

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN och
STOCKHOLMS ÅNGLOKSSÄLLSKAP

hälsar eder

Hjärtligt

VÄLKOMMEN

till

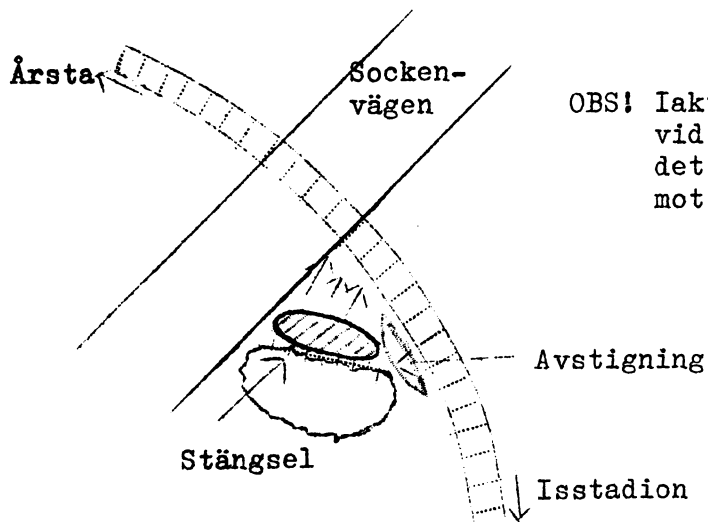
SLAKTHUSBANERESAN

DEN 13 SEPTEMBER 1975

P1	P3		P2	P4
11.30	14.00	fr Isstadion	t 13.30	16.00
12.00	14.30	fr Stockholm-Enskede/MC	fr 13.10	15.40
12.15	14.45	t Årsta Partihallar	fr 12.30	15.00

1

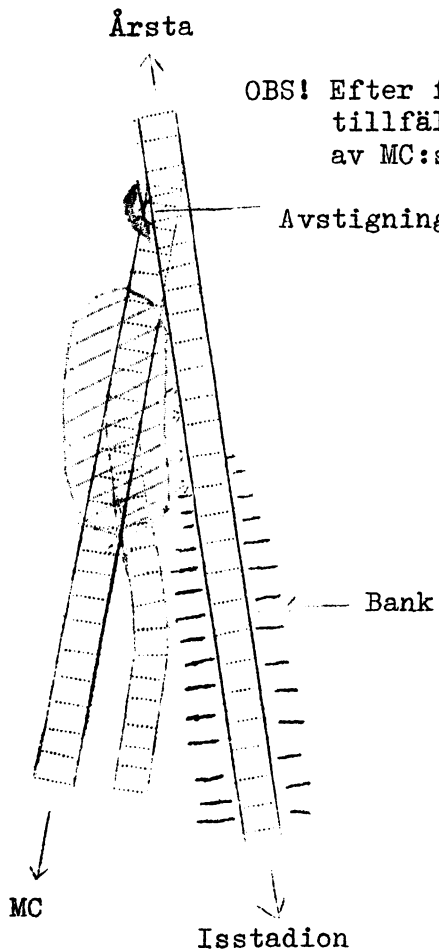
Ca kl 12.35/15.05. Avstigning på höger sida



OBS! Iakttag försiktighet
vid av- och påstigan-
det samt visa hänsyn
mot rabatten.

2

Ca kl 12.50/15.20. Avstigning på höger sida



OBS! Efter fotokörning ges
tillfälle till studium
av MC:s lokomotor.

Ångloket K4 793 ingår i en serie sexkopplade tanklok, som SJ började anskaffa strax efter sekelskiftet för att rycka upp sin växellockpark, vilken ditintills huvudsakligen bestått av små fyrkopplade lok. De nya växeloken som kan sägas vara en tankloksversion av det populära godstågsloket Kd (introducerat 1890), tilldelades littera Ke och åren 1902 t.o.m. 1915 anskaffades 115 st. Ke-loken användes med gott resultat i växling och lättare lokaltåg över hela SJ-nätet. Även några industrier och privatbanor nyanskaffade lok av Ke-typ. Redan på 20-30-talet började emellertid SJ:s Ke-lokpark reduceras genom skrotningar och försäljningar i samband med elektrifieringarna. Många Ke-lok behövdes dock fortfarande och fr.o.m. 1924 förseddes större delen av de kvarvarande Ke-loken succesivt med överhettning, varvid litteran ändrades till Kh (1942 till K4). Jämsides med N-loken användes K4-loken på flera svenska bangårdar in på 1960-talet. Sista aktiva K4-lok hos SJ avställdes 1964, och vid industri/privatbana 1970. Nämnas bör att flera Ke-lok gjorde god tjänst hos olika svenska industri- och bruksbanor efter att ha slopats av SJ. Även efter det K4-loken blivit obehövligen hos SJ behölls de flesta som reservlok, men 1969 slopades samtliga kvarvarande K4-lok och har fram till idag skrotats så att endast 4 st återstår (samtliga museilok), varibland 793 befinner sig. Lok 793 ingick i SJ:s tredje beställning av Ke-lok, nr 787-794, som levererades från Motala Verkstad 1903-04. Tillverkningsdata för 793 är Motala 323/1904. År 1929 ombyggdes loket till överhettning och erhöill littera Kh (1942 ändrat till K4). Ångpannan utbyttes flera gånger och lokets nuvarande panna är tillverkad i Falun 1944. 793 tjänstgjorde under många år i Stockholmsområdet men omplacerades till Ängelholm 1942 och därifrån till Malmö 1948. År 1951 placerades slutligen 793 i Nässjö med tjänstgöring bl.a. i Hultsfred. 1952 genomgick loket revision kl. IIIA i Ystad och fortsatte sin tjänst i Nässjö till 1957 då det avställdes i reserv för att 1962 konserveras som beredskapslok. Slopats för skrotning 1969 men sålt till Stockholms Ånglokssällskap 1974 och iståndsatt 1974-75.

Tekniska data:

Drivhjulsdiam:	1386 mm	Cyl.dim.	450x559
Hjulbas	3700 mm	Ångtryck	11 kg/cm ²
Längd ö buff.	9100 mm	Dragkraft	5,9 ton
Tjänstevikt	40,8 ton	Sth	60 km/tim

Redan under 1600-talet inrättades i städerna slakthus, där all slakt för städernas kötthandlare och invånare måste ske under tillsyn av en uppsyningsman. 1847 utfärdades ett kungligt brev enligt vilket slakthustvånget upphörde. Stockholms dåvarande slakthus låg i vägen för blivande Nationalmuseum respektive Slussen.

Nya slakterier inrättades i stadens utkanter. Hygienen vid dessa slakterier var svår att kontrollera för den så kallade hälsopolisen. En kommitté utredde flera tänkbara lägen för slakthus i stadens omgivning. 1905 tillsatte stadsfullmäktige en kommitté för att utarbeta förslag till slakthus och kreatursmarknad på egendomen Enskede, som tillhörde staden. 1907 godkände stadsfullmäktige förslag till slakthus och järnväg till Nyboda vid västra stambanan.

På hösten 1906 började man fälla träd på slakthustomten och plana ut den kuperade marken samt anlägga vatten- och avloppsledningar. Byggnaderna började grundläggas 1907. Husens stommar uppfördes av armerad betong och fasaderna murades av kalksandtegel.

Byggnadsmaterial kom bland annat med pråmar på Årstaviken till bryggan vid Skanstull där det omlastades till vagnar på ett stickspår från Södra Spårvägsaktiebolagets linje till Enskede, som öppnades 1909. Transporterna från Årstabryggan till slakthuset och villabebyggelsen i Enskede pågick till 1917, då stickspåret måste rivas på grund av arbetena med Hammarbyleden och slussen vid Skanstull.

Den 30 januari 1912 var Stockholms stads slakthus och kreatursmarknad redo att tas i bruk. Dagen därpå ägde det högtidliga öppnandet rum i närvaro av hans majestät konungen och många inbjudna gäster, som anlände med extratåg från Stockholms central.

Slakthusets normalspåriga järnväg anslöt ursprungligen till västra stambanan vid Nyboda blockeringsstation söder om Nybodatunnelarna. Arbetet påbörjades nyåret 1909 och banan kunde tas i bruk för provisorisk godstrafik den 3 oktober 1910. Den 30 januari 1912 utfärdades tillståndsbevis för banans trafikerande med levande djur och annat gods i vagnslaster. Enligt överenskommelse med järnvägsstyrelsen skulle trafiken på banan ombesörjas av statens järnvägar. Inkomsterna av trafiken skulle delas mellan SJ och slakthusstyrelsen.

Järnvägens längd från växeln vid Nyboda till slakthustomtens gräns var 3266 m och inom tomten var spårlängden 2940 m. Största lutningen på banan är 16 promille och minsta kurvradien 300 m, i kurvan i södra delen av tomten 181 m. Enligt uppgifter från 1961 var huvudspårets längd 4080 m och sidospårens 3430 m, summa 7510 m.

Vid lokstallet anlades en desinfektionsstation, där vagnar skulle rengöras och vid behov desinficeras. Numera rengörs även lastbilar där.

1932 elektrifierades linjen.

1936 anlades ny spårförbindelse med västra stambanans år 1929 öppnade sträckning över Årsta holmar, vilket medförde att vagnarna kunde anlända tidigare på morgnarna.

1944 anlades stickspår till Mjölkcenralens nya mejeri vid Huddingevägen/Sockenvägen.

1951 ersattes spårvägslinje 19 till Örby av tunnelbana, som korsar 2 järnvägen i en spårport.

1953-55 anlades Stockholms spårvägars, senare SL:s, banförråd i södra delen av slakthustomten. I samband därmed flyttades kurvspårets banvall ett stycke söderut.

1956 uppsattes automatiska bommar vid fyra vägkorsningar och bangården vid slakthuset utvidgades.

1962 togs Årsta partihandelscentral och dess bangård i bruk.

1966 upphävdes koncessionen för järnvägen, som därefter har samma status som övriga industrispår.

1967 upphörde anslutningen till västra stambanan vid Årsta på grund av ombyggnader för pendeltågstrafiken och Älvsjö godsbangård. Kontaktledningsstolparna vid detta anslutningsspår står kvar ännu 1975. En provisorisk förbindelse gjordes med bangården vid Årsta partihandelscentral.

1972 anlades den nya linjesträckningen med viadukter över Årstalänken och Sockenvägen.

SJ trafikerar endast huvudlinjen fram till bangårdarna vid Mjölkkentralen respektive slakthuset. På bangårdarna ombesörjs växlingen av företagens egna lok.

Ånglok vid slakthuset:

Nohab	nr	90	år	1878,	SJ Pa	nr	255,	köpt	1910,	sålt	1916
Atlas	"	23	"	1893	SSnJ	"	2	"	1916	"	1947
Nohab	"	106	"	1879	DJ K	"	4	"	1947	"	1958

Motorlok vid slakthuset:

Bergbolagen	nr	1709	år	1948				köpt	1948
Västervik	"	202	"	1937,	SJ Z49	nr	77	"	1964, avställt

Motorlok vid Mjölkkentralen:

Västervik	nr	132	år	1933,	SJ Z	nr	35,	köpt	1945,	sålt	1963
"	"	171	"	1935	SJ Z49	"	54	"	1963	"	1974
Kockums	"	185	"	1951	SJ Z43	"	224	"	1968		

Transporten av boskap till slakthuset på järnväg hade större omfattning än transporten på landsväg under åren 1912-1928. Rekordet på järnväg inträffade 1914 med 72.800 djur, på landsväg samma år 18.000 djur. 1929 transporterades på järnväg 26.300 djur och på landsväg 28.300 djur. Sedan dess har allt större del av transporterna skett på landsväg med bil. Samtidigt har en övergång skett från levande djur till kött av djur slaktade på andra håll. 1936 övervägde kötttransporterna med 965 vagnslaster mot 666 vagnar med 10.200 levande djur. Detta år öppnades en partikötthall vid slakthuset. Under 1960-talet var djurtransporterna av obetydlig omfattning och efter 1969 inga alls.

Mjölkttransporterna har sedan 1946 omfattat cirka 4.000 vagnar/år. På järnvägen har även överförts annat gods, däribland byggnadsmaterial, bränsle och foder. SL:s tunnelbanevagnar levereras via järnvägen till tunnelbanenätet vid Isstadion.

Järnvägens existens har ifrågasatts, då den under många år gått med förlust och slakthusets trafikanter till största delen anlitar biltransporter. Något beslut om nedläggning har dock ej fattats.

När slakthuset öppnades 1912, levererades boskap bland annat via båt på Mälaren. För att transportera denna boskap till slakthuset anlades ett spårvägsspår från den befintliga spårvägen i Hornsgatan via Torkel Knutssonsgatan till Söder Mälarstrand, där fällor för boskap byggdes. Södra Spårvägsbolaget anskaffade fyra stycken boskapsvagnar. Trafiken pågick från 1912 till 1932 och sammanlagt transporterades cirka 174.000 djur på spårvägen. Den största årstransporten skedde 1921 med 24.800 djur i 1912 vagnslaster.

Förutom normalspårig järnväg och spårväg har man inom slakthusområdet haft 600-mm spår. Från avlastningskajen vid järnvägen gick spår till slakthusbyggnaderna med vagnar för småboskap: grisar, kalvar och får. Från kolförrådet till panncentralen gick ett spår och från tarmrenseriet till kompostgården gick ett spår. Man hade ingen maskinell dragkraft på dessa banor. De revs upp någon gång under 1940- eller 1950-talen.

1936 började slakthusområdet bebyggas i större omfattning och under 1960-talet blev området helt utbyggt. Där bedrivs idag stycknings- och charkuteriverksamhet samt partihandel av stora och små företag, som har fryslager och lager för allehanda livsmedelsprodukter. Sveriges slakteriförbund har kontor i området. Byggnaderna ägs eller hyrs av de enskilda företagen.

Källor:

Stockholms stads slakthus, arbetsberättelse för åren 1906-1912. Årsberättelser från Stockholms stads slakthus- och saluhallsstyrelse, samt handlingar tillhörande denna.

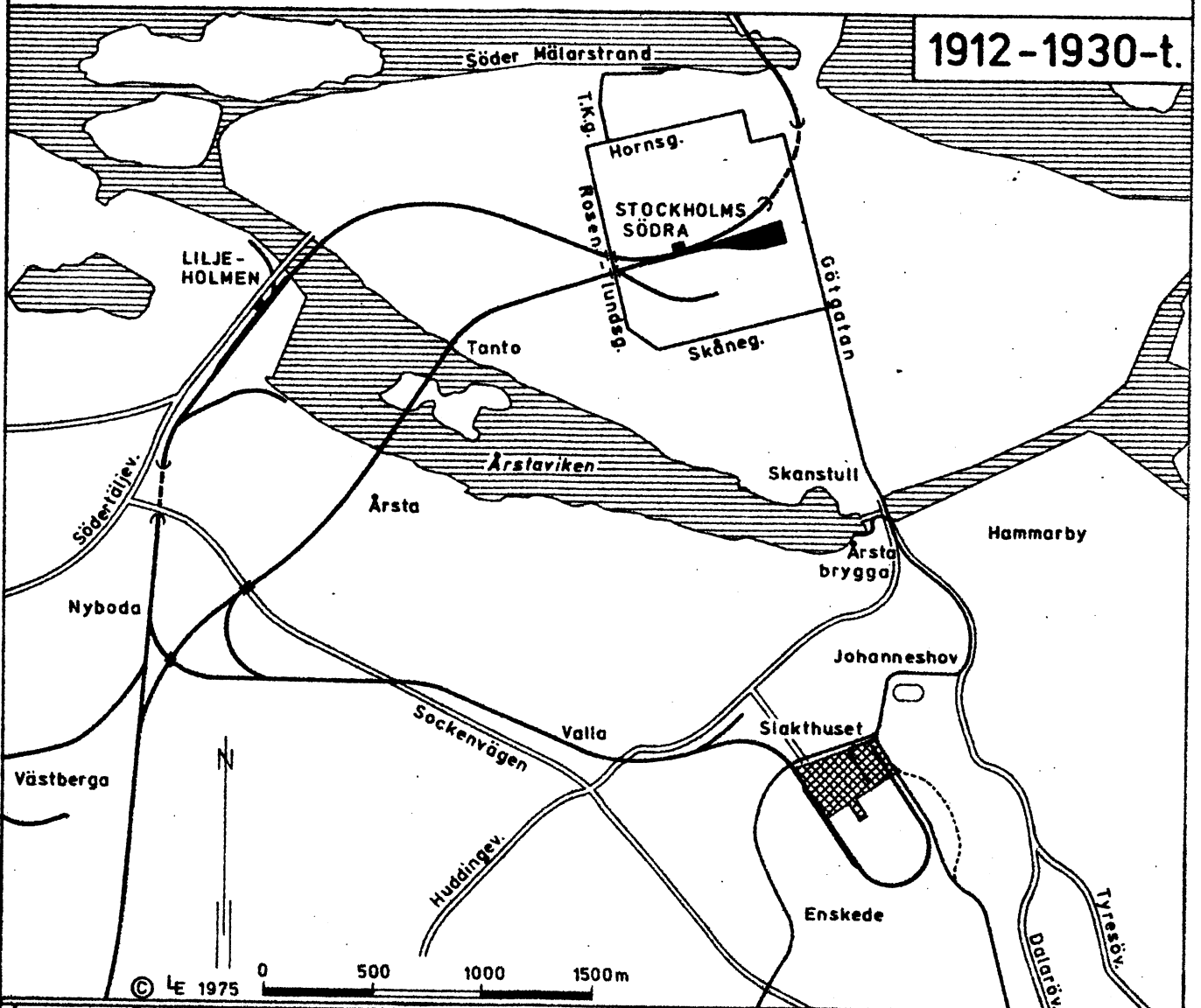
Lars E Eriksson 1975-08-26

©

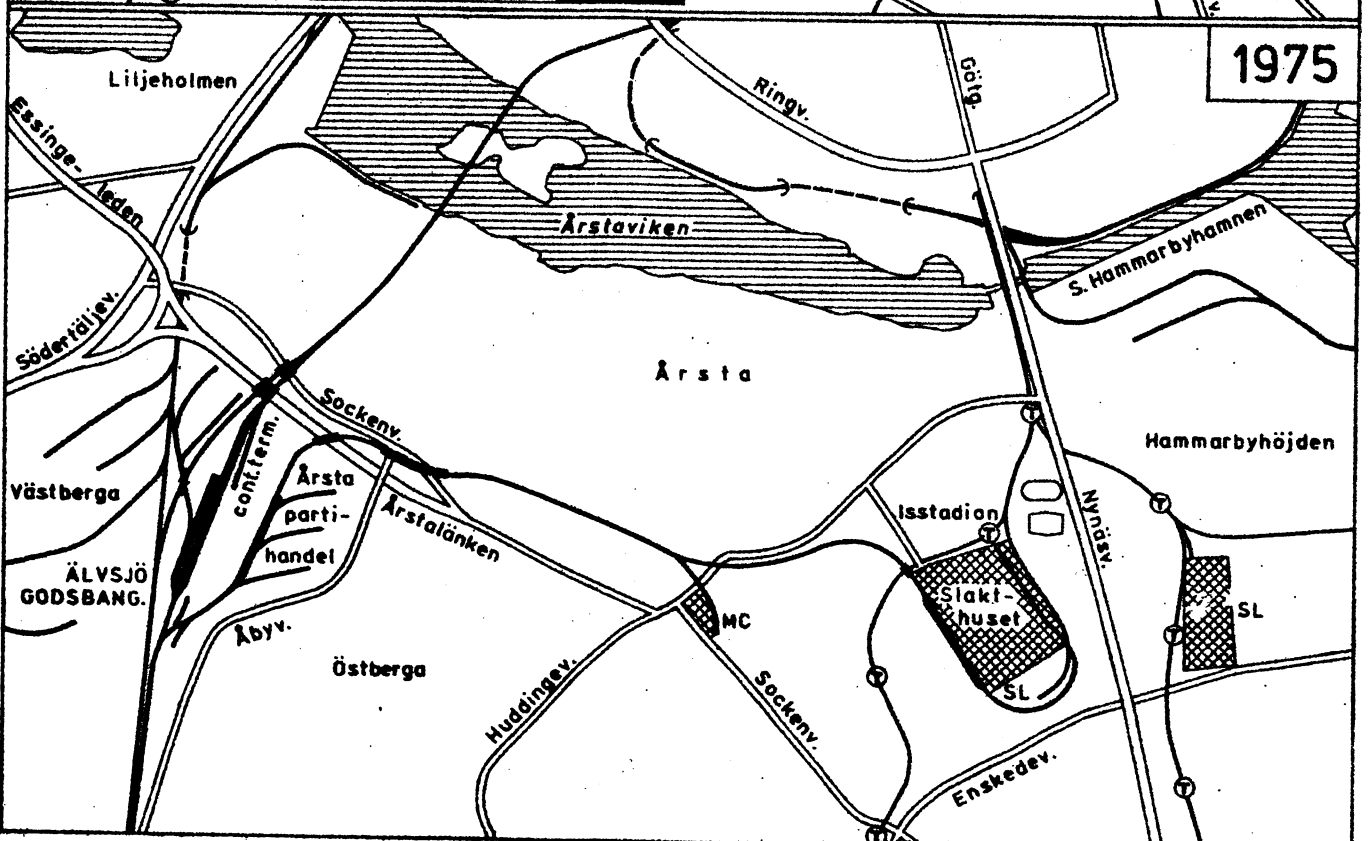
NYBODA-ENSKEDE JÄRNVÄG

samt slakthusets spårvägsförbindelse

1912-1930-t.



1975



STOCKHOLMS STADS SLAKTHUS 1975

