

# SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBENS

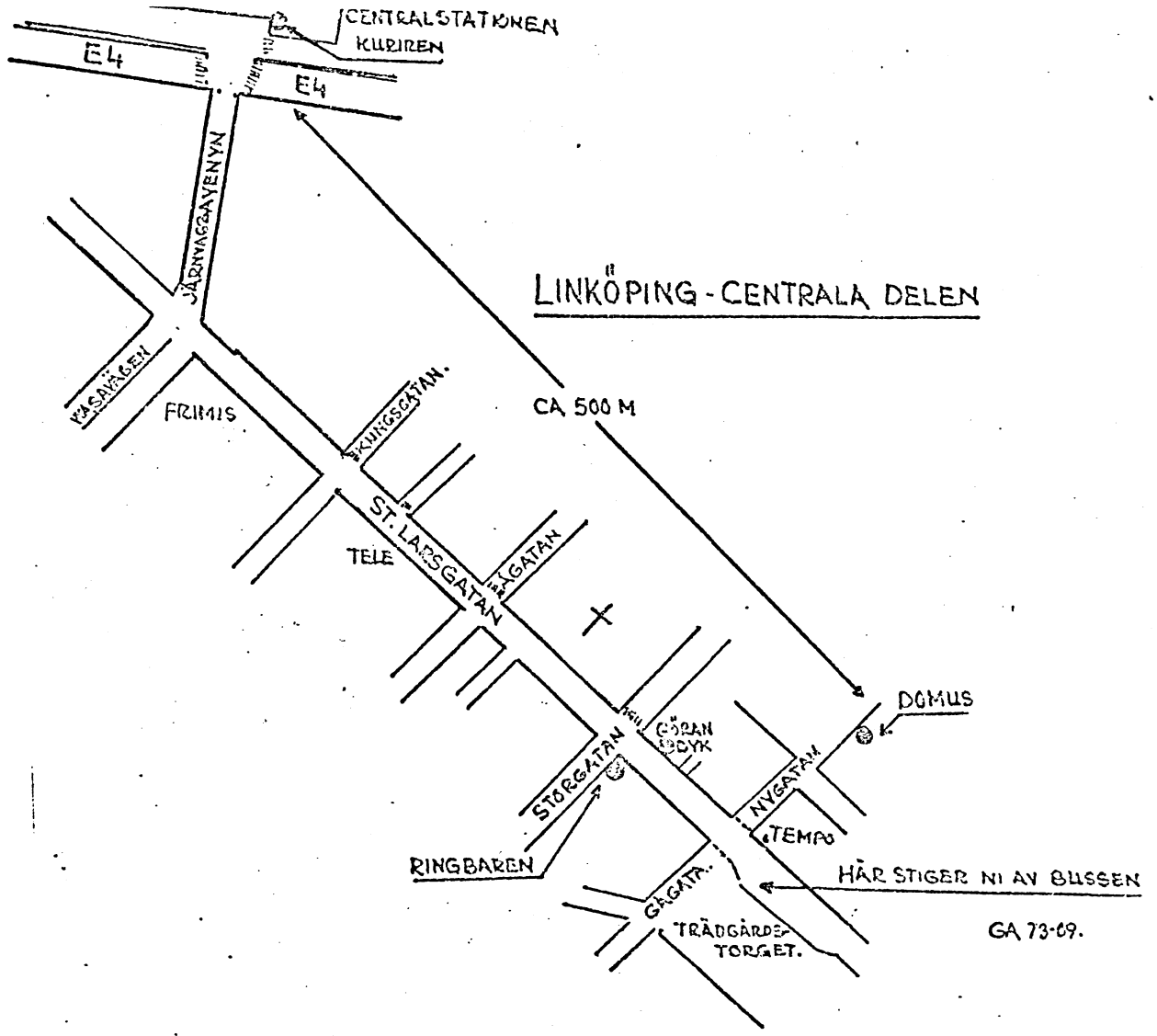


SJK

## INFORMATION OM RESAN

- Fotokörning: En fotokörning görs vid Getå.  
Vi använder signalen "tåg kommer" - dubbel - ( — — ) vid fotokörningens början och "lossa bromsarna" ( — — ) som samlingsignal.  
Stig på snarast - försena ej tåget.
- Studiebesök: Genom Östgötaavdelningens försorg kommer vi att besöka Östergötlands Järnvägsmuseum, Ryd, Östergötlands flygmuseum, Ryd och Flygvapnets samlingar på F3, Malmslätt. Bussarna avgår från stationen kl. 12.30.
- Lunch: På grund av ljusförhållandena, beräknas denna ske efter återkomsten från studiebesöken omkring kl 15.30. Lämpliga ställen: Ringbaren, Domus, Göran Dyk. Se skiss.
- Servering: Under resan anordnas servering till humana priser i restaurangvagnen: Smörgåsar, kaffebröd, kaffe, thé, läsk, öl, korv, hamburgare, rostbiff och potatissallad.
- Lokåkning: Lotter, med ett pris av 3:- kommer att försälas mellan Stockholm C och Södertälje S. Vinster är lokåkning mellan Södertälje S-Nyköping, Nyköping-Norrköping, Norrköping-Linköping, Linköping-Norrköping, Norrköping-Katrineholm, Katrineholm-Flen, Flen-Södertälje S samt Södertälje S-Stockholm C. Sammanlagt utlottas 6 vinster på vardera lottringen.  
Vinnarlista anslås i samtliga vagnar. Minimålder för lokåkning 15 år. Lokåkare måste ovillkorligen rätta sig efter lokpersonalens direktiv.
- Böcker, vykort: Böcker och vykort säljes av ambulerande försäljare. Försumma inte att köpa SJK:s nya julkort 1973!
- Reseledning: Reseledaren, Rolf B. Pettersson och hans medhjälpare träffas säkrast i tjänstekupén i Bo14.

SJK Östergötland och SJK Stockholm tillönskar Dig en trevlig resa!



LINKÖPING - CENTRALA DELEN

CA 500 M

HÄR STIGER NI AV BLUSSEN

GA 73-09.

# S T U D I E B E S Ö K E N

## Järnvägarnas Museiförening, Linköping

är en stödförening till Östergötlands Järnvägsmuseum, grundad 1961. Östergötlands Järnvägsmuseum byggdes under 1970 och ligger i Ryd i sydvästra delen av Linköping. Bangårdsbyggnationen utanför museibyggnaden avslutades sommaren 1973, dock återstår spårläggning.

Muséet utger tidskriften "TÅG OCH SPÅR", som utkommer med 4 nummer/år.

Muséet är öppet söndagar kl. 12.00-15.00 under maj-september.

Inom föreningen bildades 1970 en ny sektion, kallad Sällskapet Östergötlands Modelljärnvägsbyggare, som har sin utställningslokal i "Gamla Linköping".

## Fordon, tillhörande Järnvägarnas Museiförening

<u>Anglok</u>			<u>Postvagn</u>		
SJ 692	1901	1435 mm	WÖJ (MÖJ)	1888	891 mm
NÖJ 18	1920	891 mm	<u>Godsvagnar</u>		
Storugns	1930	891 mm	NÖJ 240		891 mm
Edsbruk 3	1920	600 mm	MÖJ 1098	1905	891 mm
<u>Elmotorvagn</u>			NÖJ 503	1878	891 mm
MOJ 1 (Ankan)	1908	891 mm	NÖJ P 91		891 mm
<u>Lokomotor</u>			NÖJ P		891 mm
MÖJ 2 (SJ 271)	1935	891 mm	JGJ		600 mm
<u>Personvagnar</u>			KLJ		600 mm
PFJ	1874	891 mm	Bödabanan (2 st)		600 mm
FNJ	1885	891 mm			
NVHJ		891 mm			
MÖJ 1000 (BLJ 15)	1897	891 mm			
MÖJ 1013 (SJ 427)	1912	891 mm			

## Järnvägarnas Museifond, Linköping

grundades 1963. Fondens avkastning används för stöd åt Östergötlands Järnvägsmuseum.

o000o

## Östergötlands Flyghistoriska Sällskap

bildades 1967 med huvudsaklig uppgift att stödja tillkomsten av ett flygmuseum i Linköping. Sällskapet är landets största flyghistoriska organisation med över 1.500 medlemmar.

ÖFS ändamål är att stödja Flygmuséet i Linköping, bedriva forskning samt att samla äldre flygplan. Verksamheten bedrivs genom föredrag, filmvisningar, visning av det flygmuseala förrådet i Ryd, restaurering av äldre materiel. Föreningen utger tidskriften "Meddelande från ÖFS".

Tanken på ett flygmuseum i Linköping väcktes redan under 1950-talet. 1961 tillsattes en utredningskommitté av Linköpings stadsfullmäktige, som också beviljade pengar till förrådsbyggnaden i Ryd, som togs i bruk hösten 1967.

## FV Malmensamlingarna

Vid Ostgöta flygflottilj hade redan tidigare några handlingskraftiga idealister lyckats bevara flygplan och annan materiel från militärflygets första tid. Med den historiska förankring till Malmen, som militärflyget har, tedde det sig naturligt att förlägga ett flygmuseum i denna trakt. Långtgående planer på ett flyghistoriskt museum föreligger också. Den statliga museiutredningen MUS 65 kommer våren 1974 att framlägga förslag om den flygmuseala verksamheten och platsen för flygmuséet.

Tills detta museum kommit till stånd, finns fr. o. m. 1973-07-01 en organisation vid F 3, kallad "FV Malmensamlingarna", som har till uppgift att samla, katalogisera och sköta den historiskt värdefulla materiel, som finns vid Flygvapnet.

==/==

## ÖSTRA STAMBANAN OCH BANAN JÄRNA - NORRKÖPING

Redan järnvägstankens banbrytare i Sverige, greve Adolf Eugen von Rosen, hade i sin första ansökan till K. Maj:t om tillstånd att bilda ett järnvägsaktiebolag tillsammans med in- och utländska män, haft tanke på ett system med tre huvudbanor, en från Stockholm till Gävle, en från Stockholm till Göteborg och en till Ystad genom Södermanland, Östergötland, Småland och Skåne.

Genom kunglig resolution av den 27 november 1845 medgavs det eller de bolag, som v Rosen avsåg bilda, rätt att under 20 år anlägga järnvägar i Sverige med villkoret, att fullständiga planer och kostnadsförslag för varje bana skulle inlämnas till K. Maj:t senast före 1847 års utgång, varefter erforderlig oktroj skulle utfärdas.

Men de engelska finansiärer och ingenjörer, som v Rosen räknat med, fick egna bekymmer i och med den penningkris, som skakade England år 1846. Trots att tidpunkten undan för undan flyttades fram, lyckades v Rosen ej uppfylla de föreskrivna villkoren och den till honom meddelade rätten förföll.

Under de kommande åren diskuterades av ständerna olika järnvägsförslag, huvudsakligen som ett komplement till kanalbyggen, främst Sveakanalen mellan Vänern och Hjälmaren. Ett resultat var idén om järnvägen Köping-Hult. Men speciellt bondeståndet var negativt till järnvägsbyggandet. Förgäves errinrade A. V. Svartling från Östergötland om järnvägarnas indirekta nytta för landet, även om de ej gäve någon kontant behållning. Eftervärlden skulle le åt böndernas skäl.

Regeringen tog första steget mot en mera aktiv järnvägspolitik, då den den 29 maj 1852 uppdrog åt chefen för topografiska kåren, generalmajor Karl Akrell, att undersöka de gynnsammaste riktningarna för ett system av huvudbanor.

Redan i december 1852 var Akrell färdig med ett utkast till stambanor i södra och mellersta Sverige. Även han kom fram till att tre huvudbanor borde anläggas, en norrut till Gävle, en åt väster över Västerås till Göteborg med utgrening till norska gränsen och en söderöver över Malmköping och Linköping till Jönköping och Malmö. Akrells utkast gillades i huvudsak av styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader.

När den stora järnvägsfrågan den 16 november 1853 förelåg till avgörande inför konungen, visade det sig, att man ej var någon vän av den von Rosenska metoden att förse Sverige med järnvägar, trots att regeringen vid 1848 och 1851 års riksdagar gett understöd åt v Rosens projekt. Man ansåg att endast statsägda järnvägar skulle vara till gagn för befolkningen.

Finansieringen av de föreslagna statsbanorna skulle ske med ett statsobligationssystem. Ränta och amortering därav skulle ske genom en höjning av brännvinsskatten, som beräknades ge 3 milj. riksdaler banko per år. Regeringen beslöt att till 1853-1854 års riksdag framlägga ett förslag om byggande av stambanor. Eftermånga diskussioner och kompromisser beslöt 1854 års riksdag att stambanor i stort sett enligt regeringens förslag måtte av K. Maj:t fastställas.

För uppgiften att leda statens järnvägsbyggande utsågs, med riksdagens godkännande, genom kungligt beslut den 22 januari 1855, översten i flottans mekaniska kår, Nils Ericson.

Genom beslut av 1854 års riksdag hade anvisats anslag för undersökningar av bl a sträckningen av de föreslagna statsbanorna. Samtidigt med Ericsons utnämning tillsattes en kommitté, bestående av generallöjtnanten K. Akrell, överstarna A. E. von Sydow och greve A. E. von Rosen, med rätt för Ericson att deltaga, att undersöka sträckning och beskaffenhet för de planerade järnvägarna.

Den 30 september 1856 avlät kommittén sitt besked, innebärande 5 stam-

banor, bl a en östlig stambana från Stockholm genom Södertälje, Katrineholm, Norrköping, Linköping och Mjölby till Tenhult med anslutning till södra stambanan vid Götaström.

Riksdagen godtog i stort det framlagda förslaget, men ville ej binda sig för de olika banornas sträckningar. Däremot beviljades ytterligare medel till de år 1855 påbörjade västra och södra stambanorna för perioden 1857-1860.

Vid 1857-58 års riksdag beviljades medel för påbörjande av västra stambanan från Stockholm över Södertälje mot Katrineholm.

År 1858 tillsattes en ny järnvägskommitté, bestående av Nils Ericson, överstelöjtnanten vid väg- och vattenbyggnadskåren K. G. Beijer och bergmästaren K. O. Troilius. Kommitténs viktigaste arbete blev dess betänkande om statsbanornas blivande sträckning.

Kommittén föreslog Nässjö som anknytningspunkt till södra stambanan med riktningen från Katrineholm över Norrköping, Linköping och Mjölby.

Vid 1859-60 års riksdag visade det sig att riksaagen i stort delade regeringens åsikt om att koncentrera alla krafter på västra och södra stambanornas fullbordan.

Arbetet på dessa bandelar bedrevs under de följande åren med all kraft och 1861 hade man fullbordat västra stambanan från väster mellan Göteborg och Hallsberg och från Stockholm till Sparreholm i öster. Följande år sammanknöts Hallsberg och Sparreholm. Det var därför en stor dag, då Carl XV, åtföljd av sina bröder, representanter för regering och riksdag den 4 november 1862 för första kunde befara och högtidligt inviga västra stambanan. Samma år avgick också Nils Ericson och efterträddes av K.G. Beijer och K.O. Troilius.

Arbetet på södra stambanan bedrevs nu med stor kraft och den kunde öppnas för trafik den 1 december 1864.

Vid 1862-63 års riksdag hade röster höjts för att överlåta byggandet av de återstående projekterade banorna på enskilt initiativ. Men det beslut som fattades var att bevilja något över 4 milj riksdaler för påbörjandet av östra stambanan genom anläggning av bansträckan från Katrineholm till Norrköping.

Under de följande åren blev järnvägsbyggandet inskränkt betydligt på grund av dåliga tiderna, varför först 1870 års riksdag beviljade medel för fortsättning av östra stambanan mellan Norrköping och Nässjö. Ytterligare medel beviljades av 1871, 1872 och 1874 års riksdagar.

Arbetena på bandelen Katrineholm-Norrköping hade påbörjats i juli 1863 under friherre A.R.A. Adelsvärds ledning och bedrevs så, att den kunde invigas under 1866. På sträckan Norrköping-Nässjö igångsattes arbetena under överstelöjtnant K. E. Norströms ledning i april 1871.

De olika delarna av östra stambanan öppnades för trafik enligt följande:

Katrineholm-Norrköping:	3 juli 1866
Norrköping-Linköping	16 oktober 1872
Linköping-Strålnäs	15 september 1873
Strålnäs-Boxholm	30 december 1873
Boxholm-Sommen	20 juli 1874
Aneby-Nässjö	20 juli 1874
Sommen-Aneby	23 november 1874

Samma dag ägde den högtidliga invigningen av banan rum genom att konung Oscar II i Nässjö förklarade östra stambanan i sin helhet öppnad för trafik. Vi firar alltså i dagarna 99-årsjubiléet av Östra stambanans invigning.

Trafiken på banorna från Göteborg och Malmö till Stockholm tog så småningom sådan omfattning att tanken på ett dubbelspår mellan Katrineholm, där de båda banorna sammanlöpte, och Stockholm uppstod. Men redan innan detta blivit aktuellt, hade lokala intressen framfört tanken på en bana genom de östra och södra delarna av Södermanland framkommit, som skulle ge detta landskap förbindelse med Stockholm och Norrköping, som var de

bästa avsättningsplatserna för bygdens jordbruksprodukter.

På 1870-talet hade det varit tal om en järnväg från Nyköping till Mölnbo på västra stambanan och på 1890-talet undersökte intresserade orter på egen bekostnad en järnväg från Järna över Nyköping till Norrköping. En framställning om järnvägens utförande som statsbana gjordes också. Järnvägsstyrelsen gjorde därför vissa undersökningar, men med hänsyn till andra statsbanebyggen fick saken bero.

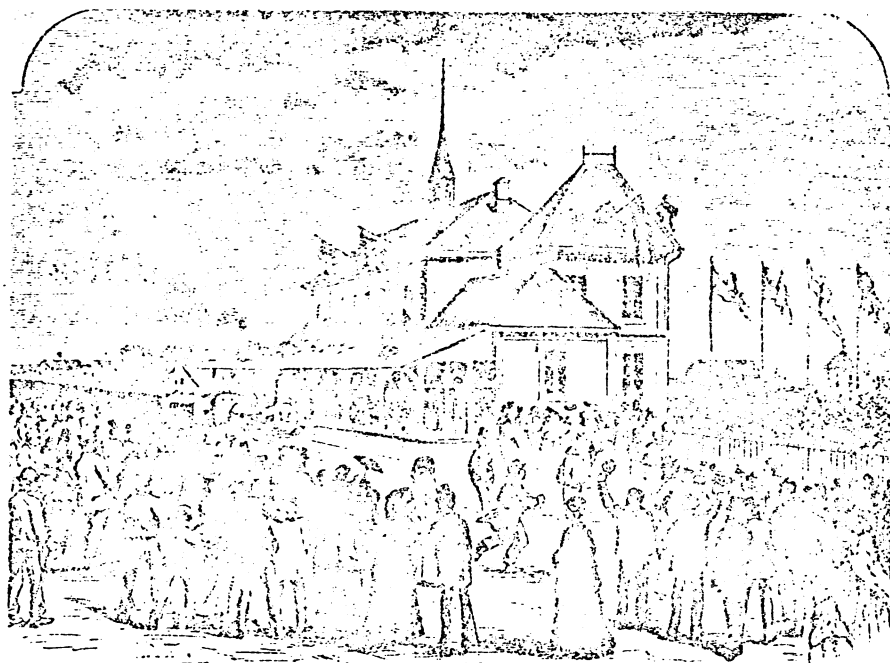
I slutet av 1905 inkom länsstyrelsen med en framställning om järnvägens utförande utan vidare dröjsmål, antingen som statsbana eller på enskilt initiativ.

Regeringen fann då, att ett avgörande ej längre kunde uppskjutas och vid 1907 års riksdag framlades en kunglig proposition om en bana genom Södermanland. En sådan bana skulle utom att ge en vägförkortning även ge en inbesparing av kostnaderna för ett dubbelspår till Katrineholm. Båda kamrarna antog förslaget om en bana från Järna över Vagnhärad och Nyköping till Norrköping.

Bananläggningen påbörjades i slutet av 1909 och bedrevs så, att bandelen Järna-Nyköping kunde öppnas för trafik den 1 december 1913 och banan i sin helhet den 1 oktober 1913. Som arbetschef tjänstgjorde kaptenen i väg- och vattenbyggnadskåren, C. Westman.

Rolf B. Pettersson.

1872



### Jernvägsinvigning i Linköping.

Öppnandet af jernvägen från Norrköping till Linköping den 15—10 kommer i anseende till sorgen efter Karl XV, icke att firas med någon officiell fest-

middag och andra föret tillämnade högtidligheter, utan emottages endast då anländande festtåget vid stationen med musik och kanonskott.

1918

### Fruktansvärd järnvägsolycka vid Getå.

41 personer dödade ungefär lika många skadade.

En fruktansvärd järnvägsolycka — den största som någonsin ägt rum i Sverige — inträffade lördagen den 1 oktober vid sju-tiden på aftonen vid Getå station, 13 kilometer från Norrköping. Uppgående persontåget från Malmö ursparade på den av regnet undergrävda järnvägsbanken, lokomotivet och sju vagnar störtade ned från flera meters höjd och fattade eld. Ett stort antal personer blevo krossade eller brända till döds. På olycksplatsen ha hittills framdragits endast 18 lik, de övriga ligga ännu begravda bland spillrorna.

#### Kring olyckan.

Av tågpersonalen omkommo konduktören Ström, lokeldaren Karlsson och spisbiträdet i restaurantvagnen fröken Johansson.

Lokomotivföraren som själv blev endast lätt klämd av hyttaket berättade att lokeldaren Karlsson vid katastrofen blivit hårt inklämd mellan spillrorna. Han räckte ut sina händer mot föraren för att få hans hjälp med att lösgöra sig, men i samma ögonblick forsade den koliheta ångan från ångpannan ut och dödade

honom. Spisbiträdet Gunhild (Gullan) Johansson gjorde just sin sista resa med restaurantvagnen och skulle nu ha övergått till serveringen på Stockholms Centralstation.

Bland dem som omkommit är skådespelaren Otto Hagert, Stockholm. Herr Hagert identifierades tack vare ett porträtt, som han antagligen haft i fickan. Hans fästmo fröken Lillie Ericson vid Södra teatern, har rest ned till olycksplatsen.

Under den allmänna förvirringen funno några personer tillfället lämpligt att praktisera sig in i restaurantvagnen, där de plundrade en del av spritlagret och kassan.

#### Järnvägsolyckan vid Getå.

Sång, utkommen. 50 ex. 2 kr.  
100 ex. 3:50 franko. Minsta sändning 50 st., 1 kr. ordern, resten mot postförskott.

E. Björllings Förlag, Norrköping.

Tillfällig tid Cst td, st 173

54

Tid till Cst, Ås, Ses; 1ste, ocög Hg L; lokl Cst; 7, lokl Nri; ta pl; tapp;

Tåg 33437 skall gå Stockholm C - Järna (Lp), lördag 1973-11-17

Rikaren även till  Örneds

Stn 90 Brial 73 Brgr P

ent' Cst td skr 73-2167/823

Del (eller annan plats)	1) Sten (ving)	2) Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Färdigt	Färdigt av
1	2	3	4	5	6	7	8
Stockholm C Pbg				8.28			
Älvsjö Pbg/Gbg				35			
Huddinge				38			
Blickan				40			
Utsikten				42			
Tumba				44			
Söderby				46			
Rönninge				48			
Dänviken				50			
Glasberga				52			
Södertälje S			8.55	9.00			
Järna			9.11	11			
Mölnbo							
Gnesta							
Björnlunda							
Stjärnhov							
Sparreholm							
Skebokvarn							
Flen							
Sköldinge							
Katrineholm							

1) Endast flera än ett sten (en ving) anges. I denna kolumn anges i förklarande fall "cl" (störreled). 2) Fyll i endast vid annat spår än huvudspåret.  
Anm.

Stockholm

73 11 09

*Carlsson*

Utförd Stigård	Sign
Inf i kolumn	
5 3 upplagd } på center	
6 3 kontroll } nivå 1	
Kvitta lämnat	





Tillfällig tdt. Norrköpings td, tdt 173

S 4

Tkl: Cst, Nr - Lp, loka Cst, Nr, tapt, tapp, tags, M. Cst

Tåg 33437 skall gå (Cst) Järna - Linköping C

Tågslag: apt ( för SJK )

1973-11-17 dag  
 natt mot 19 dag

- Förarbiträde finns
- Tbfh finns (anges endast för tåg som ej är resandetåg)
- Tbfh finns ej (anges endast för resandetåg)

Sth	Brtal	Bror	Sträcka
90	74	P	-
			-
			-

Tpl. (eller annan plats)	Sken (Ving)	Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av	Ordernummer Kott Sign
Järna				9.11	265X			
Hölö				18				
Vagnhärad				26	2102PRU			
Tystberga				39				
Sjösa				48				
Nyköping C			9.53	57				
Enstaberga				10.03				
Jönåker			10.09	13	9.69			
Ålberga				21	2102CP, 2103DP			
Kolmården				34				
Getå			41	11.05	21024EK			
Åby				05				
Norrköping C			11.14	11.30			2.23	
Fiskeby			0	37				
Kimstad				49				
Langhem			0	12.03				
Linköping C			12.10					
Malmått								
Vikingstad								
Mantorp								
Mjölby								
Strålsnäs								
Boxholm								
Sommen								
Trarås								
Gripenberg								
Frimaryd								
Aneby								
Solberga								
Nässjö								

Anm: nr 6923 kopierades

1973-11-17 (år) (mån) (dag)  
 Alf Jansson (tl)  
 Bestyrkes \_\_\_\_\_ (st sign) (tkl)

Kopia mottagen	Utfärd ötygd
(förare)	Inf i lärobok
(tbfh)	S 3 uppland } på order
	S 3 kontroll i tjänst
	Kvitts lömsat



Tillfällig tdt. Norrköpings td, tdt 173

W: Lp-K; Lok. Nr, Cst; tL Cst; tapL, tapp, tays

Tåg 33438 skall gå Linköping C - Katrineholm (L) 15 dag 1975 11 15

Tågslag: ... (Län Sjuk) natt mot ... dag 19 ... ... ...

- Förarbiträde finns
- Tbfh finns (anges endast för tåg som ej är resandetåg)
- Tbfh finns ej (anges endast för resandetåg)

Sth	Brta!	Brqr	Sträcka
70	74	P	-
			-
			-

Tpl (eller annan plats)	Sken (Ving)	Spår	Ankomst	Avgång	Förbigår	Förbigås av	Ordern delgiven Mott sign
Alvesta							
Moheda							
Lidnäs							
Lammhult							
Stockaryd							
Sävsjö							
Bodafors							
Grimstorp							
Nässjö							
Solberga							
Åsby							
Brinnaryd							
Gripenberg							
Tranås							
Sommen							
Boxholm							
Strålsnäs							
Mjölby							
Mantorp							
Vikingstad							
Mahlslätt							
Linköping C				16.30			
Linghem			•	32			
Kinstad			•	52			
Fiskeby			•	17.03			
Norrköping C				08			
Åby				17			
Simonstorp			•	29			
Strängsjö			•	39			
Katrineholm			17.50	55			

Anm: \_\_\_\_\_

19 ... ... ...  
 (år) (mån) (dag) (tl)

Bestyrkes \_\_\_\_\_  
 (st sign) (tkl)

Kopia mottagen	Bilförd ölgård	sign
(förrare)	Inf i bilboken	
(tbfh)	S 3 upplagd på ordern	
	S 3 kontrakt i pinn-st	
	Kvitts lömnat	