle se ut som den gjorde 1985. Det innebar bland annat att ta bort större delen av dubbelspåren på Väst kustbanan och Norge/Vänerbanan till Öxnered som finns idag. Och att lägga in banor som fanns då, men där trafiken idag har upphört, t.ex. Karlsborgsbanan och Västra Centralbanan. Många stationer såg också annorlunda ut på den tiden. Till min hjälp har jag också haft kunniga testare, en av dem började som lokförare i Göteborgsområdet 1982 och kör fortfarande då och då som pensionär!

Vid inläggningen av tågen använde jag mig av tidtabeller som jag sparat och även sådana som finns tillgängliga bland annat på SJKs medlemssidor. 1985 var ett viktigt år att skildra, det är mycket som hände dessa år, tyvärr så mycket så jag har tvingats att avgränsa det till perioden sista halvåret av 1985 för att det inte ska bli för omfattande.

En viktig tanke med spelet har varit att det inte bara ska vara ett spel utan också ett tidsdokument. Som de som liksom jag hunnit bli litet äldre kan minnas tillbaka till. Och som nya generationer av järnvägsintresserade förhoppningsvis kan ha glädje av för att lära sig om hur det såg ut förr. Därför har jag också lagt ner jobb på att i manualen ge en fyllig beskrivning av banor, trafik, tågtyper och fordon som de såg ut på den tiden och Lennart har hjälpt till att redigera. Extra roligt har denna beskrivning blivit när vi fått kontakt med två gamla SJK-medlemmar som själva tog mycket bilder på den tiden, som de välvilligt ställt till förfogande.

Jag önskar alla ett stort nöje att läsa beskrivningarna och spela spelet där du själv kan styra trafiken som den såg ut för nästan fyrtio år sedan med, förhoppningsvis, den rätta tidskänslan!