



Museiföreningen
Stockholm-Roslagens
Järnvägar

och

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

HÄLSAR ER HJÄRTLIGT VÄLKOMNA TILL DEN
STORA HÖSTUTFÄRDEN I ROSLAGEN!

TIDTABELL

UPPSALA-RIMBO-HALLSTAVIK OCH ÅTER
gällande söndagen den 21/9 1975

(7.00)	66	fr Stockholm C..... t	...
P 107 110	Km	Stockholm-Roslagens järnvägar, spårv G, 891	P 109
9.10	0	fr UPPSALA Ö..... t	...
9.36	11	✚ Bärby..... ↑	...
10.01	14	↓ Marielund.....	...
10.17	20	↓ LÄNNA.....	...
10.33	26	↓ Almunge.....	...
10.47	33	t FARINGE..... fr	...
11.10	33	fr FARINGE..... t	...
11.30	41	✚ KITTBY..... ↑	...
12.00	53	↓ RÅNÄS.....	...
12.30	60	t RIMBO..... fr	...
(11.27)	55	fr Stockholm Ö..... t	20.58
13.50	60	fr RIMBO..... t	18.30
x	72	✚ SÄTRÄBY..... ↑	↓
14.46	76	↓ Erken.....	x
14.58	80	↓ EDSBRO.....	↓
15.16	87	↓ Ununge.....	↓
15.30	92	↓ Skebobruk.....	↓
16.03	99	↓ Häverödal.....	↓
16.10	102	t HALLSTAVIK..... fr	16.50

Några fakta om resan

Tågsättet består av följande fordon:

Gp 3132 (Motala 1950)

SJ BFp 352 (fd VGJ 1016, tillv 1900, ny korg ASJ 1940)

RB BP 909 (fd SJ Bop 909, fd SRJ Co 97, Bautzen 1939)

RB BP 910 (fd SJ Bop 910, fd SRJ Co 98, Bautzen 1939)

RB BP 892 (fd SJ Bop 892, fd SRJ Co 80, Görlitz 1920)

SRJ Co 33 (fd SJ Bop 861, fd SRJ Co 33, Atlas 1899, ny korg ASJ 1940)

SRJ Co 26 (Atlas 1896)

SRJ Co 71 (fd SJ Bop 883, fd SRJ Co 71, ASEA 1916)

DHJ F 13 (fd SJ Fp 161, fd SRJ F 228, fd DHJ F 13, KVAB 1944)

Samtliga fordon utom de tre RB-vagnarna, vilka förhyrts från RB under sommarmånaderna, tillhör SRJmf. Tågsättet rymmer sammanlagt 409 sittplatser.

På sträckan Uppsala-Faringe kommer även SRJ CNo 198 (Atlas 1897) att medföras. Vagnen skall under vinterhalvåret färdigställas i Faringe, för att kunna vara trafikduglig till nästa sommar.

Mellan Faringe och Rimbo kommer tåget att få en blandad karaktär då SRJ Qo 1200 (fd DHJ Mo 284, Gleiwitz 1917), SRJ Im 806 (Falun 1915) och SRJ Z4 1 (fd SJ Z4p 1539, fd 539, fd SRJ Z4 1, KVAB 1947) skall medföras. Z4 1 skall under vintern genomgå målningsrevision och mekanisk översyn i Rimbo.

Växlingen i Faringe kommer att ske med nyreviderade ackumulatorloket HB 5 (ASEA 1948) som skänkts till SRJmf av Holmens Bruk i Hallstavik.

Uppehållet i Rimbo kan utnyttjas till inmundigande av den ev matsäcken eller till ett besök på värdshuset, baren alternativt korvkiosken.

I Hallstavik kan bl a lokstallet beses. Även byggnationen av den nya Hargshamnslinjen kan vara av intresse.

Vattentagning medelst brandslang kommer att ske i Uppsala, Faringe, Rimbo och Hallstavik.

Toaletter finns att tillgå vid uppehållen i Faringe och Rimbo.

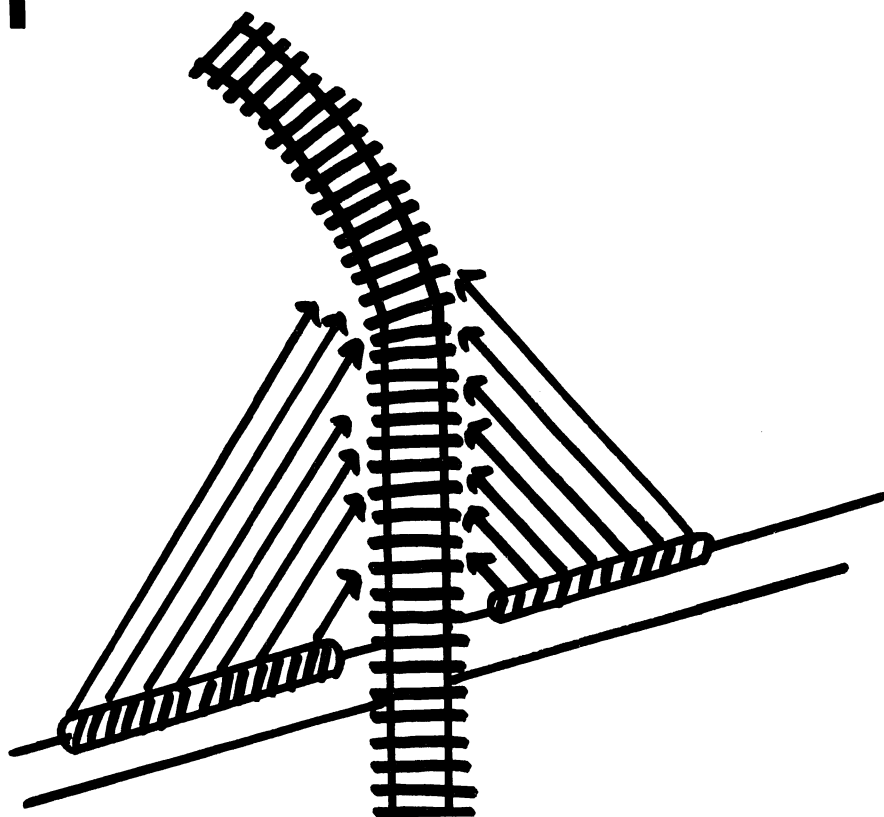
De tre RB-vagnarna kommer i Rimbo att överföras till RB som direktvagnar till Stockholm. Under uppehållet i Rimbo används stationens plattformar. Se upp för tåg från Stockholm!

Obs! På sträckan Rimbo-Stockholm Östra gäller endast SL-biljetter.

Vi ber er observera att vissa stationshus är uthyrda till privatpersoner och att tillträde till områden runt dessa stationer är absolut förbjudet.

1

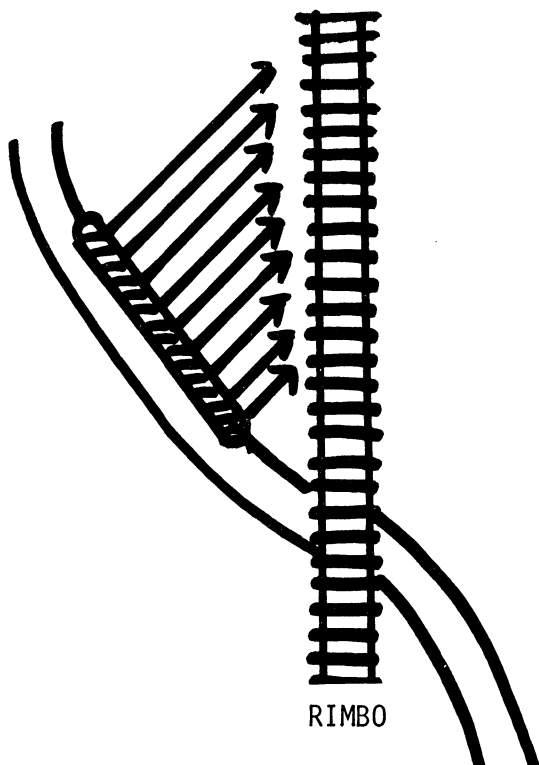
FOTOKÖRNINGAR VID UTFÄRDEN på fd SRJ SÖNDAGEN 21 september 1975



RIMBO

Fotokörning 1 vid fd Funbo hpl c:a 9.40.
Fotoposition: båda sidor om järnvägen

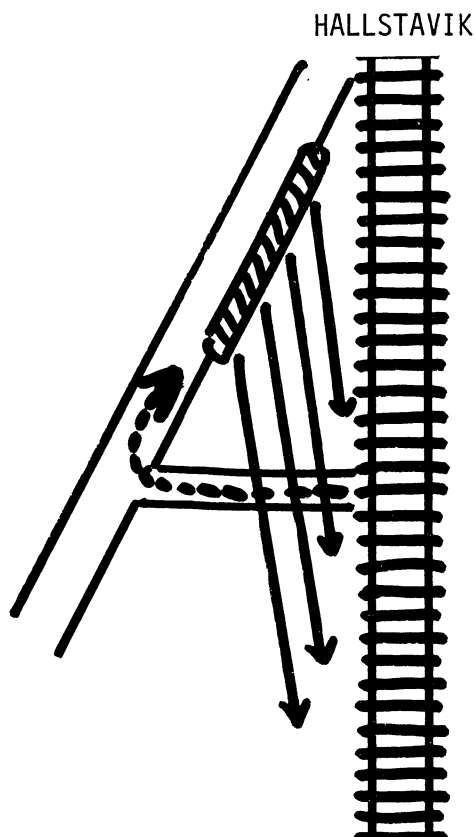
2



RIMBO

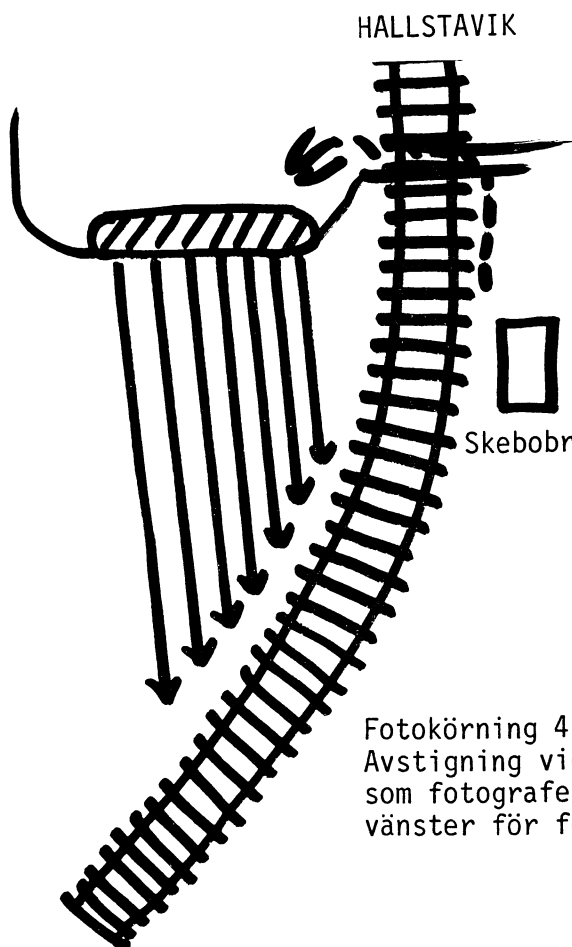
Fotokörning 2 vid km 57 (räknat från Stockholm Ø) c:a 12.10.
Fotoposition: höger sida, i färdriktningen

3



Fotokörning 3 vid km 64 (räknat från Stockholm Ö) c:a 14.05.
Fotoposition: Avstigning vänster sida, Promenad som pilen visar

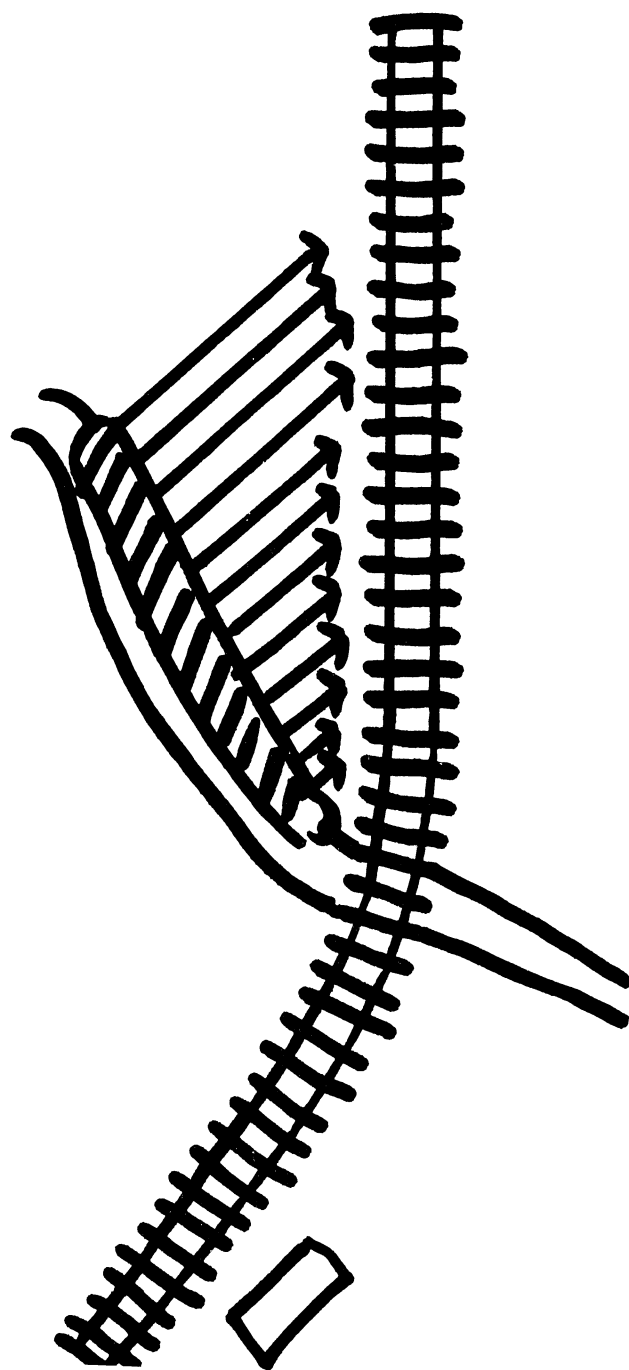
4



Skebobruk station OBS! Privat mark - visa varsamhet

Fotokörning 4 vid Skebobruk station 15.30.
Avstigning vid stationen, varefter tåget backar. samtidigt
som fotograferna följer banan norrut och viker av till
vänster för fotogrupperna.

5



RIMBO

Fotokörning 5 strax norr om Ununge station 17.20.
Avstigning på höger sida.

Historik över Roslagsbanenätet

Gammal kulturbygd

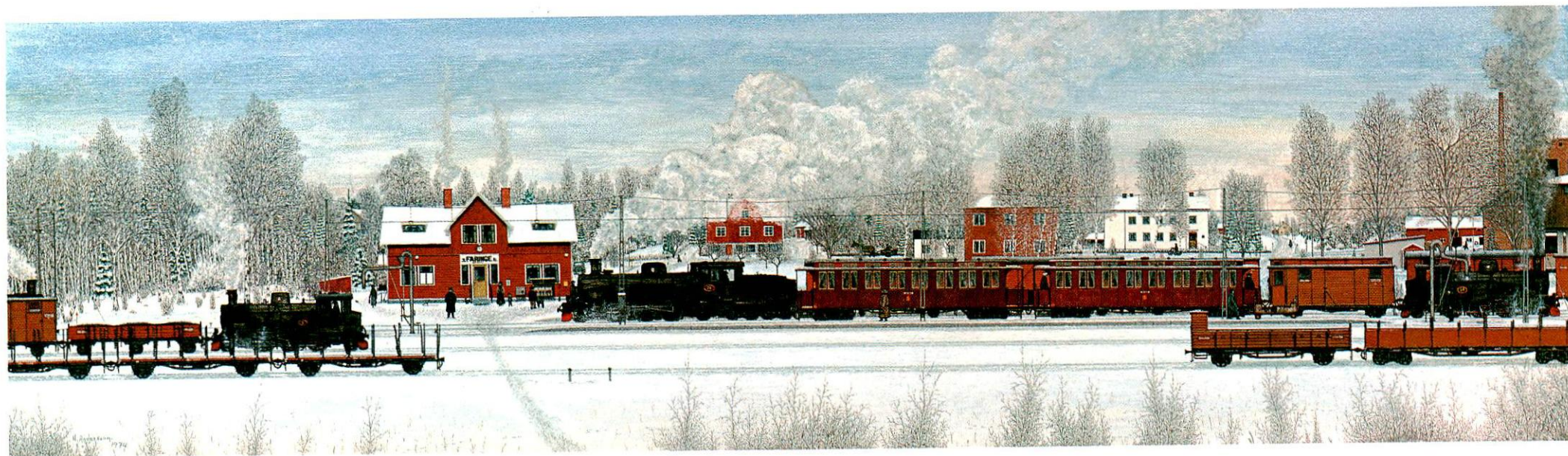
Uppland är som bekant inte blott en urgammal kulturbygd med högt utvecklat jordbruk, utan ett politiskt kraftcentrum, varom redan dess tusen runstenar vittnar. Det är också sedan gammalt ett järnproducerande land, där en mängd järnbruk växte upp på 1600-talet, ofta ännu bevarade med ståtliga och trivsamma bruksgator. Det har varit en huvudbygd för Sveriges sjöförsvär, varav kustens namn »Rodslagen», »Roddarlagen». Och den har fått ta hårda törnar i krig — Norrtälje, Öregrund, Östanå herrgård, Öster Lövsta kyrka, otaliga gårdar och torp har legat brända. Så mycket egendomligare då att de järnvägar som på Oscar II:s tid började grenar ut sig över Upplands östra delar, byggdes som mycket anspråkslösa »trefotsbanor», den första av dem, Skebo-Hallsta för länge sedan utplånade järnväg (1872–98) rentav som »tvåfots» (600 mm). Roslagens banor fick dock utveckla sig under fredliga förhållanden, även om man än idag där kan få se

godsvagnar från första världskrigets tid som på sin skylt förkunnar att de »rymmer 6 hästar». Och en stor del av nätet hör till de få ännu »omistliga» smalspårsbanorna, med stark trafik. Det 1959 av SJ övertagna Roslagsbanenätet har nu en vagnpark av 92 fyraxliga personvagnar, mer än hälften med slutna plattformar, 25 av dem helt nya av en helsvetsad standardtyp, samt över 800 godsvagnar av olika typer, bildade ett mångsidigt transportsystem. Tåghastigheten är hög, upp till 75 km/tim, för rälsbussar t. o. m. 85, de flesta godsvagnarna har luftbroms, och den nyaste personvagnserien har skivbromsar.

Upsala-Lenna Jernväg — äldsta bandelen

Den äldsta delen av Roslagsbanenätet är märkligt nog inte den nuvarande huvudlinjen Stockholm–Rimbo utan den ända sedan starten trafiksvaga linjen närmast Uppsala,

öppnad 1876 som *Upsala-Lenna Jernväg* signatur ULJ (21 km, med 2 lok, 3 personvagnar och 25 godsvagnar). Egentligen var den redan tänkt som en del av en förbindelse mellan norra stambanan och Norrtälje, men man kunde länge inte enas om utgångspunkten, som oscillerade mellan Stockholm och Uppsala. Länabönderna var de första som lyckades samla nödvändigt kapital för ett bygge, men när banan sedan drogs vidare av ett nytt bolag, *Lenna-Norrtälje Jernväg* signatur LNJ (1884, 61 km) fördes den i en båge norrut genom ensliga skogsbygder över Faringe i stället för att söka sig framgenom den rikare Lagga-Storådalens förbi Husby-Långhundra och Gottröra till Rånäs- och Rimbobygden. Följden blev att driften inte bar sig, och 1901 gick de båda banorna i konkurs. LNJ hade startat med 5 tanklok, 10 personvagnar och 84 godsvagnar, vilket också måhända var tilltaget i överkant. Företagens räddning kom från den anslutande, 1885 invigda *Stockholm-Rimbo Järnväg* (55 km) som 1905 inköpte de



två äldre bolagen och antog samlingsnamnet *Stockholm-Roslagens Järnvägar*. Då hade redan en energisk ansträngning gjorts att samla mer fraktgodis till banorna genom bibanan *Rimbo-Häverösund* öppnad 1898 förbi flera järnbruk, 1915 förlängd till Hallstaviks pappersbruk, totalt 42 km. Stockholmslinjen hade betydligt bättre ekonomi, dels genom stadens stora behov av livsmedel, tegel, virke och ved som Roslagsfolket kunde fylla, dels genom den förortstrafik som snart uppstod till *Stocksund* och *Djursholm*, Sveriges båda äldsta villastäder (1890, 10 km, elektrifiering 1895) samt *Roslags Näsby-Åkersberga-Österskär* (1902 och 1906, 18 km ånglinje). En ytterligare kraftansträngning för en ökad industrialisering längs banan avslutades 1921 med sträckan *Faringe-Gimo*, 32 km, varigenom man kom i förbindelse med den lilla malmbanan *Dannemora-Hargshamn* signatur DHJ, 56 km, öppnad 1876 med 3 lok, 4 personvagnar och 64 godsvagnar, de flesta helt korta malmvagnar – man hade då mjukjärnsskenor, och högsta hjultryck var 2½ ton. Den utmärkta Dannemoramalmen bearbetades vid en mängd bruk i trakten: med tiden ökades också exporten, och DHJ är nu en av de mer betydande malmbanorna, 90 000 ton per år, förutom en stor virkesexport. Sin största utbredning fick Roslagsbanenätet 1926 då DHJ utökades med en

30 km lång linje till Lövsta bruk i nordligaste Uppland: systemet hade då 324 km huvudspår. DHJ:s grenlinjer till Lövsta och Norrvällen blev dock inte långlivade, de nedlades 1954, Faringelinjen 1960. Huvudlinjen har nu mellan Dannemora och Gimo en tredje skena, så att normalspåriga godsvagnar kan framföras.

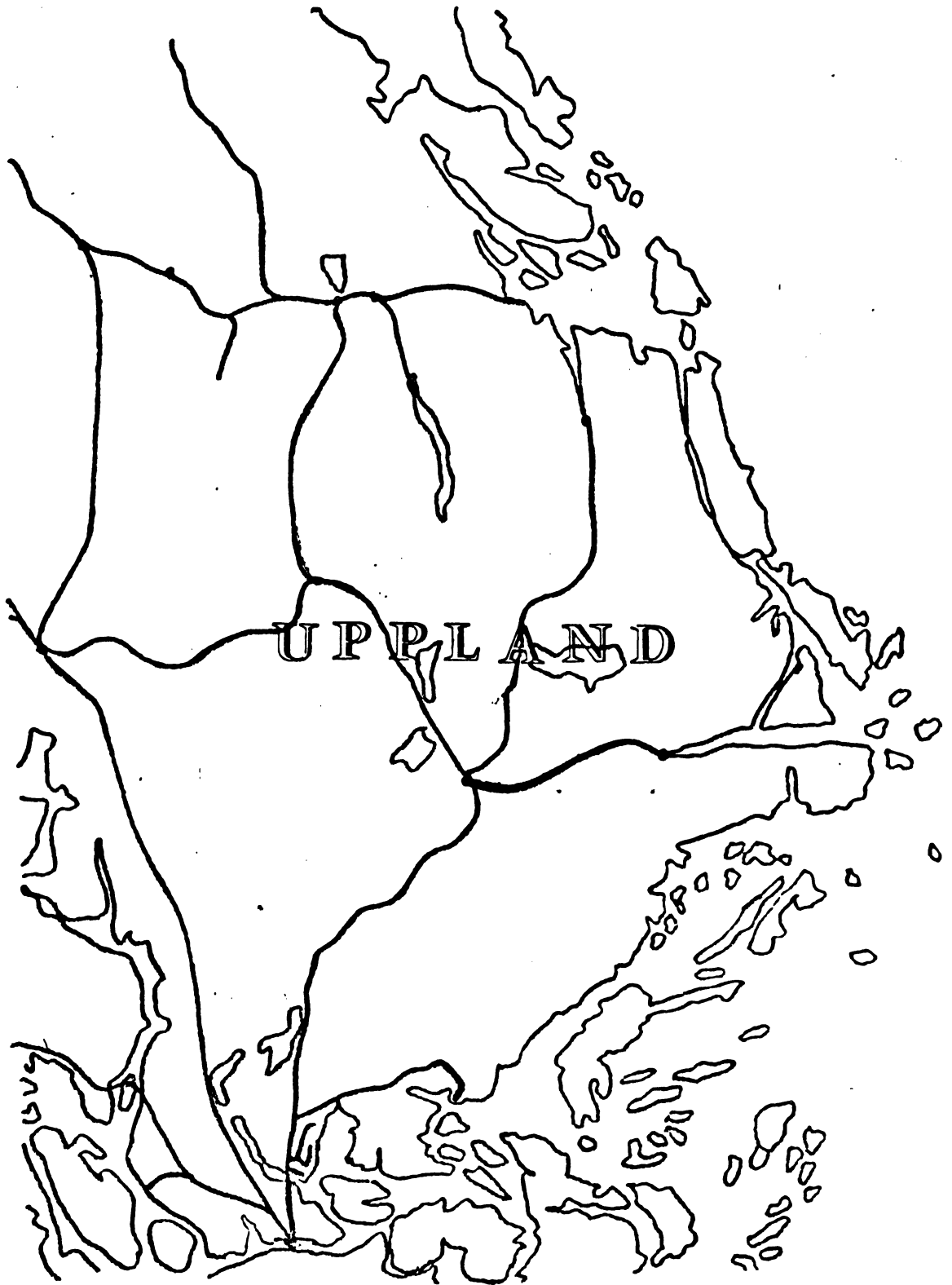
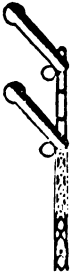
Världens äldsta elmotorvagnar

SRJ hade vid starten 4 små tanklok (av vilka nr 3 »Rimbo» finns på Järnvägsmuseum). Det fanns 10 tvåaxliga personvagnar samt 14 täckta och 60 öppna godsvagnar. I fråga om personvagnarna hade i koncessionshandlingarna avsetts att det skulle vara »fem st amerikanska boggi-vagnar för 60 à 70 resande vardera» – ett av de tidigaste försöken att införa sådana fordon i Sverige SRJ fick också verkligen de första smalspårsboggievagnarna i vårt land, men det blev först de 1890 för Djursholms Bolag byggda två släpvagnarna. Och 1895 kunde banan sätta en verklig märkvärdighet i trafik: fyra elektriska boggimotorvagnar för 440 volts likström, de första i sitt slag i hela världen: och en av dem finns ännu kvar hos föreningen, SRJ 4 från 1894, och restaureras av medlemmar i SRJmf.

SRJ är alltså en pionjärbana för elektrisk järnvägsdrift, och när SJ år 1910 tog det första helsvenska elloket i bruk, hade SRJ redan en park på 13 elmotorvagnar förutom sina då 30 ånglok. Mellan 1938 och 1949 utsträcktes elektrifieringen till de mest trafikerade orterna Österskär och Norrtälje med 1500 volts likström, och förutom 6 ellok för godståg äger banan nu 26 elektriska motorvagnar, den senast levererade, egentligen 40:e i en rad som sträcker sig över 67 år, har en dragkraft av 9,2 ton, kan dra ett 15 boggievagnars tåg med 75 km/tim. Som jämförelse kan man ta de tre största ånglok SRJ haft, nr 27–29, »Stortyskarna», med en vikt av 65 ton och en dragkraft av 6,4 ton.

Roslagsbanan har varit en pionjär även på förbränningsmotorvagnarnas område, i det att man 1935 anskaffade en stor bensinmotorvagn som gick på *luftgummiringar*. En av dess boggier med de sinnrika hjulen finns bevarad i Faringe. Banan har nu en stor park av lätta rälsbussvagnar som de sista åren övertagits från de nedlagda östgötabanorna. Redan 1957 började man ersätta godsångloken med dieselhydrauliska lok, och sedan 1958 kommer allt flera av SJ:s Tp-lok till banan. Med sin mossgröna färg och sina koppelstänger är de åtminstone en liten tröst för de nu snart helt försvunna ångloken!

Erik Helenius

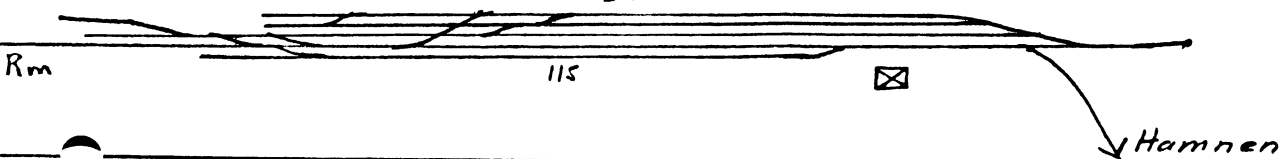




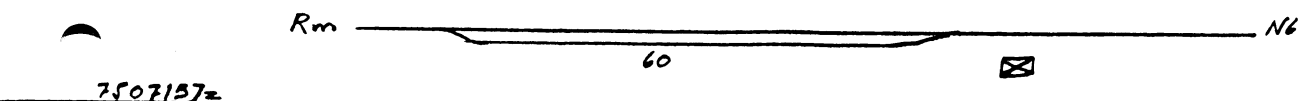
LNJ bangårdar
Norrtelje - Rimbo 1911.

Norrtelje 1911
 (Nt)

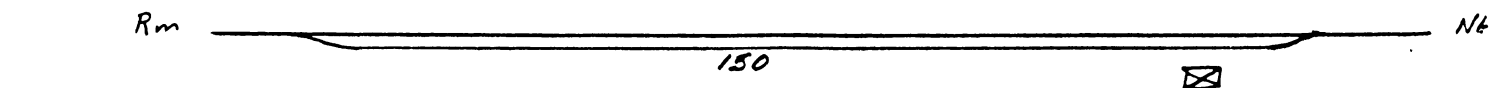
120
 160
 212



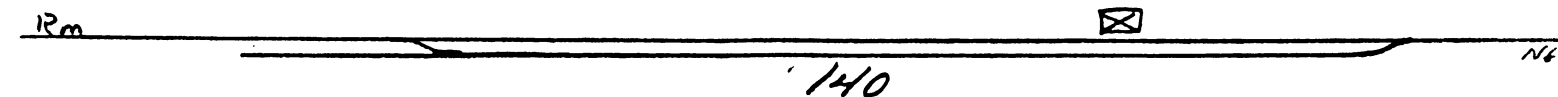
Malsta 1911



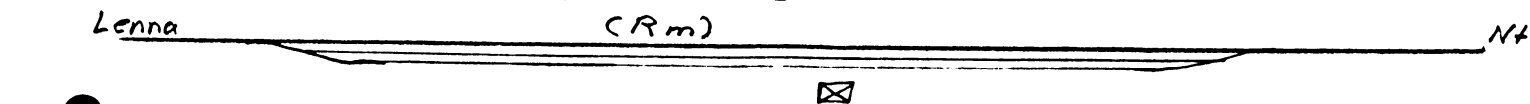
Syninge 1911



Finsta 1911

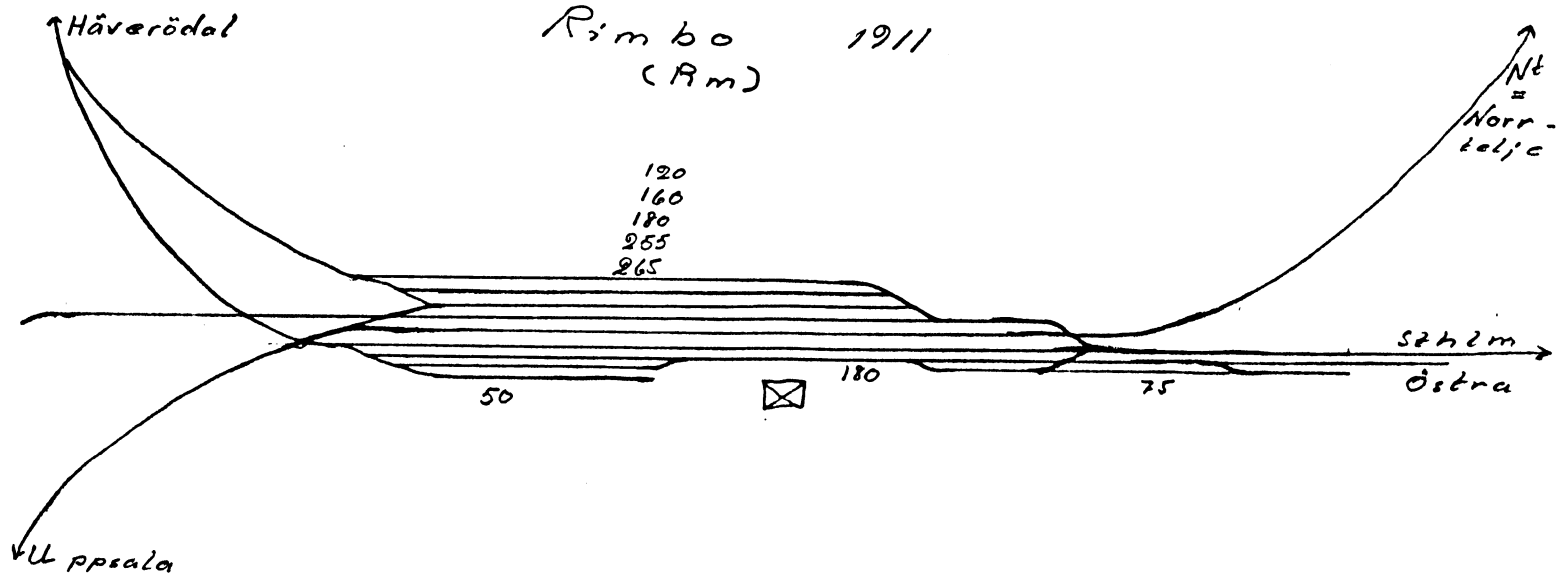


Rimbo 1884.
 (Rm)



Rimbo 1911
 (Rm)

120
 160
 180
 255
 265



Länna - Norrtelge Jernväg

Efter det U L J hade öppnats för trafik, så förekom vissa mindre förslag om järnvägar i Roslagen, bland dessa var även den linje som LNJ skulle komma att få som sin. Men det skulle dröja ända till 1881 innan något skulle komma till beslut.

Den 21 maj 1881 kallade nämligen Landshövdingen i Stockholms län på förslag av flera godsägare, till ett möte i Norrtelge, vilket resulterade i en interimstyrelses tillsättande. Denna styrelse skulle ordna med de undersökningar som behövdes för järnvägen mellan Länna och Norrtelge, samt försöka skaffa fram de erforderliga plan- och profilritningarna; dessutom uppgöra ett kostnadsförslag samt preliminärt tgga kontakt med en entreprenör, vilken på förmånligt sätt kunde utföra den planerade järnvägen. Kostnadsberäkningen skulle avse såväl med som utan rullande materiel, då vissa sonderingar gjorts med ULJ om denna järnvägs trafikering av LNJ.

Dessa sonderingar hade i stort genomförts till den 14 sept 1881, och då avhölls det konstituerande sammanträdet för järnvägsbolaget. Då de handlingar som interimstyrelsen uppgjort, kom att diskuteras mycket ingående, samt de förslag till trafikering av ULJ, som man genom förda grundläggande underhandlingar fått fram, ansågos dessa ej ge banan det trafikekonomiska vederlag som avsetts, varför bolaget beslöt, att själv trafikera sin bana.

Underhandlingarna om entreprenaden för byggnationen hade förts med Herr Ing C Johander, och det kom även att bli han som erhöll förtroendet för detta arbete. Samtliga plan och profilritningar samt det slutliga kostnadsförslaget hade uppgjorts av Ing E Skårman, som även blev den kontrollerande ingenjören för byggnationen. På en extra bolagsstämma den 5 aug 1882 anbefaldes byggnadsarbetenas snara igångsättande, och för arbetet erforderlig material, beräknad till ett lokomotiv och 50 vagnar skulle anskaffas av Ing Johander.

Stationerna skulle vara Åmunge, Faringe, Knutby, Rånäs, Finsta och Norrtelge samt anhalter vid Ekebyholm, Ekeby och Malsta. Lokstall för 2 lok skulle byggas i Norrtelge och Knutby skulle få stall för 3 lok, dessutom skulle ett lok stationeras i Länna.

Byggnadsarbetet bedrevs så raskt, att banan kunde besiktigas redan den 17 okt 1884 och järnvägen kunde i sin helhet öppnas efter vissa mindre kompletteringar den 23 i samma månad. Största hastigheten kom därvid att vara 30 km/tim, men då den erhållna rälsen var av så dålig beskaffenhet, att stora skador påträffades sedan tågen passerat, en del urspårningar inträffade även under denna tid. Därför sänktes hastigheten till 25 km/tim intill dess rälsen hunnit bytas ut.

Redan innan LNJ öppnades för trafik, så framlade Norrtelge stad ett förslag som åskade en trafikförvaltning i enlighet med den, vilken NVLJ hade förverkligat för sina tre bolag. I undersökningarna för en sådan trafikförvaltning, så stod en uppgörelse i denna fråga klar redan den 8 febr 1884, och kom sedan att bestå tills båda banorna voro övertagna av SRJ.

Önskemål i form av nya anhalter samt förändring av anhalter till stationer hade flera gånger framförts av delegerade från socknarna, och det medförde att Malsta så småningom förändrades till station med sidospår och godsmagasin m.m. I Husby anlades även en station som senare på ett önskemål från Generalpoststyrelsens förslag förändrades till Syninge station, vilken öppnades den 1 jan 1886.

Under de första åren av järnvägens trafikering kom den ekonomiska planen att ständigt underskridas, och de fördyringar och prisstegringar som även gestaltade byggnadstiden, gjorde att det lilla som blev över, kom att gå till de lösa skuldernas betalande. Dock måste man för den skull

försälja två av sina fem lok, dock först sedan Kungl Majt:s tillstånd hade inhämtats. Detta skulle dock inte hjälpa bolaget så värst mycket, utan det bar stadigt utför.

Under tiden hade Stockholm - Rimbo bolaget börjat sina sonderingar för byggnationen från nuvarande Östra stationen och till Rimbo, varvid man upptagit förhandlingar med LNJ, dessa överlät då anhalten Rimbo till SRJ som utbyggde och förändrade stationen i sina tankar, och helt på egen bekostnad, det var dock först sedan de tre spåren för genomgångstrafiken hade anlagts, som LNJ fick delvis medverka i utvidgningen. År 1885 träffades sedan den slutliga uppgörelsen om Rimbo station. Men ännu en bana skulle ansluta, och det var år 1896 som uppgörelse kunde träffas mellan LNJ - SLS och RSJ om dennas ingång i Rimbo.

Kanske den tanke på tillförändring av nya banor som under 1890-talet var i planering dels mellan Gimo och Knutby, dels Schebo - Norrtälje och en mellan Broby och Norrtälje hade kunnat rädda banan från den belägenhet som den kom att hamna i. Enligt de förslag som framlagts, skulle LNJ ha trafikerat dessa sidobanor, samt svarat för personaltillsättandet m.m. Även utbytena av de gamla rälererna kom ovanligt snabbt efter anläggnings-tidens avslutande, och detta kom därför att ganska olyckligt beröra de ekonomiska förutsättningarna. För redan under 1891 fick ungefär en tredjedel av banan omläggas med nya räler.

Fast att trafiken stundom var så stor, att de egna vagnmaterialet ej var tillräcklig, så tycks inte detta ha medfört något tillskott, för att lösa de ekonomiska problemen. Den med SRJ inledda genomgående trafiken på Norrtälje gav heller ej önskat utbyte, då ombyggnaden av vissa persovagnar ställde sig ganska dyrbar.

Av de anledningar som här skisserats upp, förvånar man sig ej över det uttalande som gjordes av styrelsen den 23 jan 1899, att järnvägens räkenskaper visar sig allt mer gå mot konkurstillstånd. Därför kom ett beslut på bolagsstämman den 7 nov 1901, om att bolaget skulle ställas under likvidationsförvaltning överraskande, utan detta var förutsett av bl a revisorerna redan omkr 1893/94.

Under den kommande tiden arbetades det på en lösning för de ekonomiska frågornas lösande, men då något sådant ej kunde förverkligas, så kom Riksgäldskontoret med i bilden och började göra sina sonderingar för banans försäljning. Därvid skulle ett värderingsinstrument upprättas, vilket kom att anförtros Ing Viktor Klemming, och genom den värdering som därvid kom tillstånd, anges värdet vara 460000 kronor. Värdet av bana och rullande material var vid anläggandet 1,586000 kr.

Vid de fortsatta underhandlingarna med intresserade bolag och personer, så erbjöd sig SRJ att betala 580000 kr för järnvägen, och det slutliga köpekontraktet undertecknades den 7 juli 1905 och järnvägen övertogs av SRJ den 8 juli 1905.

Även denna gången hade Norrtälje varit framme och gjort vissa förslag som i stort kom att följas, det rörde sig då om att SRJ och linjen Rimbo - Norrtälje skulle trafikeras i ett sammanhang, men att trafiköverenskommelsen med ULJ ändå skulle bestå. Så blev även fallet, och så förblev det tills linjen nedlades. Lenna - Norrtälje Järnvägs AB upplöstes den 28 sept 1906.

Linjen Rimbo - Norrtälje kom därför att medfölja när SRJ övertogs att få en ännu mer intensifierad trafik till den båttrafik som upprätthölls med dels Åbo och dels Åland. SJ tidtabellen från hösten 1959 utvisar dessa förändringar, men inget tycks hjälpa. När så trafiken inleddes under det 1967 bildade Storstockholms Lokaltrafik = SL, så blev inte förändringarna så stora, men tills en ersättande landsvägstrafik kunde ordnas, skulle tågtrafiken gå kvar.

Godstrafiken kom först att nedläggas den 1 juli 1969 och redan på hösten kom persontrafiken att indragas och överflyttas till landsvägen. Den 28 sept 1969 är därför en ödets dato för bandelen Rimbo - Norrtälje.

Den gamla banan kom att bli i det närmaste 35 år, men då hade mycket i dess omgivningar förändrats. Däremot stodo stationerna kvar i ungefär det tillstånd de en gång haft under sina första år. Stationerna voro följande:

Rimbo anhalt åren 1884 - 1886, därefter en station för övergång mellan dels LNJ och SRJ men senare även med RSJ. Se även skisserna på stationerna.

Kundby anhalt anlagd och öppnad 1952 av SRJ. Kmtal 3,532.

Finsta vid km 7,912 öppnades med LNJ och har ej förändrats under denna tid, kanske alla de förslag som finnes för stäckspår m.m. skulle ha gjort så, om angivna önskemål kunnat genomföras.

Husby anhalt anlagd vid km 10,182 och angiven öppnad den 1 jan 1896, men samtidigt omdöpt till Syninge.

Malsta anhalt öppnad den 15 nov 1884 vid km 15,987. Den 17/12 1891 beslutar man anläggas stäckspår samt godsmagasin här, men senare tillkom lastkaj. Väntsalsutrymmet inrättades först efter påstötningar från skilda håll under 1901.

Norrtelje station anlades redan vid byggnationen, men kom under tiden att helt förändra utseende. Kmtalet är 21,817 samt därtill ett 780 m långt hamnspår. Flera utbyggnader har företagits vid stationen, och av anledningen kan inga daton anges som äro tillförlitliga.

När det gäller den rullande materialen samt vad som till denna hör, hänvisas till en särskild uppgift över densamma.

LNJ kom att anlägga en verkstad i Norrtelje redan vid byggnationen, och denna fick all sin material anskaffad under 1885, då en del vagnar som använts vid grusningen av banan, ej fick användas förrän densamma helt renoverats och reparerats.

Efter hand som Trafikförvaltningen U L N J behövde större utrymmen, så utbyggdes denna verkstad, och all material för ULNJ reviderades i Norrtelje. Detta resulterade i ULJs verkstads förändring till en serviceverkstad för skador som fick utföras i Uppsala.

Efter SRJs övertagande, så byggdes en ny verkstad i Rimbo omkr 1897-98, för att man därifrån skulle täcka revideringar av material från alla där sammangående linjer. Verkstaden i Norrtelje fick dock vara kvar tills omkr 1912, då den nedlades.

Åke Jönsson.

Stationer, hållplatser och lastplatser på bandelen Rimbo-Norrtälje vid LNJ

Km.	Plats.	Höjd ö. havet	Sign. SRJ	Sign. SJ	
0	RIMBO stn.	21,55	Rm.	Rmb.	
3,6	Kundby hpl.	15,70	-	Kun.	Hållplatsen tillkom på 1950-talet.
7,4	Finsta grg. lp.	14,85	Frg.	-	
8,0	FINSTA stn.	12,79	Fa.	Fta.	
10,1	SYNINGE stn.	24,02	Sng.	Syn.	
16,1	Malsta hpl.	8,24	Ma.	Mla.	
21,9	NORRTÄLJE stn.	10,06	N.	Nt.	
22,7	Norrtälje H.	3,40	-	Nth.	Tillkom senare delen av 1950-talet.

LÄNNA - NORRTÄLJE JÄRNVÄG LNJ

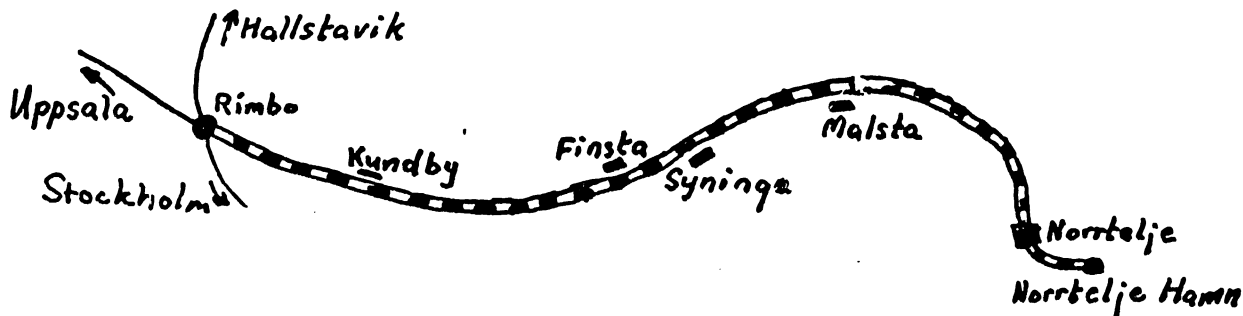
Länna-Norrtälje järnvägsaktiebolag beviljades genom nådig resolution af K. Maj:t den 17 februari 1882, under vissa vilkor och förbehåll, rättighet att, enligt då jämväl fastställd plan, anlägga järnväg från Länna till Norrtälje, hvilken sedermera öppnades för trafik den 23 oktober 1884. Bolaget, som vid banans byggande erhölet ett statslån af 750 000 kronor, kunde på grund af företagets dåliga affärsställning, under årens lopp ej fullgöra sina med lånet förknippade skyldigheter mot staten, hvarigenom skulden efter hand ökades så afsevärdt, att densamma vid slutet af 1904 utgjorde 1 675 000 kronor. Bolaget hade vid denna tid trädt i likvidation, hvarför Riksgäldsfullmäktige föranstaltade om banans försäljning. Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag inlämnade därvid anbud af öfvertagandet af järnvägen, hvilken resulterade uti, att Rimbobolaget genom ett den 7 juni 1905 afslutadt kontrakt med Riksgäldsfullmäktige och Länna-Norrtälje järnvägsaktiebolag, inköpte sistnämnda bolags järnväg till ett pris af 580 000 kronor. Som villkor för öfverlåtelsen stadgade bl.a., att Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag skulle verkställa ombyggnad af järnvägen på sådan sätt, att den kunde trafikeras med en hastighet af 40 kilometer i timmen samt att anskaffa för sådan trafik erforderlig materiel. Tåghastigheten af banan hade dittills utgjort 30 kilometer i timmen. Trafikeringen öfvertogs af Rimbobolaget den 8 juli 1905.

UPPSALA - LÄNNA - NORRTÄLJE JÄRNVÄGARS VERKSTAD

Verkstaden som tillkom i samband med Länna-Norrtälje järnvägars tillkomst renoverade inte enbart lok och vagnar utan byggde ett stort antal vagnar åt ULJ och LNJ. Verkstaden nedlades och revs år 1911 i samband med att SRJ byggt ny verkstad i lokstallet Rimbo. Norrtäljepersonalen förflyttades även till Rimbo.

ELEKTRIFIERINGEN AV BANDELEN RIMBO - NORRTÄLJE

Invigningstågen som bestod av Xoa7p nr.140 från Rimbo och DHJ nr.5 från Norrtälje möttes i Syninge den 17 december 1949. I samband med elektrifieringen hade en ny omformarstation byggts i Malsta. Hela bangården i Norrtälje hade på våren 1949 ombyggts och utvidgats för att i första hand kunna expidiera flera persontåg samtidigt särskilt på sommarhalvåret då resandeantalet ut till skärgården ökade kraftigt.



Tidtabell för bantågen frö och med den 1 Juni 1892.

Stationer.	Prisabilet fr. Upsala.		Dagligen.	Person-tåg sönd. o. helgdagar intill 1 Sept., därefter alla dagar.	Person-tåg sönd. o. helgdagar intill 1 Sept., därefter alla dagar.	Prisabilet fr. Norrtelje.	Stationer.		Dagligen.		Person-tåg sönd. o. helgdagar intill 1 Sept., därefter alla dagar.	Person-tåg sönd. o. helgdagar intill 1 Sept., därefter alla dagar.	
	II kl.	III kl.					Person-tåg.	El. tåg.	II kl.	III kl.			Person-tåg.
			Person-tåg afg. från Stockholm till Upsala	845	300				Från Norrtelje	1030	610	600	600
			ank. till Upsala	1056	514				Malsta	x	x	x	x
			Snälltåg afg. från Stockholm	1000	—				Syninge	1100	640	624	624
			ank. till Upsala	1125	—				Finsta	1110	651	633	633
			Från Upsala	1150	740				Rimbo	1140	725	655	702
			Årsta	x	x				Ekebyholm	x	x	—	x
			Skölsta	x	x				Rånäs	1200	750	—	720
			Bärby	1221	811				Råda	x	x	—	—
			Gumsta	x	x				Till Knutby	1220	820	—	745
			Marielund	1235	825				Från Knutby	1236	550	—	753
			Lenna	1258	855				Kärfeen	x	x	—	x
			Almunge	116	912				Faringe	1258	620	—	811
			Faringe	137	932				Almunge	120	645	—	829
			Kärfeen	x	x				Lenna	140	718	—	850
			Till Knutby	155	952				Marielund	158	739	—	908
			Från Knutby	203	545				Gumsta	x	x	—	x
			Råda	x	x				Bärby	208	755	—	918
			Rånäs	235	620				Skölsta	x	x	—	x
			Ekebyholm	x	x				Årsta	x	x	—	x
			Rimbo	303	704				Till Upsala	238	830	—	944
			Finsta	328	731				Person-tåg afg. från Upsala till Stockholm	—	905	—	Statens-tåg norrut
			Syninge	337	740				Snälltåg	305	—	—	1133
			Malsta	x	x				ank. till Stockholm	425	—	—	Tåg till Gäddede och Östbo
			Till Norrtelje	405	808				Person-tåg afg. från Upsala till Stockholm	315	—	—	1140
									ank. till Stockholm	655	—	—	

Obs. Tåg afgår från Rimbo till Stockholms Östra 4³⁵ f. m., 7⁰⁰ f. m. och 3⁰⁰ e. m.; Tåg från Stockholms Östra ank. till Rimbo 10⁵² f. m., 2³⁰ e. m. och 7⁰⁷ e. m.

OBS. Alla söcknedagar intill 1:sta Sept. stå i Upsala tåg Nr:is 7 och 8 bindelso med norrifrån kommande och norrut gående såväl statsbanetåg som tåg till Gefle och Ockelbo. Dessa tågturer utföras hufvudsakligen genom L. hvarför större resgods torde poetterats antingen till ett föregående eller efterföljande tåg. Ej heller befordras fraktgods af något slag med dessa tåg.

Obs. Tur- och returbiljetter, gällande för fyra dagar, säljas med 25 procent till Upsala och Norrtelje. Enkel biljett gäller för fram- och återresa söndag till torsdag.

Två barn mellan 3 och 12 år ega vid fram- och återresa begagna en tur i turbiljett.

Obs. Resande från hållplatserna Årsta, Skölsta, Gårsta, Karlsten, Råda, Sjöholm och Mälsta böra infinna sig sednast 5 minuter före afgående tåg för att verkställa biljettköp. Tågen stanna vid ofvanstående hållplatser endast på tillräckligt lång tid för att upptaga och aflemna passagerare.

SL-tåg - SL-biljett

(Se "Värt att veta om resan inom SL-området")



250

Norrköping—Rimbo—Stockholm

Djursholmslinjerna, se tabell 275. Lindholmenlinjen, se tab. 276. Österskärslinjen, se tab. 277.

Batförbindelse Norrtälje—Mariehamn—Åbo, se tab. 239.

Km	Avgiftstabell A. 1)	7128		717	701	711	7196	703	721		7058	739	709	709		
0	fr Norrträsko	...	5.55	...	8.11	9.50	12.05	14.40	16.50	...	20.00	20.56	21.10	...	23.19	...
6	Makta	...	x	...	x	x	x	x	x	...	x	x	x	...	x	...
12	Syngge	...	dx	...	8.24	9.43	12.13	14.53	17.02	...	20.13	21.05	21.22	...	dx	...
14	Finsta	...	x	...	x	x	x	x	x	...	x	x	x	...	x	...
18	Kundby	...	x	...	x	x	x	x	x	...	x	x	x	...	x	...
22	fr Rimbo	...	6.20	...	8.36	9.56	12.31	15.04	17.15	...	20.26	21.29	21.34	...	23.35	...
22	fr Rimbo	...	5.02	...	6.25	8.42	10.02	12.33	15.11	17.20	20.31	...	21.39	...	...	...
27	Rå	...	x	...	x	x	x	x	x	...	x	...	x	...	x	...
35	Kärsta	...	5.18	...	6.41	8.58	10.18	12.54	15.27	17.36	20.47	...	21.55	...	...	...
39	Ekskogen	...	x	...	x	x	x	x	x	...	x	...	x	...	x	...
40	Frösunda	...	5.27	...	6.51	9.07	10.27	13.04	15.36	17.45	20.56	...	22.04	...	...	...
48	Lindholmén	...	5.34	...	6.59	9.14	10.34	13.12	15.43	17.52	21.04	...	22.11	...	...	...
50	Molnby	...	x	...	x	x	x	x	x	...	x	...	x	...	x	...
53	Örnsta	...	x	...	x	x	x	x	x	...	x	...	x	...	x	...
54	Vallentuna	...	5.43	...	7.10	9.24	10.43	13.20	15.51	18.01	21.13	...	22.17	...	...	...
56	Bellsta	...	x	...	x	x	x	x	x	...	x	...	x	...	x	...
58	Dele	...	x	...	x	x	x	x	x	...	x	...	x	...	x	...
59	Täby	...	5.52	...	7.29	9.34	10.52	13.26	15.57	18.10	21.20	...	22.22	...	...	...
64	Busta	...	x	...	x	x	x	x	x	...	x	...	x	...	x	...
66	Roslags Näsby	...	6.01	...	7.30	9.43	11.01	13.34	16.05	18.19	21.28	...	22.29	...	...	...
71	Djursjöholm Öby	...	6.10	...	7.35	9.51	11.09	13.40	16.12	18.26	21.35	...	22.34	...	...	...
77	Stockholm S	...	6.21	...	7.50	10.02	11.19	13.52	16.22	18.37	21.46	...	22.45	...	...	...

Stockholm-Rimbo-Norrköping

Km	Avgföretabell A. 1)		755	702	733	716	704	7105	720A	705	723		725			
0	fr. Stockholm 6	...	...	7.20	...	10.05	13.55	15.15	17.07	19.07	22.15	...	22.49	...	...	...
6	Närsholms Öby	...	...	7.30	...	10.15	14.04	15.26	17.17	19.17	22.25	...	22.51	...	...	...
11	Roslags Näsby	...	...	7.37	...	10.22	14.11	15.34	17.25	19.24	22.32	...	22.58	...	...	...
13	Ensta	...	...	...	...	x	...	x	x	...	...	...	x	...	...	...
18	Täby	...	...	7.46	...	10.32	14.18	15.42	17.34	19.33	22.40	...	23.07	...	...	...
19	Bols	...	...	...	...	x	...	x	x	...	...	...	x	...	...	...
21	Bällsta	...	...	...	...	x	...	x	x	...	...	...	x	...	...	...
23	Vallentuna	...	...	7.53	...	10.44	14.24	15.51	17.43	19.39	22.46	...	23.16	...	...	...
24	Örnsta	...	...	x	...	x	x	x	x	x	...	...	x	...	...	...
25	Molaby	...	...	...	...	x	...	x	x	...	...	...	x	...	...	...
27	Lindholmen	...	...	8.01	...	10.53	14.31	16.00	17.52	19.47	22.53	...	23.24	...	...	...
31	Frösunda	...	...	8.08	...	11.00	14.39	16.07	18.00	19.54	23.00	...	23.31	...	...	...
35	Ekolingen	...	...	...	...	x	...	x	x	x	x	...	x	...	...	...
42	Närsta	...	...	8.18	...	11.09	14.49	16.17	18.09	20.03	23.10	...	23.39	...	...	...
50	Rö	...	...	...	...	x	x	x	x	x	x	...	x	...	...	...
55	Rimbo	...	...	8.34	...	11.25	15.05	16.33	18.25	20.19	23.26	...	23.54	...	...	...
55	Rimbo	6.15	7.35	8.39	10.04	11.29	15.10	...	18.28	20.27	...	23.35	...	...	...	...
59	Kundby	x	x	x	x	x	x	...	x	x	...	x	...	...	...	...
63	Finsta	x	x	x	x	x	x	...	x	x	...	x	...	...	...	...
65	Sylinge	8x	7.47	8.53	10.17	11.42	15.23	...	18.41	20.40	...	23x	...	...	...	...
71	Melsta	x	x	x	x	x	x	...	x	x	...	x	...	...	...	...
77	Norrhällje	6.45	8.00	9.07	10.30	11.54	15.36	...	18.53	20.52	...	24.00	...	...	...	...

Teckenförklaringar (även sid. 4) :

- b ♀ före +
c ♀ utom lördag. Går ej 20/6.
e ♀ före +
f Stockholm—Lindholmen dagl., Lindholmen—
Stockholm
g ♀ utom ♀ före + fr.o.m. 25/8.
h Av- och påstigning vid väskellet.
i ♀ utom dag + före + tågbyte i Rimbo.
k Vid Mölby hållplats gör tåg 705 A. 713 och
719 uppehåll för avstignande och tåg 710 uppehåll
för påstignande.

Zusammenfassung

- ☛ Stockholm (Jarlaplan)—Norrtälje, se tab. 3621, 3640. Järnvägsbillet gäller i regel inte. Vissa av busssturna har förbindelse med Finlandsfärjorna och framgår därför till Norrtälje hamn, se tab. 920 och 3640.
- ☛ Stockholm (Jarlaplan)—Limbo—Hälsstavik, se tab. 3639.
- ☛ Djuersholms Ösby—Mörby centrum—Ulriksdal—Råsunda—Solna centrum—Sundbyberg—Brommaplan. Ytterligare upplysningar om tidtabeller m. m. tel. 08/23 00 02.
- ☛ Norrtälje—Rimbo—Uppsala, se tab. 3807 och 3809.

2) Vid resa enbart på sträckan Stockholm Ö-Lindholmen eller med busslinjerna Stockholm-Norrträlje, Stockholm-Kallstaviö och Djursholms Ösby-Brommaplan SL-taxa.

Trafikomläggning: Persontrafiken Norrtälje-Rimbo-Norrtälje överförs till landsväg fr o m 23/9 1969.

Uppsala--Norrtelge.

1903

[illegible]

Norrtelge — Upsala.

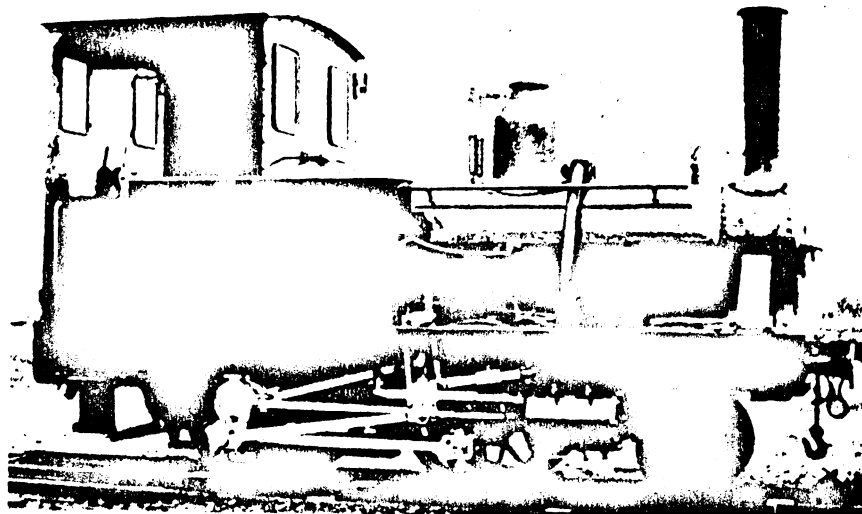
1903

enkel bilj.		t. o. r. 14 d.		Km.	Lenna—Norrtelge J.	Bt 2	Pt 8	Pt 4	Bt 6
II	III	II	III						
Ivan Norrtelge					Afg. Norrtelge.....	—	6.50	12.40	—
0.10	0.30	0.40	0.45	5	Malta	—	x	x	—
0.70	0.45	1.05	0.70	11	» Synings	—	7.17	1.10	—
0.85	0.90	1.30	0.40	11	» Finsta	—	7.26	1.22	—
1.30	0.85	1.55	1.30	21	Ank. Rlumbo [Hotell]	—	7.15	1.13	—
—	—	—	—	—	Ank. Stockh. Ö St.	—	10.5	6.35	—
—	—	—	—	—	Afg. Håfverö Sandst.	—	6.16	—	—
—	—	—	—	—	Afg. Rlumbo	—	8.5	1.52	—
1.15	1.01	2.20	1.50	21	» Eksholm	—	x	x	—
1.75	1.20	2.65	1.80	33	» Rånäs	—	8.24	2.11	—
2.10	1.10	—	—	35	» Rhol.	—	x	x	—
2.40	1.00	3.00	2.40	40	» Kaurby [Hotell]	5.52	9.0	2.51	—
2.60	1.75	3.30	2.65	43	» Kärfven.	x	x	x	ank.
2.60	1.45	4.35	2.65	48	» Faringe	6.20	9.20	3.12	—
3.30	2.20	4.05	3.20	55	» Almunge	6.45	9.40	3.33	—
Upsala—Lenna J.									
3.90	2.10	5.30	3.00	60	Afg. Lenna	7.18	10.0	3.56	—
4.00	2.65	6.00	4.00	65	» Marielund	7.39	10.18	4.15	—
—	—	—	—	68	» Gunsta	x	x	x	—
4.20	2.80	6.30	4.20	70	» Birby	7.55	10.30	4.28	—
—	—	—	—	76	» Skåsta	x	x	x	—
—	—	—	—	78	Ank. Årsta	x	x	x	—
4.90	3.25	7.35	4.90	81	Ank. Upsala	8.30	10.36	4.56	—
Ank. Stockh. Ö St.						10.10	—	—	—

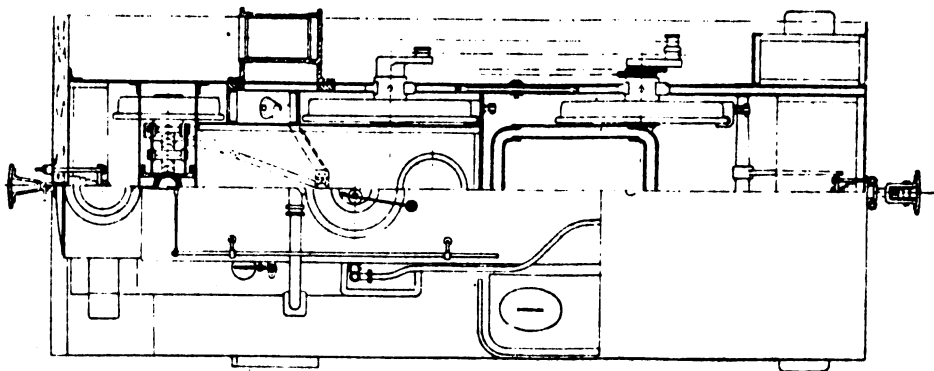
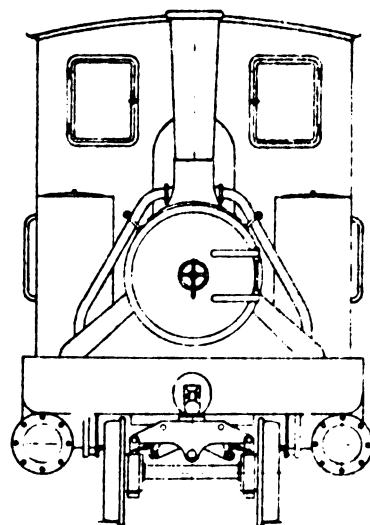
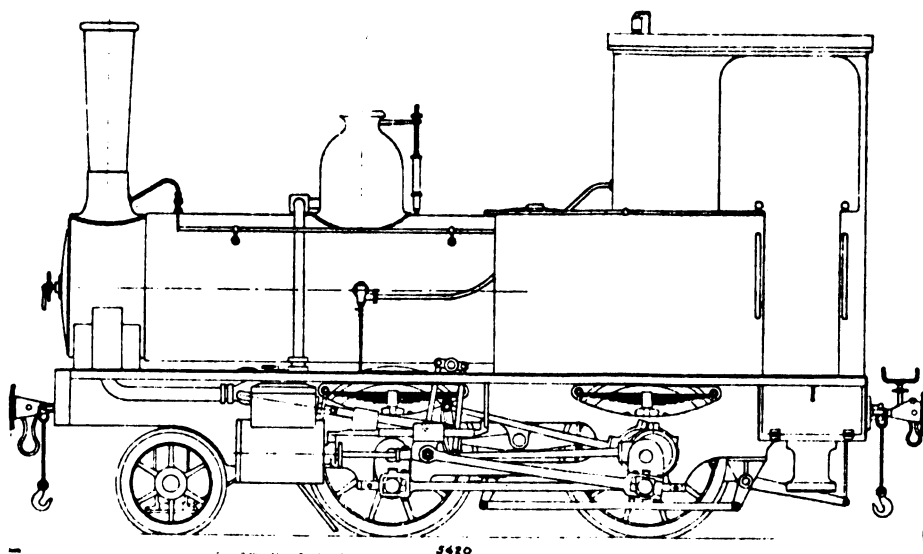
NOHAB:s lättare l'B-tanklok för 891-mm spårvidd av år 1884

Tekniska data för NOHAB 202-204

Cylindrar	240x360 mm
Drivhjul	960 mm
Löphjul	600 mm
Fast hjulbas	1500 mm
Total hjulbas	2800 mm
Längd över buffertar	5420 mm
Materialvikt	10,2 ton
Tjänstevikt	11,8 ton
Adhensionsvikt	9,0 ton
Kolförråd	0,27 ton
Vattenförråd	1,2 m ³
Rostyta	0,52 m ²
Eldyta	23,0 m ²
Ångtryck	10 kg/cm ²
Dragkraft	1,4 Mp



Lenna-Norrtelje lok 3 «NORRTELJE». Foto: NOHAB/SJK



NOHAB 202/1884 FÖR LNJ
1/45 O. BLOM

Loken vid Lenna - Norrtelje Järnväg LNJ

1 N&H 170/1883 "ROSLAGEN"	ULNJ 3 1885-1905	SRJ 33 1905-1914	1) slop. 1913
2 N&H 171/1883 "UPLAND"	ULNJ 4 1885-1887	DONJ 2 1887-1915	"- 1915
3 N&H 202/1884 "NORRTELJE"	ULNJ 6 1885-1905	SRJ 35 1905-1915	"- 1913
4 N&H 203/1884 "RÄNÄS"	ULNJ 7 1885-1905	SRJ 36 1905-1915	"- 1912
5 N&H 204/1884 "Von ESSEN"	ULNJ 5 1885-1905	SRJ 34 1905-1915	"- 1913

1) Byggnadslok vid VSBJ = Väderstad-Skänninge-Bränninge Järnväg 1912-1913.

Teckniska data för LNJ-loken

		N ^o	1 och 2	3 - 5	5 ²	8
Tillverkare			NH	NH	NH	NH
Tillverkningsnummer			170, 171	202, 203, 204	420	694
Tillverkningsår			1883	1884	1895	1902
Axelanordning			C1	1B	1C	1C
Cylindrarnas läge			Utvändiga på samtliga			
Cylinderdiameter	m.m.		254	240	310	310
Slaglängd	"		381	360	400	400
Hjuldiameter, driv	m.m.		815	960	900	900
löp	"		610	600	550	550
Lokvikt: egen	ton		13,75	10,23	17,55	16,15
tjänste	"		15,5	12,51	18,5	18,5
adhession	"		12,9	9,0	15,0	15,0
Hjulbas total	m.m.		3530	2800	4200	4200
fast	"		1930	1500	2700	2700
Längd öv buffertarna	"		5900	4700	5916	6500
Kol	kg		450	270	500	500
Vatten	m ³		1,3	1,2	1,75	1,75
Dragkraft	ton		2,3	1,42	2,776	2,88
Eldyta fyrbox	m ²		3,8	2,7	4,1	3,5
tuberna	"		30,4	20,3	36,2	36,64
totalt	"		34,2	23,0	40,3	40,14
Ångtryck	Kg/cm ²		10	10	10	10
Antal tuber	st		78	71	103	103
Tubernas diam	m.m.		44	44	44	44
Rostyta	m ²		0,5	0,52	0,62	0,58
Broms			Hävstångsbroms för alla			Å o H
Slidstyrning						Allans
Sth km/tim			45	50	60	60

Person, post och godsvagnar vid Lenna-Norrtelje Jernväg

Person & Postvagnar

				SRJ SRJ								
Nr	Litt	Tillverkare	År	Nr	Nr	Litt	Axelavs.	LBB	Vikt	Övrigt	Slop	Skrot
I	B	Kockum	1884	555	B		3,1	5,5	5,7	omlitt.C	1919	26/2 1919
II	B	"	1884	556	B		3,1	5,5	5,7	"- C	1920	1920
III	BC	"	1884	557	BC		3,1	5,5	5,4	"- C	1911	1911
IV	BC	"	1884	558	BC		3,1	5,5	5,4	"- C	1919	26/2 1919
V	C	"	1884	559	C		3,1	5,5	4,9		1918	31/1 1918
VI	C	"	1884	560	C		3,1	5,5	4,9		1914	14/11 1914
VII	C	"	1884	561	C		3,1	5,5	4,9		1912	19/10 1912
VIII	CD	"	1884	562	CD		3,1	5,5	5,2		1919	26/2 1919
IX	CD	"	1884	563	CD		3,1	5,5	5,2		1919	26/2 1919
X	CD	"	1884	564	CD		3,1	5,5	5,2	omlitt.C	1920	1920

Godsvagnar

1	N	Atlas	1883	305	N		2,7	5,42	3,0	z	1939	
2	N	"	1883	770	N		2,7	5,42	3,15	z	1918	
3	N	"	1883	306	N		2,7	5,42	3,0	z	1918	
4	N	"	1883	771	N		2,7	5,42	3,15	z omb.X		
5	N	"	1883	772	N		2,7	5,42	2,7	"- X	1919	
6	N	"	1883	307	N		2,7	5,42	2,7		1917	
7	N	"	1883	773	N		2,7	5,42	2,75	"- P1		
8	N	"	1883	308	N		2,7	5,42	3,0	z	1918	
9	N	"	1883	774	N		2,7	5,42	2,75	"- X	1919	
10	N	"	1883	775	N		2,7	5,42	2,75	"- X	1919	
11	N	"	1883	309	N		2,7	5,42	3,0	z	1919	
12	N	"	1883	776	N		2,7	5,42	3,15	z "- P1		
13	N	"	1883	311	N		2,7	5,42	3,0	z	1918	
14	N	"	1883	312	N		2,7	5,42	2,7		1918	
15	N	"	1883	777	N		2,7	5,42	3,15	z		
16	N	"	1883	313	N		2,7	5,42	2,7		1939	
17	N	"	1883	314	N		2,7	5,42	3,0	z	1919	
18	N	"	1883	778	N		2,7	5,42	2,85	"- X	1919	
19	N	"	1883	779	N		2,7	5,42	3,15	z "- X		
20	N	"	1883	315	N		2,7	5,42	3,0	z	1939	
21	N	"	1883	316	N		2,7	5,42	2,7		1917	
22	N	"	1883	317	N		2,7	5,42	2,7		1918	
23	N	"	1883	318	N		2,7	5,42	2,7		1918	
24	N	"	1883	780	N		2,7	5,42	2,85	"- X	1919	
25	N	"	1883	319	N		2,7	5,42	3,0	z	1909	16/9 1909
26	N	"	1883	781	N		2,7	5,42	3,15	z "- X		
27	N	"	1883	320	N		2,7	5,42	3,0	z "- P1		
28	N	"	1883	782	N		2,7	5,42	2,75	"- P1		
29	N	"	1883	783	N		2,7	5,42	2,75	"- X		
30	N	"	1883	321	N		2,7	5,42	2,7		1916	31/8 1916
31	N	"	1883	322	N		2,7	5,42	2,7	"- P1		
32	N	"	1883	784	N		2,7	5,42	2,75	"- P1		
33	N	"	1883	785	N		2,7	5,42	3,15	z "- P1		
34	N	"	1883	786	N		2,7	5,42	2,75	"- X	1919	
35	N	"	1883	787	N		2,7	5,42	2,85	"- X	1919	
36	N	"	1883	323	N		2,7	5,42	2,7		1917	
37	N	"	1883	324	N		2,7	5,42	2,7		1917	
38	N	"	1883	788	N		2,7	5,42	2,75	"- P1		
39	N	"	1883	789	N		2,7	5,42	2,75	"- P1		
40	N	"	1883	325	N		2,7	5,42	3,0	z	1920	
41	N	"	1883	790	N		2,7	5,42	2,75	"- X	1919	
42	N	"	1883	326	N		2,7	5,42	2,7	"- P1		
43	N	"	1883	327	N		2,7	5,42	2,7	"- P1		
44	N	"	1883	328	N		2,7	5,42	2,7		1917	
45	N	"	1883	329	N		2,7	5,42	2,7		1917	
46	N	"	1883	330	N		2,7	5,42	2,7		1918	
47	N	"	1883	331	N		2,7	5,42	2,7		1918	
48	N	"	1883	791	N		2,7	5,42	2,75	"- P1		
49	N	"	1883	332	N		2,7	5,42	2,7		1917	
50	N	"	1883	333	N		2,7	5,42	2,7		1939	

Lenna-Norrtälje Jernväg Vagnar

1	Såld HSB		59		
2	"- 1/1 1918 HB		60		
3	"- 12/1 1918 HB		61	Såld 8/ 1916 HB	Träram
4			62	"- 12/ 1917 HB	"-
5	"- 3/4 1919 MÅJ	2.500:-	63	"- 8/ 1916 HB	"-
6	"- 1917 E Johansson, Landsbro		64	"- 8/ 1916 HB nr.55	"-
7			65	"- 8/ 1916 HB	"-
8	"- 12/1 1918 HB		66	"- 12/ 1917 HB	"-
9	"- 3/4 1919 MÅJ	2.500:-	67	"- 8/ 1916 HB nr.34	"-
10	"- 3/4 1919 MÅJ	2.500:-	68	"- 8/ 1916 HB	"-
11	"- 3/4 1919 MÅJ	2.500:-	69	"- 12/ 1916 HB	"-
12			70	"- 12/ 1916 HB	"-
13	"- 12/1 1918 HB		71		
14	"- 16/3 1918 E Nilsson, Vetlanda		72	(Bangårdsvagn 30/7 1911)	
15			73	(Omb. P1 nr.765. Krockad /5 1916)	
16	"- 1939 HSB		74		
17	"- 2/4 1919 MÅJ	2.500:-	75	"- 1920 LJ (Omb. P1 nr 763 /10 1915)	
18	"- 3/4 1919 MÅJ	2.500:-	76		
19			77		
20	"- 1939 HSB		78		
21	"- /1 1917 E Johansson, Landsbro		79	(Bangårdsvagn Mörby Verkstad)	
22	"- 16/3 1918 E Nilsson, Vetlanda		80		
23	"- 10/3 1918 Myrosjö Torvfabrik		81		Stående Panel
24	"- 3/4 1919 MÅJ	2.500:-	82		"- "
25	(Krockad Edebo 16/9 1909)		83		"- "
26			84	"- 2/ 1951 HB nr.69	"- "
27	(Omb. P1 1914)		85		
28			86		
29			87		
30	(Krossad kollision 31/5-16		88	(Bangårdsv. nr.24 uppst.7/4-51 Öst)	
31	(Omb. P1 1909 26/2)		89	{ Förådsvagn Öst-Mö-Öst fr.o.m.4/941	
32			90	{ " " Öst-Mö-Öst " " 26/2-43	
33			91	{ Banavd. nr.23)	
34	"- 3/4 1919 MÅJ	2.500:-	92		
35	"- 3/4 1919 MÅJ	2.500:-	93	{ Banavd. nr.26)	
36	"- 1917		94	{ Banavd. nr.25)	
37	"- 1917		95		
38			96	Såld 1939 HSB	
39			97	"- 5/ 1932 HB nr.45	
40	"- /11 1920 LJ		98	"- 1939 HSB	
41	"- 3/4 1919 MÅJ	2.500:-	99		
42	(Omb. P1 2/2 1914)		100		Långtimmervagn
43	(Omb. P1 2/7 1914)		101		
44	"- 1917 E Johansson, Landsbro		102		
45	"- 30/4 1917 Rosenholms Sågverk		103	"- Herrängs Gruvor	
46	"- 12/1 1918 HB		104		
47	"- 16/3 1918 Myresjö Torvfabrik		105	"- Herrängs Gruvor	
48			106		
49	"- 30/4 1917 Rosenholms Sågverk		107		
50	"- 1939 HSB		108		
51			109		
52			110		
53	(Kollision 31/5 1916)		111	(Banavd. 31/12 1950)	
54			112		
55			113		
56			114		
57	(Krossad kollision 1916)		115	"- NBS nr.1 = DONJ	
58			116		