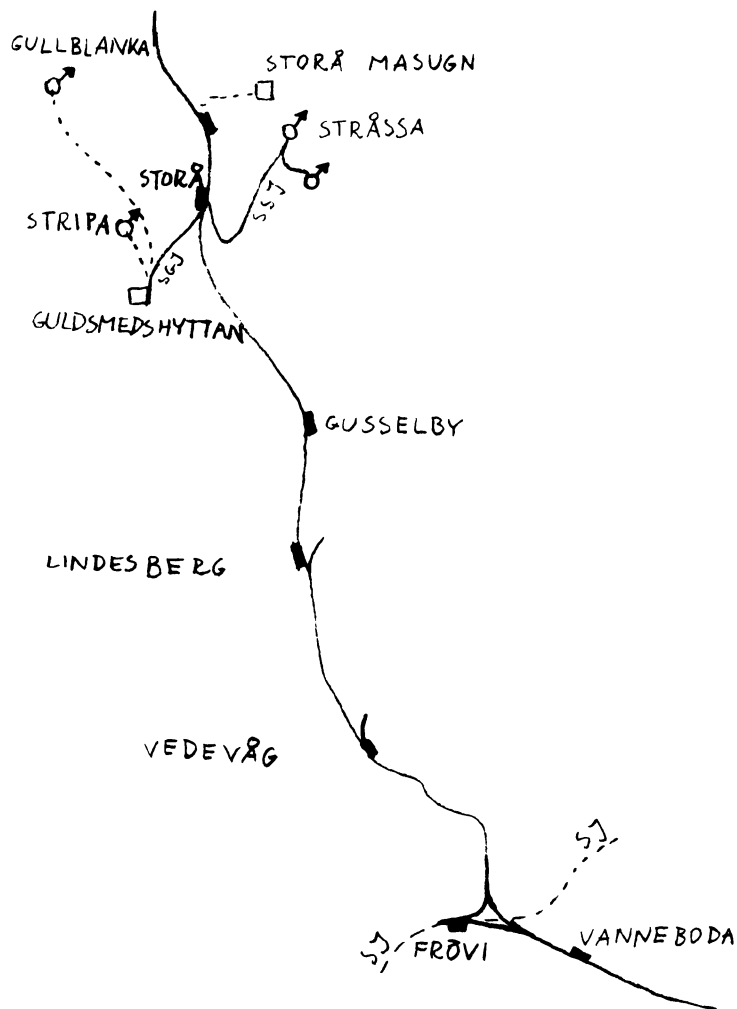


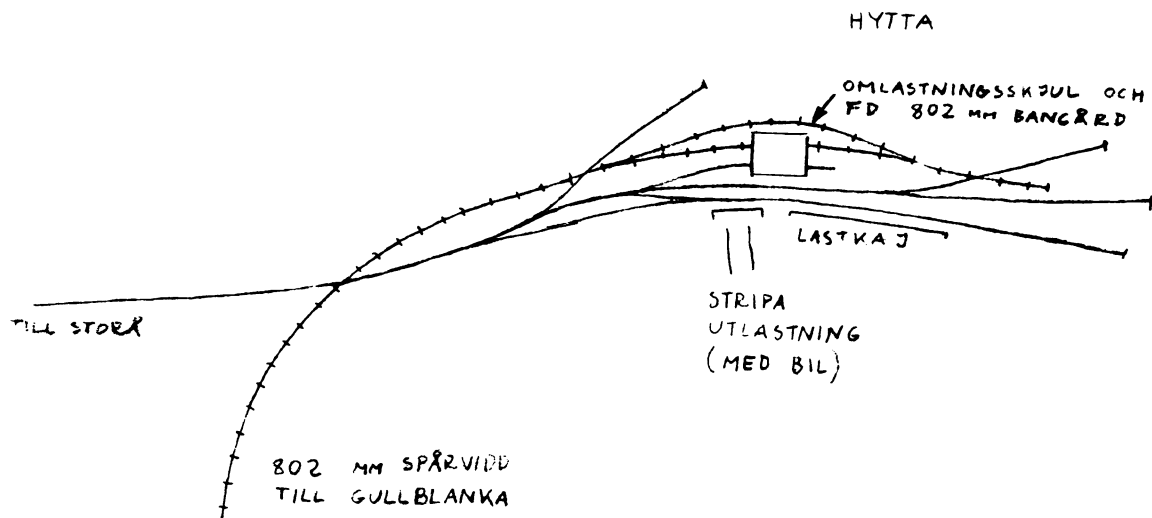
RESA PÅ  
STORÅ STRÅSSA JVG  
OCH  
STORÅ GULDSMEDSHYTTANS JVG



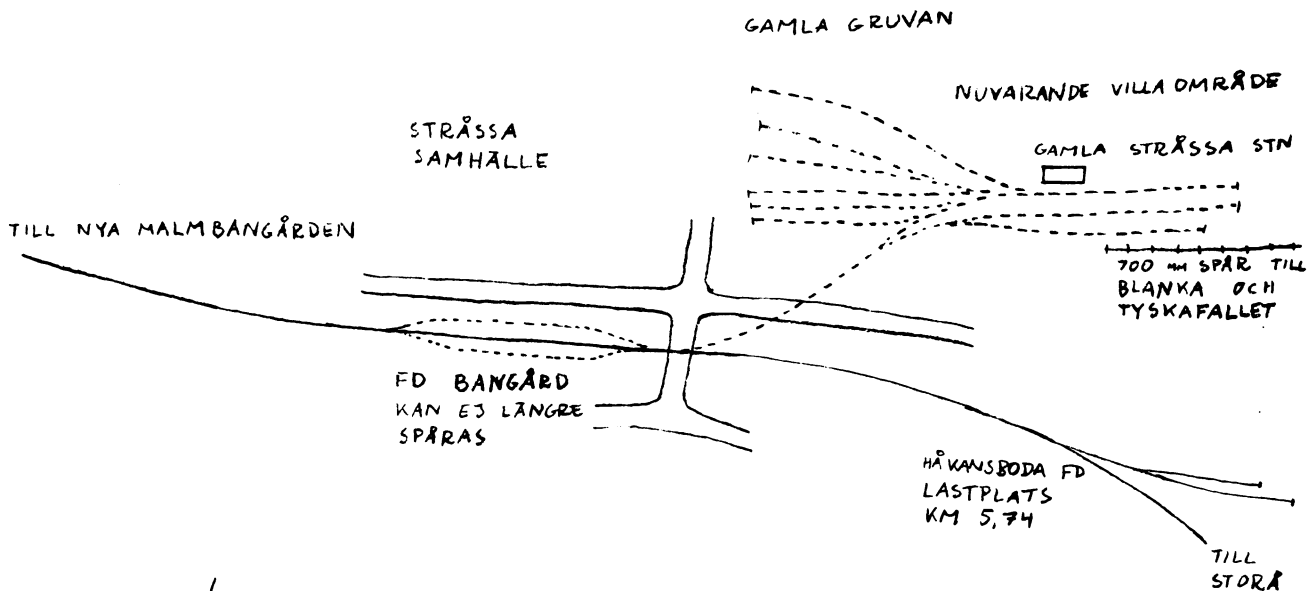
HISTORIK SSJ AV CHRISTER FREDRIKSSON  
STORA TRÄDGÅRDSGATAN 3 E  
211 28 MALMÖ

KÄLLOR : TGOJ ARKIVALIER  
VOV ARKIVALIER  
SOS 1915-1952  
TGOJ PERSONAL MUNTliga UPPGIFTER

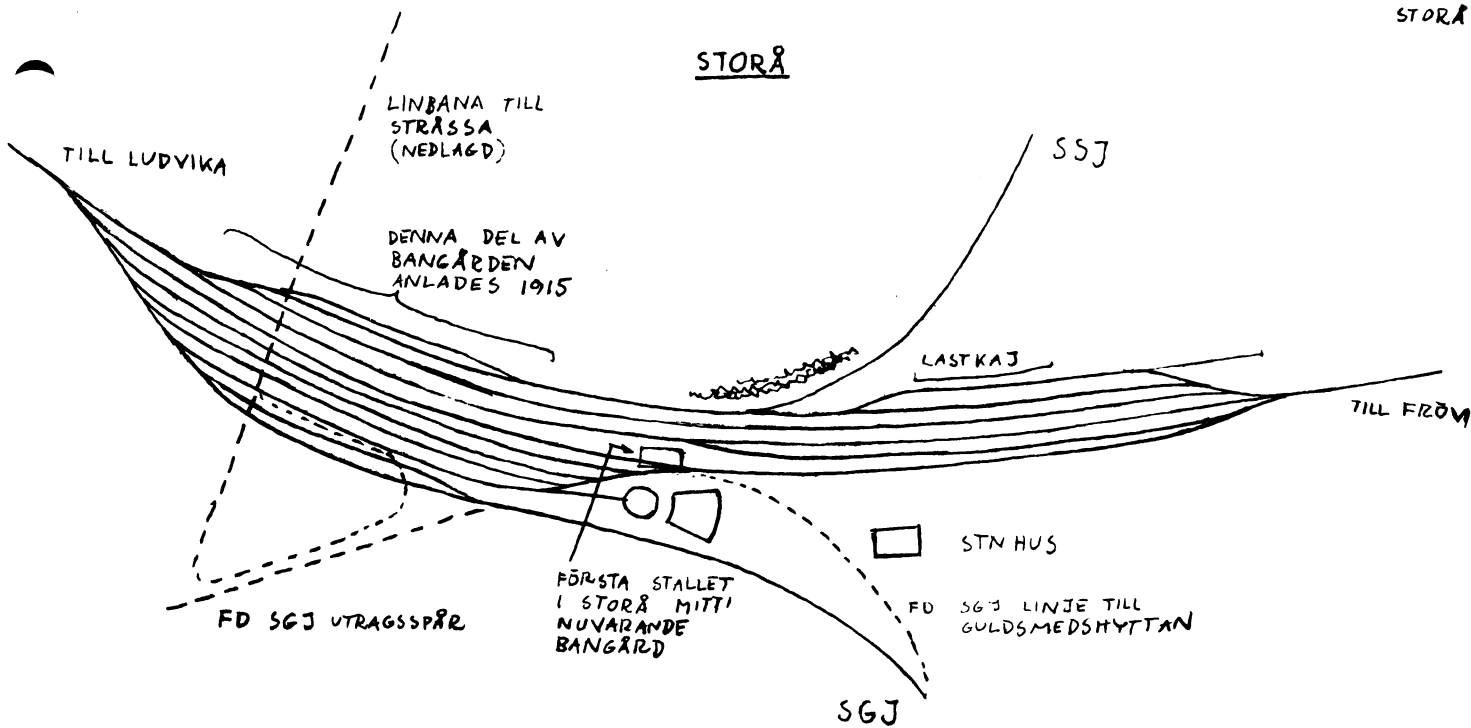
GULDSMEDSHYTTAN



STRÅSSA



STORA



## Storå - Stråssa Järnväg

Storå - Stråssa Järnväg, SSJ, som äges och trafikeras av TGOJ. anlades utslutande för transport av malm från gruvfälten vid Stråssa och för detta ändamål existerar den än i dag. Trots dess ringa ålder har den haft en ganska skiftande tillvaro. På grund av banans ensidiga transportuppgifter har trafiken helt följt konjunkturerna på järn- och malmmarknaderna.

### Bakgrund.

Gruvdriften vid Stråssa har mycket gamla anor, som kan spåras tillbaka till 1500 - och 1600 talen. Gruvorna är i huvudsak koncentrerade till 4 st fält, nämligen Stråssa-, Blanka-, Kärrgruve- och Håkansbodafälten, av vilka Stråssafältet har varit och är det största. Till skillnad från övriga tre fält var Håkansboda i huvudsak upptagen på ädlare mineral som koppar, zink och bly.

Ägare till gruvorna var som regel bergsmän i trakten, vilka innehade olika stora andelar i dessa gruvor. Vad beträffar Stråssa, så bildade dess ägare 1874 Stråssa Grufve Bolag. Detta medförde att gruvdriften kunde samordnas på ett effektivare sätt. De transportproblem man sedan gammalt haft med avsättning av malmen utanför den lokala regionen ökades därmed. Bergsmännen i trakten föreslog att en järnväg skulle anläggas från Kloten till Linde, alternativt Storå, även Stråssa för att samordna transportererna av järn från Kloten och malm från Stråssa ned till Frövi - Ludvika järnväg för vidare transport till hamnarna vid Mälaren. Kostnads-skäl grusade dock dessa planer och Klotens Bruk anslöts till FLJ med en järnväg till Bånghammar, BKJ, öppnad 1877. För Stråssa kvarstod transportproblemen och man fick fortsätta att transportera malmen med häst och vagn ned till FLJ - stationerna Vasselhyttan, Storå och Gusselby.

I början av 1900 - talet moderniserades gruvanläggningarna och stora investeringar gjordes. I samband därmed bildades Stråssa Grufve AB. Dessa moderniseringar och utbyggnaden av anläggningarna skulle medföra större produktion och större problem med utfraktning av malmen. Detta löstes på så sätt, att en linbana började anläggas mellan Stråssa och Storå på hösten 1906 och som togs i drift på våren 1907. Denna transportled medförde, att produktionen ytterligare kunde ökas och nya gruvor upptogs.

År 1913 ändrades ägandeförhållandet för Stråssa Grufve AB i och med, att bolaget övertogs av ett Österrikiskt bolag, för att slutligen inköpas av TGO år 1917.

### Järnvägsbyggnaden.

Linbanans kapacitet visade sig efter några år otillräcklig. Av denna orsak samt för att slippa olägenheterna med omlastning i Storå, började man åter diskutera planerna på en järnväg mellan Stråssa och Storå. Dessa diskussioner hade i februari 1913 nått så långt att kontakter upptogs med TGOJ med bl.a. förfrågan om TGOJ kunde åtaga sig att anlägga, trafikera och underhålla denna järnväg mot skälig ersättning. I början av mars samma år svarar TGOJ Stråssa Grufve AB att man ej kunde åtaga sig att anlägga järnvägen p. g. a. stora arbeten i Oxelösund, brobyten på linjen m.m. Den 11 mars 1913 tecknades en trafiköverenskommelse mellan TGOJ och Stråssa Grufve AB om att TGOJ åtager sig att mot betalning med egen personal och materiel trafikera och underhålla den planerade järnvägen. Detta stadfästes sedermera den 16 juli 1914, då ett trafikeringskontrakt tecknades mellan de båda parterna.

Efter diverse sammanträden med representanter från TGOJ och Stråssa Grufve AB gav TGOJ den 23 september 1913 Stråssa Grufve AB tillstånd att anlägga en järnväg från Stråssa till Storå. Som Entreprenör för järnvägens anläggande anlätades Skånska Cement Gjuteriet och järnvägens sträckning fastlades genom den svårforcerade terrängen, varefter Stråssa Grufve AB erhöll koncession på SSJ den 13 april 1914.

I början av juli månad 1914 hade anläggningsarbetena nått så långt, att normalspårig rullande materiel kunde börja användas för transport av grus, rälls och syllar. Den rullande materielen hyrdes av Skånska Cement från TGOJ. Hyran för loket var 20:- per dygn och för vagnarna 2:- per styck och dygn.

För att särskilja gruvdriften från den kommande järnvägsdriften beslöts att bilda ett särskilt aktiebolag för järnvägen, nämligen Storå Stråssa Järnvägs AB. Den 26 maj 1915 överlät Stråssa Grufve AB koncessionen på Storå - Stråssa Järnväg till det under bildande varande nya aktiebolaget. Koncessionen avsåg endast allmän godstrafik.

## Storå - Stråssa Järnvägs AB.

Storå - Stråssa Järnvägs AB bildades vid den konstituerande bolagsstämman i Stockholm den 8 juni 1915, varvid fastslogs, att SSJ skulle ha allmän godstrafik enbart samt till uppgift att transportera malm från Stråssa till Storå. Bolagets styrelse skulle ha sitt säte i Stockholm och antalet aktier skulle vara 475 st à 1,000:, varav Stråssa Grufve AB innehade 471 st..

Naturligtvis av man intresserad av att kunna starta trafiken så tidigt som möjligt, varför kontakter togs med TGOJ med förfrågan om de ej kunde påbörja trafiken. Detta kunde TGOJ ej göra förrän Väg - och Vattenbyggnadsstyrelsen gett sitt medgivande. Därför kontaktade SSJ AB VoV med begäran om tillstånd att få påbörja trafiken. Den 24 juli 1915 gav VoV sitt tillstånd till att provisorisk godstrafik fick påbörjas, vilket också skedde måndagen den 2 augusti 1915. Samtidigt togs signalsäkerhetsanläggningarna i Storå i bruk. I trafiktillståndet från VoV fastslogs att sth skulle vara 30 km/h samt att var 3:e lastad vagn skulle vara bemannad skruvbromsvagn. Vidare fick tåg ej avgå från Stråssa förrän Storå station gett sitt medgivande.

Slutbesiktningen av SSJ skedde lördagen den 30 oktober 1915 med TGOJ besiktningståg och representanter från SSJ AB, TGOJ och VoV.

Redan i augusti 1915 aktualiserades frågan om persontrafik på SSJ och försäkringsbolaget Hansa anlätades för att man skulle kunna erhålla tillstånd för persontrafik. Den mest lämpade trafikeringsformen skulle vara trafik med motorvagn. Föratt närmare utreda frågan om SSJ persontrafik anlätades TGOJ. Dock synes persontrafiksfrågan helt fallit redan under december månad 1915.

För att stärka sin ställning på malmmarknaden inköpte TGO år 1917 Stråssa Grufve AB. Detta medförde ~~att de aktier~~ att de aktier, som tidigare innehades av Stråssa Grufve AB den 7 november övertogs av TGO, som då blev ägare till både gruvorna i Stråssa och SSJ AB. För trafiken på järnvägen innebar detta ingen förändring.

## Trafik.

Trafiken på SSJ startade måndagen den 2 augusti 1915 som provisorisk trafik. Den ordinarie trafiken påbörjades först efter slutbesiktningen den 30 oktober samma år. Någon rullande materiel ägde SSJ ej, utan all trafik ombesörjdes med TGOJ lok och vagnar samt personal.

De tåg som trafikerade SSJ benämndes alltid växeltåg och i tdt fram till 1923, då driften vid Stråssa gruvor nedlades, fanns två dagliga växeltåg inlagda. Dock gick dessa tåg endast vid behov och på order från Stins i Storå, som samrådde med trafikanterna vid Stråssa om anordnande av växeltåg. Dragkraften i dessa tåg utgjordes mestadels av det växellok som var stationerat i Storå, samt undantagsvis av extralok från Kopparberg eller tåglok från något gods- eller malmtåg.

Under de första åren var det som regel FLJ lok No 10 som utgjorde dragkraft i tågen på SSJ. Ca år 1920 utbyttes detta lok mot i första hand lok av TGOJ typ litt. U samt i andra hand mot TGOJ typ litt. Y3a. Vid några enstaka tillfällen har även TGOJ lok litt. N tjänstgjort i Storå. TGOJ lok litt. U No. 119 måste anses vara det lok som under åren fram till elektrifieringen tillsammans med TGOJ lok litt. Y3a No. 125 ha varit Storå stations egna växellok och därmed huvudsakligen trafikerat SSJ. SEDAN FLJ lok No. 10 togs ur denna trafik. Då mallexporten från Stråssa under första världskriget krävde extra malmtåg, gick dessa som regel upp till Stråssa med samma tåglok, som de ankommit med till Storå, dvs. TGOJ typ litt. M och M3. Någon rundgång med loket utfördes som regel ej i Storå utan tågen sköts upp till Stråssa med loket sist. Normalt drogs dock samtliga tåg upp till Stråssa med loket först.

På grund av att lok av typ litt- U mestadels användes som växellok i Storå, var man tvungen att handbromsa tågen på SSJ, då de flesta lok av denna typ saknade tryckluftbroms. De loktyper som tilläts gå på SSJ var följande: TGOJ litt. C3, D, K, K3, N, S3, U, Y3 och Y3a med största hastighet 30 km/h samt TGOJ litt. M, M3, och S3a med sth 20 km/h. Av dessa typer har följande kunnat dokumenterats att ha trafikerat SSJ nämligen: litt. D, K, N, U, Y3, Y3a, M, M3 och S3a, samt under moderniseringen 1957 - 59 litt. M3a, som fick utgöra dragkraft i grustågen.

Krisåren i samband med 1:a världskriget var utan tvekan SSJ:s bästa trafikår före gruvdriftens återupptagande 1956. Fram till 1923, då driften vid Stråssa gruvor nedlades, fanns tidtabellsenligt två dagliga växeltåg inlagda. Efter kriget

Minskade trafiken i takt med den minskade malmexporten. Efter 1923 utlastades endast malmen från Blanka gruvor. Antalet tåg minskades till ett i tdt, vilket även detta endast gick vid behov. Malmen från Blanka gruvor sändes mestadels lokalt till Guldsmedshyttan, även om en icke ringa del gick på export via Oxelösund. Under åren 1924 - 31 trafikerades SSJ med blott ca 10 växeltag per månad och då enbart med växellocket i Storå som dragkraft.

Den svåra krisen i början av 1930-talet drabbade även trafiken på SSJ, då Blanka gruvor inställde driften på hösten 1931, varvid även all trafik på SSJ inställdes den 16 oktober 1931, dock officiellt ej förrän den 1 januari 1932.

Under senare hälften av 1934 återupptogs driften vid Blanka gruvor, varvid även driften på SSJ återupptogs i mindre skala under 1935.

TGO övertagande av Stråssa Grufve Ab:s 471 st aktier innebar ingen förändring av trafiken, utan den fortgick som tidigare. Denna trafik minskade dock betydligt under 2:a världskriget med ett maximalt antal tåg av 2 - 3 per vecka och endast ett fåtal lastade vagnar. Efter 1944 ökades trafiken åter med växeltag fem dagar i veckan.

I början av 1950 - talet började Guldsmedshyttan AB att anlita lastbilar för transporter av malm från Blanka till Guldsmedshyttan, varför järnvägstransporterna upphörde från Stråssa. Exakt tidpunkt för järnvägsdriftens inställande är ej känt.

SSJ fick nu genomgå sin andra viloperiod fram till 1957, då samtliga vagnar som då fanns kvar i Stråssa nedhämtades. Driften vid Stråssa gruvor hade i mindre omfattning återupptagits 1956 och stora investeringar och moderniseringar påbörjades med bl. a. helt nya gruvanläggningar ovan jord norr om de äldre tidigare nedbrunna anläggningarna. I anslutning till dessa nya anläggningar anlades en helt ny malmbangård med spår till utlastningsplatser för gråberg, makadam och kulsinter samtidigt som den gamla bangården med stationshus och godsmagasin revs. På dess plats här senare ett helt nytt villaområde uppförts.

Under upprustningsarbetena på SSJ med grusning, rällsbyte, lyftning och elektrifiering av linjen användes huvudsakligen lok av typ M3a, som vid några tillfällen hade problem att följa spåren med alla hjulen. SSJ skulle för att tillåta samma axeltryck som övriga TGOJ-nätet, så att malmtågen kunde uppgå till Stråssa med tåglock, dvs. TGOJ litt. Ma.

1959 var både gruvanläggningarna och SSJ klara att tagas i drift i full omfattning och trafiken startades med två dagliga malmtåg. Antalet tåg har sedan varierat mella ett och två tåg per dag. Dessutom har på senare år ålalm fraktats med SJ lok från Stråssa via Frövi - Fagersta till Spännarhyttan.

De vagnstyper som använts för malmtransporterna från Stråssa har som regel utgjorts av TGOJ egna typer, dvs. litt. I, P, M, M1, M2, M3, M4 och M5 för transport av slig, briketter och sinter. Från 1959 användes uteslutande vagnar av typ litt. M1, då dessa hade vagnskorg av järn. Detta var nödvändigt, då kulsintern var och är het när den lastas. Detta föranledde TGOJ att börja förse sina vagnar med plåtbotten i st. för de gamla bottenarna av trä. I takt med att så skedde togs de äldre litt. M1-vagnarna ur denna trafik och ersattes av vagnar litt. M30, M31, M4 och M5. Styckemalm har ej utlastats vid Stråssa efter 1959, men däremot något slig under de första åren. Vid SJ transporter användes endast SJ litt. Mas.

Efter gruvdriftens återupptagande 1959 utlastades under några år en icke ringa del makadam för TGOJ banavdelning.

#### Banan.

Den terräng som SSJ genomkorsar är ingalunda lättförcerad för framdragande av en järnväg. Stråssa gruvor ligger uppe på ett berg och Storå nere i Storådalen. Detta har medfört att SSJ anlagts med ett flertal större kurvor och med så gott som ständig stigning från Storå till Stråssa med undantag av några kortare horisontella plan. Minimala kurvradien var 250 m före 1957 och maximala lutningen 20 o/oo. Höjdskillnaden mellan Stråssa och Storå är mycket stor. Stråssa gamla station låg 204,4 m, ö. h. och nya bangården ligger högre än den gamla, medan Storå station ligger 75,5 m. ö. h. SSJ totala spårlängd före 1957 utgjordes som mest av 9.829 m. medan linjens längd angavs till 7,4 km.

Några broar av större format finnes ej bortsett från en viadukt över landsvägen nere vid Storå. En större vägkorsning i plan finnes vid Stråssa för vägen Storå - Stråssa och Storå masugn - Stråssa vid vilken bommar anlades och som sköttes av den banvaktsfru, som var bosatt i banvaktsstugan på platsen. Denna banvaktsstuga hade FLJ No 125.

## Trafikplatser.

## Stråssa.

Stråssa station anlades i anslutning till gruvanläggningarna vid Stråssa gruvor. På grund av terrängförhållandena fick den ett något komplicerat utförande, något av dubbel "säckstation". Tågen fick först uppföras till "runsgångsbangården", där loket gick runt tåget, varefter tågsättet drogs upp till i höjd med stationshuset, varefter vagnarna fick skjutas upp till lastningsplatserna för slig, styc-kemalm och briketter. Vid nedgång backades tåget ned till "rundgångsbangården", där vagnarna vägdes före avgång till Stråssa.

Från början var Stråssa station utrustad med en 50 tons vagnvåg, lastkaj och ett godsmagasin i vilket expeditionslokalerna var inrymda.

Krigstidens brist på malm medförde att ett flertal äldre nedlagda gruvor bör-bearbetas ånyo. Så var fallet med bl. a. gruvorna söder om Stråssa vid Tyskafallet och Blanka, som återupptog driften 1915 resp. 1917 i Guldsmedshytte AB regi. För framforsling av malmen till Stråssa från dessa gruvor skulle anläggas en 700 mm. bana med ångloksdrift. För utlastningen från denna bana vid Stråssa station till-skrev Guldsmedshytte AB SSJ AB den 10 april 1916 med anhållan om tillstånd, att anlägga ett sidospår vid Stråssa station, vilket omedelbart beviljades. I mitten av augusti 1916 var detta stickspår klart och som ägare stod Guldsmedshytte AB. Vid detta stickspår anlades en högkaj, på vilken spåret från Tyskafallsgruvan fram-drogs. Senare anslöts även Blankagruvan till detta 700 mm. spår. Den 31 augusti 1916 började stickspåret att trafikeras med 4 st TGOJ vagnar litt. M3 som kursvag-ar Stråssa - Guldsmedshyttan.

Det av Guldsmedshytte AB ägda stickspåret i Stråssa användes sedan fram till lastbilarna övertog malmtransporterna, då samtidigt 700 mm. banan från Blanka till Stråssa nedlades. Huvudlinjen fram till Tyskafallsgruvan hade dock rivits långt tidigare, då denna gruva nedlades redan 1919 med någon mindre drift 1922 - 1923.

Den nya malmbangården anlades som tidigare nämnts 1957 - 1959 norr om den gamla och på högre höjd över havet. Vid bangården anlades en 100 tons vagnvåg. Något stationshus eller godsmagasin uppfördes ej, däremot anlades en mindre last-kaj för internt bruk. Bangårdens utformning och eldriften medförde, att lokomotor behövdes för viss växling vid lastspåren, då dessa ej kunde elektrifieras. För denna lokomotor uppfördes ett stall inom gruvans område. Någon större förändring har Stråssa bangård ej genomgått sedan dess tillkomst under åren 1957 - 1959.

## Håkansboda.

Krigstidens brist på ädlare metaller medförde, att många tidigare nedlagda smågruvor återupptog driften och så var fallet med bl. a. Håkansboda gruvor, vilka tidigare brutits på järn, koppar, zink och bly. Denna gång upptogs driften av Stora Kopparbergs AB år 1914. Malmen transporterades först på landsväg ned till Storå station och efter SSJ tillkomst utlastades den vid Stråssa. Emellertid öka-des malmbrytningen vid dessa gruvor, varför man blev i behov av ett eget stickspår från SSJ huvudlinje till egen lastplats. Med anledning därav tillskrev Stora Koppar-bergs AB den 12 april 1917 SSJ AB med begäran om att få anlägga ett stickspår från SSJ huvudspår. Med anledning av den tilltänkta lastplatsens belägenhet, i stark lut-ning, konsulterades TGOJ innan tillstånd gavs för detta spår.

Den 28 december 1917 var dock lastplatsen klar med en växel i huvudspåret och och två stickspår, samt växel- och signalsäkerhetsanläggning. Växels "spikades" dock tills vidare och öppnades för provisorisk trafik den 19 februari 1918 och officiellt den 3 juni 1918. Växeln i huvudspåret var belägen vid km 5,74. Utväxling av vagnar skedde med ordinarie växeltågs lok, som nedgick till Håkansboda vid be-hov under växlingstiden i Stråssa. Från lastplatsens högkaj ledde ett 600 mm. spår fram till gruvorna några hundra meter söderut. Här sköts emellertid de sidotippande vagnarna för hand.

Något större trafikutbyte erhöles aldrig vid denna lastplats, då driften vid gruvorna inställdes redan 1919, varefter huvudväxeln upptogs. Bangården låg dock kvar ännu några år, varefter öven den upprevs bortsett från en stoppbock, som kvar-stod ännu 1974.

Under 2:a världskriget upptogs ånyo driften vid dessa gruvor några år, varvid utlastningen skedde i Stråssa. Denna gång varade driften 1937 - 1941. Håkansboda lastplats var privat och ägdes av Stora Kopparberg AB.

## Storå.

För SSJ indragning å Storå station anlades tre nya spår, varav ett rundgångsspår norr om stationen i anslutning till sammanbindningsväxeln mellan FLJ och SSJ, så att växling ej skulle behöva ske över FLJ huvudspår. Samtidigt uppfördes ett nytt lokstall för 2 st. lok, vilket ännu existerar som lokstall, samt en vändskiva med 15 m. diameter. Det gamla lokstallet av trä för ett lok samt linbaneanläggningarna revs och fick ge plats för kommande utvidgningningar av Storå station, vilka ägde rum 1917, 1943 och i samband med elektrifieringen 1955. 1958 - 1959 ombyggdes ånyo Storå station med anledning av driftens återupptagande vid Stråssa. I övrigt har Storå station ej genomgått några förändringar beroende på SSJ trafik.

All maskintjänst utfördes av personal stationerad vid Storå lokstation och Kopparbergs lokstation, dvs. lokförare, eldare och bromsare.

Några kol- eller vattengivningsmöjligheter fanns ej vid SSJ, utan samtliga förråd fylldes alltid vid Storå lokstation och av dess personal innan avgång till Stråssa.

-----

## SLUTORD

Denna sammanställning över SSJ historia gör ej anspråk på att i alla hänseenden vara helt korrekt. Felaktigheter och luckor i källmaterialet gör vissa saker svävande, tills ytterligare källmaterial kan bringas i dagen.

Denna sammanställning får ej kopieras eller uppgifter uttagas för annat ändamål, t. ex. publicering, utan undertecknads tillstånd.

Undertecknad är mycket tacksam för korrigeringar och rättelser samt kompletteringar, så att en fullgod historik till slut kan erhållas.

Malmö 2/5 1976

*Arvid Fredriksson*

Tkl Vå, Fv, La, Ör, H; TO/xstf Et-Feb; lokl Et; drc Et, Fv; FT Vannedal

Tåg 34894 skall gå ESKILSTUNA C - FRÖVI  
Ept, tom X20 till tåg 34896.

lördag 1976-05-08

Tbfh finns ej. Sth 90, brtal 73 Et-Vsg. Sth 100, brtal 77 Vsg-Fv. Brgr R.

Pl(eller annan plats)	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigår av
1	4	5	6	7	8
Eskilstuna C		9.40	29611 e, 805		
Folkesta		46		29616 e	
Rekarne		50			
Kungsör		10.01	7907 vard u		
Valskog		09	731		
Arboga		14			
Ålsäng		20		29622 e	
Fellingsbro		24		9940 w	
Vanneboda		32	7177 w u		
Frövi	10.33				

Ann. Tåg 29619 skall möta tåg 34894 i Rekarne.

Tåg 29615 skall möta tåg 34894 i Valskog.

Tåg 7909 skall möta tåg 34894 i Vanneboda.

Tåg 747 och 7175 skall möta tåg 34894 i Frövi.

1975 - 04 - 15

*Henry Dyreén*  
(t1)

Kapitelmästare

(förare)

(tbfh)

Utförd åtgärd	Sign
Inf i Årloben	
S 3 upplagd	på order
S 3 kontrol	givet
Kvinnor lämnat	



Tkl Fv, La; xstf Vdv-Sr; lokl Et; drv Fv, Et; FT Vannedal

Tåg 34896X skall gå FRÖVI - STORÅ  
Ept; X20 för SJK.

Lördag 1976-05-08

Tbf finns ej. Sth 90. Brtal 74. Brgr R.

Tpl(eller annan plats)	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av
1	4	5	6	7	8
Frövi		11.15	7243 w, 235 t 29607 e, q		
Vedevåg		25			
Lindesberg	11.32	13.00	4813		29606
Gusselby		05			
Storå	13.13				

Anm.t = V, HeV.

q = tåg 34896 får ej avgå från Frövi, förrän tåg 7909 vard inkommit till Vanneboda.

Tågen 7901, 29859 och 539 skall möta tåg 34896 i Storå.

Under uppehållet i Storå skall X20 framföras som vut med särskild tsm:  
Sr - Sss - Sr kl 13.20-14.20 och Sr - Guh - Sr kl 14.30-15.30.

1975 - 04 - 15

Henry Öyren  
(1)

Kapten motören

(förare)

(tbfh)

Utförd åtgärd	Sig
Inf i klubbarna	
SJ upplagd	på order
SJ kontrol	givet
Kvinnor klubb	

Tillfällig tdt TGOJ, nr 175

S4

Tkl La, Fv, Vå; T0/xstf Sr-Vdv, Et; lokl Et; drc Fv, Et; FT Vannedal

Tåg 34861X skall gå STORÅ - FRÖVI  
Ept; X20 för SJK.

lördag 1976-05-08

Tbfh finns ej. Sth 90. Brtal 73. Brgr R.

Pl(eller annan plats)	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av
1	4	5	6	7	8
Storå		15.50	542		
Gusselby		58	7916 VuVfSoh u		
Limdesberg		16.03			
Vedevåg		10			
Vanneboda					
Frövi	16.20				

Ann. Tåg 3740 skall möta tåg 34861 i Frövi.

1975 - 04 - 15

Kapts motören

(förare)

*Henry Dyren*  
(t)

(tbfh)

Utförd åtgärd	Sign.
Inf i Ållaboden	
S3 upplagd	på order
S3 kontrol	givet
Kvitto lämnat	

TKL Fv, Vå; T0/xstf Feb-Et; lokl Et; drv Fv, Et; FT Vannedal

Tåg 34869X skall gå FRÖVI - ESKILSTUNA C  
Ept; tom X20 fr tåg 34861.

lördag 1976-05-08

Tbfh finns ej. Sth 100, brtal 77 Fv-Vsg. Sth 90, brtal 73 Vsg-Et, Brgr R.

Pl(eller annan plats)	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigår av
1	4	5	6	7	8
Frövi		16.40			
Vanneboda	16.43	45	3740		
Fellingsbro		55	7922 ek		
Ålsäng		59			
Arboga		17.04			
Vaiskog		09			
Kungsör		20	7902 VuVfSoh		
Rekarne		33			
Folkesta		38			
Eskilstuna C	17.43				

Ån Tågen 390 och 4822 skall möta tåg 34869 i Eskilstuna C.

1976-04 - 15

*Henry Ögren*  
(t)

Kapts anlägg

(förare)

(tbfh)

Utförd åtgärd	Sign
Inf i Hållplats	
S 3 upplagd	på order
S 3 kontrol	givet
Kvitto ånmat	