

Bevara, renovera, trafikera



– utvecklingsplan för ÖSIJ:s lok och vagnar 2017 -30

Örjan Svane

Bevara, renovera, trafikera

– utvecklingsplan för ÖSLJ:s lok och vagnar 2017 -30

Örjan Svane

Bevara, renovera, trafikera – utvecklingsplan för ÖSJ:s lok och vagnar 2017 -30

Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg

Box 53, SE-647 22 MARIEFRED

www.oslj.nu

Copyright © Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg

Text och grafisk form: Örjan Svane

Fotografier och illustrationer: Lennart Welanders, Örjan Svanes och ÖSJ samlingar

Tryck: Stockholm Litografiska AB, Stockby, Lidingö

ISBN 1 978-91-639-2486-6

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	ALLMÄNT OM ÖSLJ:S UTVECKLINGSPLAN	1
1.1	ÖSIJ har växt och utvecklats i mer än femtio år	
1.2	Museijärnvägen är både ting och människor	
1.3	En 100-årig historia, som också kan visas	
1.4	Vägen dit – att ta fram en utvecklingsplan	
1.5	Att resa med ÖSIJ 2030 – två framtidsbilder	
1.6	Om handlingsfriheten minskar i framtiden	
1.7	Framtiden ger handlingsfrihet, eller begränsar	
2.	INVENTERING, VÄRDERING OCH PLANERING AV TÅGSÄTT	5
2.1	Representativa tågsätt idag och 2030	
2.2	Historiska tågsätt – från vision till prioritering	
3.	INVENTERING, VÄRDERING OCH PLANERING – LOK	11
3.1	Inventera, värdera och prioritera – med en mall	
3.2	ÖSIJ har ett tjugotal lok	
3.3	Våra viktigaste lok, och några därtill	
4.	INVENTERING, VÄRDERING OCH PLANERING – PERSONVAGNAR	17
4.1	Inventera, värdera och prioritera – med en mall	
4.2	Ett tiotal personvagnar i trafik	
4.3	ÖSIJ har en representativ samling personvagnar	
5.	INVENTERING, VÄRDERING OCH PLANERING – GODSVAGNAR	25
5.1	Inventera, värdera och prioritera – med en mall	
5.2	Många godsvagnar – från de flesta banorna	
5.3	ÖSIJ tjänstevagnar behövs	
5.4	En allsidig samling, men var är boggifinkorna	
6.	MÖTET MELLAN DET ÖNSKVÄRDA OCH DET MÖJLIGA - PRIORITERINGAR	31
6.1	Vilka fordon är högst prioriterade – tre tabeller	
6.2	Vilka fordon bör vara trafikdugliga 2020-30?	
6.3	ÖSIJ i framtiden - bevara fordon och visa dem	
	Bilagor	40

FÖRORD

Östra Södermanlands Järnväg, ÖSJ, är museijärnvägen i Mariefred. Vi vårdar det teknik- och kulturhistoriska arvet från de sju järnvägar med 600 mm spårvidd som hade tillstånd att transportera passagerare mot betalning. Det betyder att vi samlar, bevarar, renoverar och visar lok och vagnar från dessa järnvägar, för att kunna visa upp dem i trafik i en representativ miljö.

Här är ÖSJ:s utvecklingsplan för våra lok och vagnar. I den kan du se vilka lok, personvagnar och godsvagnar som vi har i trafik år 2016, och vilka ytterligare fordon som väntar på upprustning när resurserna så medger. För varje fordon redovisas dess historia på en eller flera historiska banor, och hos oss. I planen värderas också varje lok och vagn, och då utgår vi från järnvägens museimål, men tar också hänsyn till hur användbart det är i vår trafik. Slutligen anges i planen vilka fordon som är viktigast för oss att behålla eller sätta i trafik. Dessa prioriteringar skall vi använda i framtiden, när vi fattar strategiska beslut om museijärnvägens framtida utveckling. ÖSJ:s styrelse beslöt den 29 oktober 2016 att:

Utvecklingsplanens prioriteringar visar vilka fordon som är mest angelägna för ÖSJ:s samlingar. Planen skall därför i framtiden vägleda vid beslut om vilka fordon som skall behållas i trafik eller göras trafikdugliga. Det betyder dock inte att planens främsta syfte är att styra eller ge direktiv. I stället visar den på föreningens handlingsfrihet i framtiden. Handlingsfriheten kan bli stor, eller begränsas av olika omständigheter. Planens prioriteringar vägleder vid våra besluts-tillfällen, men de faktiska omständigheterna blir det som styr besluten.

ÖSJ:s historiska råd satte igång arbetet med planen. Under arbetets gång har den presenterats vid personalmöten och varit på remiss till järnvägens personal. Styrelsen har också lämnat synpunkter. En person har gett särskilt många värdefulla bidrag till arbetet: Föreningens historiker och nestor Lennart Welander. Han var med från museijärnvägens första tid, då som en av de järnvägsarkeologer som letade rätt på de fordon som idag utgår våra samlingar. Dessutom har han skrivit böcker om alla de sju järnvägar från vilka våra samlingar kommer. Tack Lennart! Örjan Svane har sammanställt materialet till planen med dessa böcker som viktig källa, och skrivit och redigerat rapporten.

Detta är inte en plan som är till för att följas för att vi skall uppnå ett i förväg bestämt slutresultat. I stället skall den användas när vi fattar strategiska beslut. Då kan den påminna oss vilka lok och vagnar som är viktigast att ha trafik, när vi utgår från vår museimål.

ÖSJ har utvecklats positivt sedan starten 1959 och kommer säkert att fortsätta på liknande sätt. Inför viktiga beslut kan planen hjälpa oss att välja vad vi vill göra. Men sist och slutligen är det ÖSJ:s medlemmar och då främst våra aktiva, personalen, som skall avgöra vad som är viktigt och riktigt att satsa på för framtiden.

Örjan Karlsson
Ordförande, Museiföreningen
Östra Södermanlands Järnväg

1. ALLMÄNT OM ÖSLJ:S UTVECKLINGSPLAN

Hur färdas ÖSLJ:s resenärer om femton år? Drar LESSEBO ett rent KLJ-tågsätt, VIRÅ ett "söndagståg" från Stafsjöbanan? Har vi SEXAN kvar, till vad används HUNNEBERG och HAMRA? Vilka personvagnar klarar trafiktopparna när nätterbyvagnarna renoveras? Kör vi normalt blandade tågsätt fastän godsvagnarna bara är för syns skull?

ÖSLJ:s utvecklingsplan visar hur vår fordonspark kan utvecklas till 2030. Fordonsparken omfattar därför både de lok, personvagnar och godsvagnar som vi har i trafik, och de som vi har samlat och som väntar på upprustning. Planens redovisning vägleds av några frågor:

- Vilken historia har de fordon vi har tillgång till idag?
- Hur värderar vi dessa fordon, som individer och som delar i museijärnvägens samlingar?
- Vilka av dessa fordon vill vi på sikt använda i trafik eller visa?
- Hur trafikdugliga är de idag?
- Vad krävs för att de skall vara trafikdugliga eller möjliga att visa år 2030?

Svaren på dessa frågor blir till en prioritering av vilka fordon som det är mest angeläget att behålla i trafik, rusta upp så att de kan användas i trafik, eller kanske ta ur trafik.

1.1 ÖSLJ har växt och utvecklats i mer än femtio år

ÖSLJ har funnits i mer än femtio år och har hela tiden utvecklats, från 1960-talets hobbyverksamhet till dagens väl organiserade museijärnväg. Vården av arvet från de personförande 600-banorna, sättet att driva trafik, nöjet att arbeta som aktiv i en förening – allt detta har med tiden funnit sin form. Men det kan och skall fortsätta att utvecklas, med utvecklingsplanen som stöd och med sikte på 2030.

Ordet plan betyder ofta: Så skall vi göra. En sådan plan binder upp vad man vill åstadkomma i framtiden. För ÖSLJ är dock utvecklingsplanen något helt annat: Den är en kartläggning av framtida handlingsfrihet, och en värdering av vad som är viktigast om denna handlingsfrihet begränsas av framtida omständigheter:

- Vad kan vi göra inom femton år, om arbetsinsatser och ekonomi utvecklas på det sätt vi tror?
- Vad är viktigast att satsa på om antalet passagerare, ekonomin eller antalet aktiva sviktar?

Med andra ord säger planen: Av allt vi kunde göra är dessa saker mest angelägna, för att...

ÖSLJ är en museijärnväg som drivs som en förening. Dess långsiktiga utveckling anges i stadgar och andra dokument. Dess syfte är enligt föreningsstadgans första paragraf att

...vårda det teknik- och kulturhistoriska arvet från landets personförande järnvägar med 600 mm spårvidd. Detta skall ske genom att samla,

bevara, renovera och i drift visa materiel från dessa järnvägar, i en för dem representativ miljö i form av en museijärnväg....

Syftet har konkretiserats i tre mål:

- Föreningsmålet: *"...allt arbete av medlemmarna utförs gratis på deras fritid. Frivilligheten och den därmed följande entusiasmen..."*.
- Museimålet: *"...samla, bevara och renovera....Framför allt vårdar ÖSLJ minnet av de sju personförande 600 mm banor..."*.
- Trafikmålet: *"...i drift visa materiel från 600 mm banorna...materiel även hämtats utanför 600 mm banor...även modernare utrustning...representerar ÖSLJ mer än de sju 600 mm banorna..."*.

Många gånger verkar målen vara lika viktiga. I utvecklingsplanen är dock museimålet utgångspunkten för ÖSLJ:s verksamhet – vi driver en museijärnväg, där lok och vagnar främst från de sju personförande 600-banorna skall bevaras och visas för allmänheten. Trafik- och föreningsmålen är begränsningar för hur vi förverkligar museimålet. Även med detta synsätt uppstår ibland konflikter, där målen ställs mot varandra. Några exempel: Museimålet anger att fordonen skall bevaras för alltid, eller åtminstone för överskådlig tid. ÖSLJ:s trafik är till för att visa föremålen i användning, inte som stillastående kvarlämningar. Det leder till att de slits på ett sätt som museiföremål normalt inte gör. Därför måste de underhållas, och då avviker man ibland från det historiskt korrekta för att underlätta trafiken eller minska framtida underhåll.

De sju banorna hade en stor del av sina intäkter från godstrafik och körde normalt blandade tåg med någon eller ett par personvagnar. Vi bedriver enbart persontrafik och behöver ofta köra persontåg med många vagnar och därtill någon täckt godsvagn. För oss komplicerar därför de andra godsvagnarna ofta trafiken. Vår verksamhet bedrivs enligt dagens bestämmelser om säkerhet vid järnväg, handikappanpassning kan också bli aktuell. Slutligen kan museimålet ibland ställas mot föreningsmålet: Vem har faktiskt engagemang, intresse och tid att göra det som är mest musealt angeläget.

Föreningsmålet och trafikmålet begränsar alltså hur väl vi kan uppfylla museimålet, på samma sätt som tillgången till bevarade fordon eller ekonomin. De konflikter som ändå uppstår när målen ställs emot varandra kan lösas upp genom att vi i det enskilda fallet prioriterar vad som är viktigast för framtiden. I sådana situationer fungerar utvecklingsplanen som beslutsunderlag. Men det finns en begränsning: I planen redovisas fordonens museala värde och trafikduglighet. Hur personalen värderar och uppskattar ÖSLJ:s fordon får diskuteras i det enskilda fallet.

1.2 Museijärnvägen är både ting och människor

Museijärnvägen är ett samspel mellan föremål och människor, som måste fungera för att uppfylla föreningens mål. Trafiken bedrivs av personalen med användning av lok och vagnar, den inramas av stationsmiljöer, linje, signaler, telefonledningar, banöverbyggnad, mark, vegetation och stängsling. I första hand är denna helhetsbild till för järnvägens besökande, men också för personalen, de ideellt arbetande aktiva medlemmarna.

Museijärnvägen visar hur det gick till förr vid en smalspårig järnväg medan vi och våra passagerare uppträder i nutid. Perspektivet är därför alltid dubbelt, vi betraktar lämningar av en svunnen tid från idag. Personalens uppgift är att forma museimålet och trafikmålet så att de besökande tycker det är givande och kommer tillbaka. Ur detta följer att vi parallellt måste tänka på fyra olika aspekter, som tillsammans möjliggör en fungerande museijärnväg:

- Lok och vagnar är de primära museiföremålen som skall samlas, bevaras, rustas upp, och visas i användning;
- linje, spår, stationsområden, byggnader osv. är nödvändig bakgrund till järnvägsföremålen om de skall kunna visas i trafik;
- personal behövs för att uppfylla både musei- och trafikmålen, och
- passagerarna, museijärnvägens besökare skall ha roligt medan de lär sig något om järnvägshistoria, och bidra till finansieringen av verksamheten.

1.3 En 100-årig historia, som också kan visas

En naturlig utgångspunkt för renoveringar och rekonstruktioner av museiföremålen är att göra lika som ursprungligt: Om det har fungerat i mer än 100 år, kommer det att fungera i framtiden. Dessutom är det förstås musealt riktigt. Denna utgångspunkt gäller val av material och konstruktion, men även i viss mån sättet att arbeta. Här kan det bli konflikter gentemot föreningsmål och trafikmål, och även gentemot samhällets regler och förordningar. Normalt är det då viktigast att det som syns för allmänheten utförs på ett historiskt riktigt sätt. Tag spårunderhåll som exempel, där vi använder moderna hjälpmedel för att spara tid och ryggar. Ett annat exempel är motorbyte, där funktionen hos motorloket är viktigare än att man till varje pris hittar en originalmotor.

Museimålet skall dock inte tolkas som "återställ alltid till ursprungligt skick". Museifolk och kulturexpertter brukar tvärtom tycka att ett museiföremåls *hela historia* har sitt värde. Man återställer alltså inte ett föremål till originalsckick utan visar förändringarna som årsringar i dess utveckling. Tillämpat på våra fordon betyder det först och främst att ändringar gjorda under fordonets tid vid någon av de sju personförande banorna har lika stort värde som det ursprungliga utförandet. Dock måste vi välja hur vi skall visa en vagn som ägts av flera av "de

sju", (till exempel den personvagn som varit först HRRJ Co 15 sedan JGJ Co 12). Eftersom vi sällan kan visa alla fordonets "årsringar" är det viktigt att alla förändringar finns dokumenterade.

1.4 Vägen dit – att ta fram en utvecklingsplan

Arbetet med utvecklingsplanen har förhoppningsvis påverkat personalens och medlemmarnas prioriteringar genom att sätta igång diskussion och visa på skilda synsätt. Kanske är det planens viktigaste funktion. Sammanställningen och värderingen av fordonsparken bygger på ÖSIJ:s jubileumsbok och Lennart Welanders böcker. Viktiga bidrag kommer från Historiska rådets medlemmar och de fordonsansvariga. Styrelsen har diskuterat utkast till planen och gett direktiv om arbetets inriktning. Två gånger presenterades arbetet vid personalmöten för allmän diskussion. En artikel i ÖSIJ-nytt informerade alla föreningens medlemmar. Personalen och alla medlemmar hade möjlighet att ge synpunkter via hemsidan under sommaren 2016. Efter revidering fastställdes planen av styrelsen hösten 2016.

Förutsättningarna för ÖSIJ:s verksamhet ändras över tid, snabbare än de visioner och prioriteringar som planen visar femton år framåt i tiden. Därför skall den revideras med jämna mellanrum. Den processen är betydligt enklare än det ursprungliga framtagandet.

1.5 Att resa med ÖSIJ 2030 – två framtidsbilder

Låt oss anta att vi även om femton år lockar resenärer ungefär som idag, att ekonomin förblir stabil och att vi lyckas rekrytera nya aktiva till trafik och verkstad. Om femton år kan ändå verksamheten se ut på olika sätt. Två framtidsbilder visar hur det kan vara att resa med eller vara personal vid ÖSIJ 2030, beroende på hur vår verksamhet utvecklas. Se dem som kontrasterande exempel, inte som fasta förslag.

1. Museala tågsätt i vardagstrafiken sommaren 2030

Idag kunde våra resenärer välja mellan två olika, historiskt riktiga tågsätt, som representerar två 600-banor och olika "generationer" av fordonsutveckling. Taxingresenärerna åkte med ett "söndagståg" sammansatt av enbart nätterbyvagnar. Så såg det ut i början av förra seklet, när karlskronabor och andra reste norrut längs Nätterbyån! Äntligen är BCo 1 och 2 rekonstruerade och i trafik. Extra roligt är att vi även kan visa upp Fo 11 eftersom rekonstruktionen blev klar förra året. Loket är förstås K. M. NELSSON, som också har gått igenom en välbehövlig renovering. Som andra tågsätt, enbart på Läggesta, körde vi ett HRRJ-tåg med tre personvagnar. LESSEBO, fortfarande på lån från Järnvägsmuseum, klarar trafik i den omfattningen någon dag i veckan under trafiksäsongen. Andra dagar i veckan kör vi i stället till Taxinge med ett JGJ-tågsätt med personvagnar plus finka och draget av NIAN. Läggestatrafiken klaras med VIRÅ och vagnar från Stafsjö. Också detta tågsätt sammansätts så

att det liknar ett "söndagståg". Under dagar med tre-tågstrafik har vi satt in ett blandat tågsätt från någon av de andra banorna, eller ett som påminner om ÖSJ:s första tid i Lina, med LOTTA och några av de först renoverade personvagnarna.

På Ångans dag visade vi ett blandat MJ-tågsätt som drogs av EMSFORS och med de boggigodsvagnar som vi skaffat genom byte. De flesta resenärerna åkte mot Taxinge med ett "söndagståg" från JGJ eller till Läggesta med ett motsvarande tågsätt från Stafsjö J. Vi visade också ett blandat tågsätt enligt 1890-talets "kostasystem", draget av LESSEBO. Det blev trängsel att åka till Läggesta i den enda personvagnen, lilla C 102!

Till medlemmarnas dag blir det i stället ett blandat AOJ-tågsätt. Därtill ett Taxingetåg från JGJ med både person- och godsvagnar, och ett rent persontåg från HRRJ. AOJ-tåget blir dock inte helt representativt eftersom vi inte har något trafikdugligt lok som riktigt passar in. SEXAN är såld och LESSEBO upptaget. HFJ-vagnen körs också. Både i den och JGJ-tåget gör vi en extrasatsning för att samla in pengar till en rekonstruktion av JGJ:s motorvagn XCo 1. Om fem-sju år kanske vi kan köra motorvagn med släp! Till hösten får GAIVORON dra våra arbetståg, ASPA står avställt i väntan på renovering.

2. 1930 års trafiktåg visar vår fordonssamlings bredd

För den ytliga betraktaren ser nog våra tågsätt år 2030 likadana ut som för femton år sedan. Men i själva verket sätter vi numera samman våra tågsätt mycket medvetet så att så många resenärer som möjligt skall få se ett allsidigt urval av lok och vagnar från "de sju". Idag, en vanlig tisdag, hade vi till exempel personvagnar från AOJ, HRRJ och JGJ i taxingetåget, draget av VIRÅ. Läggestatåget drogs av LESSEBO, med personvagnar från Stafsjö J och NAÄJ. Till skillnad från förut visar vi också godsvagnarna systematiskt genom att åtminstone i läggestatrafiken köra blandade tåg så ofta det går. Även här blandar vi vagnar från olika banor, för att visa olika typer av godsvagnar snarare än representera olika banor. Genom renovering och rekonstruktion har vi numera även boggigodsfinkor från JGJ, NAÄJ och KLJ i trafik.

På Ångans dag gjorde vi dock tvärtom, satte samman tågsätten så att de representerade olika banor och olika epoker. Vi kunde köra ett blandat MJ-tågsätt draget av EMSFORS tack vare att vi lyckats skaffa några godsvagnar av Feldbahntyp genom byte. Taxingeresenärerna åkte med ett "söndagståg" från JGJ, övriga till Läggesta med ett motsvarande från Stafsjö. Vi visade också ett blandat tågsätt enligt 1890-talets "kostasystem", draget av LESSEBO. Det blev trängsel att åka till Läggesta i den enda personvagnen, lilla C 102!

Till medlemmarnas dag blir det i stället ett blandat AOJ-tågsätt. Därtill ett Taxingetåg från JGJ med både person- och godsvagnar, och ett rent persontåg från HRRJ. AOJ-tåget blir dock inte helt representativt

eftersom vi inte har något trafikdugligt lok som riktigt passar in. SEXAN är såld och LESSEBO upptaget. En annan museibanans dag visar vi i stället ett "söndagståg" med godsfinka och NAÄJ:s alla fyra personvagnar, draget av K. M. NELSSON. Då passar vi på att samla in pengar för att kunna köpa tillbaka NAÄJ Co 9. Rävemåla hembygdsförening kan möjligen övertalas att sälja den, om de får låna BCo 1 eller 2 (renoverad förstås). Till hösten får GAIVORON dra våra arbetståg, ASPA står avställt i väntan på renovering.

1.6 Om handlingsfriheten minskar i framtiden

Vad händer om antalet resande minskar eller vi får svårt att rekrytera personal för underhåll av lok och vagnar? Låt oss anta att något av detta händer och att det påtagligt påverkar vår verksamhet. Två framtidsbilder skissar tänkbara sådana framtider. De visar hur utvecklingsplanen kan vara till hjälp när vi diskuterar vilka fordon som skall behållas i trafik. Framtidsbilderna antyder också positiva utvecklingsvägar.

3. Minskat resande

Omkring 2020 började antalet resande minska, först bara lite, sedan mera drastiskt. Oftast behövdes bara en eller två personvagnar i tågsätten. Detta ledde först också till minskade intäkter och sämre ekonomi. I stället för personalbrist hade vi nu gott om trafikpersonal. Lok och vagnar rullade mindre och deras behov av underhåll minskade något. Behovet att rusta upp nya fordon försvann. Samtidigt fanns inte längre några pengar till att köpa verkstadsarbeten eller material utifrån, så belastningen på vår verkstad förblev oförändrad. Arbetsinsatserna där fick koncentreras på löpande underhåll. Eftersom det fanns gott om personvagnar var det enkelt att ställa av en i taget för grundligare underhåll.

Det blev också möjligt att köra en större andel historiskt riktiga tågsätt. Dels kunde vi minska antalet personvagnar per tåg, dels fanns det tillräckligt med personal för växling både vid vagnhall och på station. Tack vare detta lyckades vi i stort sett hålla intresset uppe och personalstyrkan intakt, både för trafiken och i verkstaden. Utvecklingsplanens lista över vilka fordon som är mest prioriterade som museiföremål i trafik behövde knappast användas, men vi kunde inte tillföra fordonsparken något nytt.

Efter några svåra år stabiliserades situationen. Antalet resande ökade åter sakta. Då hade vi nytta av att ha många nyligen underhållna personvagnar, ekonomin stärktes åter och situationen började likna den före nedgången.

4. Ont om folk i verkstaden

Omkring 2020 blev det påtagligt att vi inte lyckats rekrytera tillräckligt många till verkstaden. Det fanns visserligen nya intresserade, men det tar ett antal år innan man kan jobba självständigt, och de nya var främst

intresserade av att rusta upp och rekonstruera nya fordon. Underhållet av de trafikdugliga fordonen blev stegvis eftersatt, och vi tvingades att ta flera personvagnar och ett par finkor ur trafik. Problemen drabbade även ångloken: K. M. NELSSON fick ställas av och varken HAMRA eller något annat avställt lok kunde ersätta. I brist på ånglok fick dieselloket GAIVORON användas som andralok vid dagar med tvåtågstrafik.

Med oförändrat antal resande gled vi in i en situation med brist på både personvagnar, gods-finkor och lok i trafiken. Det fanns inte heller tid för underhåll av godsvagnar som inte behövs i trafiken. Med åren minskade därför även antalet godsvagnar som var godkända för trafik. Det blev svårt att visa historiskt riktiga tågsätt och de trafikdugliga fordonen blev mindre representativa för de sju personförande 600-banorna. Det högst prioriterade blev att hålla i trafik de lok och vagnar som gjorde mest nytta i vardagstrafiken och krävde minst arbete. Museimålet och utvecklingsplanens ambitioner om att ha en allsidig samling fordon i trafik fick träda tillbaka.

Tack och lov klarade vi att behålla antalet resenärer oförändrat genom att köra en tätare trafik med de fordon som ännu fanns tillgängliga. Vi lyckades också behålla antalet aktiva i trafiken och därmed förblev ekonomin stabil. Det utnyttjade vi till att under några år leja ut en del underhåll av personvagnar och lok. De mest erfarna i verkstaden fick bli arbetsledare för sådana arbeten. Mycket av deras tid gick också till att utbilda ny personal till verkstaden.

På sikt blev det tydligt för de allra flesta att löpande underhåll är en nödvändig del av en fungerande museijärnväg, om man vill att museimålet skall påverka trafiken. I dagsläget, 2030, är den värsta krisen över. Vi har åter fått en tillräckligt stor fordonsflotta för den trafik som efterfrågas, representativiteten är åtminstone återställd till 2015 års nivå och vi börjar se oss om efter nya renoveringsobjekt.

1.7 Framtiden ger handlingsfrihet, eller begränsar

Utvecklingsplanen kan förstås inte förutsäga om något av detta kan tänkas hända. Det är inte heller syftet med den. I stället visar den vad som är viktigast, både när handlingsfriheten är stor och visioner kan uppfyllas, och om omständigheterna gör att museijärnvägens överlevnad är det centrala. Med andra ord ger den underlag för att besluta om ÖSJ:s framtida utveckling, när det är lämpligt eller nödvändigt att göra det.

Planen bygger på att museimålet är överordnat, och att trafik- och föreningsmålen ses som restriktioner för dess förverkligande på samma sätt som ekonomin. Så länge den förutsättningen gäller kan planens prioriteringar användas när det är dags att fatta beslut i konkreta situationer.

I de följande kapitlen redovisas fordonens historia och vart och ett värderas, musealt och för trafiken. Lok, personvagnar och godsvagnar har varsitt kapitel. Sista kapitlet är en prioriteringslista. I den placeras fordonen i grupper som är mer eller mindre angelägna att behålla eller sätta i trafik. En del av de lägst prioriterade fordonen kan behöva ställas av i en krissituation. Kapitlet innehåller också en lista med visioner: Om resurserna räcker, kan vi satsa även på detta.

2. INVENTERING, VÄRDERING OCH PLANERING AV TÅGSÄTT

ÖSIJ:s styrelse har beslutat att vi skall tänka "representativa tågsätt", när vi planerar för fordonsparkens framtida utveckling.

"ÖSIJ strävar efter att kunna visa upp tågsätt som så långt möjligt representerar de sju personförande 600-banorna – samt ÖSIJ:s första tid. Den långsiktiga planeringen av underhåll och upprustning prioriteras utifrån denna strävan. För den normala trafiken till Taxinge respektive Läggesta sammansätts tågen efter trafikens behov och med ambitionen att visa ett representativt urval av föreningens fordon. Vid speciella tillfällen ska ÖSIJ visa tågsätt i trafik som är sammansatta enligt den ovannämnda museala principen." (Styrelseprotokoll 15 05 09, § 13)

I utvecklingsplanen används en ny utgångspunkt för utvecklingen av ÖSIJ som museijärnväg: Idén om representativa tågsätt. Vi vårdar arvet efter sju järnvägar och skall visa en så allsidig bild som möjligt av dem. ÖSIJ har funnits mer än femtio år, lika länge som de flesta av dessa sju, så vi har också anledning att vårda vår egen historia. Alltså visar vi i framtiden åtta stycken 600-banors kultur- och teknikhistoria. Detta innebär en tydlig förändring av dagens sätt att sätta samman tåg.

Tågsättstänkandet ger en delvis ny tolkning av museimålet: När fordon behöver underhåll eller det finns kapacitet för att rusta upp nya, skall vi i första hand satsa på fordon som gör att vi kan visa mera representativa tågsätt. Vår samling av lok och vagnar skall också visa 600-banornas utveckling över tid, från 1890-talets Kostasystem, över svenskyggena vid NAÄJ och MJ:s 1950-tal till ÖSIJ:s första år i Lina och Mariefred. I utvecklingsplanen påverkas alltså det enskilda fordonets värde av hur mycket det bidrar till ett tågsätt från någon av de åtta banorna.

Detta är dock inte en ny policy för hur vi skall ställa samman tågsätt för den vanliga trafiken. Den styrs även i framtiden av en kompromiss mellan museimål, trafikmål och föreningsmål. I vår vardagstrafik behövs lok som kan dra långa persontåg på linjen till Taxinge, personvagnar lämpade för att transportera många passagerare, och därtill någon godsvagn för att visa att de flesta tågsätten förr var blandade. Endast JGJ och NAÄJ hade så många personvagnar i sina blandade tågsätt som vi behöver. De övriga fem körde normalt godståg med en enstaka personvagn.

Om vår vardagstrafik gör det svårt att köra representativa tågsätt, kan vi åtminstone väcka nytt intresse för vår verksamhet genom att visa representativa tågsätt vid Ångans dag eller Museibanans dag.

2.1 Representativa tågsätt nu och 2030

Här nedanför finns en sammanställning järnväg för järnväg över de trafikdugliga fordon som ÖSIJ idag disponerar, och förslag på hur dessa tågsätt skall bevaras och kompletteras de närmaste 15 åren. Ur denna sammanställning kan vi dra slutsatser om vilka fordon som främst bör underhållas för att förbli trafikdugliga och vilka renoveringar och rekonstruktioner, anskaffningar och lån som ÖSIJ bör prioritera. Diskussionen om de önskvärda och möjliga tågsätten för 2030 vägleds av ett antal frågor. Se bilaga 1.

AOJ



Hur såg ett typiskt AOJ-tågsätt ut?

Det var ett blandat tåg med en personvagn, en täckt godsvagn och några öppna godsvagnar. Med tiden användes flera täckta godsvagnar. I början användes lok av decauvilletyp, efter 1920 oftast det åttakopplade lok 3. Från 1932 användes ofta en motordressin för persontrafiken.

Vilket trafikdugligt AOJ-tågsätt har vi 2016?

Inget originallok från AOJ-lok finns bevarat. ÖSIJ äger personvagn Co 1 samt godsvagnarna G 3 och NN 27. Vidare renoveras nu godsvagn NN24, och vi äger orenoverade NN 25.

Med ett AOJ-liknande lok kan ÖSIJ idag köra ett blandat AOJ-tågsätt, men antalet öppna godsvagnar är för litet. Eventuellt saknas en täckt godsvagn.

Vilket AOJ-tågsätt vill vi visa i trafik 2030?

LESSEBO, Co 1, G3, NN 24, NN 25, NN 27.



Sett till helheten av alla sju banorna är ett blandat AOJ-tågsätt från tiden omkring 1920 intressantast. LESSEBO är systemmaskin till AOJ 2 och därför förstaval. ÖSIJ-loket SEXAN påminner något om AOJ 3 men är ännu större och kräver omfattande renovering. Om även godsvagn NN 25 renoveras blir tågsättet representativt.

HRRJ



Hur såg ett typiskt HRRJ-tågsätt ut?

Normalt kördes rena persontåg till Ramlösa, blandade tåg till Råå. Persontåget hade 3-4 vagnar, ibland med sommarvagnar och täckta vagnar blandat, ibland inte. Det blandade tåget hade en personvagn och 4-6 öppna vagnar, färre de första åren. Under banans korta bruks-tid, fram till 1905, användes enbart lok byggda av Decauville.

Vilket trafikdugligt HRRJ-tågsätt har vi 2016?

Inget originallok från HRRJ-lok finns bevarat. Med systerloket LESSEBO kan ÖSIJ idag köra korta men relativt representativa tågsätt från HRRJ. ÖSIJ äger personvagnarna Coö 6 (sommarvagn) och CFo 7 samt godsvagnarna I 43, IN 66 och IN 80. Vidare två orenoverade personvagnar, Co 3" (senare JGJ BCo 16) och Co 15 (senare JGJ Co 12) och två orenoverade godsvagnar IN med okänt nummer.

Vilket HRRJ-tågsätt vill vi visa i trafik 2030?



Persontåg: LESSEBO, Coö 6, CFo 7, Co 3" eller Co 15.

Blandat tåg: Lessebo, CFo 7,

I 43, IN 66, IN 80, IN xx och IN yy.

Sett till helheten är ett rent persontåg mest intressant. LESSEBO är systemmaskin till HRRJ 1 och 2 och används därför i första hand. Persontåget behöver totalt tre vagnar, det blandade tåget minst fyra godsvagnar för att tågsätten skall bli representativa. Personvagn Co 15 renoveras därför som HRRJ-vagn. Om det blandade tågsättet är prioriterat, bör IN-vagnarna renoveras.

JGJ

Hur såg ett typiskt JGJ-tågsätt ut?

De flesta tågsätten var blandade, med tiden längre än vid andra banor: 2-4 personvagnar, 1-2 godsfinkor och därtill öppna godsvagnar. Mellan Husqvarna och Jönköping kördes rena godståg, ofta med så kallade "symaskinsvagnar". Dessa hade tak för att kunna användas som sommarvagnar. Söndagar sommartid kördes



utflyktståg med bara personvagnar bland annat till Vistakulle. Efter 1925 gick motorvagn i intensiv trafik mellan Jönköping och Husqvarna, ibland med personvagn 11 eller 12 på släp. I början användes lok av decauvilletyp, från 1902 sexkopplade svenska lok.

Vilket trafikdugligt JGJ-tågsätt har vi 2016?

ÖSIJ disponerar loken NIAN, äger personvagnarna Co 2, Co 11 och CNo 41 samt godsvagnarna DFo 27, No 51, IKN 101 och IKN 106. (No 51 används idag som tjänstevagn).

Vidare de orenoverade personvagnarna Co 10, Co 12 (tidigare HRRJ Co 15) och BCo 16 (tidigare HRRJ 3") samt de orenoverade godsvagnarna IKN 103, No 56, 62, 84, 107, 109, 110, 111, 113, 114, två okända och en okänd Mo.

För JGJ kan vi idag sätta samman ett relativt representativt tågsätt från denna banas 1920-tal. Dock är NIAN inlånat och täckt godsvagn saknas.

Vilket JGJ-tågsätt vill vi visa i trafik 2030?



Blandat tågsätt: NIAN, personvagnarna Co 2, Co 11, Co 12 eller BCo 16, CNo 41, postvagn DFo 27 och en täckt boggigodsvagn, öppna godsvagnarna No 51, ytterligare en No, IKN 101 och IKN 106.

Motorvagnståg: XCo 1 eller XCo 2,  personvagn Co 11 eller Co 12.

Sett till helheten är ett blandat JGJ-tågsätt från tiden med svenskbyggda lok viktigast, men motorvagnståget är mest unikt. Det blandade JGJ-tågsättet representerar 1910- eller 1920-talen, med den sista generationen

svenskkonstruerade lok, eftersom de äldre loken saknas. Någon gång kan LESSEBO användas för ett tågsätt som representerar JGJ:s första årtionde. En till personvagn samt en boggigods-finka förutom postvagnen DFo 27 vore önskvärt, fler boggigodsvagnar likaså. Därtill en motorvagn, som dock måste helt rekonstrueras, endast de ofullständiga boggierna finns bevarade.

KLJ



Hur såg ett typiskt KLJ-tågsätt ut?

De första åren identifierades KLJ:s tågsätt med det så kallade Kostasystemet. Fotot här ovanför visar ett blandat tågsätt med en tvåaxlig täckt personvagn, en täckt godsvagn, en sommarvagn och sju par öppna godsvagnar. Kostasystemets broschyr har fyra olika tågsätt med boggipersonvagnar, varav två blandade. I KLJ:s faktiska trafik vid denna tid var tågsätten blandade, sällan så långa som i marknadsföringen. På slutet kördes rena godståg med i huvudsak täckta godsvagnar. Lok av decauville-typ användes hela tiden, och från 1925 fanns en motorvagn för persontrafik. De sista åren användes motorlok.

Vilket trafikdugligt KLJ-tågsätt har vi 2016?

ÖSIJ disponerar loket LESSEBO, äger personvagnarna C 102 och CFo 103 samt godsvagnarna G 29, G 30, G 63, K 1, K 2, K 7, K 10, K 14, K 17 och NNo 126. Vidare äger vi underredet till personvagn BCo 104, godsvagn G 41 under renovering och två orenoverade godsvagnar, som möjligen är I 37 och NN 50, samt några orenoverade K-vagnar. Vi äger även tendern till lok 1, KOSTA. ÖSIJ:s lok 5 HAMRA är systerlok till KLJ:s skrotade lok MÅLERÅS.

ÖSIJ kan idag visa upp ett komplett KLJ-tågsätt, eller till och med två från olika epoker.

Vilket KLJ-tågsätt vill vi visa i trafik 2030?



För 1890-talet: LESSEBO, C 102, någon av G-vagnarna, tre par K-vagnar. Alternativt

används personvagn CFo 103. Tendern till lok 1 KOSTA kan eventuellt ingå, även om LESSEBO inte hade tender.

För 1920 -30: LESSEBO alternativt HAMRA, en boggi-personvagn, om möjligt en Go, tre G-vagnar, tre par K-vagnar.

Sett till helheten är ett KLJ-tågsätt enligt 1890-talets Kostasystem mest intressant. Kan vi rekonstruera den lilla sommarvagnen på ett orenoverat underrede (den så kallade NN 50)? Det är även möjligt att visa ett tågsätt från betydligt senare tid. Dock saknas då boggigods-finka. En sådan vagn måste bli en rekonstruktion av korgen till Go 126 på vår nuvarande NNo 126.

KLJ:s motorlok 1, f.d. NAÄJ 2 finns hos Ohsabanan och är intressant för KLJ-tågsätt från tiden efter 1937. Sannolikt kan ÖSIJ låna loket vid särskilda tillfällen.

MJ



Hur såg ett typiskt MJ-tågsätt ut?

Under alla MJ:s trafikår var det vanliga ett blandat tågsätt, med en personvagn och några öppna boggigodsvagnar, en del av dem importerade så kallade Feldbahn-vagnar. 1942 och 1946 köpte MJ sammanlagt fyra boggitankvagnar, unika för 600-banorna. Först användes svenskkonstruerade fyrkopplade lok, liknande VIRÅ. 1925 skaffades ett Feldbahnlok och från 1940 ägde MJ ett sexkopplat lok av tysk tillverkning. 1948 köptes LESSEBO. Sett till helheten är ett blandat tågsätt från tiden efter att de övriga banorna lagts ned intressantast.

Vilket trafikdugligt MJ-tågsätt har vi 2016?

LESSEBO är det enda originallok från MJ som finns bevarat, dock i KLJ-utförande. ÖSIJ äger personvagnarna Co 1 och Clo 21 (sommarvagn, för närvarande utlånad), samt tankvagn Qo 58. MJ:s personvagnar Co 51 och Co 52 finns vid ÖSIJ i utförande som AOJ Co 1 respektive HRRJ Co 7. Slutligen äger vi motorloket MUNKEN, som användes i växlingstjänst vid MJ från 1936.

Främst saknar ÖSIJ några öppna boggigodsvagnar av feldbahntyp för att visa ett representativt tågsätt.

Vilket MJ-tågsätt vill vi visa i trafik 2030?



Feldbahnloket EMSFORS,
alternativt LESSEBO eller
VIRÅ, personvagn Co 1
alternativt Co 52, godsvagn Qo 58

samt några boggivagnar lit. Oo. Även sommarvagnen Clo 21 bör användas. En alternativ möjlighet är att återställa nr 21 till littera lo som den enda bevarade vagnen av denna typ.

EMSFORS är mycket likt MJ:s lok 3, VIRÅ liknar lok I och II och LESSEBO köptes av MJ 1948. Clo 21 kan hämtas till Mariefred, HRRJ:s CFo 7 kan eventuellt användas även som MJ:s Co 52. Vi har inga egna renoverade boggigodsvagnar, men det går kanske att få tag på några inom eller utanför Sverige.

NAÄJ



Hur såg ett typiskt NAÄJ-tågsätt ut?

Normalt körde Nättrabybanan med blandade tågsätt: Två-tre personvagnar, en täckt godsvagn och åtminstone fyra öppna godsvagnar. Ofta var tågen lika långa som på JGJ. Under tiden som NAJ och NAEJ användes två fyrkopplade, svensktillverkade lok, från omkring 1910 allt mera banans två sexkopplade, också svensktillverkade lok. Från 1937 ställde man av de äldsta ångloken och övergick successivt till motorlok. Från 1940 kördes rena gruståg med lok 4 K. M. NELSSON. Söndagar kördes långa persontåg, delvis med öppna, takförsedda godsvagnar.

Vilket trafikdugligt NAÄJ-tågsätt har vi 2016?

ÖSIJ äger loket K. M. NELSSON, personvagnarna BCo 3 och BCo 4 samt godsvagnarna KN 29, KN 45, IN 47, KN 62, L 64, L 68, KN 72 och I 73. Vidare korgarna till de orenoverade personvagnarna BCo 1 och BCo 2 samt godsvagnarna IN2 48, 51, 55 och KN3 58.

ÖSIJ har redan idag ett trafikdugligt, nästan representativt tågsätt från NAÄJ:s 1910-tal. Endast en godsfinka saknas.

Vilket NAÄJ-tågsätt vill vi visa i trafik 2030?



K. M. NELSSON, personvagn BCo 3 och BCo 4, samt BCo 1 eller BCo 2. Vidare godsvagnarna KN 29, KN 45, IN 47, KN 62, L 64, L 68, KN 72 och I 73 samt någon av godsfinkorna Go/Fo 11 eller 12, eller DFo 13. Med godsfinka kan tågsättet kortas med någon annan godsvagn.

NAÄJ var den första järnvägen med lok av svensk konstruktion, men varken lok 1, 2 eller 3 finns bevarade. Däremot finns lok 4 K. M. NELSSON som representerar de svenskbyggda lokens sista generation (liksom JGJ 9). Därför visar ÖSIJ ett blandat tågsätt från NAÄJ omkring 1910, med 2-3 personvagnar och 6-8 godsvagnar. NAÄJ:s motorlok 2 finns hos Ohsabanen i utförande som KLJ 1. Sannolikt kan ÖSIJ låna loket vid särskilda tillfällen och köra ett representativt tågsätt från sent 1930-tal.

Ingen godsfinka från NAÄJ finns bevarad. Kan ett likadant ramverk från någon annan bana användas, korgen rekonstrueras? Representativiteten skulle öka med sommarvagnen Co 9. Den och Co 10 var unika vagnar med underreden från HRRJ och korgar byggda vid NAÄJ. Bara korgen till Co 9 finns bevarad, hos hembygdsföreningen i Rävemåla, så en hel rekonstruktion krävs om vi vill visa denna udda vagntyp.

Stafsjö J



Hur såg ett typiskt Stafsjö J-tågsätt ut?

Det vanliga var ett blandat tågsätt med en personvagn, en täckt godsvagn och några öppna godsvagnar. Söndagar sommartid kördes ofta rena persontåg. Från 1925 användes en hemmabyggt motorvagn för persontrafik.

Vilket trafikdugligt Stafsjö J-tågsätt har vi 2016?

ÖSIJ äger loket VIRÅ, personvagnarna BCo 2 och BCo 3 samt godsvagnarna G 20, U 21, U 24, A 50 och A 62. Vidare den orenoverade godsvagnen U 11 och ett par A-vagnar med okänt nummer. ÖSIJ har idag ett trafikdugligt, representativt tågsätt för Stafsjö J.

Vilket Stafsjö J-tågsätt vill vi visa i trafik 2030?



VIRÅ, personvagn BCo 2
alternativt BCo 3, gods-
vagnarna G 20, U 21, U 24,
A 50 och A 62, eventuellt

en A-vagn till.

Sett till helheten är ett blandat tågsätt från 1900-talets första år intressantast. Detta tågsätt representerar Stafsjö J när det var högkonjunktur i skogsavverkningen. Vid lågkonjunktur användes färre öppna godsvagnar. Därtill kan vi visa ett kort "söndagståg" med bara personvagnar.

ÖSIJ



Hur såg ett typiskt tidigt ÖSIJ-tågsätt ut?

Som lok användes LOTTA, senare DYLTA (i utförande före ombyggnad). Därtill två, tre personvagnar och eventuellt en godsfincka.

Vilket trafikdugligt ÖSIJ-tågsätt har vi 2016?

Loket DYLTA, personvagnarna JGJ Co 11, MJ Co 1 och KLJ BCo 103, godsvagnen KLJ G 29.

ÖSIJ har trafikdugliga vagnar som representerar ÖSIJ:s tid vid Lina tegelbruk. LOTTA är det mest representativa loket, men kräver viss renovering för att bli trafikdugligt.

Vilket ÖSIJ-tågsätt vill vi visa i trafik 2030?



LOTTA, personvagnarna JGJ
Co 11, MJ Co 1, KLJ BCo
103, godsvagn KLJ G 29.

ÖSIJ-tågsättet representerar ÖSIJ:s första tid vid Lina, 1959 -61. Med renovering av LOTTA blir ett helt autentiskt tågsätt möjligt.

Förutom detta tågsätt kan vi visa ett tågsätt med tjänstevagnar som representerar 1960 alternativt dagens situation, draget av något av våra motorlok.

2.2 Historiska tågsätt – från vision till prioritering

Idag kan vi visa helt representativa tågsätt för Stafsjö J och KLJ. Till nästa trafiksäsong väntas LOTTA vara trafikduglig, och då kan vi även visa ett representativt tågsätt från ÖSIJ. Vidare nästan representativa dito för JGJ och

NAÄJ. Det saknas bara någon enstaka täckt godsvagn i JGJ:s och NAÄJ:s tågsätt. AOJ- och HRRJ-tågsätten är för korta och saknar originallok. För MJ disponerar vi originalloket LESSEBO i KLJ-utförande samt EMSFORS och VIRÅ som är systemmaskiner till skrotade MJ-lok. Dock saknas någon öppen boggigodsvagn som måste rekonstrueras eller anskaffas på annat sätt om inte Clo 21 återställs som godsvagn. Vägen till ett representativt tågsätt är därför längst för MJ.

De fordon som idag är trafikdugliga och ingår i något representativt tågsätt skall alltså prioriteras när vi väljer vilka fordon som skall behållas i trafik. Så bibehålls representativiteten. Den kan ökas genom renovering av fordon eller underreden som ÖSIJ äger, genom att vi använder liknande fordon från en annan av de sju banorna, genom rekonstruktioner, i några fall endast genom byten eller köp. Det mesta är möjligt, men våra resurser i tid och pengar är begränsade och därför måste vi prioritera.

LESSEBO behövs i första hand för KLJ, men även för AOJ, HRRJ, JGJ och MJ och är därmed det lok som kan användas i flest representativa tågsätt. Därför är det mycket angeläget att få en långsiktig överenskommelse med Järnvägmuseum. VIRÅ behövs för Stafsjö J och kan även användas som andraval för MJ och NAÄJ. K. M. NELSSON behövs för NAÄJ och kan ersätta lok 9 för JGJ, om vi inte får långsiktigt avtal med Skärstads hembygdsförening. NIAN är förstaval för JGJ och andraval för NAÄJ. EMSFORS är förstaval för MJ. LOTTA är förstaval för ÖSIJ. HAMRA är andraval för KLJ. Övriga lok är mindre angelägna när det gäller att sätta samman representativa tågsätt för de sju banorna och ÖSIJ:s första tid. Av JGJ:s motorvagnar finns bara delar av boggierna kvar. En sådan skulle alltså behöva rekonstrueras. Av övriga motorvagnar finns inget kvar.

Alla de personvagnar vi idag har i trafik och åtminstone någon till behövs i de representativa tågsätten. Det mest angelägna tillskottet är en HRRJ-vagn, och ÖSIJ har de orenoverade vagnarna Co 3" och Co 16. Både JGJ och NAÄJ, kanske även KLJ skulle behöva en boggigodsvagn, men för JGJ och NAÄJ saknas både underreden och korgar, för KLJ saknas korg. Både AOJ och MJ behöver ytterligare öppna godsvagnar, men underreden saknas även här.

ÖSIJ:s normala trafik liknar den som några av de sju banorna hade på söndagar under sommaren. Dock blandar vi personvagnar från flera banor. Det ökar representativiteten när det gäller fordon vi visar upp men minskar den när det gäller tågsätt från respektive bana. Museimålet har alltså en inbyggd konflikt här. Dock är det möjligt att köra ett representativt persontåg för HRRJ och söndagståg för JGJ, NAÄJ och Stafsjö J. Framtiden får visa att visa hur ofta vi sätter samman tågsätt som representerar "de åtta" för den vanliga trafiken. Däremot vägleder "tågsättstänkandet" i framtiden vilka fordon vi prioriterar att ha i trafik.

Sammanfattningsvis har ÖSJ redan idag trafikdugliga tågsätt som åtminstone rimligt representerar alla banorna, möjligtvis med undantag av MJ. Representativiteten kan ökas för de flesta banorna med relativt enkla medel, men i några fall saknas både lämpliga lok och renoveringsobjekt för vagnar. Det ser inte ut som om vi har ett stort underhållsberg framför oss när det gäller person- och godsvagnar, men fram till 2030 måste alltid någon vagn av vardera slaget ställas av för renovering.

Detta betyder i sin tur att några ytterligare vagnar behövs för att bibehålla representativiteten, när de som nu är trafikdugliga tas ur trafiken för underhåll. Några av de lok och vagnar som är önskvärda i de representativa tågsätt som skisserats här ovanför kommer däremot att kräva stora arbetsinsatser i arbetstid och pengar.

Slutligen: De tjänstefordon som används för banarbeten m. m. är inte alls medtagna i detta sammanhang men behövs förstås ändå.

3. INVENTERING, VÄRDERING OCH PLANERING – LOK

Hur viktigt är LESSEBO för ÖSIJ? När skall HUNNEBERG användas, och till vad? Behöver vi över huvud taget SEXAN och en massa motorlok? Detta kapitel är en redovisning lok för lok av våra samlingar, deras historia, deras värde som museiföremål och hur användbara de är i vår trafik. Genomgången ger underlag för att prioritera vilka lok som det är viktigast att behålla i trafik eller göra trafikdugliga. Kanske skall vi nöja oss med att visa upp några av dem som museiföremål, eller rent av göra oss av med dem?

3.1 Inventera, värdera och prioritera – med en mall

För att få en kort, enhetlig presentation av samtliga lok användes en mall med fyra rubriker och några vägledande frågor. Den finns i bilaga 2. Mycket av innehållet i kapitlet är hämtat från Dag Bonnedals artikel i jubileumsboken, annat från Lennart Welanders böcker. Hans Wicklunds utredning från 2004 bidrar med underlag när det gäller dagsskick och värdering, Järnvägmuseums och Gotlands Hesselby Järnvägs motsvarande dokument likaså.

3.2 ÖSIJ har ett tjugotal lok

Lok utan ÖSIJ-nr, LESSEBO



Lessebo

Loket tillverkades av Munktell efter Decauvilles ritningar och tillhör därmed lokens generation I. Det levererades till KLJ 1891 som KLJ 2, LESSEBO. 1948 såldes det till Munkedals Järnväg, 1955 till Järnvägmuseum, där det

efter uppsnygning visades från 1970. Sedan 2003 disponerar ÖSIJ loket, enligt avtal fram till 2018 med möjlighet till förlängning. Hos oss har det demonterats, gått igenom och fått pannan tätad, och är därefter trafikdugligt, men i begränsad omfattning.

LESSEBO är det enda bevarade originalloket från KLJ och MJ. Liknande lok fanns vid AOJ, HRRJ, och JGJ. Loket är det enda bevarade i hela världen av denna Mallet-Decauville-typ och därtill svensktillverkat. Därför representerar det både den första generationens svenska 600-lok och motsvarande i andra länder. Det är delvis rekonstruerat, men utseendemässigt oförändrat med undantag av skorstenen. Efter upprustning kan det användas som linjelok i ÖSIJ:s trafik med vissa inskränkningar.

ÖSIJ äger tendern till KLJ 1, ett Decauvillebyggt likadant lok skrotat på 1930-talet. 1948 såldes tendern till Aspa bruk, och den kom till ÖSIJ 1962. Den har samma historiska värde som LESSEBO, är nära original, har visst bruksvärde och mycket stort helhets- och skönhets-

värde. Den har varit svårt rotskadad, men renovering pågår.

Om LESSEBO skall vara trafikdugligt 2020 krävs tubbyte, revision av axlar, lager, maskineri och slidstyrning samt byte av skorsten och ommålning. Tenderens renovering bör slutföras. Detta kräver 50-100 dagsverken och kostar 50-100'. Därefter är lok och tender trafikdugliga till 2030 med endast löpande underhåll.

LESSEBO är ett av ÖSIJ:s angelägnaste lok att bevara och visa i trafik. Dess användning har vissa inskränkningar, men det är uppskattat av personalen på grund av sin unika historiska betydelse. LESSEBO är det enda loket som kan användas i ett historiskt riktigt tågsätt med vagnar av Decauville-typ – ett KLJ-tågsätt. Det är också förstaval för tågsätt från AOJ, HRRJ och MJ. Innan loket görs fullt ut trafikdugligt måste ÖSIJ ha avtal med Järnvägmuseum om att loket långsiktigt disponeras av ÖSIJ.

Lok nr 1, LOTTA

Loket är Orenstein & Koppels nr 6620, tillverkat 1913 och året efter köpt av Statens Jernvägsbyggnader. 1928 såldes det till Kolsva fältspatgruva, ställdes av 1952, kom till ÖSIJ 1959 och var under den första tiden vid Lina



Lotta

det enda loket i drift. Efter 1970 har LOTTA använts endast sporadiskt, och ställdes av 1990 på grund av rost i fyrboxens stag. Loket var utlånat till Tekniska museet mellan 1996 och 2009. Troligen är det igång till 2017, men problemet med pannan kvarstår och begränsar kraftigt användningen.

LOTTA är ett av många bevarade industrilok av samma typ från Orenstein & Koppel. Dess värde ligger främst i att det representerar ÖSIJ:s första år vid Lina, och det kan bara användas i begränsad omfattning, med korta tåg, lämpligen sträckan Mariefred-Läggesta.

Om LOTTA skall vara trafikdugligt år 2020 krävs byte av fyrboxens stag, eventuellt även tuberna. Detta kräver 10-50 dagsverken och kostar 0-10'. Därefter kan loket användas i begränsad trafik till 2030 med endast löpande underhåll. Inga insatser krävs om LOTTA skall visas utan att användas i trafik.

Lok nr 2, VIRÅ

Motala verkstad byggde VIRÅ och det icke bevarade systerloket STAFSJÖ år 1901 till Stafsjö Järnväg. 1919 såldes VIRÅ till Björkåsens gruvor i Nordnorge, där det användes fram till 1950-talet. 1965 övertogs det av ÖSIJ. 1939 fick loket ny ångpanna och efter grundlig uppsnygning sattes det i trafik vid ÖSIJ 1967. Därefter har det genomgått en serie mindre revisioner. Problem med fyrboxen ledde till att en helt ny



Virå

panna beställdes från en engelsk tillverkare. Våren 2014 sattes VIRÅ åter in i trafik.

VIRÅ är det enda bevarade originalloket från Stafsjö J och liknande lok fanns vid MJ och NAÄJ. Loket är det enda bevarade av 600-banornas andra generation, fyrkopplare konstruerade efter underlag av maskiningenjör Klemming. Det representerar därför både denna generation och ett viktigt steg i teknikutvecklingen. Det har stort helhetsvärde och konstnärligt värde, och trots renoveringarna är det nära originalskick. Det är idealiskt för lättare tåg under för- och eftersäsong eller som andralok vid tvåtågstrafik, det är lättskött och populärt bland personalen. Efter pannbytet är VIRÅ trafikdugligt till 2020 med löpande underhåll. Därefter krävs antagligen byte av pannarmatur och översyn av maskineriet.

VIRÅ är ett av ÖSJ:s angelägnaste lok att bevara och visa i trafik. Dess användning har vissa inskränkningar, men det är uppskattat av personalen. VIRÅ är det enda loket som kan användas i ett historiskt riktigt tågsätt från Stafsjö Järnväg och det enda bevarade loket av den första generationen svensktillverkade. Det kan också användas i tågsätt från MJ och NAÄJ.

Lok nr 3, DYLTA



DYLTA är ett medeltungt industrilok byggt av Orenstein & Koppel någon gång under första världskriget. Det användes vid kalkbruk i Sala och i Jämtland, från 1946 vid DYLTA bruk i Närke. Under 1950-talet

var det ofta avställt, och efter besiktning kom det till ÖSJ i Lina 1960, där det användes flitigt som trafiklok. 1950 renoverades panna och fyrbox. Vid ÖSJ förlängdes ramen, DYLTA fick en bakre löpaxel och större kolförråd. Ångpannan uppvisar numera åldersproblem.

I sitt ursprungliga utförande var DYLTA en typisk representant för O & K:s industrilok, av vilka flera finns bevarade. Det är kraftigt ombyggt för att klara trafikförhållandena under de första åren i Mariefred och har därför främst värde som representant för ÖSJ och denna tid.

DYLTA är på grund av sin grundkonstruktion och problemen med pannan bara begränsat trafikdugligt, men kan användas enstaka trafikdagar med måttlig arbetsinsats. Om det skall kunna användas i trafik 2020 och 2030 krävs omfattande pannrevision eller -byte. Detta kräver hundra dagsverken eller mer och/eller finansiering i motsvarande storleksordning som för VIRÅ, över 100' kr.

Endast om DYLTA i framtiden kommer att behövas som andralok i trafik är det värt att rustas upp i den omfattning som krävs. Alternativt kan det säljas eller bytas bort för att berika ÖSJ:s samlingar.

Lok nr 4, K. M. NELSON

Loket är Motala verkstads första överhettade lok för 600-bana (generation IV), levererat till NAÄJ 1914, sålt 1946 till Aspa bruk, till ÖSJ 1967. Där genomgick det stor revision 1972-



75, omtubades och fick fyrboxen reparerad i slutet av 1970-talet. Därefter har det gått 30 trafiksäsonger och är forfarande trafikdugligt.

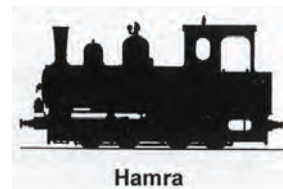
K. M. NELSON är det enda bevarade loket från NAÄJ och ett av två bevarade svenska 600-lok med överhettare (det andra är NIAN från JGJ). Det har ett stort helhets- och skönhetsvärde. Det är i nära originalskick, allsidigt användbart i trafik och uppskattat av de aktiva.

Om loket skall vara trafikdugligt efter 2020 krävs byte av panna och fyrbox. Detta kräver 50-100 dagsverken och kostar över 500'. Därefter är det trafikdugligt även 2030 med endast löpande underhåll. Inga insatser krävs om loket skall visas utan att användas i trafik.

K. M. NELSON är och förblir ett av ÖSJ:s viktigaste lok, både med hänsyn till musei- och trafikmålen. Eftersom det är uppskattat av personalen är det viktigt även med hänsyn till föreningsmålet.

Lok nr 5, HAMRA

Separator AB, Tumba, köpte HAMRA från Orenstein & Koppel år 1902. Efter banans nedläggning 1947 såldes det till Ars kalkbrott på Gotland där det användes i ca. tio år.



1961 övertogs HAMRA av ÖSJ, renoverades under mycket primitiva förhållanden och sattes i trafik 1964. Efter några år fortsatte renoveringen och HAMRA användes mycket i trafik, men 1975 dömdes pannan ut. Alfa Laval bekostade pannbyte och samtidigt fortsatte den långsiktiga helrenoveringen. Från 1985 har loket använts flitigt i trafik.

HAMRA är systerlok till KLJ:s lok MÅLERÅS, som var Orenstein & Koppels första Malletlok. Det representerar de svenska 600-banornas tredje lokgeneration, de stora våtångloken och motsvarande steg i teknikutvecklingen. Den nuvarande pannan är större än originalets men i övrigt är loket nära originalutförande. HAMRA är allsidigt användbart i trafiken och uppskattat av personalen.

HAMRA är 1916 under revision, som omfattar hjulaxlar och lager samt pannarmatur och hytt. Därefter är loket användbart till 2020 med löpande underhåll. Om det skall vara trafikdugligt 2030 krävs tubbyte.

HAMRA är framför allt värdefullt som allsidigt trafiklok. Utan att ha använts vid någon av de personförande

600-banorna representerar det den första generationen tunga lok, särskilt vid KLJ. Dessutom är det en tidig representant för O & K:s Malletmaskiner och är uppskattat av personalen. Skall det vid renovering "omvandlas" till KLJ:s MÅLERÅS, eller kanske åter få namnet SEPARATOR?

Lok nr 6, SEXAN



Detta lok byggdes av Hanomag för polska statsbanorna år 1923 och användes där långt in på 1970-talet. Det kom som donation till ÖSIJ 1977 och fick namnet CHRISTINA HJELM. Loket var direkt i

trafikdugligt skick, men togs ur trafik 1984 för fullständig revision, som är delvis genomförd. Främst krävs en ny panna.

SEXAN är åttakopplat och tillhör den femte generationen svenska 600-lok. Det är tyngre än något av de lok som de personförande 600-banorna använde och liknar närmast AOJ:s lok nr 3. Åtminstone något systerlok finns bevarat, i Polen. Det är nära originalutförande och allsidigt användbart.

SEXAN är nedmonterat och inte trafikdugligt förrän det fått ny panna och den stora revisionen avslutats. Det är oklart om detta kan ske till 2020. Den nödvändiga arbetsinsatsen är flera hundra dagsverken och kostnaderna är över 500'. Efter eventuell revision är loket utan vidare trafikdugligt med bara löpande underhåll även 2030.

SEXAN har sitt största värde som trafiklok, men representerar inte något av våra 600 banors originallok. Det krävs mycket stora resurser för att få SEXAN i trafikdugligt skick. Kanske kan loket användas för byte i orenoverat skick.

Lok nr 7, HELGENÅS



HELGENÅS byggdes av Hudswell, Clarke & Co. 1889 åt Eds bruk, Västervik. Det ställdes av på 1930-talet och skänktes till ÖSIJ 1965. Efter omfattande upprustning användes HELGENÅS från 1970, främst för allmänhetens körning. Sedan år

2000 är det avställt för pannbyte.

HELGENÅS och andra växellok bildar 600-banornas generation VIII. Det påminner om NAÄJ:s LILLY, och användes på samma sätt som KLJ:s PYSÉN eller HRRJ:s kopparverkslok. Inget av dessa är bevarat. Loket är unikt som tillverkarens äldsta bevarade, och som de svenska 600-banornas minsta och äldsta bevarade ånglok. Dess skorsten, hytt och löpaxel har byggts om men återställts. HELGENÅS har därför stort helhetsvärde och konstnärligt värde. Loket kan dock endast användas i specialtrafik och i begränsad omfattning, även efter pannbyte.

För att bli trafikdugligt måste HELGENÅS få ny panna, vilket kräver 50-100 dagsverken eller mer och kostar över 500'. Efter sådan upprustning är loket begränsat trafikdugligt för överskådlig tid med bara löpande underhåll.

HELGENÅS representerar inte något linjelok vid våra personförande 600-banor, men indirekt ett av deras tidiga växellok. Det är unikt på flera sätt. Loket har stort värde i allmänhetens körning men är i övrigt högst begränsat användbart.

Lok nr 8, EMSFORS

EMSFORS är ett så kallat krigslok eller brigadlok, som levererades i över 2 500 exemplar av tyska tillverkare att användas under första världskriget. Det tillverkades av Hartmann och köptes omkring 1920 av Emsfors bruk, där det användes till 1952. 1969 kom EMSFORS som gåva till ÖSIJ och sattes i trafik året efter. Successivt har maskineriet renoverats och loket har använts allsidigt innan förlängningen till Taxinge.

EMSFORS tillhör liksom SEXAN generation V, åttakopplarna. Det är representativt för krigsloken och ovanligt nog i nära originalsckick. Många liknande lok tjänstgör på museibanor runt om i världen. Det är användbart främst för att dra tunga tåg korta sträckor och i låg fart, alltså egentligen inte för Taxingetåg.

EMSFORS' fyrbox är sannolikt så rostskadad att den på sikt måste bytas. Den kräver 50-100 dagsverken och/eller 500'. Därefter är loket trafikdugligt enligt ovan även till 2030 med bara löpande underhåll.

EMSFORS är inte ett originallok från någon av "de sju" men liknar starkt skrotade MJ nr 3, på samma sätt som VIRÅ liknar MJ:s lok 1 och 2. Det är ett av många bevarade krigslok men ovanligt välbevarat. EMSFORS är mest lämpat att dra tunga tåg Mariefred - Läggesta.

Lok nr 9, NIAN

Detta lok levererades 1915 till JGJ, tillverkat av Motala Verkstad. 1935 såldes det till Aspa bruk. 1963 kom det till Skärstads hembygdsförening som del i ett museum. 2005 slöts ett 10-årigt avtal mellan denna förening och ÖSIJ om ett långsiktigt samarbete, och loket finns nu i Mariefred. Avtalet har nyligen förlängts med ytterligare tio år. 2006 påbörjades en upprustning av loket, och det togs i trafik 2009.

NIAN och lok 4 K. M. NELSSON är de enda bevarade loken av generation IV, överhettarna. De representerar ett stort tekniskt framsteg, och är internationellt sett tidiga exempel på denna teknik. NIAN är dessutom det



enda bevarade JGJ-loket och även på det sättet unikt. Det har ett stort helhets- och skönhetsvärde och är i nära originalskick. Liksom lok 4 är det allsidigt användbart. NIAN är trafikdugligt idag men kräver upprustning för att fort-sätta vara det.

NIAN har stort värde för ÖSIJ som det enda bevarade loket från JGJ, som ett allsidigt användbart trafiklok och på grund av dess goda egenskaper för personalen. Liksom för LESSEBO begränsas vår handlingsfrihet av att vi inte äger loket utan måste tänka i tioårsperioder både när det gäller användning i trafik och satsningar på underhåll. ÖSIJ kan och bör hålla lok 9 trafikdugligt om det skall stanna hos oss.

Lok nr 10, HUNNEBERG (ex. AVESTA)



HUNNEBERG är ett industrilok tillverkat 1923 av Orenstein & Koppel för Domänverkets skogsbanor. Fram till 1937 drog det timmertåg i Hunneberg, från 1945 användes det i Avesta järnverk. 1954 övertog loket pannan från ett systerlok, när

det senare ställdes av. 1986 fick ÖSIJ det för disposition tills vidare och det togs trafik 1989, mest som växellok och för extratåg. Sedan 2005 är loket avställt för tubbyte.

HUNNEBERG är likadant som nr 1 LOTTA, men har tre drivaxlar. O & K byggde många sådana lok, men nr 10 är troligen det enda bevarade. Det har ingen motsvarighet vid de sju personförande 600-banorna, men Bosjöbanan i Värmland, som inofficiellt drev persontrafik, hade en systemmaskin. HUNNEBERG går till skillnad från LOTTA bra i spåret och är därför mera användbart, men kan inte användas Mariefred-Taxinge.

För att bli trafikdugligt måste loket få nya tuber och även rustas upp något i övrigt. Detta kräver grovt sett 50 dagsverken och kostar ca 50'. Därefter kan det åter användas i växlingstjänst och för extratåg med bara löpande underhåll.

Lok 10 är intressant som det enda bevarade O & K skogsbaneloket med tre drivaxlar, men har ingen naturlig plats i tågsätt från de personförande 600-banorna och är inte heller allsidigt användbart i trafiken. Har ÖSIJ anledning att samla och visa ett tågsätt från Bosjöbanan? Eller kan loket användas som byte för att berika våra samlingar?

Lok nr 13, MUNKEN

MUNKEN är ett diesellok tillverkat 1936 för MJ av Sala Maskinfabrik under namnet Torno. Det fick nr 4 vid MJ och användes för växling i hamnen. 1965 skänktes det till ÖSIJ, användes där i växlingstjänst några år, renoverades och togs åter i drift 1997.

MUNKEN är det enda bevarade loket från MJ och ett av få bevarade lok för växlingstjänst vid en personbefordrande 600-bana, men inte unikt i ett större per-

spektiv. Det har visst helhets- och skönhetsvärde. Det är i nära originalskick, och har ovanligt nog kvar sin originalmotor, men är bara användbart vid verkstadsväxling. Om loket skall vara trafikdugligt till 2030 krävs endast löpande underhåll.

MUNKENS värde ligger främst i att vara det enda bevarade loket från MJ. Vidare är det ÖSIJ:s enda lilla diesellok för växlingstjänst. Det finns dock flera sådana bevarade vid andra museijärnvägar. Loket har begränsad användning i förhållande till trafikmålet, men det kan kanske användas för växling i Läggesta?

Lok nr 14, HUMMEL

HUMMEL är ett motorlok byggt på KLJ:s verkstad 1953 på det bakre ramverket från Decauvilleloket KOSTA, systerlok till bevarade LESSEBO. Det användes för växling fram till 1962 och skänktes till ÖSIJ 1968, där det knappast användes. 1996 deponerades HUMMEL hos Frövi Maskin- och Bruksbanemuseum där det renoverats till körbart skick.

HUMMELS värde i ÖSIJ:s samling är som de enda kvarvarande delarna av KLJ:s KOSTA (tillsammans med dess tender, se beskrivningen av LESSEBO ovan). Alternativt kan man se det som representant för "hembyggen" vid en 600-bana. Att återskapa Kosta är oerhört kostsamt och arbetskrävande, och även tveksamt i förhållande till museimålet – det blir en nästan hel rekonstruktion, och vi disponerar ju LESSEBO.

Lok nr 15, GARPEN

1915 byggde Garphytte bruk om sin industribana för lokdrift och köpte ett ackumulatorlok från ASEA. Där fanns det kvar till 1965 och togs sedan över av Svenska Spårvägsällskapet, och tre år senare av ÖSIJ. Där har det använts som växellok. Korgen är nybyggd med något ändrade mått, ackumulatorerna är bytta.

GARPEN har ingen motsvarighet vid någon av de personförande 600-banorna, men är representativt som alternativ driftform för en industribana och unikt för Sverige. Det är äldre än fyra av ÖSIJ:s ånglok, men delvis rekonstruerat och ombyggt och kan bara användas i växlingstjänst.

Loket är idag trafikdugligt, men om det skall fortsätta vara det krävs ett omfattande underhåll av ackumulatorerna. Detta är ett tungt och riskfyllt arbete som kräver flera dagsverken per år och kostar 1-2' per år. Byte av ackumulatorerna förbereds nu, bromsar och belynings-system måste på sikt renoveras.

GARPEN har sitt främsta värde som ett tidigt ackumulatordrivet växellok, men passar egentligen inte in i ÖSIJ:s centrala samling.

Lok nr 16, ASPA

Aspa bruk köpte år 1923 motorloket ASPA från Deutz för sin skogsbana. 1948 fick det ny motor och användes till slutet av 1960-talet, de sista åren för växling.

1970 övertogs ASPA av ÖSIJ som använde det i tjänste- och arbetståg. Mellan 1974 och -84 renoverades motorn, växellådan byttes, och motorrum och hytt byggdes om. Därefter används loket i extratåg, för tung växling och vid banarbete, någon gång också i ordinarie trafik.

ASPA tillhör generation VII, motorloken, men har inte haft någon direkt motsvarighet vid de personförande 600-banorna, fastän både NAÄJ och KLJ hade motorlok. Det är delvis omkonstruerat och relativt allsidigt användbart.

ASPA är delvis slitet och om loket skall vara trafikdugligt till 2030 krävs regelbundet underhåll även om användningen begränsas. Alternativet är en mycket omfattande och kostsam upprustning.

ASPA är inte centralt för ÖSIJ:s samlingar men relativt allsidigt användbart. Om t.ex. GAIVORON kräver mindre underhåll och är mera allsidigt användbart i tjänstetrafik och ordinarie trafik kan ASPA möjligen användas för byte som berikar ÖSIJ:s samlingar. Dock är GAIVORON:s museivärde betydligt mindre än ASPA:s.

Motorvagn nr 31, HFJ

Denna motorvagn kommer från Hällefors-Fredriksbergs Järnväg, som hade spårvidden 802 mm. 1937 monterades där en sedan tidigare förlängd Volvodroska på ett kraftigt järnvägsunderrede. Motorvagnen användes sedan i söndagståg till 1954, därefter som tjänstefordon till 1970. Två år senare skänktes den till ÖSIJ och byggdes om till 600 mm spårvidd. 1978 fick vagnen en vändplatta, 1990 togs den åter i bruk efter grundlig upprustning. Drivlina och broms är dock original.

Både Stafsjöbanan och AOJ byggde egna motorvagnar på liknande sätt, och JGJ lät bygga om två personvagnar till motorvagnar. Ingen av dessa är bevarad. HFJ-bussen är något lik de två förstnämnda. Därför har HFJ-motorvagnen ändå ett helhetsvärde och konstnärlig kvalitet. Fordonstypen är i sig begränsat användbar och för att bevara originalmotor och drivlina används nr. 31 sparsamt och endast i specialtrafik.

Om nr. 31 skall vara i trafikdugligt skick 2020 och -30 måste samma restriktioner i användningen gälla även i framtiden. Endast löpande underhåll krävs.

HFJ-motorvagnen får i brist på bättre representera motsvarande hembyggda motorvagnar vid Stafsjö och AOJ. Endast om ÖSIJ vid något tillfälle för möjlighet att rekonstruera någon av JGJ:s motorvagnar kan det vara aktuellt att göra sig av med den.

Övriga lok

ÖSIJ har ytterligare några motorlok. De utgångspunkter som använts för att bedöma dessa loks värden som

museiföremål och trafik- eller driftlok vid ÖSIJ gör dem mindre intressanta för våra samlingar. Det hindrar förstås inte att de kan ha stort musealt värde som fordon, och passa väl in i en samlingar som i första hand omfattar motorlok för industribanor och andra småbanor. Som kontrast är GAIVORON historiskt ointressant men allsidigt användbart. De icke närmare beskrivna loken är:

Nr	Namn	Tillverkat år	Tillverkare	Upprustningsbehov?
12	GREFVEN	1931	Orenstein & Koppel	Spräckt motorblock
17	STORVIK	1954	Jenbacher Werke	Batteribyte krävs
18	PYRET	1972	AGV	Driftdugligt
19	VÄRTAN	1968	KVAB	Begränsat driftdugligt
20	SURAHAMMAR	1935	Slip-Naxos	Sönderplockat
21	GAIVORON	1972	Kambarskij KMZ	Allsidigt trafikdugligt

3.3 Våra viktigaste lok, och några därtill

LESSEBO är ett intressant dilemma ur bevarandesynpunkt: Det är inlånat från Järnvägsmuseum och begränsat användbart i ÖSIJ:s trafik, men samtidigt det musealt mest användbara loket. Det passar ju i fem av våra åtta representativa tågsätt. LESSEBO byggdes åt KLJ och kom 1948 till MJ. Dessutom fanns det lok av samma typ vid AOJ, HRRJ och JGJ. Endast för JGJ finns ett originallok, NIAN, bevarat. LESSEBO är internationellt sett högst intressant som det enda bevarade loket av Mallet-Decauville-typ och därtill svensktbyggt. Det är alltså högst angeläget att få till stånd ett långsiktigt avtal med Järnvägsmuseum och att hålla LESSEBO i trafikdugligt skick.

VIRÅ, NIAN och K. M. NELSSON är alla originallok för sina respektive banor, de enda bevarade loken av sitt slag och dessutom allsidigt användbara i ÖSIJ:s trafik. Alla tre kan dessutom användas som andralok vid andra banor: NIAN och K. M. NELSSON kan vid behov ersätta varandra, VIRÅ kan användas både till tågsätt från MJ och NAÄJ förutom Stafsjö J. Det är alltså högt prioriterat att behålla alla tre i trafik och att behålla NIAN på långlån från Skärstads hembygdsförening.

EMSFORS är långt ifrån det enda bevarade Feldbahn-loket, men är förstaval för MJ trots att det inte är originallok från den banan. MJ är ju den enda personförande 600-banan som haft ett sådant lok. Dock är det inte helt lämpat för taxingebanan.

LOTTA är inte heller unikt, men förstaval för ett tågsätt som representerar ÖSIJ:s första tid, vid Lina tegelbruk. Loket är knappast användbart i andra tågsätt och inte heller för taxingetåg.

HAMRA är unikt som tillverkarens första Malletlok, och andralok för KLJ eftersom det liknar skrotade MÅLERÅS. Det är allsidigt användbart i ÖSIJ:s trafik. Om det kan sättas trafik med rimliga insatser av dagsverken och pengar är HAMRA prioriterat efter de ovan nämnda loken.

SEXAN är inte helt unikt och kräver omfattande renovering. Loket har litet värde vid ett museum för svenska 600-banor men är allsidigt användbart i trafik. Om högre prioriterade lok är trafikdugliga behövs inte SEXAN utan kan till exempel användas vid byte.

HUNNEBERG är det enda bevarade sexkopplade lilla O&K-loket men har ingen motsvarighet vid någon av "de sju". Dock hade det en systemmaskin vid Bosjöbanan. Loket är begränsat användbart vid ÖSJ och inte trafikdugligt idag.

HELGENÄS har musealt värde som individ och både det och DYLTA är centrala i ÖSJ:s tidiga historia. Men ingetdera behövs i tågsätt som representerar våra banor och särskilt HELGENÄS är begränsat användbart. De kan behållas eller rustas upp till trafikdugligt skick om resurserna i dagsverken och pengar finns. Alternativt kan de användas i bytesaffärer för att berika våra samlingar.

Motorloken GAIVORON och/eller ASPA behövs som tjänstelok och som reservlok i vår vanliga trafik när vi inte kan köra ånglok. GAIVORON har inget musealt värde, ASPA är ombyggt och måste användas försiktigt alternativt renoveras.

MUNKEN är det enda motorloket för växlingstjänst som har koppling till någon av våra 600-banor, och är dessutom i nära originalskick. Därför prioriteras det framför övriga smålok. Om MUNKEN behålls i trafikdugligt skick bör loket också visas i växlingstjänst. Övriga motorlok för växling kan behållas eller rustas upp till trafikdugligt skick om resurserna i dagsverken och pengar finns. Alternativt kan de användas i bytesaffärer för att berika våra samlingar.

4. INVENTERING, VÄRDERING OCH PLANERING – PERSONVAGNAR

Skall vi rusta upp NAÄJ BCo 1 eller 2 för att få en vagn byggd av Kristinehamns Mekaniska Verkstad i trafik? Eller är det viktigare att rekonstruera JGJ BCo 12 som HRRJ-vagn? Kanske är vår samling trafikdugliga personvagnar redan både musealt allsidig och tillräckligt stor för ÖSIJ:s trafik. Eller behöver vi på sikt flera, och vilka renoveringsobjekt är i så fall intressantast?

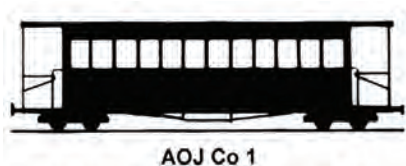
4.1 Inventera, värdera och prioritera – med en mall

För att få en enhetlig presentation av samtliga personvagnar användes en mall med vägledande frågor. Se bilaga 3. Det mesta av innehållet i kapitlet är hämtat från Klasson och Bonnedals artikel i jubileumsboken, annat från Welanders böcker. Wicklunds utredning från 2004 bidrar med underlag främst beträffande dagsskick och värdering. Järnvägs museums och Gotlands Hesselby Järnvägs motsvarande dokument har också gett bidrag.

4.2 Ett tiotal personvagnar i trafik

AOJ

AOJ Co 1 (även HRRJ och MJ)



Denna vagn byggdes 1898 av Decauville som HRRJ Co 8 och kom till AOJ 1907. 1935 såldes den igen och blev MJ Co 52. När MJ lades ned 1955 blev den sommarstuga. 1964 kom den till ÖSIJ och rekonstruerades 1969 som AOJ-vagn. Därefter har den används i trafiken och löpande underhållits.

Vagnen representerar Decauvilles slutna personvagnstyp, och är som sådan tämligen unik. Vidare är den den enda som är bevarad som personvagn från AOJ. Fastän den är ombyggd och delvis rekonstruerad har den stort helhetsvärde. Den är också allsidigt användbar i trafiken.

År 2016 är vagnen trafikduglig, och förblir det i åtminstone fem år till. Revisionen förutsätter att vagnen ställs av en trafiksäsong, kräver 10-50 dagsverken och kostar upp till 10'.

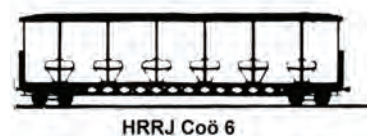
AOJ Co 1 är en i stort sett unik vagn, delvis i originalskick och allsidigt användbar. Den är därför viktig med hänsyn till musei- och trafikmålen. Den är också viktig i tågsätt som den enda AOJ-vagnen.

HRRJ

HRRJ Coö 6

Helsingborgs Mekaniska Verkstad byggde 1891 denna vagn med Decauvilles sommarvagnar som förebild. Den

såldes 1909 till Råå Mekaniska Verkstad. Endast boggierna är original, resten är rekonstruerat vid ÖSIJ. Där sattes den i trafik 1971 och har använts sedan dess med löpande underhåll.



Vagnen representerar HRRJ:s svenskbyggda sommarvagnar. Den är också basen i ett tågsätt från HRRJ. Dess helhetsvärde begränsas dock av att den i allt väsentligt är en rekonstruktion. Bruksvärdet begränsas av att vagnssidorna är helt öppna och av att konduktören bara kan visa biljetter vid station. Dock har den många sittplatser och är uppskattad av resenärerna som sommarvagn.

Vagnen är trafikduglig 2015, och förblir det i åtminstone fem år till. Revisionen förutsätter att vagnen ställs av en trafiksäsong, kräver 10-50 dagsverken och kostar upp till 10'.

HRRJ Coö 6 är en unik vagn, vars museala värde begränsas av att den i stort sett är en rekonstruktion. Dess värde i trafik är något begränsat men detta kompenseras av att den är så uppskattad av resenärerna och av att den behövs i ett HRRJ-tågsätt.

HRRJ CFo 7 (även AOJ och MJ)



Denna vagn är syskon till AOJ Co 1, byggd av Decauville 1898 och såld till AOJ 1907. Där byggdes den om, såldes vidare till MJ 1935 och blev senare sommarstuga. 1960 kom den till ÖSIJ, rekonstruerades som HRRJ-vagn och används fortfarande i trafik.

Liksom AOJ-vagnen är den en unik representant för Decauvilles lätta personvagnar. Den är delvis original, eftersom senare ombyggnader har tagits bort. Den är allsidigt användbar och unik för 600-banorna genom sitt utrymme för resgoods och konduktör samt sin hundbur.

Vagnen är trafikduglig 2015, och förblir det i åtminstone fem år till. Revisionen förutsätter att vagnen ställs av en trafiksäsong, kräver 10-50 dagsverken och kostar upp till 10'.

Trots att den är delvis rekonstruerad är denna vagn värdefull både med hänsyn till musei- och trafikmål. Den behövs också i ett HRRJ-tågsätt.

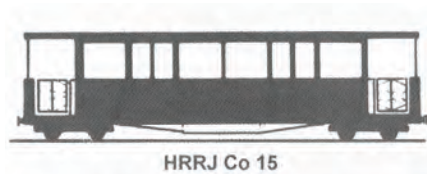
HRRJ Co 3" (även JGJ, ej upprustad)



1901 levererade Kosta Gjuteri och Mekaniska Verkstad sin första personvagn till HRRJ. Den såldes vidare till JGJ 1907, där byggdes om två gånger och slutligen fick ändrad fönsterindelning, postkupé (senare andraklass-kupé) och utvändigt träpanel. I detta utförande hade den littera JGJ BCo 16. 1935 blev den jaktstuga och kom till ÖSIJ 1993. Upprustning väntar.

Denna vagn är rötskadad men i stort sett komplett som JGJ BCo 16, och bör renoveras som sådan. Den är intressant som Kostaverkstadens första personvagn och som ett tillskott till ett JGJ-tågsätt. En rekonstruktion kräver 500-1 000 dagsverken och kostar 100-500'. Efter rekonstruktion är den allsidigt användbar.

HRRJ Co 15 (även JGJ, ej upprustad)



Denna vagn byggdes för HRRJ år 1903 av Kosta Gjuteri och Mekaniska Verkstad, och såldes 1908 till JGJ. Där byggdes den om innan den satts i trafik och fick littera BCo 12. Fönsterindelningen ändrades och den fick träpanel 1922. 1931 anpassades den som släpvagn till JGJ:s motorvagnar, 1935 såldes den till Skånska Ättikfabriken i Perstorp och blev därefter jaktstuga. ÖSIJ blev ägare 1993, men har inte rustat upp den ännu.

Vagnen är idag relativt komplett som JGJ-vagn men rötskadad. Den representerar Kostaverkstadens franska vagnstyp, samma som JGJ Co 11, som ÖSIJ har i trafik. De många ombyggnaderna har satt sina spår, och det krävs viss rekonstruktion om vagnen åter skall bli HRRJ Co 15 i ursprungligt utförande men med glas i fönsteröppningarna. En rekonstruktion kräver 500-700 dagsverken och kostar 100-500'. Efter rekonstruktion blir vagnen allsidigt användbar.

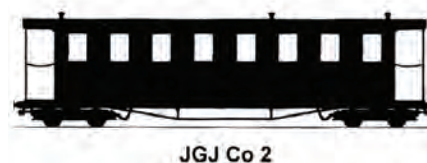
Denna vagn är värdefull främst som glasad sommarvagn och som tillskott till ett tågsätt med enbart personvagnar från HRRJ.

JGJ

JGJ Co 2

VABIS i Södertälje byggde denna vagn 1893. 1935 såldes vagnskorgen som sommarstuga, och den kom till ÖSIJ

1977. Där rustades den upp och fick underrede från JGJ Co 5. Sedan 1995 är den i trafik med löpande underhåll.

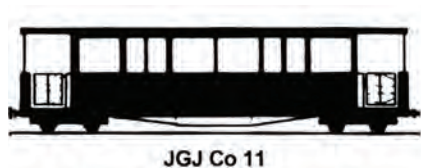


Vagnen är en av de första svensktillverkade personvagnarna av den typ som VABIS utvecklade och som blev den vanligaste vid de svenska 600-banorna. ÖSIJ har ytterligare en i trafik, Stafsjö J:s BCo 2. Den har "fel" underrede men är annars nära original. Den är allsidigt användbar i trafiken.

Vagnen är trafikduglig 2016, och förblir det i åtminstone fem år till. Revisionen förutsätter att vagnen ställs av en trafiksäsong, kräver 10-50 dagsverken och kostar upp till 10'.

JGJ Co 2 är viktig som en tidig representant för en vanlig vagnstyp. Den är i huvudsak i originalskick och allsidigt användbar. Den är därför viktig med hänsyn till musei- och trafikmålen. Den är också viktig i ett blandat JGJ-tågsätt.

JGJ Co 11 (även HRRJ)



Kosta Gjuteri och Verkstad byggde ursprungligen denna vagn åt HRRJ som sommarvagn efter Decauville-förebild, men den fick snart fönster längs hela långsidorna. 1908 kom den till JGJ och byggdes om i flera omgångar, bland annat för att användas tillsammans med JGJ:s motorvagnar (jämför den bevarade men inte upprustade syskonvagnen HRRJ Co 15). 1935 såldes den till Aspa bruk och därifrån till ÖSIJ 1959 där den tidigt sattes i trafik. Efter viss upprustning används den fortfarande.

Vagnen är en av sex bevarade vagnar av fransk typ och byggda av Kosta Gjuteri och Mekaniska Verkstad. Den är den enda vi har i trafik och därmed den som enklast representerar denna vagnstyp. Den är nära original som JGJ-vagn från slutet av 1920-talet och allsidigt användbar i trafiken.

Vagnen är trafikduglig 2016, och förblir det i åtminstone fem år till. Revisionen förutsätter att vagnen ställs av en trafiksäsong, kräver 10-50 dagsverken och kostar upp till 10'.

JGJ Co 11 behövs i ett blandat JGJ-tågsätt som det såg ut i 1920-talets slut och även i trafiken. Den var också ÖSIJ:s första personvagn i trafik. Dess ursprung

som kostavagn av franskt typ tillför visst värde, men vagnen såg ursprungligen annorlunda ut och det finns ingen anledning att återställa den som HRRJ-vagn.

JGJ CNo 41



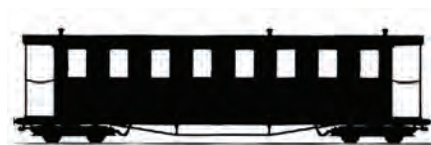
Denna sommarvagn användes även som godsvagn, bland annat för transport av Husqvarnas symaskiner. Den är byggd 1907 av Södertälje Verkstäder. Sommartid användes den i JGJ:s utflyktståg. Korgen rekonstruerades vid ÖSIJ, underredet är original. Den har använts i trafiken sedan ÖSIJ:s tid vid Lina tegelbruk och är fortfarande i trafik med löpande underhåll.

ÖSIJ har flera likadana underreden, men denna vagn är den enda av JGJ:s kombinerade symaskins- och sommarvagnar som är trafikduglig. Den är viktig även som en av ÖSIJ:s första vagnar i trafik. Värdet minskar något av att korgen är en rekonstruktion. Dess användning begränsas av att ingångarna är på gavlarna, så att den måste kopplas mellan vagnar med plattform, men den är uppskattad av resenärerna som öppen sommarvagn.

Vagnen är trafikduglig 2015, och förblir det i åtminstone fem år till. Revisionen förutsätter att vagnen ställs av en trafiksäsong, kräver 10-50 dagsverken och kostar upp till 10'.

JGJ CNo 41 är värdefull som representant för en vagnstyp som bara fanns vid JGJ. Dess användning begränsas av ingångarnas placering men den behövs i ett blandat JGJ-tågsätt.

JGJ Co 10 (under upprustning)



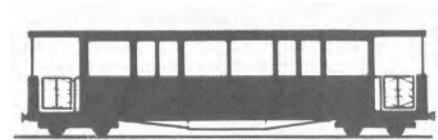
Denna vagn är en systervagn till JGJ Co 2, tillverkad av Södertälje Verkstäder år 1900. Efter JGJ:s nedläggning blev den sommarstuga, men kom till ÖSIJ 2000. Korgen förvaras i delar, rekonstruktion av underrede och korg pågår och beräknas bli klar till trafiksäsongen 2018.

Liksom JGJ Co 2 och Stafsjö J:s BCo 2 representerar denna vagn den svenska personvagnstyp som VABIS utvecklade och som blev vanlig vid våra 600-banor. Bägge dessa har vi redan i trafik och ytterligare några syskonvagnar väntar på eventuell upprustning. Co 10 är dock den enda bevarade vagnen tillverkad vid söderäljeverkstanen. Vagnen måste rekonstrueras, men därefter blir den allsidigt användbar.

ÖSIJ behöver ytterligare 1-2 personvagnar för trafiken, och denna vagn bidrar till att fylla detta behov inom några år.

JGJ Co 12 (ej upprustad)

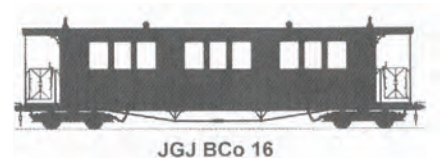
Se HRRJ Co 15



Det är ett dilemma att en flera gånger ombyggd men inte upprustad vagn är intressantast i sitt ursprungliga skick, som HRRJ-vagn. Som sådan kan den berika ett typiskt HRRJ-tågsätt med bara personvagnar.

JGJ BCo 16 (ej upprustad)

Se HRRJ Co 3"



Denna vagn har sitt värde främst som ett tillskott till ett JGJ-tågsätt, men när Co 10 är trafikduglig har vi redan tre andra personvagnar från JGJ i trafik.

KLJ

KLJ C 102

Vagnskorgen byggdes i Kosta på ett underrede från Ljunggrens Mekaniska Verkstad, tillverkat 1888. Den var en av KLJ-direktören Hummels demonstrationsvagnar för Kostasystemet. Korgen är upphuggen, underredet kom till ÖSIJ, renoverades och försågs med helt ny korg, och används i trafik från 1975.

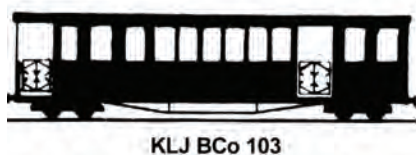
Vagnen är en liten tredjeklassvagn, som representerar de allra första svenska vagnarna vid 600-banor. Den är den enda bevarade, har helhetsvärde och konstnärlig kvalitet. Den är i hög grad rekonstruerad men utseendemässigt lika originalet. Dess användning begränsas av passagerarnas bekvämlighet.

För att vagnen skall vara trafikduglig även 2030 krävs endast löpande underhåll.

KLJ C 102 är en unik liten personvagn som det är angeläget att behålla i trafik med hänsyn till musei- och trafikmålen. Detta kräver en begränsad arbetsinsats. Den är mycket viktig som del i ett historiskt tågsätt som representerar KLJ:s första tid och Kostasystemet.



KLJ BCo 103



Denna vagn är av decauvilletyp, men tillverkades av det tyska företaget R. Dolberg 1893. Ursprungligen hade den en resgodsavdelning, som 1905 byggdes om till damkupé. 1917 byttes den utvändiga plåtbeklädnaden mot träpanel. Efter 1931 var den avställd, och överlämnades till Järnvägmuseum 1948. 1949 kom den till ÖSJ och renoverades 1971, då den åter fick utvändigt plåtklädsel. Sedan dess har den använts i ÖSJ:s trafik med löpande underhåll.

Denna vagn är KLJ:s enda bevarade och upprustade vagn av decauvilletyp och unik genom att den byggdes i Tyskland. Den är i allt väsentligt original som den såg ut mellan 1905 och 1917 och allsidigt användbar i vår trafik.

Vagnen är trafikduglig 2016, och förblir det i åtminstone fem år till. Revisionen förutsätter att vagnen ställs av en trafiksäsong, kräver 10-50 dagsverken och kostar upp till 10'.

BCo 103 prioriteras som tyskbyggd vagn av decauvilletyp och som KLJ-vagn från 1900-talets första decennium. Den är allsidigt användbar och behövs i ett blandat KLJ-tågsätt.

KLJ BCo 104 (ej upprustad)



Kosta Gjuteri och Mekaniska Verkstad byggde denna vagn 1903. Dess underrede såldes 1941 till Aspa bruk, kortades av med 2 m och kom så småningom till ÖSJ. Korgen saknas.

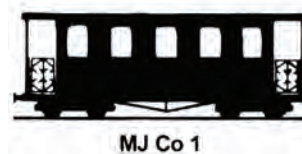
Denna vagn var likadan som HRRJ C0 14, som vi har i trafik som JGJ Co 11. Eftersom korgen saknas och underredet är förvanskat krävs en nästan fullständig rekonstruktion om vagnen skall bli trafikduglig. Som sådan är den allsidigt användbar. Rekonstruktion kostar 100'-500' och kräver flera hundra dagsverken.

KLJ BCo 104 behövs inte i ett KLJ-tågsätt som visar kostasystemet och två likadana, kostabyggda vagnar har vi redan. En upprustning kräver stora resurser och är inte prioriterad även om flera personvagnar behövs i trafiken.

MJ

MJ Co 1

VABIS AB byggde denna vagn 1894. Grundkonstruktionen är den vanliga svenska typen, men denna vagn är tre m kortare än standard. En tid hade den postkupé och 1930



byttes den utvändiga plåtklädseln mot träpanel. Mellan 1956 och -59 var den sommarstuga och kom sedan till ÖSJ där den sattes i trafik. Sedan dess har inredningen renoverats och vagnen har fått tillbaka sin plåtklädsel. Därefter används den åter i trafiken.

Denna vagn är unik genom att den är kortare än sina syskon. Den är också den enda bevarade täckta personvagnen som ursprungligen byggts för MJ. (Se dock nedan). Eftersom den knappast har ändrats och var avställd så kort tid är den så gott som original. Den är allsidigt användbar men rymmer förstås färre passagerare än en tiometersvagn.

Vagnen är trafikduglig 2015, och förblir det i minst fem år till. Revisionen förutsätter att vagnen ställs av en trafiksäsong, kräver 10-50 dagsverken och kostar ca. 10'.

MJ Co 1 är viktig som MJ-vagn i ett MJ-tågsätt och unik genom sin begränsade längd. Den är allsidigt användbar och behövs i trafiken.

MJ Clo 21

VABIS byggde även denna vagn, ursprungligen som en i en serie godsvagnar littera Io 51. Mellan 1906 och -35 fick den sommartid en öppen personvagnskorg med gavelväggar, tak och längsgående bänkar. Underredet kom till ÖSJ 1965, korgen är en rekonstruktion. Den är trafikduglig men för närvarande utlånad till museiföreningen Munkedals Jernväg.



Vagnen är unik både som MJ:s enda sommarvagn, som den enda bevarade av MJ:s godsvagnar och som en av få bevarade boggigodsvagnar littera I. Dock är det endast underredet som är original. Dess bruksvärde som sommarvagn är begränsat, därav utlåningen. Den förblir trafikduglig till 2030 med löpande underhåll.

MJ Co 21 är på flera sätt unik men som sommarvagn inte så mycket använd på ÖSJ. Antingen får vagnen stanna på museijärnvägen i Munkedal, alternativt får den en ny, rekonstruerad vagnskorg som littera I. Möjligen berikar det ÖSJ:s samling av godsvagnar, men vi har ingen nytta av en sådan vagn i trafiken.

MJ Co 51 (upprustad som AOJ Co 1, se ovan)

MJ Co 52 (upprustad som HRRJ Co 7, se ovan)

NAÄJ

NAÄJ BCo 3



Kosta Gjuteri och Mekaniska Verkstad byggde denna vagn, ursprungligen som en ren Co 3, år 1907. 1933 blev dess damkupé i stället andra klass. Samtidigt byttes den utvändiga plåtbeklädnaden till masonit. När NAÄJ lades ned såldes vagnen till Aspa bruk som personal-lokal. ÖSIJ övertog den år 1962. Där återställdes plåtbeklädnaden och andra senare ändringar. Därtill fick den broms även på den andra boggin. Sedan dess används vagnen i trafik med löpande underhåll.

ÖSIJ har i trafik HRRJ Co 3 och Stafsjö J BCo 3 av samma modell och ytterligare en NAÄJ-vagn, nr 4. Som fordon är alltså denna vagn inte unik, men den behövs i ett NAÄJ-tågsätt och i ÖSIJ:s trafik. Den är jämförelsevis mycket i originalutförande och allsidigt användbar.

Vagnen är trafikduglig 2016, och förblir det i åtminstone fem år till. Revisionen förutsätter att vagnen ställs av en trafiksäsong, kräver 10-50 dagsverken och kostar upp till 10'.

Utan att vara helt unik som enskilt fordon är NAÄJ:s BCo 3 viktig i ÖSIJ:s helhet: I ett NAÄJ-tågsätt och i vår trafik.

NAÄJ BCo 4



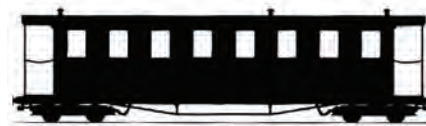
Denna vagn levererades av VABIS till NAÄJ år 1910 och blev den sista ny tillverkade personvagnen till en svensk 600-bana. Den skiljer sig från övriga vagnar av den svenska standardtypen genom sitt högvälvda tak och sin fönsterindelning. Mellan 1939 och 1971 användes den som sommarstuga, därefter kom den till ÖSIJ. Underredet är ny tillverkat av ÖSIJ och korgen är kraftigt renoverad. Vagnen används i vår ordinarie trafik med löpande underhåll.

VABIS tillverkade också våra trafikdugliga vagnar av standardtyp JGJ Co2, JGJ Co 10 och Stafsjö J BCo 2. Dock har NAÄJ BCo 4 en unik takutformning och behövs både i ett NAÄJ-tågsätt och i vår trafik. Underredet är en rekonstruktion och korgen är kraftigt renoverad, men vagnen har ändå ett stort musealt värde. Den är också allsidigt användbar.

År 2016 är vagnen avställd för revision, som kräver 10-50 dagsverken och kostar upp till 10'. Därefter är den trafikduglig till 2030 med löpande underhåll.

Trots att NAÄJ BCo 4 är delvis rekonstruerad är den viktig både enligt museimålet och trafikmålet. Den behövs dessutom i ett blandat NAÄJ-tågsätt.

NAÄJ BCo 1 (ej upprustad)



Kristinehamns Mekaniska Verkstad levererade 1894 denna vagn med littera BCo till dåvarande NAJ, samtidigt med likadana BCo 2. Vagnen har vagnskorg och boggier av svensk standardtyp för 600-banor. Den såldes 1939 som sommarstuga. ÖSIJ köpte den 2004. Den är inte upprustad.

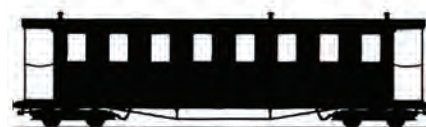
Vagnen är en av flera representanter för svenskt personvagnsbygge till 600-banor, men har som sådan helhetsvärde och konstnärlig kvalitet. Den och NAÄJ BCo 2 är dock de enda bevarade som byggts i kristinehamns-verkstaden. Korgstommen är i dåligt skick men har kvar de flesta originaldetaljerna. Underrede saknas. Som rekonstruerad blir den allsidigt användbar.

ÖSIJ har redan några representanter för svenskt personvagnsbygge i trafik. Vi har också redan två trafikdugliga NAÄJ-vagnar. Bio 1:s korgstomme är i dåligt skick men har kvar åtskilliga originaldetaljer. Underrede saknas. Som rekonstruerad blir den allsidigt användbar.

Om vagnen skall vara i trafikdugligt skick 2020 krävs rekonstruktion – ett nytt underrede inklusive boggier, samt en nästan helt nybyggd vagnskorg. Detta kräver 100-500 dagsverken och kostar över 100'. Därefter är vagnen trafikduglig även 2030 med endast löpande underhåll.

ÖSIJ har redan likvärdiga NAÄJ BCo 3 och 4 i trafik. Även om den har kvar flera originaldetaljer än NAÄJ BCo 2 är den senare mindre krävande att rekonstruera. Kanske kan de två korgarna användas till att rekonstruera en vagn?

NAÄJ BCo 2 (ej upprustad)



Kristinehamns Verkstad levererade 1894 denna vagn med littera BCo till dåvarande NAJ, samtidigt med likadana BCo 1. Vagnen har vagnskorg och boggier av svensk standardtyp för 600-banor. Den såldes 1939 som

sommarstuga, korgen kom till Sollentuna Enskilda Järnväg ca. 1970, till ÖSJ 1993. Den är inte upprustad.

Vagnen är en av flera representanter för svensk personvagnsbygge till 600-banor och ÖSJ har redan några sådana i trafik. Den och NAÄJ BCo 1 är dock de enda bevarade som byggts i kristinehamnsverkstaden. Vi har också redan två trafikdugliga NAÄJ-vagnar. Korgstommen är i dåligt skick och saknar de flesta originaldetaljer. Underrede saknas. Som rekonstruerad blir den allsidigt användbar.

Om vagnen skall vara i trafikdugligt skick 2020 krävs rekonstruktion – ett nytt underrede inklusive boggier, samt en nästan helt nybyggd vagnskorg. Rekonstruktion kostar 100'-500' och kräver flera hundra dagsverken. Därefter är vagnen trafikduglig även 2030 med endast löpande underhåll.

ÖSJ har redan likvärdiga NAÄJ BCo 3 och 4 i trafik. Även om ÖSJ behöver flera personvagnar i trafik är andra banors vagnar viktigare för att vi skall få flera representativa tågsätt. En rekonstruktion kan dock vara motiverad av trafikens behov, samt eftersom nättrabyvagnarna är de enda bevarade vagnarna som byggts i kristinehamnsverkstaden. Rekonstruktionen bedöms också kräva mindre arbete än BCo 2:ans motsvarande. Kan de två NAÄJ-korgarna rekonstrueras som en vagn?

Stafsjö J

Stafsjö J BCo 2



Stafsjö BCo 2

VABIS byggde denna vagn av svensk standardtyp 1902. Den användes utan ombyggnader och såldes till Eds Cellulosa AB 1939. Där blev vagnskorgen till redskapsbod medan underredet användes som godsvagn. ÖSJ övertog delarna 1966, lät renovera vagnen och använder den sedan dess i trafik med löpande underhåll.

ÖSJ har en liknande, vabisbyggd vagn från JGJ i trafik och flera från andra tillverkare. Indelningen i kupéer skiljer sig något mellan vabisvagnarna. Stafsjö J BCo 2 har dock helhetsvärde och behövs både i ett tågsätt från Stafsjö J och i trafiken. Den är nära originalskick och är allsidigt användbar.

Vagnen är trafikduglig 2015, och förblir det i åtminstone fem år till. Revisionen förutsätter att vagnen ställs av en trafiksäsong, kräver 10-50 dagsverken och kostar upp till 10'.

Stafsjö J:s BCo 2 har helhetsvärde, är i skick nära original och behövs i Stafsjö-tågsätt och ÖSJ:s trafik.

Stafsjö BCo 3



Stafsjö BCo 3

Även denna stafsjövagn är av svensk standardtyp, men byggd av Kosta Gjuteri och Mekaniska Verkstad 1903. Den ställdes av 1933 och underredet såldes 1939 till Eds Cellulosa AB, där det kortades av. Vagnskorgen sågades upp och den ena halvan försvann. ÖSJ övertog delarna 1969 och vagnen rekonstruerades, delvis i ÖSJ:s verkstad. Den blev färdig 2007.

ÖSJ har flera liknande vagnar i trafik, byggda av Kosta, VABIS och andra tillverkare. Utförandet skiljer sig åt i detaljerna, så har till exempel denna vagn unika plattformsgrepp. Hela vagnskorgen är en rekonstruktion, inte heller den bevarade delen gick att använda. Underredet har förlängts igen. Som rekonstruktion har den ändock ett helhetsvärde och är allsidigt användbar. Dessutom behövs den både i ett stafsjö-tågsätt och i ÖSJ:s trafik.

År 2015 är vagnen trafikduglig, men liksom många andra av ÖSJ:s personvagnar kommer den att kräva mera omfattande upprustning inom 5-10 år. Detta kräver 10-50 dagsverken och kostar 10-50'.

Trots att denna vagn är nästan helt rekonstruerad har den ett helhetsvärde och behövs, både i tågsättet från Stafsjö J och i vår trafik.

Stafsjö Järnväg CU 21

Nu godsvagn U 21, skall den återställas/rekonstrueras som sommarvagn?

ÖSJ

ÖSJ CN 81

NAÄJ:s godsvagn med ursprungligt littera KN 3 och nr 60, vid ÖSJ utrustad med tak och bänkar, använd som musikvagn och för personalens raster. Skall den räknas till tjänstevagnarna?



ÖSJ CN 81

ÖSJ Ao 82



ÖSJ Ao 82

Kungavagnen är ett nybygge från 1987, med KLJ 103 som förebild. Korgen är byggd av Bröderna Fredrikssons Snickeriverkstad, underredet av Åkers Verkstad, medan

boggierna renoverades vid ÖSIJ. Kungavagnen representerar bara sig själv, men är på så sätt unik. Den har ett helhetsvärde och konstnärlig kvalitet. Som nybygge är den i originalskick. Den används endast i specialtrafik. Endast löpande underhåll krävs för att behålla vagnen i trafikdugligt skick 2030. Vagnen har sitt värde som en del i ÖSIJ:s nyaste historia, och används endast i tågsätt sammansatta för specialtrafik.

4.3 ÖSIJ har en representativ samling personvagnar

ÖSIJ:s samling av trafikdugliga personvagnar ger en allsidig bild av de vagnstyper som förekom vid de sju personförande 600-banorna. Även tillverkarna är väl representerade, med undantag av de två vagnar som Kristinehamns Mekaniska Verkstad byggde åt NAJ. De bägge korgarna är bevarade, men en rekonstruktion är omfattande och kostsam.

Alla de personvagnar som ÖSIJ idag har i trafik behövs även i framtiden, och antagligen minst en vagn till. Dessutom har vi ett uppdämt behov av att revidera de flesta av våra personvagnar med början ganska snart, och då måste en efter en ställas av en säsong. Därför behövs ytterligare en ny vagn som ersättare för den som vid varje tillfälle står på verkstad. Vilka vagnar skall då väljas för upprustning? Alla våra icke upprustade vagnar blir allsidigt användbara efter upprustning, och det är ingen vagn som är påtagligt mera värdefull som enskilt fordon än de andra. Därför avgörs valet av vilka två vagnar som mest ökar representativiteten hos våra tågsätt. Dessutom bör vi välja några av de icke upprustade vagnar som inte kräver så stora resurser i dagsverken och pengar för att få i trafik – med andra ord vagnar som kräver renovering snarare än omfattande rekonstruktion. Detta är förstås också viktigt med hänsyn till museimålet.

Upprustningen av JGJ:s Co 10 förväntas bli klar till trafiksäsongen år 2018 och vagnen blir därefter ett av de nytillskott som behövs. Enligt kapitlet om tågsätt är det ytterligare en HRRJ-vagn som mest ökar representativiteten hos våra tågsätt. ÖSIJ äger två vagnar som ursprungligen gick på HRRJ, men som idag bär spår av ombyggnader, HRRJ Co 3” och HRRJ Co 15. Den senares utseende skiljer sig från de två HRRJ-vagnar vi har i trafik, särskilt om den rustas upp som sommarvagn utan fönsterglas. Om en upprustning är likvärdig med hänsyn till pengar och dagsverken och bägge vagnarna idag har ungefär lika mycket av kvar av HRRJ-originalet, är därför Co 15 första prioritet.

Enligt kapitel 2 blir både NAÄJ:s och JGJ:s tågsätt mera representativa om de får ytterligare en personvagn. JGJ får sannolikt en tredje vagn, BCo 10, till trafiksäsongen 2018. Om vi har kapacitet att rusta en tredje personvagn, är det därför en av nätterbyvagnarna som prioriteras. Sammantaget kräver en rekonstruktion av NAÄJ BCo 2 mindre resurser, varför den prioriteras.

Övriga icke upprustade vagnar är antingen mindre intressanta som tillskott till tågsätt eller kräver omfattande rekonstruktion. Upprustning av ytterligare vagnar är därför lågt prioriterad.

5. INVENTERING, VÄRDERING OCH PLANERING – GODSVAGNAR

Hur många godsvagnar från de sju personförande 600-banorna skall vara trafikdugliga? De behövs ju inte i vår vanliga trafik. Undantaget är godsfinkor, som ibland transporterar skrymmande gods som barnvagnar osv. Det är inte alltid praktiskt möjligt att ha öppna godsvagnar i tågsätt, fastän det vore önskvärt med hänsyn till museimålet: Med undantag av HRRJ transporterade ju de personförande 600-banorna i huvudsak gods. Vi kan förstås inte vara utan tjänstevagnar för arbete med banan och vid stationerna. Bevarande och utveckling av vår samling godsvagnar styrs av dessa förutsättningar.

5.1 Inventera, värdera och prioritera – med en mall

För att få en enhetlig presentation av samtliga personvagnar användes en mall med vägledande frågor. Se bilaga 4. Det mesta av innehållet i kapitlet är hämtat från Klasson och Bonnedals artikel i jubileumsboken, annat från Welanders böcker. Wicklunds utredning från 2004 bidrar med underlag främst beträffande dagsskick och värdering. Järnvägmuseums och Gotlands Hesselby Järnvägs motsvarande dokument har också gett bidrag.

5.2 Många godsvagnar – från de flesta banorna

AOJ

AOJ G 3



Denna vagn byggdes 1907 av Orenstein & Koppel. 1934 såldes underredet till MJ och kom 1960 till ÖSIJ. Där rekonstruerades korgen med sitt konduktörsutrymme. Vagnen har varit trafikduglig från 1963, men behöver ställas av för revision om den

skall fortsätta vara det. Revision kräver 10-20 dagsverken och kostar upp till 10'. AOJ G 3 är vår enda G-vagn från AOJ och byggd enligt så kallad Feldbahnstandard. Korgen är rekonstruerad och vagnen kan användas i trafik för våra resenärers skrymmande gods. Vagnen har liksom övriga godsfinkor viss användning i vår trafik men är viktig främst för sitt museala värde som vår enda bevarade AOJ-finka. En revision är därför prioriterad.

AOJ NN 27



Vagnen byggdes 1921 av Svenska Maskinverken, såldes 1935 till MJ och kom till ÖSIJ 1965. Efter renovering är den sedan 1977 trafikduglig. Denna vagn har sitt värde främst som godsvagn i ett AOJ-tågsätt.

Den förblir trafikduglig till 2030 med löpande underhåll.

AOJ NN 24 (under renovering)

Vagnen byggdes 1916 av Södertelge Verkstäder, såldes 1934 till Emsfors bruk och sedan vidare till privata sam-

lare. Den kom till ÖSIJ 2012. 2016 pågår renovering av vagnen och den blir troligen trafikduglig till trafiksäsongen 2017. Denna vagn har sitt värde främst som ytterligare en vagn till ett AOJ-tågsätt.

AOJ NN 25 (ej upprustad)

Vagnen byggdes 1916 av Södertelge Verkstäder, såldes 1934 till Emsfors bruk och kom till ÖSIJ 1969. Den är inte renoverad utan används som kolningsplattform i Läggesta. Denna vagn har sitt värde främst som ytterligare en vagn till ett AOJ-tågsätt. Eftersom NN 24 snart blir trafikduglig gör 25:an förmodligen mest nytta i sin nuvarande funktion.

HRRJ

HRRJ I 43

Vagnen byggdes av Råå Mekaniska Verkstad 1902 och såldes någon gång efter 1910 till Ohs Bruk, där den byggdes om till godsfinka. 1961 kom den till ÖSIJ i dåligt skick, och sattes i trafik 2007 efter renovering samt rekonstruktion av vagnskorgen. ÖSIJ har tre vagnar byggda av Råå-verkstaden, men de andra är rena flakvagnar. HRRJ I 43 behövs i ett blandat tågsätt från HRRJ. Den är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.



HRRJ IN 66

Vagnen byggdes 1904 av Helsingborgs Mekaniska Verkstad, såldes till AOJ 1907 och därifrån till Emsfors bruk 1934. Den kom till ÖSIJ 1969, renoverades och sattes i trafik 2001. IN 66 är ÖSIJ:s enda HRRJ-vagn byggd av Helsingborgsverkstaden. Den behövs i ett blandat tågsätt från HRRJ och är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.



HRRJ IN 80

Vagnen byggdes av Råå Mekaniska Verkstad 1905 och är likadan som IN 66. Den såldes till AOJ 1907 och vidare till Emsfors bruk 1934. Den kom till ÖSIJ 1961, renoverades 1968 och igen 2003. HRRJ IN 80 behövs i ett blandat tågsätt från HRRJ. Den är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.



Två HRRJ IN med okänt nummer (troligen 78 och 79, ej upprustade)

Vagnarna byggdes liksom IN 80 av Råå Mekaniska Verkstad 1905. De såldes till AOJ 1907 och vidare till Emsfors bruk 1934. Den ena kom till ÖSIJ 1970, den andra 2012 och de är ännu inte renoverade. En av dessa vagnar är önskvärd i ett blandat tågsätt från HRRJ. Dock

vill vi i första hand visa ett rent persontåg från denna bana. Efter eventuell renovering är den trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.

JGJ

JGJ DFo 27



JGJ:s postvagn byggdes av VABIS 1894, ändrades 1922 till godsvagn med konduktörskupé och såldes 1936 till Aspa bruk.

Underredet kom till ÖSIJ 1970, vagnskorgen med inredning har rekonstruerats och vagnen sattes i trafik 2015. ÖSIJ har inte tillräckligt många boggifinkor för att visa representativa tågsätt, och från JGJ bara denna enda kombinerade post- och resgodsvagn. Den är därför värdefull både som enskilt fordon och i ett JGJ-tågsätt. Den är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.

JGJ No 42



Denna vagns underrede är likadant som CNo 41, men nummer 41 är renoverad som sommarvagn. No 42

byggdes av Södertälje Verkstäder 1907, och har ägts både av Stafsjö J och Eds Bruk innan den kom till ÖSIJ 1973. Den är inte trafikduglig 2015 och visas nu som ren flakvagn, vilket inte förekom på JGJ. JGJ hade nära sjuttio vagnar av denna typ och vi har bara "symaskinsvagnen" CNo 41 och NNo 51 bevarad i trafikdugligt skick som godsvagn. No 42 representerar en vanlig vagnstyp som behövs i ett blandat tågsätt från JGJ. Renovering inklusive att den får lämningar är därför prioriterad.

JGJ No 51



No 51 byggdes 1893 av VABIS liksom orenoverade syskonvagnen No 56. 1935 såldes den till Eds bruk och kom till ÖSIJ år 1973.

Denna vagn är liksom No 42 representativ för JGJ:s vanligaste godsvagnstyp och behövs i ett blandat JGJ-tågsätt. Den är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.

JGJ IKN 101



JGJ hade bara sex tvåaxliga godsvagnar, alla byggda av VABIS och sålda 1936 till Eds Bruk. Tre av dessa är bevarade hos ÖSIJ, två av dem är trafikdugliga, en används som tjänstevagn (ÖSIJ 909). IKN 101 har renoverats

1978 och 1990-94. Vi visar den som ren flakvagn. Denna vagn är viktig att bevara eftersom den är en av få tvåaxliga JGJ-godsvagnar. Den är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.

JGJ IKN 106

Denna vagn är likadan som IKN 101, liksom den byggd av VABIS, såld till Eds Bruk 1935 och renoverad (1978 och 1990-93). IKN 106 har broms och visas på ÖSIJ med trälämningar. Även denna vagn är viktig att bevara eftersom den är en av få tvåaxliga JGJ-godsvagnar. Den är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.



JGJ IKN 103, No 56, 62, 84, 107, 109, 110, 111, 113, 114, två okända och en okänd Mo, alla orenoverade.

ÖSIJ äger många orenoverade JGJ-vagnar i olika skick. De flesta har likartat utseende, men några är tillverkade av Hjo Mekaniska Verkstad och har en annan typ av boggi. Med undantag av dessa har vi redan ett representativt urval av öppna godsvagnar från JGJ i trafik. Vi saknar dock godsfinkor (med undantag av postvagnen DFo 27), trots att JGJ hade tio stycken, alla på boggier. Även ett vagnpar med svängel skulle vara önskvärt. Dock har vi inget underrede till en boggigodsfinka, sedan vi 1973 skrotade ett sådant. Underredena till IKN 107-114 har dock samma huvuddimensioner och boggier som JGJ:s godsfinkor på boggier. En korg kan därför rekonstrueras på något av dessa underreden.

KLJ

K-vagnarna

KLJ hade 24 vagnar littera K av samma typ, med hylsor för stolpar och svängel för transport av långt timmer på två sammankopplade vagnar. ÖSIJ har tolv av dessa, varav sex är trafikdugliga. Nr 1-14 tillverkades 1888 av Decauville, de med högre nummer av Skede Mekaniska Verkstad år 1892. Utöver ÖSIJ:s tolv finns ytterligare sex av dessa gamla vagnar bevarade. Våra behövs som representeranter för Kostasystemet, som introducerade 600 mm spårvidd för blandad trafik i Sverige.

KLJ K 1

Vagnen såldes 1948 till Eds Bruk och 1970 till Sollentuna Enskilda Järnväg. ÖSIJ övertog den 1996 och satte den i trafik 1998 efter renovering. Den har svängel och är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.



KLJ K 2

Vagnen såldes 1948 till Eds Bruk och kom till ÖSIJ 1968. Efter renovering sattes den i trafik 1976. Den har stolpar och är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.

KLJ K 7

Vagnen såldes 1948 till Eds Bruk och 1970 till Sollentuna Enskilda Järnväg. ÖSIJ övertog den 1996 och satte den i trafik 1999 efter renovering. Den har stolpar och är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.

KLJ K 10

Vagnen såldes 1948 till Eds Bruk och kom till ÖSIJ 1968. Efter renovering sattes den i trafik 1976. Den har stolpar och är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.

KLJ K 14

Vagnen såldes 1948 till Eds Bruk och kom till ÖSIJ 1973. Först användes den som vedförråd med provisorisk vagnskorg. Efter renovering sattes den i trafik 1976. Den har stolpar och är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.

KLJ K 17

Vagnen såldes 1948 till Eds Bruk och kom till ÖSIJ 1970. Efter renovering sattes den i trafik 1972, och fick broms 2004. Den har stolpar och är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.

De orenoverade K-vagnarna har nr 3, 5, 11, 16, 20 och 24. Deras upprustning är inte prioriterad för närvarande.

G-vagnarna

Under 1930- och 1940-talen lät KLJ bygga täckta vagnskorgar som placerades på befintliga flakvagnar. Vilket underrede som använts till vilken vagn är oklart, numreringen gäller därför korgen. Dessa vagnar är var för sig inte unika, men ett representativt KLJ-tågsätt från denna tid behöver flera finkor än en, och finkor behövs för ÖSIJ:s trafik. Dock visar vi i första hand ett KLJ-tågsätt från 1890-talet, kostasystemet.

KLJ G 29



Denna vagnskorg byggdes i Kosta 1936 och kom till ÖSIJ redan 1959. Den renoverades 1967 och är sedan dess i trafik. Den är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.

KLJ G 30



Korgen till denna vagn byggdes i Kosta 1942 och användes som kiosk efter KLJ:s nedläggning. Vagnen kom till ÖSIJ 1988, fick nytt underrede och togs i trafik 1994. Den är trafikduglig till 2030 med löpande underhåll.

KLJ G 63

Denna vagnskorg byggdes i Kosta 1936, användes i många år som redskapsbod i Kosta och skänktes till ÖSIJ

2003. Korgen renoverades 2009, sattes på KLJ-underrede nr 64 och är sedan dess i trafik. Den är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.



KLJ G 38 (ej upprustad)

Vagnen är ombyggd 1942 vid Kosta. 2003 hittades korgen och togs till ÖSIJ. Den är rutten och saknar underrede. Om vagnen skall tas i trafik krävs rekonstruktion av korgen och ett nytt underrede. Eftersom ÖSIJ kommer att ha fyra andra tvåaxliga godsfinckor från KLJ är en renovering inte prioriterad.

KLJ G 41 (under renovering)

Denna vagn byggdes om till godsfincka 1919 och har ägts av Ekeberga Hembygdsförening. Den är under renovering och bör vara trafikduglig till säsongen 2018. Därefter är vagnen trafikduglig till 2030 med endast löpande underhåll.

KLJ I 37 och NN 50 (ej upprustade)

NN-vagnen används för närvarande som skyltvagn. ÖSIJ behöver i första hand en godsfincka på boggier varför upprustning av dessa vagnar inte är prioriterad.

KLJ NNo 126

Denna vagn var ursprungligen täckt och byggdes sannolikt av Dolberg 1893. Den byggdes om och fick nummer 60 år 1937, och kom till ÖSIJ utan korg 1968. Där renoverades den som flakvagn littera NNo, men kan i framtiden få en rekonstruerad korg som godsfincka (med ångvärme!). Det är angeläget eftersom ingen boggifincka finns bevarad från KLJ, och ÖSIJ rent allmänt saknar boggigodsfinckor. Som flakvagn är den trafikduglig även 2030 med löpande underhåll. Rekonstruktion av korgen kostar upp till 100' och kräver mer än 100 dagsverken.



MJ

MJ Qo 58

Denna tankvagn byggdes av Norbergs Mekaniska Verkstad 1946. Den kom utan boggier till ÖSIJ 1965, har renoverats med nya boggier och är sedan dess i trafik. Den är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll. Denna vagn är unik både som den enda bevarade av fyra tankvagnar vid en 600-bana och som ÖSIJ:s enda godsvagn från MJ (den utlånade sommarvagnen undantagen). Den behövs i ett MJ-tågsätt, tillsammans med ytterligare några godsvagnar som vi idag saknar.



NAÄJ

NAÄJ KN 29



Karlstads Mekaniska Verkstad (Kristinehamn) levererade denna vagn 1893. Den såldes 1946 till Ättikfabriken i Perstorp och kom till ÖSIJ 1960, i sådant skick att den direkt kunde sättas i trafik. 1998 renoverades den och går i trafik sedan dess. Den är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll. Denna vagn är en av de allra äldsta svensktillverkade godsvagnarna och den enda av dessa som ÖSIJ äger. Den behövs även i ett blandat tågsätt från NAÄJ.

NAÄJ KN 45



Denna vagn är likadan som KN 29 men tillverkad 1905 av Kosta Mekaniska Verkstad. Också den såldes till Ättikfabriken i Perstorp 1946 och kom till ÖSIJ 1960. Vi har renoverat den två gånger, 1964 och 2000. Den är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll. KN 45 är den enda bevarade kostabyggnad vagnen av denna typ och behövs i ett blandat tågsätt från NAÄJ.

NAÄJ IN 47



Karlstads Mekaniska verkstads filial i Kristinehamn byggde även denna vagn, år 1909. Den såldes till Aspa Bruk 1946 och kom till ÖSIJ 1970. 1988 renoverades den och är sedan dess trafikduglig. ÖSIJ har flera likadana vagnar men denna är den enda renoverade. Den behövs i ett blandat NAÄJ-tågsätt.

NAÄJ KN 62



1910 levererade VABIS denna vagn till NAÄJ. Liksom många andra godsvagnar såldes den 1946, till Aspa Bruk. Den renoverades 1998 och är därefter trafikduglig, sannolikt även år 2030 med löpande underhåll. ÖSIJ äger en likadan orenoverad vagn och en som är ombyggd till musikvagn, ÖSIJ CN 81. KN3 62 behövs i ett blandat NAÄJ-tågsätt.

NAÄJ L 64



Denna träkolsvagn levererades 1912 från Landskrona Gjuteri och Mekaniska Verkstad. Korgen skars ned 1940 vid NAÄJ och såldes till Perstorp 1946. Underredet kom till ÖSIJ 1960. Korgen rekonstruerades 1988. Korgen reviderades 2015 och vagnen är därefter trafikduglig till 2030 med löpande underhåll. Denna och syskonvagnen L 68 är unika som

de enda bevarade träkolsvagnarna av de fyra som funnits vid de svenska personförande 600-banorna. Dock är endast underredet original. Den behövs även i ett representativt tågsätt från NAÄJ.

NAÄJ L 68

Denna träkolsvagn levererades 1912 från Landskrona Gjuteri och Mekaniska Verkstad. Korgen skars ned 1940 vid NAÄJ och såldes till Perstorp 1946. Underredet kom till ÖSIJ 1970 och vagnen rekonstruerades 1983. Den är trafikduglig



även 2030 med löpande underhåll. Denna och syskonvagnen L 64 är unika som de enda bevarade träkolsvagnarna och de enda sådana som funnits vid de svenska personförande 600-banorna. Dock är endast underredet original. Den behövs även i ett representativt blandat tågsätt från NAÄJ.

NAÄJ I 70

Ursprungligen levererades denna vagn som littera KN3 år 1912 från Landskrona Gjuteri och Mekaniska Verkstad. Liksom L-vagnarna och nr. 73 fick den en korg avsedd för grustransporter när NAÄJ slutade



med persontrafik, och såldes 1946 till Aspa Bruk. Den kom till ÖSIJ 1960, renoverades 1987 och igen 2004 i utförande som grusvagn. Den är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.

NAÄJ KN3 72

Även denna vagn levererades 1912 från Landskrona Gjuteri och Mekaniska Verkstad och såldes till Aspa Bruk 1946. Den kom till ÖSIJ 1970 och renoverades 1990. Den är trafikduglig även 2030 med löpande



underhåll. Denna vagn representerar den sista generationen tvåaxliga vagnar till NAÄJ och är den enda med rörstolpar. Den behövs i ett representativt blandat tågsätt från NAÄJ.

NAÄJ I 73

Ursprungligen levererades denna vagn som littera KN3 år 1912 från Landskrona Gjuteri och Mekaniska Verkstad. Liksom L-vagnarna och nummer 70 fick den en korg avsedd för grustransporter när NAÄJ



slutade med persontrafik, och såldes vidare 1946 till Aspa Bruk. Den kom till ÖSIJ 1970, renoverades 1967 och igen 1991. Den är trafikduglig även 2030 med löpande underhåll.

NAÄJ IN2 48, 51, 55 och KN3 58 alla orenoverade.

Stafsjö J

Stafsjö J G 20



Stafsjö G 20

Stafsjö Mekaniska Verkstad (Stafsjö Bruk) byggde denna vagn 1902 som littera U, alltså en öppen godsvagn med stolpar, avsedd för virkestransporter. 1905 byggdes den om till godsfincka. Den såldes 1939 till Eds Bruk, där underredet användes som öppen godsvagn. Korgen hamnade hos en skrothandlare. 1968 kom delarna till ÖSIJ och renoverades 1977. Den förblir trafikduglig även 2030 med löpande underhåll och utbyte av rötskadat virke. G 20 är den enda bevarade godsfinckan från Stafsjö J och behövs i ett blandat tågsätt från Stafsjö J.

Stafsjö J U 21



Stafsjö U 21

Denna vagn och syskonvagnen U 24 byggdes av Stafsjö Mekaniska Verkstad 1902. 1939 såldes den till Ättikfabriken i Perstorp och kom till ÖSIJ 1962. Där renoverades den 1989 och är därefter trafikduglig till 2030 med löpande underhåll. U 21 och U 24 är de enda bevarade vagnarna för virkestransport tillverkade i Stafsjö. Den behövs i ett representativt blandat tågsätt från Stafsjö J.

Stafsjö J U 24



Stafsjö U 24

Denna vagn och syskonvagnen U 21 byggdes av Stafsjö Mekaniska Verkstad 1902. 1939 såldes den till Ättikfabriken i Perstorp och kom till ÖSIJ 1962. Där renoverades den 1978 och är därefter trafikduglig till 2030 med löpande underhåll. Denna vagn och U 21 är de enda bevarade vagnarna för virkestransport tillverkade i Stafsjö. Den behövs i ett representativt blandat tågsätt från Stafsjö J.

Stafsjö J A 50 och A 62



Stafsjö A 50+62

Orenstein & Koppel levererade dessa vagnar 1914 respektive 1925. De är avsedda att gå i par, lastade med långa timmerstockar. 1939 såldes de till Ättikfabriken i Perstorp och kom därifrån till ÖSIJ. Bägge renoverades 1980 och är trafikdugliga även 2030 med löpande underhåll.

Stafsjö J U 11 och ett par A-vagnar med okänt nummer, alla orenoverade.

5.3 ÖSIJ tjänstevagnar behövs

Tjänstevagnar behövs entydigt vid ÖSIJ, men det är bara någon enstaka som har musealt värde för oss. De allra flesta kommer ursprungligen från andra banor än de sju

som vi är museijärnväg för. Det gör dem ointressanta som annat än tjänstevagnar, även om vi har ett överskott av tjänstevagnar. Eventuellt överflödiga vagnar kan till exempel användas för byte.

ÖSIJ 901 är f.d. JGJ No 75. Endast underredet är bevarat, men korgen är i stora drag byggd med en JGJ-godsfincka som förebild. I dagsläget behövs den som tjänstevagn.

ÖSIJ 902-03 är grusvagnar från Nybergets Järnväg.

ÖSIJ 905 är en kranvagn, sannolikt tillverkad av Delarys Bruk, för Delary-Strömsnäsbruks Järnväg. Dess spårvidd är ändrad från 643 mm och den är ombyggd för att användas vid arbeten vid ÖSIJ.

ÖSIJ 907 är ombyggd till snöplog vid Nybergets Järnväg innan den kom till ÖSIJ.

ÖSIJ 908 kommer från Delarys bruk, är spårviddsändrad och används som ballastplog och tryckluftskompressor.

ÖSIJ 909 är f.d. JGJ No 108 och används som hjälp- och brandbekämpningsvagn. Skulle denna vagn eller ÖSIJ 901 göra större nytta i ett JGJ-tågsätt? Vi har redan en No från JGJ i trafik men en till är önskvärd i ett representativt tågsätt.

ÖSIJ 910 har en kraftig hydraulisk press.

ÖSIJ 911-14 är tippvagnar sannolikt från Lina tegelbruk. De används bland annat för skrot.

ÖSIJ 915 är en malmtippvagn.

ÖSIJ 916 har tippbart flak.

ÖSIJ 917 är en grusvagn.

ÖSIJ 918 är ÖSIJ:s tredje kranvagn, handvevad.

ÖSIJ 919 är en grusvagn liknande nummer 917.

ÖSIJ 920 har en hydraulisk timmerkran.

ÖSIJ 921 är rälsläggningsvagn och liknar 916-20.

ÖSIJ 922 används som avlastningsvagn till 921.

5.4 En allsidig samling, men var är boggifinkorna?

Med några undantag har ÖSIJ en representativ samling av trafikdugliga godsvagnar från de sju personförande 600-banorna. Vi har till exempel gott om tvåaxliga täckta godsvagnar, men däremot ont om fyraxliga. Det beror bland annat på att inget finns bevarat av någon av dessa vagnar, med undantag för ett underrede, KLJ nummer 126. JGJ:s f.d. No 75, numera ÖSIJ:s tjänstevagn 901, är visserligen ganska lik en JGJ-finka men var ursprungligen öppen och behövs som tjänstevagn. JGJ DFo 27 är en kombinerad post- och resgodsvagn som blev färdig 2015 efter rekonstruktion. Även NAÄJ hade boggigodsvagnar som skulle göra tågsätten mer representativa, men här krävs musealt tveksamma hela rekonstruktioner.

Det är bara godsfinckorna som ÖSIJ har nytta av i den vanliga trafiken. Övriga vagnar hålls trafikdugliga för att visas på ett musealt riktigt sätt. Det kan ske dels i representativa tågsätt från våra sju personförande 600-banor, dels genom att de ställs upp vid någon station. Att köra blandade, representativa tågsätt står ibland i konflikt med trafikmålet och ger extraarbete för personalen. Men vi prioriterar att hålla vagnar som bidrar till representativa tågsätt trafikdugliga eftersom ÖSIJ är en museijärnväg, inte ett stillastående museum. Om alla underhållsresurser måste satsas på att underhålla de fordon som absolut behövs i trafiken, kan vi visa öppna godsvagnar fastän de inte är i trafikdugligt skick.

ÖSIJ:s samling av öppna godsvagnar är representativ för de vagnstyper som användes vid de sju banorna, men däremot har vi inte tillräckligt många trafikdugliga godsvagnar för att kunna visa representativa tågsätt för AOJ och JGJ. Dock har vi renoveringsobjekt från dessa banor, som alltså är prioriterade. För MJ:s tågsätt saknas i dagsläget helt godsvagnar och det enda, tveksamma renoveringsobjektet är sommarvagnen Co 21.

Öppna så kallade Feldbahnvagnar var vanliga på MJ och några finns bevarade vid andra museibanor i Sverige. För ÖSIJ är det enklast att undersöka möjligheten att skaffa några från Tyskland. Som kontrast har vi gott om orenoverade öppna godsvagnar även från NAÄJ och KLJ, men de behövs knappast för att ge dessa banor mera representativa tågsätt. Dessa vagnar kan alltså användas på annat sätt, t.ex. som bytesobjekt.

Godsvagnarna står normalt ute, utsatta för väder och vind. Detta snarare än trafikslitage kräver löpande underhåll och någon gång renovering av vagnar som varit trafikdugliga.

De allra flesta trafikdugliga vagnarna tillför något till våra samlingar, som fordon eller som del i ett representativt tågsätt. Om verkstaden belastas hårt av prioriterade renoveringar kan renoveringen av några mindre prioriterade vagnar skjutas upp eller de kan tas ur trafik permanent. Tre-fyra vagnar har en syskonvagn som räcker för att behålla samlingens mångfald intakt. Från KLJ har vi många likadana K-vagnar och snart fyra små godsfinckor. Kanske räcker det med en L-vagn från NAÄJ.

6. MÖTET MELLAN DET ÖNSKVÄRDA OCH DET MÖJLIGA – PRIORITERINGAR

Här sammanfattas prioriteringarna från kapitlen om tågsätt, lok och vagnar. Med sikte på 2030 frågar vi: Vilka fordon är viktigast att behålla trafikdugliga, vilka skall rustas upp för trafik, vilka kan i första hand tas ur trafik om resurserna sviktar? Att ta ett fordon ur trafik kräver bara att det måste förvaras utan att fördärvas. Alternativt kan det användas för byte eller säljas. Vill vi visa upp det för allmänheten måste förvaringsutrymmet passa för det. Underhåll och upprustning kräver resurser – arbete och pengar. För att behålla fordon i trafik krävs löpande underhåll, kanske något års avställning för renovering. För att sätta nya fordon i trafik kan vi behöva göra flera olika saker: Skaffa nya fordon genom byte eller köp, rusta upp fordon i vår ägo eller rekonstruera fordon utan tillgång till originaldelar.

6.1 Vilka fordon är högst prioriterade – tre tabeller

Prioritering är också rangordning, att visa vad som är mer eller mindre viktigt: Detta fordon är totalt sett mera angeläget att ha i trafik än detta. Eftersom ÖSJ:s samlingar är omfattande är det naturligt att rangordna grupper av fordon snarare än enskilda individer. Det gäller förstås särskilt godsvagnarna eftersom de är så många och relativt lika. Bakgrunden till prioriteringarna framgår av de föregående kapitlen, här sammanfattas de, fordon för fordon i tre tabeller – en vardera för lok, personvagnar och godsvagnar. Fordonen sorteras med de högst prioriterade först, och i tabellens kolumner anges varför de är mer eller mindre prioriterade.

Efter de tre tabellerna sammanfattas prioriteringarna i korta texter, med fordon som är lika högt prioriterade i en grupp, på samma sätt som i tabellerna. Här placeras lok och vagnar i samma grupper för jämförelse.

Här anges vilka fordon som är prioriterade i tågsätt, som enskilda museiföremål, i trafiken eller som tjänstefordon. Dessa markeras med J (ja), övriga med N (nej).

Här anges om fordonet var trafikdugligt säsongen 2015 (Ja/Nej) och till vilket år i framtiden som det kan antas vara trafikdugligt med löpande underhåll, alltså utan att ställas av någon säsong. För det fordon som idag inte är i trafik anges om det krävs en renovering eller en mera omfattande rekonstruktion för att skall bli trafikdugligt.

Upprustningens omfattning anges grovt som Liten, Mellan eller Stor. En Liten renovering kräver upp till 50 dagsverken ock kostar högst 50'. Stora renoveringar och rekonstruktioner kräver flera hundra dagsverken och kostar flera hundra tusen kronor.

Fordon	Prio Tågsätt	Prio Fordon	Prio Trafik	Prio Tjänste	Trafikdugl -15?	Trafikdugl till år?	Renov alt rekonstr	Omfattning upprustning	Anm: Byta, köpa, låna? Avtal krävs? Övrigt
PRIOR 1									<i>Allsidigt prioriterade</i>
Lessebo	J	J	N	N	J	-20	Ren	Mellan	Avtal med Jvgmuseum krävs. Tubbyte, revision axlar, lager, maskineri
Virå	J	J	J	N	J	-20	-	Mellan	Arbete på pannarmatur före -20, översyn maskineriet före -30
K. M. Nilsson	J	J	J	N	J	-20	Ren	Stor	Byte panna och/eller fyrbox
Nian	J	J	J	N	J	-20	Ren	?	Avtal med Skärstads Hembygdsfören krävs efter -24
PRIOR 2									

Prioriteringar lok

Fordon	Prio Tågsätt	Prio Fordon	Prio Trafik	Prio Tjänste	Trafikdugl -15?	Trafikdugl till år?	Renov alt rekonstr	Omfattning upprustning	Anm: Byta, köpa, låna? Avtal krävs? Övrigt
PRIOR 1									<i>Allsidigt prioriterade originallok</i>
Lessebo	J	J	J	N	J	-20	Ren	Mellan	Nytt avtal med Jvgmuséum krävs. Tubbyte, revision axlar, lager, maskineri
Virå	J	J	J	N	J	-20	-	Mellan	Arbete på pannarmatur före -20, översyn maskineriet före -30
K. M. Nilsson	J	J	J	N	J	-20	Ren	Stor	Byte panna och/eller fyrbox
Nian	J	J	J	N	J	-20	Ren	Mellan	Avtal med Skärstads Hembygdsförening krävs efter -24
PRIOR 2									<i>Begränsat användbara originallok</i>
Munken	N	J	N	J	J	-	-	-	Enda bevarade växlingsloket från "de sju"
Lotta	J	N	N	N	N	-	Ren	Liten	Byte takstag, kanske tuber före -30. Byte matarventiler?
PRIOR 3									<i>Lok av originaltyp, systerlok</i>
Emsfors	J	N	J	N	J	-20	Ren	Stor	Byte fyrbox
Hamra	J	J	J	N	N	-20	Ren	Mellan	Tubbyte efter 2020
PRIOR 4									<i>Lok av trafikbanetyp och övriga lok</i>
Dylta	N	N	N	N	N	-	Ren	Mellan	Tubbyte, ramtank m m före -30
Sexan	N	N	J	N	N	-	Ren	Stor	Ny panna, stor revision slutförs
Helgenäs	N	J	N	N	N	-	Ren	Stor	Ny panna
Hunneberg	N	J	N	N	N	-	Ren	Mellan	Nya tuber m m
Garpen	N	J	N	N	J	-20	Ren	Mellan	Endast användbart i växling, nya batterier behövs
HFJ motorv	N	J	N	N	J	-	-	-	Användbart i begränsad omfattning p.g.a. slitage
PRIOR 5									<i>Tjänstelok, prioriteras här som reservlok</i>
Aspa	N	N	J/N	J	J/N	-20	Ren	Liten alt. stor	Begränsat användbart som tjänste- och reservlok, alt. stor upprustning
Gaivoron	N	N	J/N	J	J	-	-	-	Används som tjänstelok och som reservlok i vanlig trafik
PRIOR 6									<i>Prioriterade motorlok eller -vagnar</i>
JGJ XCo2	J	J	N	N	—	-	Rek	Stor	Kan ev. rekonstrueras på befintligt JGJ- underrede
KLJ 1/NAÄJ 2	J	J	N	N	J	-	-	-	Lånas för specialtrafik KLJ och NAÄJ
Hummel	N	J	J/N	N	J	-	Ev rek	Stor	Deponerad hos Frövi museum. Kan ev. rekonstrueras som ångloket Kosta
PRIOR 7									<i>Övriga motorlok, några av dessa behövs för växling</i>
Grefven	N	N	N	-	N	-	Ren	Mellan	Spräckt motorblock
Emma", Storvik	N	N	N	J/N	N	-	Ren	Liten	Garpen ersätter när dess batterier bytts
Pyret	N	N	N	J/N	J	-	-	-	
Värtan	N	N	N	J/N	J	-	-	-	
Surahammar	N	N	N	J/N	N	-	Ren	Liten	Demonterat. Ev ombyggnad av hytten

Prioritering personvagnar

Fordon	Prio Tågsätt	Prio Fordon	Prio Trafik	Prio Tjänste	Trafikdugl -15?	Trafikdugl till år?	Renov alt rekonstr	Omfattning upprustning	Anm: Byta, köpa, låna? Avtal krävs? Övrigt
PRIO 1									<i>Trafikdugliga -15</i>
AOJ Co 1	J	J	J	N	J	-20 el -25	-	I	Även HRRJ, MJ
HRRJ COö 6	J	J	J	N	J	-20 el -25			Nästa hel rekonstruktion
HRRJ CFo 7	J	J	J	N	J	-20 el -25	-	L	Även AOJ, MJ
JGJ Co2	J	J	J	N	J	-20 el -25	-	L	Kombination av två vagnar
JGJ Co 10	J	N	J	N	N	-	Rek	S	Upprustning pågår, klar -18
JGJ Co 11	J	J	J	N	J	-20 el -25	-	L	Även HRRJ
KLJ C 102	J	J	J	N	J	-30	-	-	Korgen rekonstruerad
KLJ CFo 103	J	J	J	N	J	-20 el -25	-	L	I allt väsentligt original
MJ Co 1	J	J	J	N	J	-20 el -25	-	L	Utlånad Museijärnvägen Munkedal
NAEJ BCo 3	J	J	J	N	J	-20 el -25	-	L	
NAEJ BCo 4	J	J	J	N	J	-20 el -25	-	L	Sista 600-vagnen, unik utformning
Stafsjö J BCo 2	J	J	J	N	J	-20 el -25	-	L	
Stafsjö J BCo 3	J	J	J	N	J	-20 el -25	-	L	
PRIO 2									<i>Behövs i tågsätt och trafik</i>
HRRJ Co 15	J	J	J	N	N	-	Ren	S	Komplett som JGJ-vagn, rötskadad
JGJ CNo 41	J	J	J	N	J	-30	-	-	Sommarvagn, godsvagn, korgen rekonstruerad
MJ Co 21	J	J	J	N	J	-30	-	-	Sommarvagn, utlånad Museijärnvägen Munkedal
PRIO 3									<i>Unik tillverkare, udda vagn</i>
NAEJ BCo 1	J	J	N	N	N	-	Ren	S	Unik, kristinehamnsbyggd. Underrede saknas, rötskadad korg
NAJ BCo 2	J	J	N	N	N	-	Ren	S	Unik, kristinehamnsbyggd. Underrede m.m. saknas, rötskadad korg
PRIO 4									<i>Tjänstevagn och nybygge</i>
ÖSIJ CN 81	N	N	N	J	J	-30	-	-	Nu personalvagn, "musikvagn"
ÖSIJ Ao 82	N	N	N	N	J	-30	-	-	"Kungavagnen", nybygge
PRIO 5									<i>Övriga</i>
KLJ BCo 104	J	N	N	N	N	-	Rek	S	
NAÄÄJ BCo 9 el 10	J	J	J	N	-	-	REK	S	Kräver hel rekonstruktion, korg finns vid Rävemåla hembygdsgenörelse
Stafsjö J CU 21	J	N	N	N	N	-	Rek	M	Nu som godsvagn U 21

Prioritering godsvagnar

Fordon	Prio Tågsätt	Prio Fordon	Prio Trafik	Trafikdugl -15?	Trafikdugl till år?	Renov alt rekonstr	Omfattning upprustning	Anm: Byta, köpa, låna? Avtal krävs? Övrigt
PRIO 1								<i>Behövs i trafik, är trafikdugliga</i>
AOJ G 3	J	J	J	J	?	-	-	
JGJ Dfo 27	J	J	J	J	-30	-	-	Togs i trafik -15
KLJ G 29, 30, 63	J/N	J/N	J/N	J	-30	-	-	Två KLJ Gxx behövs som fordon och i tågsätt
KLJ G 41	J/N	N	J	N	-	Ren	-	Under renovering. Två KLJ Gxx behövs som fordon och i tågsätt
Stafsjö J G 20	J	J	J	J	-25	Ren	Liten	Byte av rötskadat virke
PRIO 2								<i>Behövs ej i trafik, är trafikdugliga</i>
AOJ NN 24	J	J	N	N	-30	Ren	Mellan	Under renovering
AOJ NN 27	J	J	N	J	-30	-	-	
HRRJ I 43	N	J	N	J	-30	-	-	
HRRJ IN 66	N	J	N	J	-30	-	-	
HRRJ IN 80	N	J	N	J	-30	-	-	
JGJ No 42	J	J	N	J	-30	-	-	
JGJ No 51	J	J	N	J	-30	-	-	
JGJ IKN 101	J	J	N	J	-30	-	-	
JGJ IKN 106	J	J	N	J	-30	-	-	
KLJ K 1, 2, 7, 10, 14, 17	J	J	N	J	-30	-	-	Fyra KLJ Kxx behövs i Kostasystemets tågsätt
MJ Qo 58	J	J	N	J	-30	-	-	
NAÄJ KN 29, 45	J	J	N	J	-30	-	-	
NAÄJ IN 47	J	J	N	J	-30	-	-	
NAÄJ KN 62	J	J	N	J	-30	-	-	
NAÄJ L 64, 68	J	J	N	J	-20	Ren	Liten	Byte av rötskadat virke
NAÄJ I 70	J	J	N	J	-30	-	-	
NAÄJ KN3 72	J	J	N	J	-30	-	-	
NAÄJ I 73	J	J	N	J	-30	-	-	
Stafsjö J U 21, 24	J	J	N	J	-30	-	-	
Stafsjö J A 50, 52, 62	J	J	N	J	-30	-	-	Ett par timmervagnar plus en udda vagn är trafikdugliga
PRIO 3								<i>Kompletterar fordonssamling och/eller tågsätt</i>
KLJ NNo 126/Go 126	J	J	N	J/N	-30	Ren	Mellan	Renoveras som ursprunglig Go
MJ Oo ??	J	J	N	-	-	-	-	ÖSII har inga godsvagnar från MJ. Skaffa två underreden?
Stafsjö J A ??	J	J	N	N	-	Ren	Mellan	Ger ett andra par timmervagnar
ÖSII 901/JGJ Go	N	?	N	J	-	Ren	Liten	Liknar JGJ-finka, ursprungligen en JGJ No, behövs som tjänstevagn

Prioritering godsvagnar

Fordon	Prio Tågsätt	Prio Fordon	Prio Trafik	Trafikdugl -15?	Trafikdugl till år?	Renov alt rekonstr	Omfattning upprustning	Anm: Byta, köpa, låna? Avtal krävs? Övrigt
PRIO 4								<i>Övriga</i>
AOJ NN 25	J	J	N	N	-	Ren	Mellan	Kolningsplattform Läggesta
HRRJ IN ??	N	N	N	N	-	Ren	Mellan	Behövs möjligen i blandat tåg
JGJ Mo ??	J	J	N	N	-	Ren	Mellan	Behövs möjligen i blandat tåg
NAÄJ Fo/Go 11, 12, 13	J	J	J	-	-	Rek	Stor	Hel rekonstruktion av en av dessa finkor
ÖSJJ 909/JGJ No 108	N	?	N	J	-	Ren	Liten	Renoveras som JGJ No 108
PRIO 5								<i>Övriga orenoverade vagnar</i>
JGJ IKN 103								
JGJ No 56, 62, 84, 107, 109, 110, 111, 113, 114								
JGJ två okända								
KLJ I 37								
KLJ några K								
KLJ NN 50								
NAÄJ IN2 48, 51, 55								
NAÄJ KN3 58								
Stafsjö J U 11								
Stafsjö J A??								En A-vagn renoveras, se ovan

6.2 Vilka fordon bör vara trafikdugliga 2020-30?

Sammanställningen här nedanför blandar lok, personvagnar och godsvagnar i ett försök att jämföra prioriteringarna mellan dessa olika slags fordon. Därför används bokstäver för de olika grupperna av fordon, i stället för tabellernas siffror.

PRIO: Allsidigt visa ÖSIJ:s samling av fordon

- Så långt möjligt bedriva den vanliga trafiken med tågsätt där alla fordon är från en enda av de sju personförande 600-banorna eller ÖSIJ:s första tid (framtidbild 1, kap 1).
- Alternativt sätta samman vardagstrafikens tågsätt för att så allsidigt som möjligt visa bredden på vår samling av fordon från dessa (framtidbild 2, kap 1).

De övriga prioriteringsgrupperna här nedanför visar vilka fordon som är mest angelägna att ha i trafik, men denna första grupp är annorlunda. Den handlar om hur vår vanliga trafik bäst bedrivs för att uppfylla museimålet. Syftet med all prioritering är dock detsamma – att ge våra resenärer en så intressant bild som möjligt av vår samling fordon från de sju personförande 600-banorna samt ÖSIJ:s första tid.

Det som för framtiden ändrar ÖSIJ:s verksamhet mest utan att kräva stora resurser är att så långt möjligt köra representativa tågsätt i vardagstrafiken. Den första framtidsbilden i första kapitlet visar hur det kan fungera. Som kontrast visar den andra framtidsbilden på ett helt annat sätt att systematiskt visa bredden på vår samling av fordon. Observera: Oavsett vilken av dessa framtidbilder vi låter vägleda ÖSIJ:s utveckling måste vi skapa nya rutiner för hur tåg sätts samman inför en trafikdag.

PRIO A

- Löpande underhålla och vid behov rusta upp ångloken LESSEBO, VIRÅ, K. M. NELSSON och NIAN.
- Löpande underhålla och renovera en i taget av samtliga personvagnar som idag är trafikdugliga.
- Löpande underhålla och vid behov rusta upp åtminstone fem tvåaxliga godsfinckor.

LESSEBO är högt prioriterat för sitt stora museala värde och sin användbarhet i fem olika banors tågsätt. Det är användbart som trafiklok men bör inte slitas för mycket. De tre svenskbyggda loken VIRÅ, K. M. NELSSON och NIAN är unika och användbara i flera banors tågsätt. De är också utmärkta trafiklok.

Alla personvagnar som vi idag har i trafik är musealt värdefulla både i tågsätt och som enskilda fordon. De behövs också alla i vår trafik. Därför är det inte meningsfullt att prioritera någon före de andra även om de är i olika hög grad original och några är "dubletter" från samma tillverkare.

De tvåaxliga godsfinckor som vi har i trafik är musealt intressanta, men vi behöver högst fem i trafiken, och för representativitetens skull bara två stycken från KLJ. Övriga godsvagnar är lägre prioriterade även om de är musealt intressanta, eftersom de inte behövs i trafiken.

PRIO B

- Löpande underhålla motorloket MUNKEN.
- Slutföra upprustningen och löpande underhålla LOTTA.
- Löpande underhålla motorloken ASPA och GAVORON. Vid behov rusta upp ASPA.
- Slutföra rekonstruktion av personvagnen JGJ Co 10.
- Rekonstruera en till personvagn, antingen HRRJ Co 15, NAÄJ BCo 1 eller NAÄJ BCo 2.
- Löpande underhålla tjänstevagnar efter behov.

MUNKEN är det enda bevarade motorloket från någon av "de sju", men bara användbart som växlingslok. LOTTA är också delvis begränsat i användningen men behövs i ett tågsätt från ÖSIJ:s första tid. Motorloken ASPA och GAVORON behövs som reservlok i trafiken och som tjänstelok och åtminstone ett av dem måste därför vara trafikdugligt fastän deras museala värde är begränsat. ASPA är ursprungligen ett industrilok och utseendemässigt delvis förändrat. Användningen av ASPA måste begränsas, alternativt krävs en stor upprustning. GAVORON är historiskt och musealt ointressant.

Rekonstruktionen av JGJ Co 10 beräknas vara klar 2018 och ger en mera realistisk längd på tågsätt från den banan. Återskapandet av personvagnen JGJ Co 12 som HRRJ Co 15 är musealt intressant främst som tillskott till ett HRRJ-tågsätt med personvagnar. Rekonstruktionen av åtminstone en av nätterbybanans personvagnar är mindre intressant i tågsätt eftersom vi redan har två nätterbyvagnar, men tillför i stället samlingarna en vagn byggd av kristinehamnsverkstaden. Valet avgörs av vilken vagn som har mest bevarat i original och som därför kräver minst resurser att rekonstruera.

Tjänstevagnar måste finnas om vi skall kunna bedriva trafik. Endast två av dem har musealt värde vid ÖSIJ. Sannolikt har vi flera tjänstevagnar än vi behöver, så några kan ställas av, säljas eller användas för byte.

PRIO C

- Löpande underhålla och på sikt rusta upp ångloket EMSFORS.
- Slutföra upprustning av ångloket HAMRA.
- Låna in Ohsabanans motorlok, f.d. NAÄJ 2 och KLJ 1 när tillfälle givs.
- Löpande underhålla sommarvagn JGJ CNo 41.

- Återta och löpande underhålla sommarvagn MJ Co 21.
- Löpande underhålla alla trafikdugliga öppna godsvagnar, med undantag av två littera K från KLJ.
- Slutföra upprustning av AOJ NN 24.
- Rusta upp Stafsjö Järnvägs A-vagn.

EMSFORS är inte unikt och inte ett originallok från "de sju", men hade systerlok vid MJ och behövs därför i tågsätt därifrån. HAMRA är inte originallok men hade ett systerlok vid KLJ och kan användas som andralok i tågsätt därifrån. HAMRA är dessutom ett allsidigt användbart trafiklok. Ohsabanans motorlok är originallok från KLJ och NAÄJ och därför intressant för tågsätt från dessa banor.

Sommarvagnarna från JGJ och MJ är delvis rekonstruerade och har något begränsat värde i trafiken. MJ-vagnen är utlånad, men borde tas tillbaka för att den behövs i tågsätt från MJ.

De trafikdugliga öppna godsvagnarna är tillsammans en representativ samling. De underhålls för samlingarnas skull men behövs inte i vår trafik. Även här har vi fler KLJ-vagnar (litt. K) än som behövs för representativiteten. Öppna godsvagnen AOJ NN 24 är under renovering som bör slutföras. Upprustningen av Stafsjös A-vagn ger oss två par timmervagnar från denna bana.

PRIO D

- Löpande underhålla musikvagnen ÖSIJ CN 81 och kungavagnen ÖSIJ Ao 82.
- Rekonstruera någon fyraxlig godsfincka, enklast KLJ NNo 126.
- Rekonstruera ett par öppna godsvagnar från MJ.

ÖSIJ:s musikvagn är i praktiken en tjänstevagn och Ao 8, kungavagnen är ett nybygge som endast används i specialtrafik. Bägge har sitt värde som delar av ÖSIJ:s historia.

Vi har inga fyraxliga godsfinckor i trafik fastän både JGJ, KLJ och NAÄJ hade sådana. KLJ NNo 126 är idag trafikduglig och kan återställas som Go-vagn. Det finns inga bevarade öppna godsvagnar från MJ. Möjligen går det att köpa eller byta till sig brigadvagnar för att ge oss ett par Oo-vagnar.

Visioner och lågt prioriterade fordon

De fyra högst prioriterade grupperna av fordon klarar ÖSIJ att hålla i trafik eller rusta upp för trafik om vi har personal och passagerare på samma sätt som de senaste 10-15 åren. Prio E här nedanför är en grupp av fordon som kan prioriteras bort om våra resurser i dagsverken eller pengar blir knappa. Därtill har vi några fordon som hör till gruppen Visioner och några som tillhör Prio F. De förstnämnda skulle tillföra samlingarna

något väsentligt som fordon eller i tågsätt, men kräver mycket stora resurser att förverkliga, oftast för att de är nästan helt och hållet rekonstruktioner. Fordon med Prio F är lägst prioriterade att visa i trafik med de utgångspunkter som utvecklingsplanen har.

PRIO E

- Rusta upp åtminstone något av ångloken HUNNEBERG eller HELGENÄS.
- Löpande underhålla HFJ-motorvagnen.
- Löpande underhålla och på sikt rusta upp batteriloket GARPEN.
- Rusta upp Stafsjö J:s sommarvagn CU 21.

HUNNEBERG har ingen motsvarighet vid någon av "de sju", medan HELGENÄS är av samma typ som NAÄJ:s skrotade lok LILLY. Båda loken är musealt intressanta och representerar ÖSIJ:s första år, men särskilt HELGENÄS är väldigt begränsat användbart. HFJ-motorvagnen är ombyggt från 802 mm spårvidd men liknar motorvagnarna vid AOJ och Stafsjö som inte bevarats. Batteriloket GARPEN är unikt, men ombyggt och användes på en industribana.

Stafsjövagnen CU 21 tillför en sommarvagn till denna banas tågsätt, och gör det därmed intressantare att köra ett "söndagståg".

PRIO F

- Rusta upp ångloket DYLTA och/eller SEXAN alternativt avyttra något eller bägge.
- Löpande underhålla något eller flera av ÖSIJ:s industrilok alternativt avyttra något eller flera av dem.
- Löpande underhålla några av de lågt prioriterade täckta och öppna KLJ-godsvagnarna, alternativt ta dem ur trafik eller avyttra dem.

Ångloken DYLTA och SEXAN har inga motsvarigheter vid någon av "de sju". DYLTA är kraftigt ombyggt och SEXAN kräver dessutom mycket arbete för att sätta i trafik.

ÖSIJ har en samling små motorlok som använts vid industribanor. Eftersom underhållsplanen haft som utgångspunkt att prioritera fordon som kommer från någon av de sju personförande banorna och som kan användas i vår trafik, blir dessa lok lågt prioriterade. Trots det kan de ha stort musealt värde, om vi i framtiden vill prioritera att visa även sådana lok i det slags trafik som de användes i. De har också sitt värde som representanter för ÖSIJ:s tidigare historia. Föreningsmålet och fortsatta diskussioner får visa hur dessa lok skall prioriteras i förhållande till samlingen av fordon från "de sju" och ÖSIJ:s första tid. Om de fortsatt skall vara lågt prioriterade kan det bli aktuellt att använda dem vid byte eller sälja dem. Om deras underhåll inte tar resurser från annat verkstadsarbete kan de natur-

ligtvis behållas, men då bör de visas mera systematiskt än idag, till exempel vid "Industribanans dag".

Enligt tabellerna med prioriteringar kan vi vid behov ta ur trafik två tvåaxliga täckta godsvagnar och två öppna K-vagnar, alla från KLJ. Även en av tråkvagnarna från NAÄJ kan ställas av om det blir svårt att hinna med underhåll av alla godsvagnar.

VISIONER

- Slutföra rekonstruktionen av tendern till KLJ:s skrotade lok KOSTA.
- Rekonstruera KLJ:s lok KOSTA från utlånade motorloket HUMMEL.
- Rekonstruera motorloket NAÄJ 2/KLJ 1 utan tillgång till bevarade delar.
- Rekonstruera JGJ:s motorvagn från bevarade delar.
- Rekonstruera någon av personvagnarna NAÄJ Co 9 eller 10 utan tillgång till bevarade delar.
- Rekonstruera någon fyraxlig täckt godsvagn från NAÄJ eller JGJ utan tillgång till bevarade delar.
- Rekonstruera JGJ:s bevarade Mo-vagn.

Tendern till LESSEBOS systerlok KOSTA kan rekonstrueras och kopplas efter LESSEBO för att visa hur ett tenderlok vid KLJ såg ut. KOSTAs bakre ramverk blev vid KLJ ombyggt till motorlok och är nu deponerat hos Frövi Maskin & Bruksbanemuseum. Om ÖSIJ är berett att satsa mycket stora resurser kan KOSTA rekonstrueras med användandet av de bevarade delarna. Men som nästan fullständig rekonstruktion får loket ett begränsat musealt värde, och dessutom disponerar vi redan systerloket LESSEBO.

JGJ:s motorvagn skulle tillföra ÖSIJ:s samlingar en motorvagn, men blir nästan en hel rekonstruktion, som kräver stora resurser. Den är intressantare än de övriga banornas motorvagnar eftersom den också kunde dra en personvagn. Ett motorlok med NAÄJ:s som förebild blir också en hel rekonstruktion eftersom originalet finns på Ohsabanen. Men det skulle ge ett trafikdugligt, originallikt motorlok. Bägge projekten är som hela rekonstruktioner musealt tveksamma men visar fordon av typer som vi inte alls har idag.

NAÄJ 9 och 10 såg helt annorlunda ut än alla andra personvagnar på 600-banorna med sina lådliknande, hembyggda vagnskorgar på fackverksunderrede från HRRJ. Korgen till NAÄJ Co 9 finns i Rävemåla Hembygdsförening men saknar underrede. ÖSIJ behöver alltså rekonstruera en sådan vagn helt och hållet, vilket är resurskrävande och musealt tveksamt men ur helhetsperspektiv intressant.

En täckt fyraxlig godsvagn från NAÄJ och/eller JGJ skulle berika fordonssamlingarna och tågsättet men kräver en hel rekonstruktion, vilket är kostsamt och

musealt tveksamt. Från JGJ har vi gott om NNo-vagnar men ingen Mo, som alltså skulle berika en redan omfattande samling av trafikdugliga JGJ-vagnar.

6.3 ÖSIJ i framtiden – bevara fordon och visa dem

ÖSIJ:s utvecklingsplan visar på föreningens framtida handlingsfrihet under tiden fram till 2030. Den bygger på antagandet att verksamheten kan bedrivas ungefär som de senaste 10-15 åren. Alltså att vi kan rekrytera och utbilda ny personal, att vi fortfarande har ungefär dagens antal resenärer och därmed en fortsatt god ekonomi, osv. Men prioriteringarna kan bli väl så viktiga om antalet passagerare minskar eller vi får svårt att rekrytera personal. Några tänkbara sådana framtider presenterades i slutet av kapitel 1. Begränsningarna i handlingsfriheten redovisas som prioriteringar, rangordningar: Behåll eller sätt detta fordon i trafikdugligt skick snarare än detta. Prioriteringarna gjordes fordon för fordon och museimålet var viktigast. Dels bedömdes det enskilda fordonets museala värde, dels hur viktigt det är som en del i ett tågsätt. Vi vill kunna sätta samman representativa tågsätt från var och en av de sju personförande 600-banorna samt ett från ÖSIJ:s första tid, vid Lina tegelbruk.

Vid prioriteringarna sågs trafikmålet som en begränsning för förverkligandet av museimålet, på samma sätt som tillgången på renoveringsobjekt, personal eller pengar. De eventuella begränsningar eller omprioriteringar som föreningsmålet ger redovisas inte i utvecklingsplanen utan får hanteras i den praktiska verksamheten eller i fortsatta diskussioner.

Utvecklingsplanen låser inte fast vad vi skall satsa på för framtiden utan visar snarare på hur verksamheten kan utvecklas om vi håller oss till de utgångspunkter som redovisades i de första kapitlen. Verkligheten förändras snabbt och överraskar oss. Därför är det viktigaste för framtiden att veta vad som är mer eller mindre viktigt och utifrån det välja vad som är praktiskt möjligt vid en viss tidpunkt.

Utvecklingsplanen visar att fordonsparken i allt väsentligt är representativ för de fordon som användes vid de 600-banor vi vill visa. Det är också möjligt att med ganska få kompletteringar visa representativa tågsätt från dessa banor. Eftersom det inte finns originallok bevarade från alla banor, använder vi i stället lok av originaltyp, och sådana har vi tillgång till för alla banor.

ÖSIJ har en ideellt arbetande personal, men de bedriver en verksamhet som samhället ställer samma krav på som en yrkesmässigt driven järnväg. Många har varit aktiva i decennier, och mycket av deras kunskap är "tyst". Sådan kunskap lär man sig genom att titta på, fråga och härma, inte genom att läsa böcker. En nyckelfråga för ÖSIJ:s framtida utveckling är därför att vi måste rekrytera och utbilda ny aktiva som fungerar på samma sätt som personalen gjort fram tills nu. Det är uppenbart att teknik, trafik och personalfrågor hänger helt samman

och att alla delar måste fungera om vi skall fortsätta driva vår museijärnväg.

Vill vi behålla fordonsparkens representativitet måste de allra flesta av de vagnar som vi idag har i trafik vara trafikdugliga även 2020 och 2030. Om vi därtill renoverar och rekonstruerar två personvagnar och en eller två fyraxliga godsfinckor tillför vi samlingarna och tågsätten mycket med ganska begränsade insatser. Allt därutöver tillhör kategorin "Vägledd visioner". Sådana måste vi också ha, om verksamheten skall utvecklas och det skall vara roligt att vara aktiv vid ÖSIJ.

Om antalet resande går ner eller vi får brist på personal blir vår framtida handlingsfrihet begränsad. Då är det extra angeläget att veta vilka fordon som det är mest angeläget att behålla i trafik. I en sådan situation är det museijärnvägens långsiktiga överlevnad som är högst prioriterad. Trafikmålet kan därför bli viktigare än museimålet: Vi måste prioritera fordon som lämpar sig för vår vanliga trafik och som fungerar med den personal vi har i en sådan situation. Även ekonomin kan begränsa vår handlingsfrihet. Men som framtidsbilderna i första kapitlet visar, kan en krissituation också ge möjligheter till ett annat slags trafik och stärka föreningen för framtiden.

Tjänstefordonen har inte tagits upp i prioriteringarna. Med några få undantag är de inte musealt intressanta, men behövs som just tjänstefordon. Sannolikt har vi dock flera tjänstevagnar än vi behöver, så några kan ställas av, säljas eller användas för byte.

Det som för framtiden kan ändra ÖSIJ:s verksamhet mest utan stora resurser är att satsa på att använda representativa tågsätt i vardagstrafiken. Den första framtidsbilden i första kapitlet visar hur det kan fungera. Även den andra framtidsbilden i samma kapitel ändrar påtagligt hur vi visar upp vår samling av fordon för allmänheten. Det är angeläget att dessa alternativ diskuteras av personalen och övriga medlemmar. Om vi väljer att utveckla vår trafik enligt någon av dessa framtidsbilder måste vi skapa nya rutiner för hur tåg sätts samman inför en trafikdag.

Den kanske viktigaste slutsatsen av detta arbete är ändå att ÖSIJ har mycket goda förutsättningar att bibehålla och utveckla sin verksamhet som museibana, trots alla de oundvikliga kompromisser som ställs när museiföremål skall slitas på i tusentals km trafik varje år. Det skall vi vara stolta och glada över och ta fasta på, så att vår verksamhet fortsätter att utvecklas, lockar passagerare och ger meningsfull sysselsättning åt personalen!

Bilaga 1

Vägledande frågor: Representativa tågsätt idag och 2030 för åtta banor

Vägledande fråga för 2020 -30:

Hur såg typiska tågsätt ut vid respektive järnväg? Vilken tid är respektive järnväg bäst representant för, om vi vill visa ett så brett utbud av lok och vagnar som möjligt? Om vi vill visa de svenska 600-banornas historiska utveckling så allsidigt som möjligt?

Vägledande fråga för 2016:

Vilka trafikdugliga tågsätt har ÖSJ 2015? Hur väl representerar de respektive järnvägs vardagstrafik? Hur väl visar de tillsammans tågsammansättningar från olika tidsperioder, 1890-1960?

Vilka orenoverade eller ej trafikdugliga fordon har vi?

Ur mötet mellan de ideala tågsätten och de tillgängliga fordonen föds frågorna:

Vilka tågsätt vill vi visa i trafik 2030? Vad saknas idag för att visa dessa tågsätt? – lok, personvagnar, godsvagnar. Vilka möjligheter finns att göra tågsätten mera representativa?

Bilaga 2

Vägledande frågor: Inventering, värdering och planering – lok

Historisk beskrivning om byggare, beställare, fortsatt drifthistoria – vägledande frågor:

Vilket företag byggde loket, åt vilken järnväg? Användes det senare vid någon annan järnväg? När kom det till ÖSJ? Hur har det renoverats eller rekonstruerats, visats eller använts, och underhållits vid ÖSJ?

Dagsskick och värdering – vägledande frågor:

Vilken typ av lok? Ånga; diesel; bensin; el.

Vilken generation tillhör loket? I-VIII enligt Bonnedal. Därtill industrilok.

Vilket allmänt historiskt värde har loket? Representativt för tidsperiod, teknikutveckling, land; ett av få bevarade och därmed unikt.

Vilket historiskt värde har loket vid ÖSJ? Originallok från någon av "de sju"; av originaltyp vid bana som saknar originallok; av samma trafikbanetyp som lok vid bana som saknar originallok.

Vilken status har det i förhållande till originalet? Hur värderas denna status? Nära original; delvis rekonstruerat; väsentligt rekonstruerat. (Originalskick omfattar här alla ändringar i utförande fram till lokets sista tid vid någon av de sju personförande 600-banorna).

Vilket långsiktigt värde har det i ÖSJ:s trafik? Allsidigt användbart; inskränkningar betr. bekvämlighet eller tidtabell; anpassning betr. tågsammansättning; endast i specialtrafik; inget.

Vägledande frågor 2016-30:

Är loket trafikdugligt idag?

Om ja, till vilket år förblir det trafikdugligt med löpande underhåll?

Om nej, vad krävs för att det skall vara trafikdugligt 2030?

Om möjligt, uppskatta arbetsinsats och kostnader för renovering eller rekonstruktion.

Sammanfattande bedömning:

Vilket värde har loket som enskilt fordon i förhållande till ÖSJ:s musei- och trafikmål? Hur viktigt är det i ett tågsätt?

Bilaga 3

Vägledande frågor: Inventering, värdering och planering – personvagnar

Historisk beskrivning om byggare, beställare, fortsatt drifthistoria – vägledande frågor:

Vilket företag byggde vagnen, åt vilken järnväg?
Användes den senare vid någon annan järnväg? När kom den till ÖSIJ? Hur har den renoverats eller rekonstruerats, visats eller använts, och underhållits vid ÖSIJ?

Dagsskick och värdering – vägledande frågor:

Vilken typ av vagn? Litterering beskriver.
Vilket historiskt värde har vagnen? Representativ för tidsperiod, teknikutveckling; land, region eller bana; en av få bevarade och därmed unik; med helhetsvärde; med konstnärlig kvalitet.
Vilken status har den i förhållande till originalet? Hur värderas denna status? Nära original; delvis rekonstruerad; väsentligt rekonstruerad.
Vilket långsiktigt värde har den i ÖSIJ:s trafik? Allsidigt användbar; inskränkningar betr. bekvämlighet eller tidtabell; anpassning betr. tågsammansättning; endast i specialtrafik; inget.

Vägledande frågor 2016 -30:

Är vagnen trafikduglig idag?
Om ja, till vilket år förblir den trafikduglig med löpande underhåll?
Om nej, krävs renovering eller rekonstruktion för att den skall vara trafikduglig 2030?
Uppskatta arbetsinsats och kostnader för renovering eller rekonstruktion.

Sammanfattande bedömning:

Vilket värde har vagnen som enskilt fordon i förhållande till ÖSIJ:s musei- och trafikmål? Hur viktig är den i ett tågsätt?

Bilaga 4

Vägledande frågor: Inventering, värdering och planering – godsvagnar

Historisk beskrivning om byggare, beställare, fortsatt drifthistoria – vägledande frågor:

Vilket företag byggde vagnen, åt vilken järnväg?
Användes den senare vid någon annan järnväg? När kom den till ÖSIJ? Hur har den renoverats eller rekonstruerats, visats eller använts, och underhållits vid ÖSIJ?

Dagsskick och värdering – vägledande frågor:

Vilken typ av vagn? Litterering beskriver.
Vilket historiskt värde har vagnen? Representativ för tidsperiod, land, region eller bana; en av få bevarade och därmed unik; med helhetsvärde; tekniskt representativ; med konstnärlig kvalitet.
Vilken status i förhållande till originalet? Nära original; delvis rekonstruerad; väsentligt rekonstruerad.
Vilket långsiktigt värde har den i ÖSIJ:s trafik? Användbar; endast i specialtrafik; inget.

Vägledande frågor 2016 -30:

Är vagnen trafikduglig idag?
Om ja, till vilket år förblir den trafikduglig med löpande underhåll?
Om nej, krävs renovering eller rekonstruktion för att den skall vara trafikduglig 2030?
Uppskatta arbetsinsats och kostnader för renovering eller rekonstruktion.

Sammanfattande bedömning:

Vilket värde har vagnen som enskilt fordon i förhållande till ÖSIJ:s musei- och trafikmål? Hur viktig är den i ett tågsätt?

Örjan Svane

Bevara, renovera, trafikera

– utvecklingsplan för ÖSLJ:s lok och vagnar 2017 -30



Hur färdas ÖSLJ:s resenärer om femton år? Drar loket LESSEBO ett blandat tåg-sätt med vagnar bara från Kosta-Lessebo Järnväg, VIRÅ ett "söndagståg" från Stafsjöbanan? Har vi SEXAN kvar, till vad används HUNNEBERG och HAMRA? Vilka nya personvagnar klarar trafiktopparna när nätterbyvagnarna renoveras? Kör vi normalt blandade tågsätt fastän godsvagnarna bara är för syns skull?

ÖSLJ:s utvecklingsplan visar hur vår fordonspark kan utvecklas till 2030. Därför tar den upp både de lok, personvagnar och godsvagnar som vi har i trafik, och de som vi har samlat och som väntar på upprustning. Sammanställningen väg-leads av några frågor:

- Vilken historia har de fordon vi har tillgång till idag?
- Hur värderar vi dessa fordon, var för sig och som delar i museijärnvägens samlingar?
- Vilka av dessa fordon vill vi på sikt använda i trafik eller visa?
- Hur trafikdugliga är de idag?
- Vad krävs för att de skall vara trafikdugliga eller möjliga att visa år 2030?

Svaren på dessa frågor blir till en prioritering av vilka fordon som det är mest angeläget att behålla i trafik, rusta upp så att de kan användas i trafik, eller kanske ta ur trafik.

Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg

www.oslj.nu

ISBN 1 978-91-639-2486-6