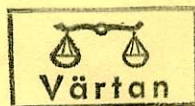




SVENSKA
JÄRNVÄGSKLUBBENS

ÅNGLOKSRESA

På



SJ

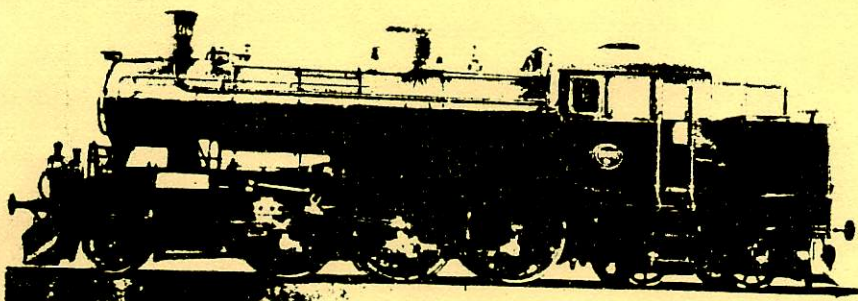


VÄRTAN- BANAN

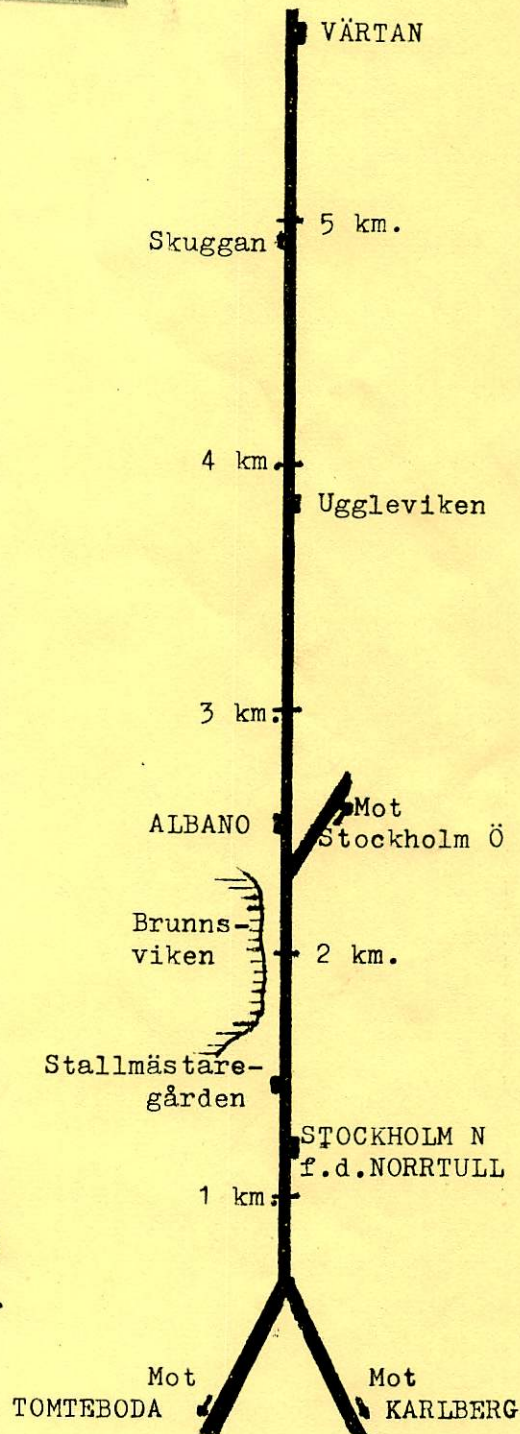
Söndagen den 8 juni 1980

STOCKHOLM - KARLBERG
TOMTEBODA - STOCKHOLM N. (NORRTULL) -
ALBANØ - VÄRTAN.

MED

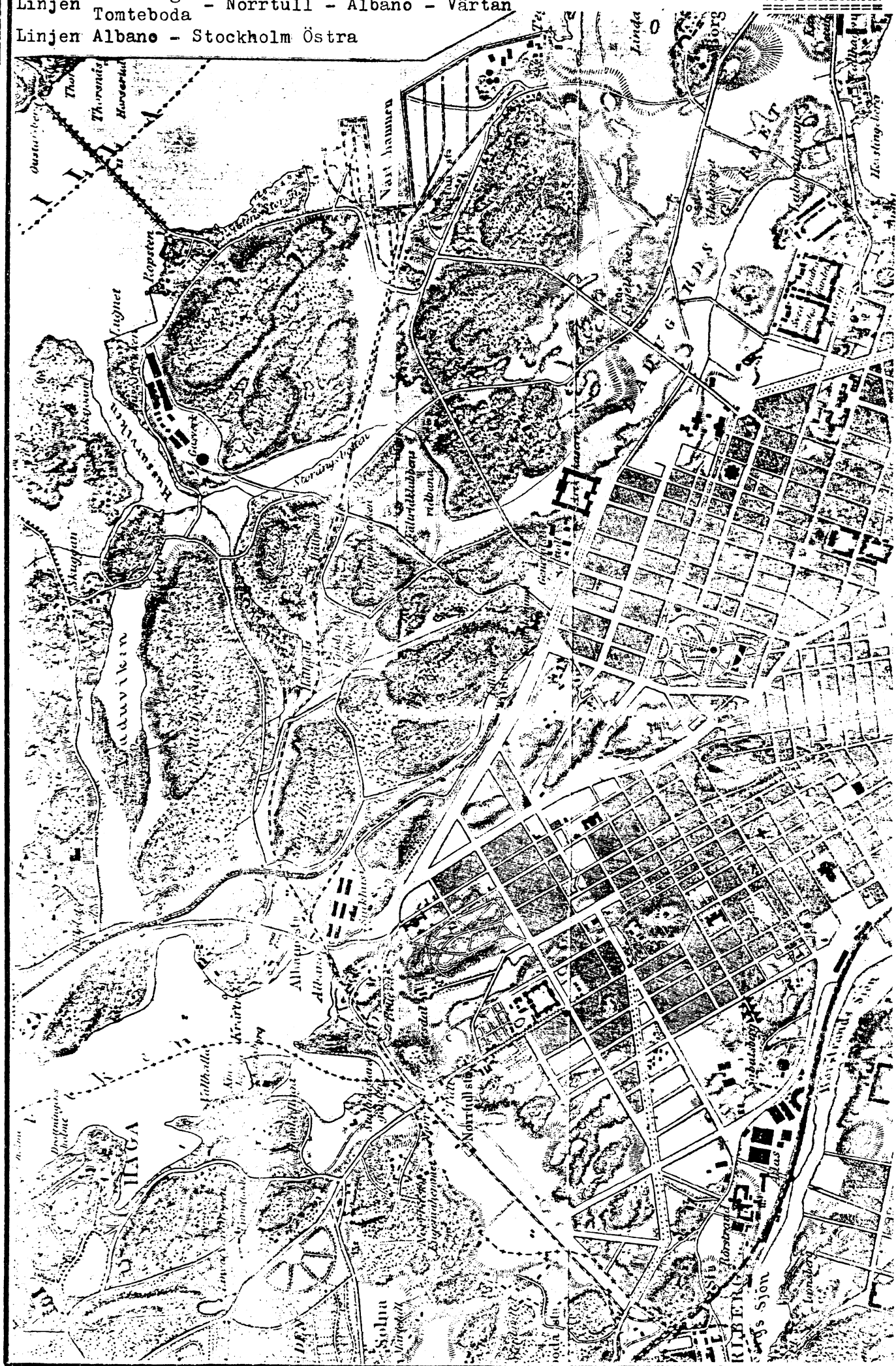


Sb 1306



Linjen Karlberg - Norrtull - Albano - Värtan
Tomtebodas
Linjen Albano - Stockholm Östra

VÄRTANBANAN



DEN ELEKTRISKA PROVDRIFTEN STOCKHOLM - KARLBERG - NORRTULL - ALBANO - VÄRTAN

Elektrisk provdrift utfördes under åren 1905-1907 på bandelarna Stockholm-Värtan och Stockholm-Järfva. Vid dessa försök ombyggdes 2 st. personvagnar litt. Co5, samt inköptes från två olika tillverkare två ellok. Provdriften gällde såväl person som godståg. ASEA hade också ombyggt en gammal personvagn litt. C6b men denna användes endast i början för mätningar. Verksamheten upphörde år 1907 då den flyttades till Riksgränsbanan.

DEN RULLANDE MATERIELEN VID FÖRSÖKSDRIFTEN ÅREN 1905 - 1907LOK & MOTORVAGNAR

- Lok 1 O-B-0 Westinghouse Elektrik & Manuf. Co. Pittsburg 1905.
2 st. Motorer a 150 hkr. 300 V. likström. Vikt 24,1 ton. Hjul-diameter 1040 mm. Vakumbroms. År 1913 Litt. Qa nr. 29. Avställt år 1914. Slopas år 1916.
- Lok 2 O-C-0 Siemens Schuckert Werke. Berlin 1905.
3 st. Motorer a 110 hkr. 330 V. likström. Vikt 35,0 ton. Hjul-diameter 1100 mm. Vakumbroms. År 1913 Litt. Qb nr. 30. Avställt år 1914. Slopas år 1926.
- 1391 Co5 Atlas 1902. År 1912 åter personvagn. År 1929 ombyggd vid ASEA till Litt. Xoa2 nr. 203, senare omlittrerad till Xa2.
- 1393 Co5 Atlas 1902. År 1912 åter personvagn. År 1915 ombyggd vid SJ Centralverkstad till Litt. X2/CFo1 nr. 3. År 1929 ombyggd vid ASEA till Litt. Xoa2 nr. 204, senare omlittrerad till Xa2.

PERSONVAGNAR

- 1436 C3b AB Södertälje Verkstäder 1905.
- 1515 BC3 Nya AB Atlas 1906.
- 1519 C3b Kockums Mekaniska Verkstad AB 1906.
- 1659 BCo1 Nya AB Atlas 1907.
- 1666 BCo1 Kockums mekaniska Verkstad AB 1907.
- 148 C6b Obekant tillverkare och år. (Provvagn för eldriften ASEA)

LINJEN KARLBERG - NORRTULL - ALBANO - VÄRTAN
TOMTEBODA

Efter flera olika linjeförslag öppnades den nuvarande linjen år 1882. Tre personförande tåg gick i vardera riktningen fram till år 1913, då Stockholms Nya Spårvägs AB öppnade spårvägslinje till Ropsten. Tågen hade både 2:dra och 3:dje klass. Efter år 1913 har banan endast använts för godstrafik. Värtan hade eget lokstall, vilket revs i slutet av 1930-talet. Kvar finns stationen och gods-magasinet, det senare uthyrt till lagerlokalerna. Värtan betjänar Stockholms frihamn, vilken numera har egna expeditiionslokaler. Från Värtan utgår även spår till Stockholms Gasverk, både från östra sidan som från Ropsten. Från det senare stället utväxlas vagnar till Lidingö. Lidingöbanan har egna godslok.

Åke Jansson

STATIONER OCH HÅLLPLATSER

km.	Namn.
1,2	NORRTULL (STOCKHOLMS N)
1,4	Stallmästaregården
2,5	ALBANO
3,9	Uggleviken
4,9	Skuggan
5,537	VÄRTAN

SVERIGES STATSBAKOR

8 JUN 1934

VÄRTAN

Till Värtan genom skogen

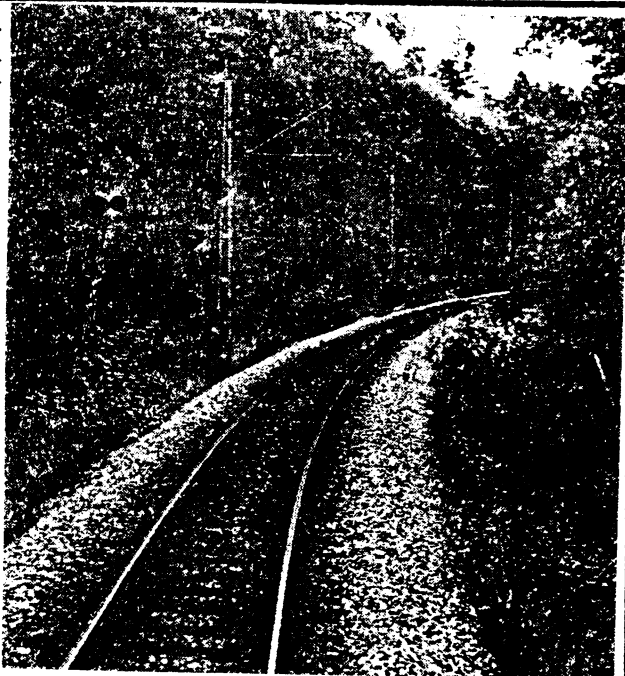
Först i raden av stockholmska bibanor, var Värtabanan. Den byggdes av SJ och öppnades för allmän trafik 1882. Till att börja med hade man även en blygsam persontrafik på sträckan Stockholm C till Värtan, men den kom att upphöra före första världskriget. Banan var även utsatt för SJs första experiment med elektrisk tågdrift under åren 1905-1907, tillsammans med biten från Centralen till Järva (nuvarande Ulriksdal).

Värtabanan utgår från Tomtebodas rangerbangård och dyker in under Essingeledens trafikmaskineri. Stockholms Norras bangård med styckegodsterminal och frilastområde passeras. Vi åker över E4an och Roslagsvägen och kommer till Albano, ett av de många italienska namnen i Stockholms norra utkanter. Härifrån utgick en gång för-

bindelsespåret till Östra station och Roslagsbanan. Men nu passerar vi bara under Roslagsspåret. Ut i naturen. Lilljansskogen är fridfull. Bara en och annan svettig hurtbulle påminner om att vi är mitt i en storstad.

I Värtan finns fortfarande det gamla stationshuset kvar. I undervåningen har SJ lokaler och övervåningen är lägenhet.

Bangården verkar trång. Massor av vagnar. Man lastar olja. Mot norr viker spåren av upp emot Lidingöbanans spåranslutning och mot söder går de mot Frihamnen, Lindarängen (containerterminal med ganska stor trafik direkt från Göteborg) och oljebolagen i Loudden. Spåren ligger tätt. Den traditionella lastningen och lossningen direkt vid båtarna är nästan helt borta. Nu går det istället mest till och från olika lager och depåer.

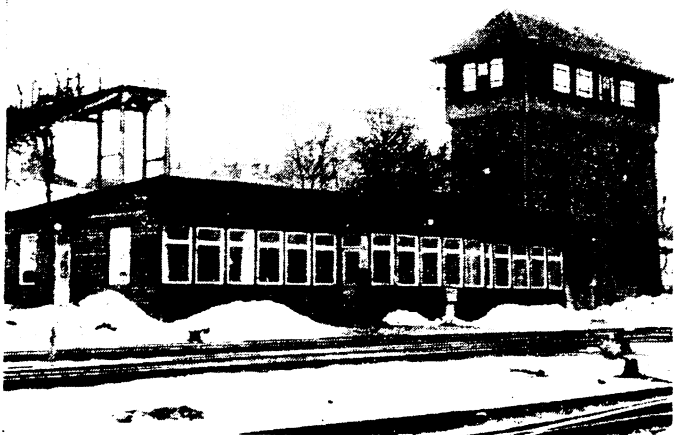


En bana på landet?

Nej, det är faktiskt Värtabanan genom Lilljansskogen.

**KARLBERG**

Karlbergs station anlades 1876 och det första stationshuset låg vid landsvägen till Karlbergs slott. År 1932 revs denna byggnad och ersattes med nuvarande. Elektrisk växelförregling, som skötes från Stockholms C.

**TOMTEBODA**

Tomteboda (underlydande) rangerbangård belägen i Solna stad är huvudrangerbangård för godstags-trafiken på de till Stockholm inlöpande normalspariga huvudbanorna. Stationen anordnades som ranger- och lokstation i samband med Värta-banans byggande 1878-1882 samt utbyggdes sedan i olika etapper. Betydande utvidgningar genomfördes under åren 1903-1904.

Sin mest genomgripande omgestaltning erhöi stationen vid den 1918 avslutade ombyggnaden. Norra stambanans och västerasbanans huvudlinjer, som tidigare framgatt genom stationen, flyttades då till sin nuvarande sträckning öster om bangården. Härigenom eliminerades de förutvarande plankorsningarna mellan olika tagvägar samtidigt som utrymmet på växelbangården ökades. Bangården har strålkastarbelysning: 29 strålkastare på 7 mastar. Växlingsvall m. fl. anordningar underlättar arbetet. Vid stationen ligger den år 1899 i bruk tagna och år 1931 moderniserade och tillbyggda Tomteboda huvudverkstad för revision och reparation av persovagnar. En mindre verkstad för reparation av godsvagnar finnes. Personal: 158 personer.



STOCKHOLMS NORRA
STATION

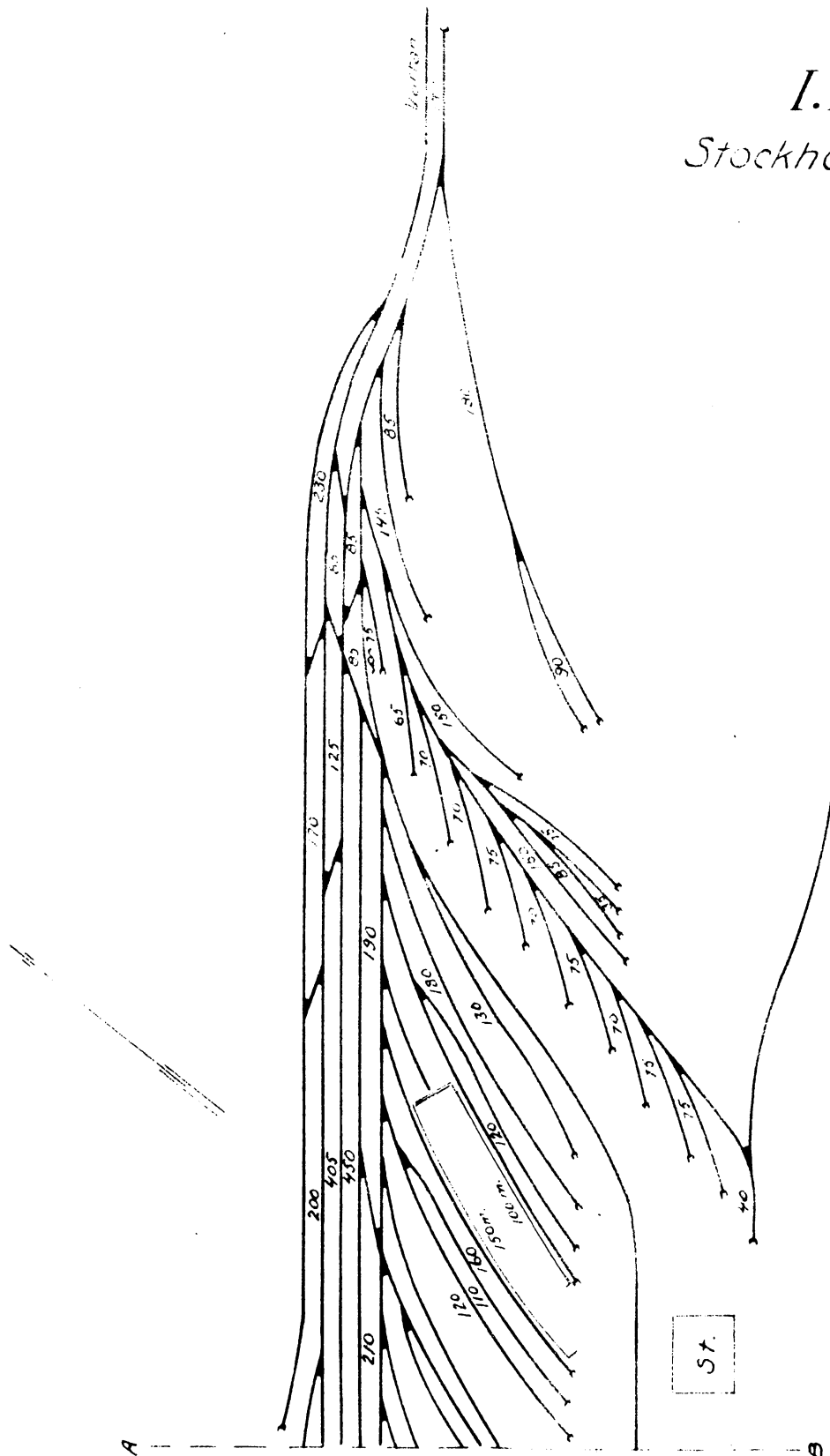
Stockholms Norra station, som numera är avsedd endast för godstrafik, låg från början vid Norra bantorget. Da norra stambanan den 20 september 1866 öppnades för trafik till Uppsala, hade en provisorisk slutstation för denna anordnats i närheten av nuvarande Norra bantorget, där ett gammalt envanings trähus inköpts för

att användas som provisoriskt stationshus. Efter 1871 ombyggdes den till godsstation för stadigvarande bruk. 1871--1875 löd stationen under stationsinspektoren vid Stockholms C. Det från hörjan väster om spåren uppförda provisoriska godsmagasinet ersattes under 1870-talet med permanenta sådana belägna öster om spåren och intill Norra bantorget, uppförda av trä och korrugerad, zinkgalvaniserad järnplåt. År 1893 uppfördes ett expeditionshus i tegel, som ännu kvarstår och ändrats till manskapsrum, överliggningsrum m. m. År 1924 flyttades stationen från Norra bantorget till förutvarande Norrtulls stations område vid Norra stationsgatan.

För den nya stationen hade avgående godsmagasin uppförts i tegel. För den ankommande trafiken togs ett, år 1915 för Norrtulls station i trä uppfört, provisoriskt magasin jämte ett år 1924 gjord tegeltillbyggnad i bruk. År 1931 ersattes det ankommande av trä uppförda magasinet med ett av tegel. Det avgående magasinet har 22 vagnar. Det ankommande magasinet lossningskaj för 36 vagnar. Samtidigt utökades möjligheterna för lossning och lastning av vagnslastgods. Nytt magasin för ankommande tullgods togs i bruk i november 1937.

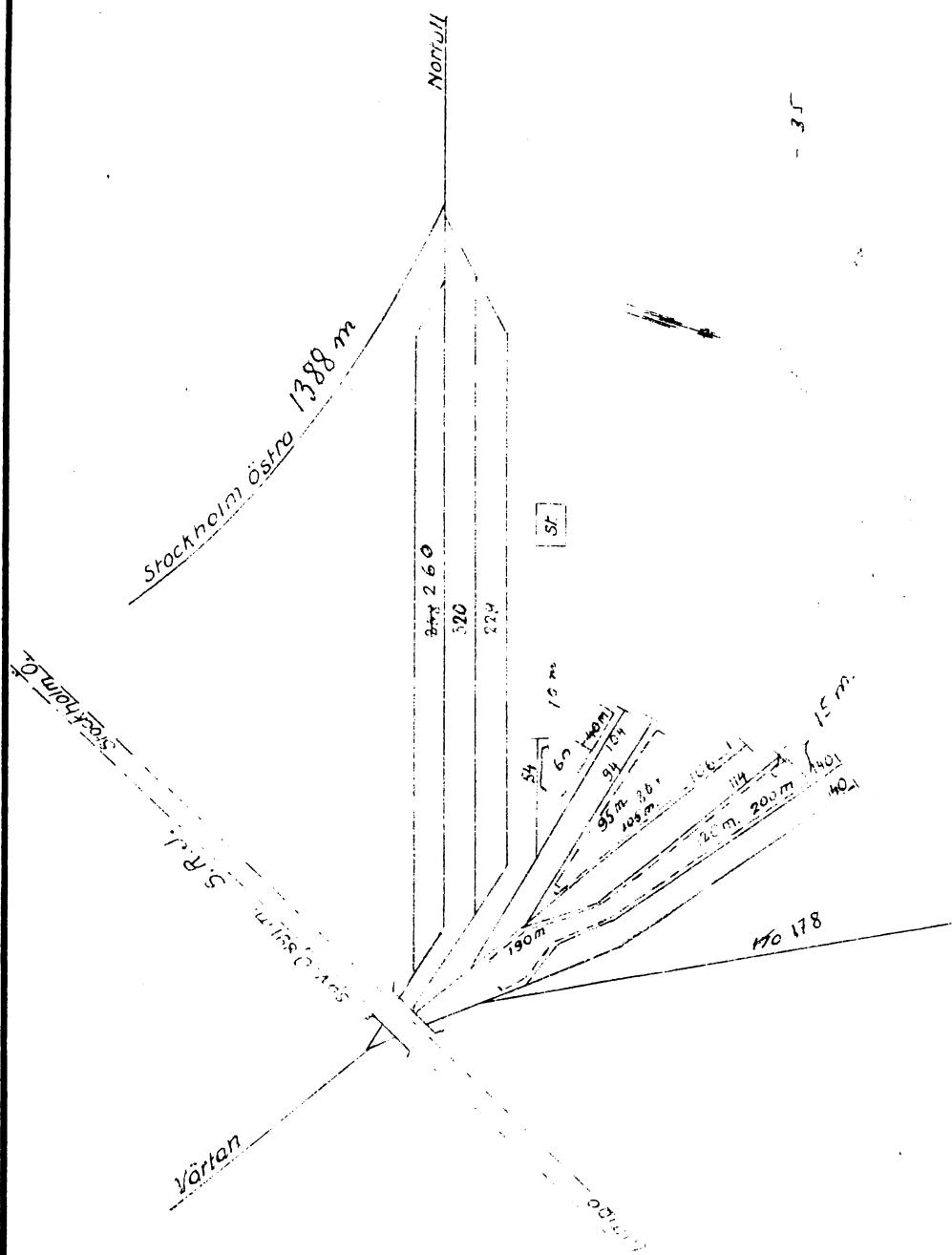
I.D.1.Ts. ^{1a}

Stockholm norra



ID.St.Ts.⁴

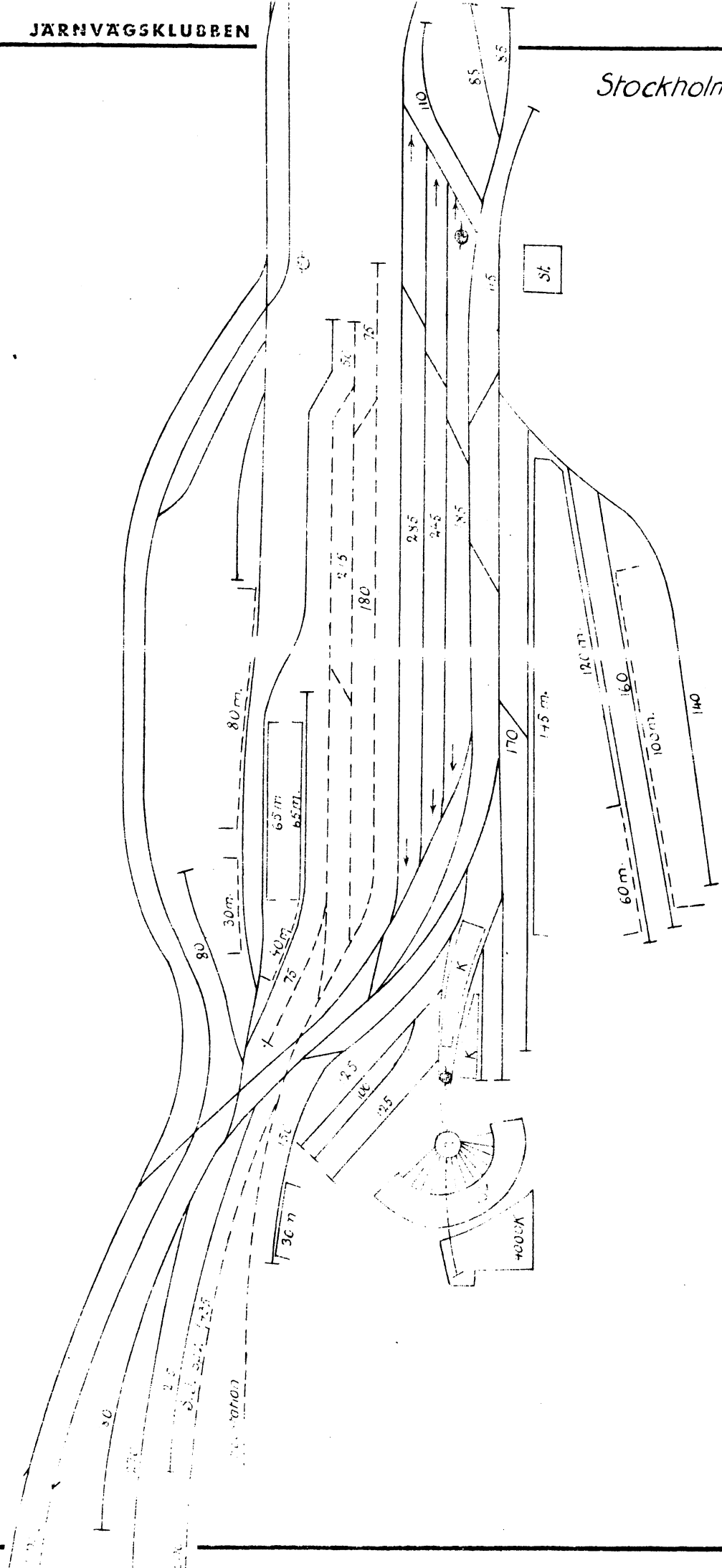
Albano

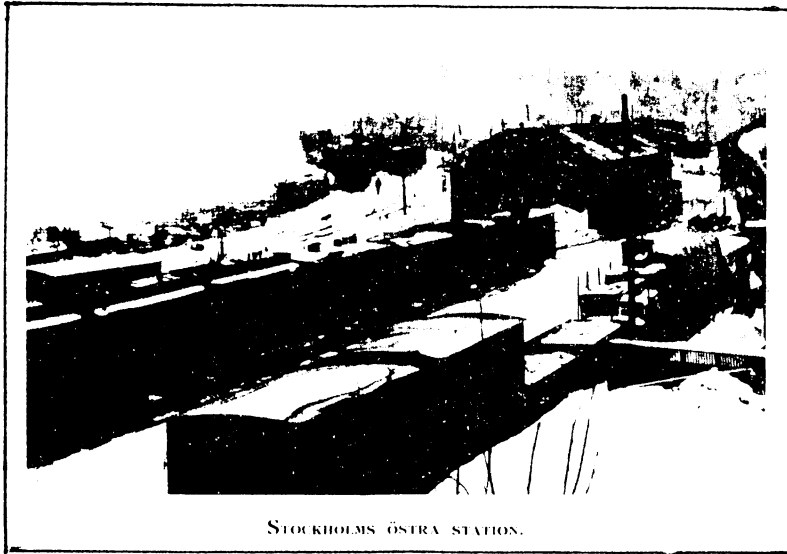


ALBANO

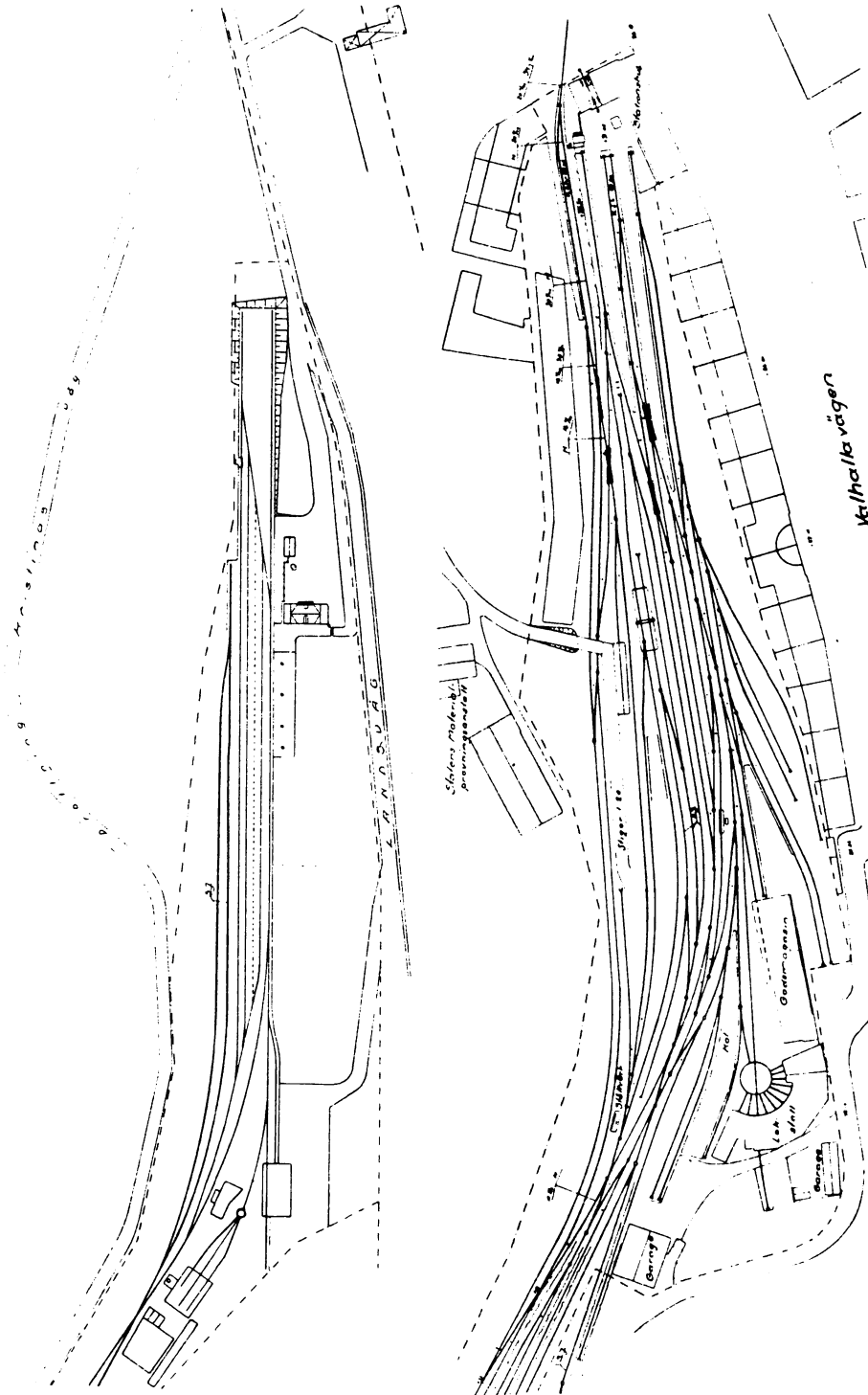
Albano, som lyder under Stockholms N., tillkom i samband med Värta-banan, som öppnades för trafik den 15 maj 1882. Sedan 1886 finnes ett grenspår till Stockholms Östra station vid S.R.J.

Stockholm ö





STOCKHOLMS ÖSTRA STATION.



År 1885.

År 1932.

Plan över Stockholm
Östra bangård.

Källor och källmaterial:

SJK Arkiv/Anders Svensson

Boken "Sveriges Järnvägsstationer"

SJK Bok "Lok och Motorvagnar"

Kungl. Järnvägsstyrelsen str 422 Mbr regnr.727 Ritning

SRJ 1885-1915

SJ Nytt

Egna uppgifter och bilder

Bangårdsritningar

Foto

Foto och faktauppgifter

Foto och bangårdsritning

Foto och faktauppgifter

Gun-Britt & Åke Jannesson



STOCKHOLMS ÖSTRA

Stockholms Ö började anläggas 1884 och året därpå kunde stationen med ett provisoriskt stationshus av trä tagas i bruk. Sparsystemet omfattade då ett tågspår, ett förbigångsspår, ett uppställningsspår och ett omlastningsspår. Vidare fanns godsmagasin och lokstall. Trafikstegringen under de följande åren medförde en utvidgning av bangården år efter år. Däremot kom stationshuset med några mindre om- och tillbyggnader att bestå nära 50 år. Den s. k. södra lastplatsen påbörjades redan 1886 och bestod 1890 av sex spår. Åren 1915 och 1916 anordnades skilda bangårdar för el. och ångtrafiken genom att den elektriska trafiken fick ett dubbelspår efter bangårdens östra sida.

Åren 1918—1920 förbättrades bangården för ångtrafiken. Samtidigt slopades den södra lastplatsen. 1918 anlades nytt ställverk med signal-säkerhetsanordning. Kravet på ett nytt stationshus började omkring 1920 bli allt starkare, men det skulle dock dröja länge än, innan planerna därpå kunde förverkligas. Först i mars 1931 efter långa utredningar och förhandlingar samt lösande av olika ekonomiska problem förelago de första ritningarna klara, och den 7 oktober 1932 öppnades lokalerna för trafikanterna. I anslutning till väntsalen finns även restaurang. I stationsbyggnaden inrymmas utom lokaler för järnvägens ändamål 9 butikslägenheter i bottenvåningen samt 19 bostadslägenheter i tredje, fjärde och femte våningarna.

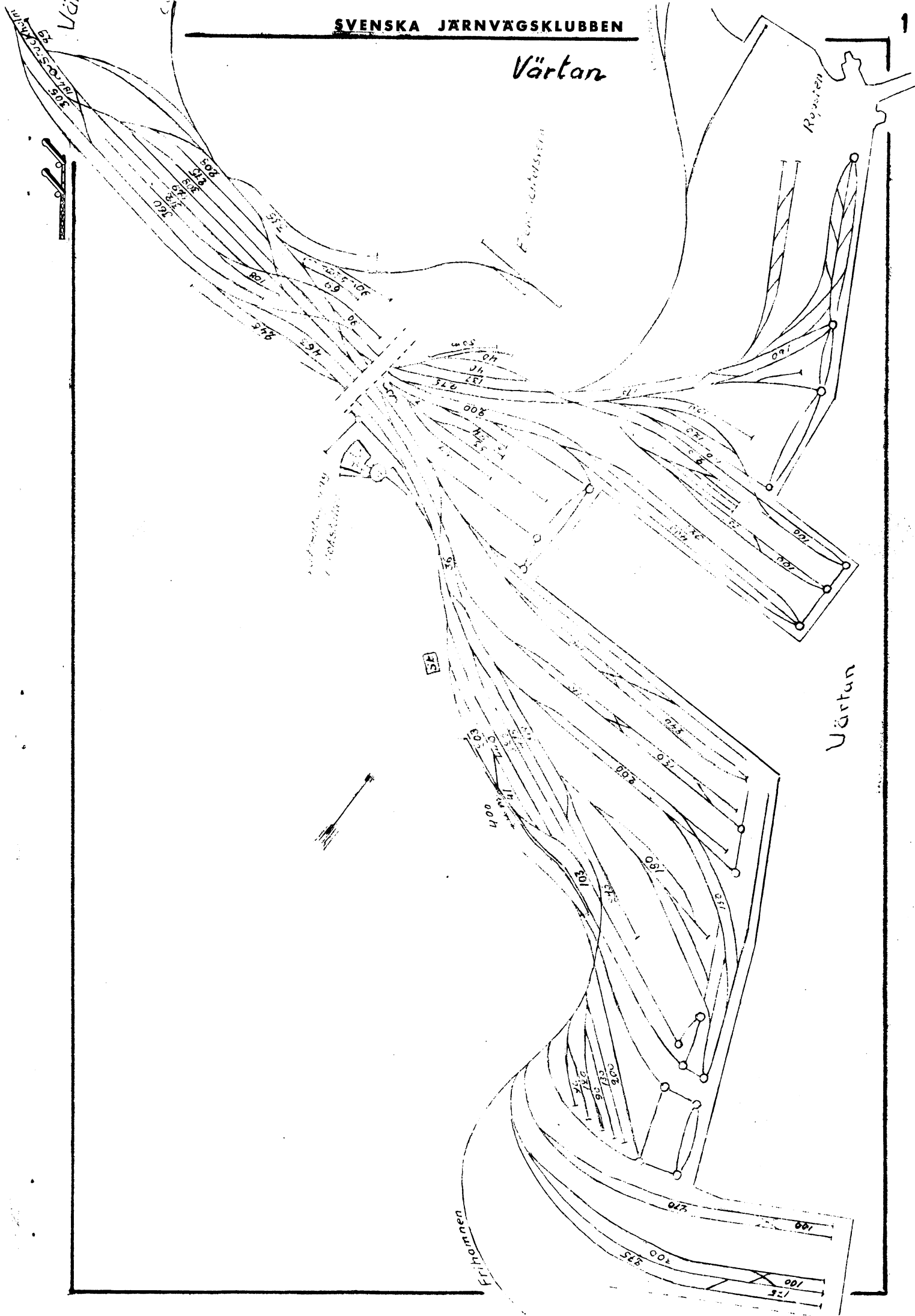
Stockholms Ö har elektriskt ställverk med fullständig växelförregling. Denna anläggning togs i bruk den 22 juli 1941. Stationen har spår-förbindelse till Stockholms stads renhållnings-verks östra sopstation.



VÄRTAN

Värtans station öppnades för allmän trafik den 15 maj 1882. Stationen tillkom för att ombesörja järnvägstrafiken till och från Stockholms stads hamnar i Värtan. Förutom ett omfattande sparsystem inom Värta-hamnen finnes flera industrispår. Vid Stockholms Frihamn (anlagd 1917) finnes särskild godsexpedition. Dit leder också spår-förbindelse. Spår finnes även till Louddens hamn.

Värtan



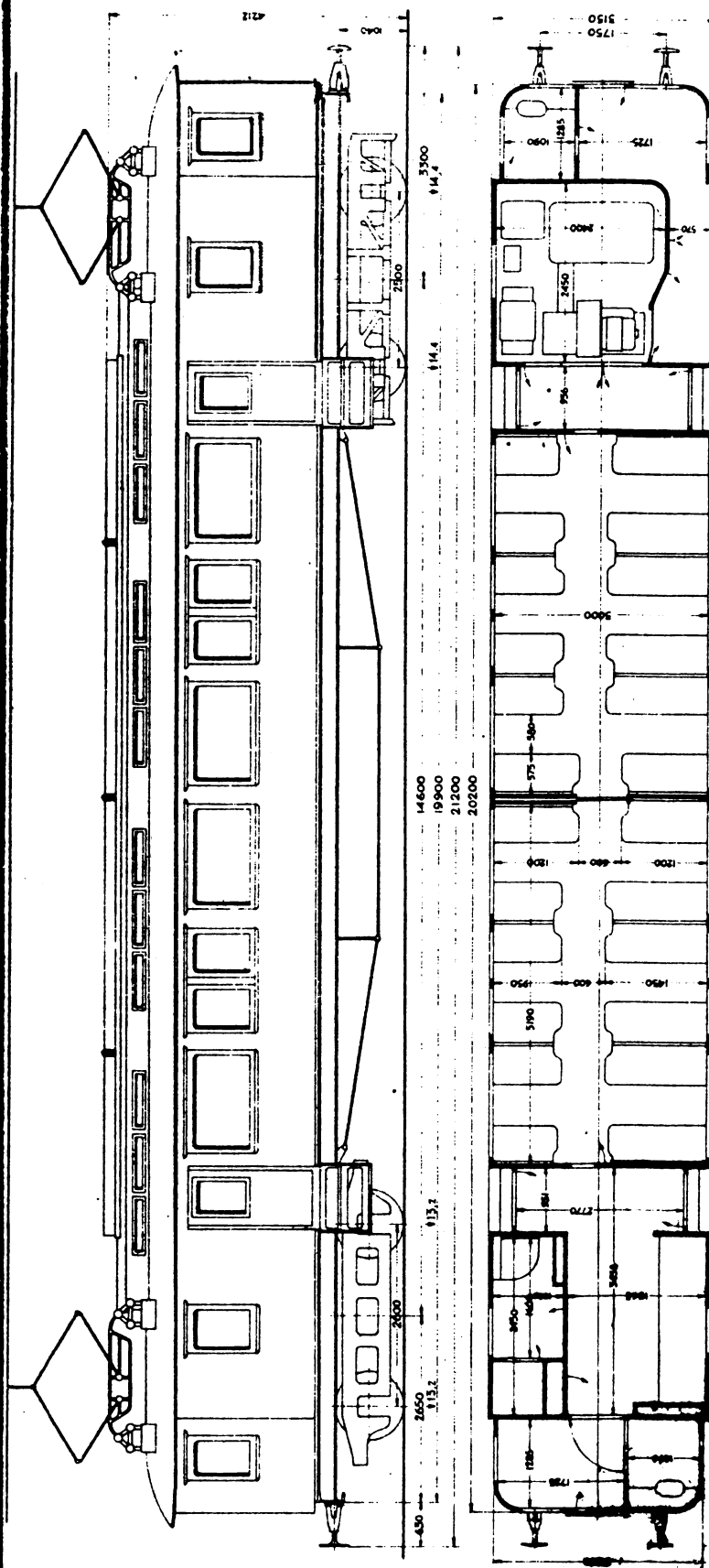
Kungl Järnvägsstyrelsen str 422

ELMOTORVAGN

Xoa2

Mbr regnr 727

Utg 1.1.59



Trådkorg, plåt

Vikt 55 ton

Sittplatser 2 kl 60

Största tillåtna hastighet 75 km/h

Broms, Knorr

Generatorbelysning, ej transformator

Elvärmeledning

Hastighetsmätare

2 enfasmotorer, totalt 700 hk

1 nr 203 A 1902

Omb och omnumrerad från litt

Co5 nr 1391 till litt

X3a/Col nr 203 år 1929

Omlitt till Xoa2

299



Y 299 "WARTAN" i Värtan 1890. Foto Järnvägmuseum

Från Motala Verkstad övertog SJ år 1882 ett mindre okopplat ramtanklok, byggt på spekulat. Loket erhöi littera Y och namnet "WARTAN" och insattes i trafiken på denna station och i lokaltrafiken kring Stockholm. 1896 omlittrades loket till littera Ya och 1908 (helt systemvidrigt) till littera Vy. Samtidigt utfördes prov med oljeeldning på maskinen. Slopning skedde 1911.

Lok

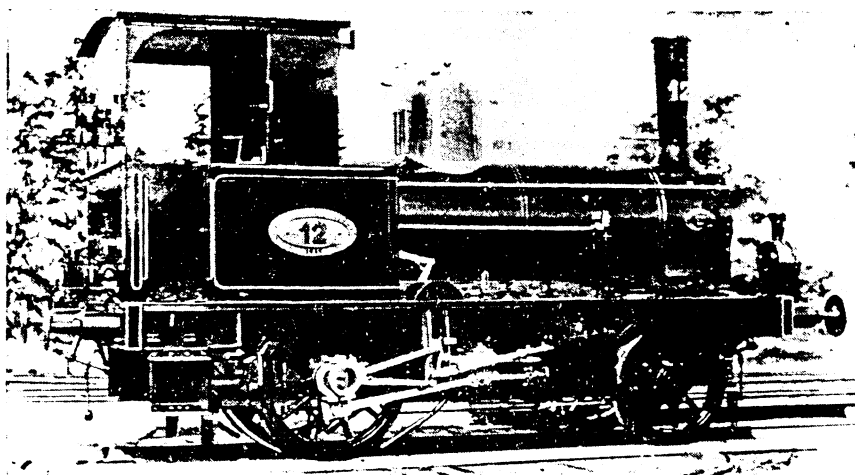
Cyl.dim	220×380 mm
Slidstyrn	Allan
DrivhjulsØ	1106 mm
LöphjulsØ	938 mm
Hjulbas	2700 mm
Mat.vikt	11,2 ton
Tjänstevikt	14,3 ton
Adh.vikt	8,8 ton
Rostyta	0,52 m²
Eldyta, inv	23,6 m²
Angtryck	10 kp/cm²
Dragkraft	1,1 Mp
Sth	45 km/t
Vattenförråd	1,4 m³
Kolförråd	0,8 ton
Längd ö. b.	6495 mm

Lok

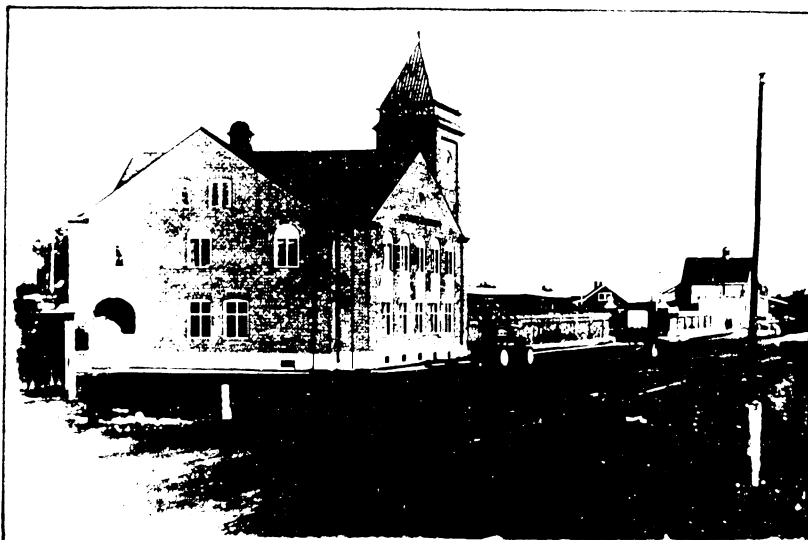
Cyl.dim	220×308 mm
Slidstyrn	Allan
DrivhjulsØ	1106 mm
LöphjulsØ	938 mm
Hjulbas	2700 mm
Mat.vikt	13,0 ton
Tjänstevikt	16,0 ton
Adh.vikt	9,7 ton
Rostyta	0,56 m²
Eldyta, inv	27,2 m²
Angtryck	10 kp/cm²
Dragkraft	1,1 Mp
Sth	45 km/t
Vattenförråd	1,7 m³
Kolförråd	0,4 ton
Längd ö. b.	6320 mm

Med Göteborg—Hallands Järnväg övertogs 1896 åtta fyrkopplade tenderlok samt ett lokaltågslok nr 12, gemenligen kallat "Bondtolvan". Loket var av Nydqvist & Holms standardtyp för okopplade ramtankslok (och liknande lok har levererats för andra privatbanor). Genom likheten med befintlig typ Y (lok 299) erhöi loket vid SJ littera Yb. Slopning skedde 1907.

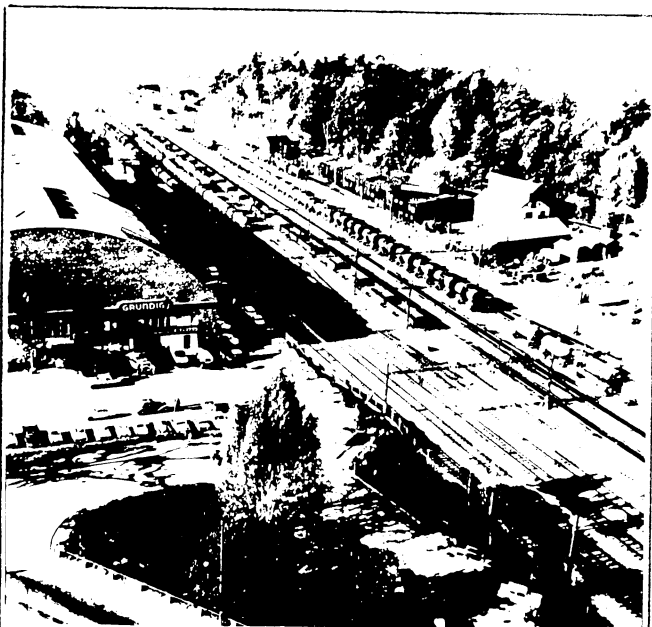
504



Leveransfoto av GHB 12. Foto Järnvägmuseum



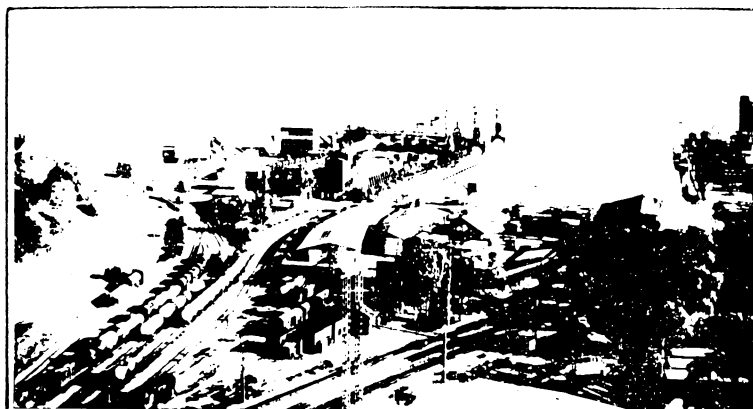
Stockholms N på 1930-talet



Värtans bangård mot väster



N 1441 växlar i Frihamnen



Värtans bangård mot öster