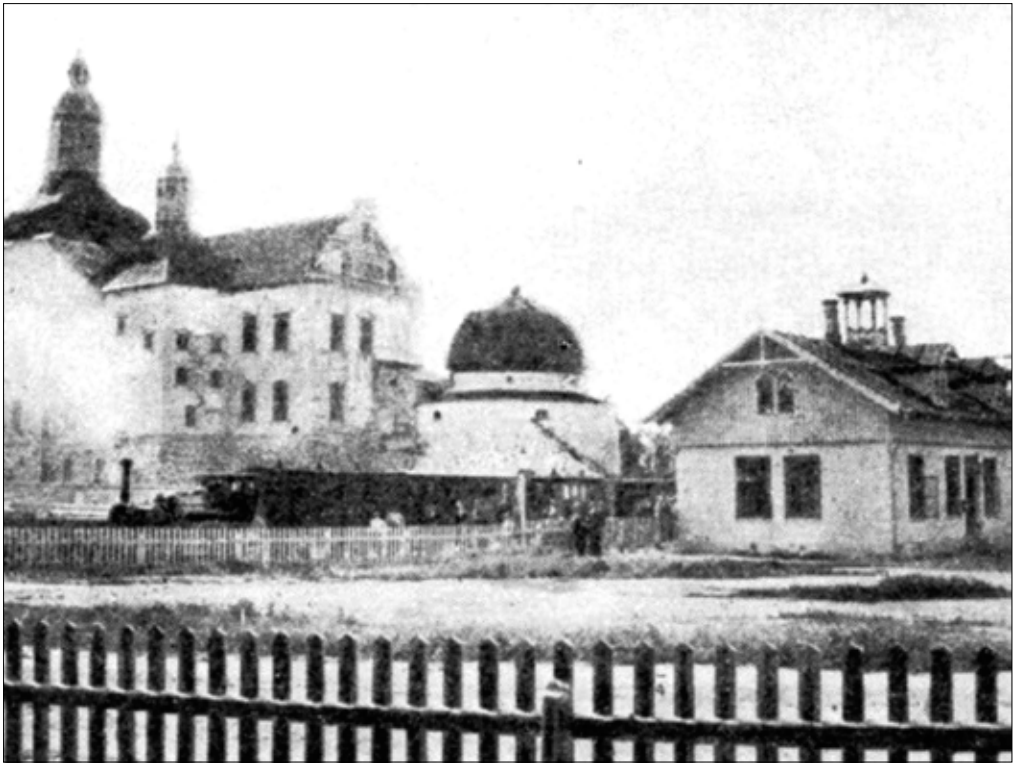


HISTORIK

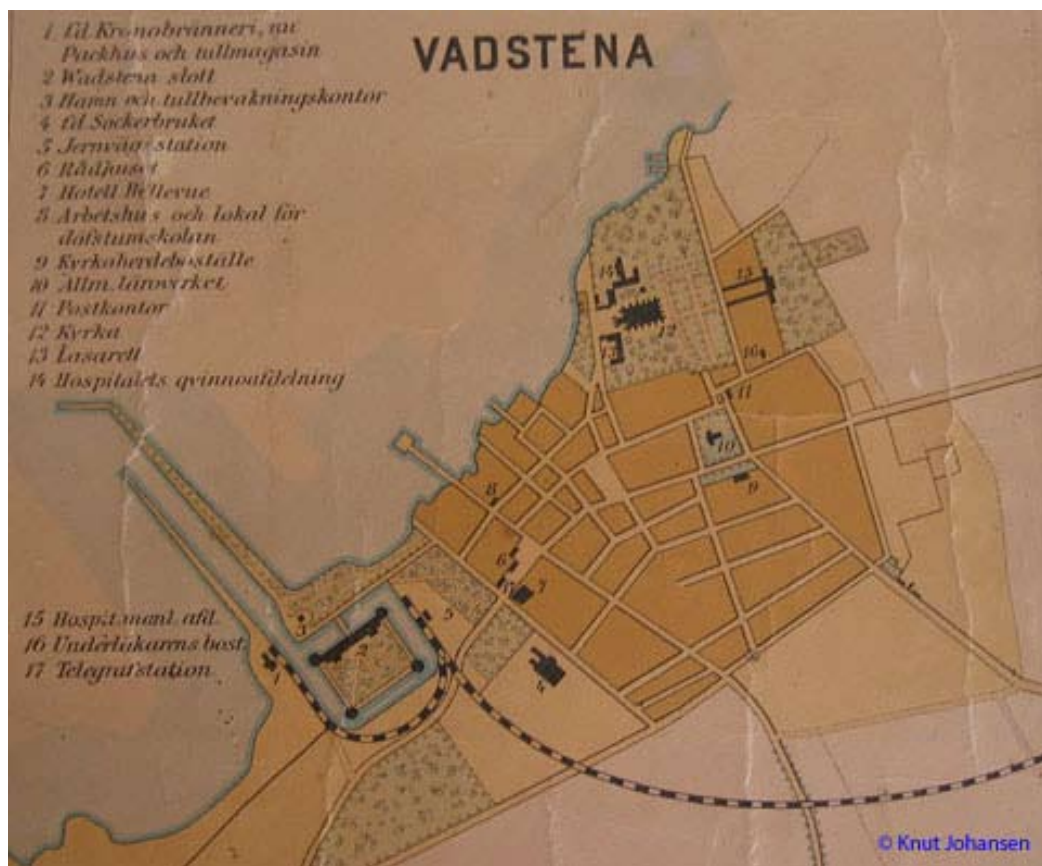
WFJ - Den sista biten Östgötasmalspår.

1874-1888

Wadstena-Fogelsta jernväg (WFJ) öppnades för trafik i oktober 1874. WFJ var en av de två första smalspåriga järnvägarna i Östergötland. Den 9.6 km långa banan bekostades av Vadstena stad och kom till för att Vadstena skulle få en förbindelse med den normalspåriga och privatägda Hallsberg-Motala-Mjölby-Jernväg (HMMJ), vilken hade invigts knappt år ett år innan, den 15/12 1873. HMMJ förband västra och östra stambanorna. Pålsboda-Finspångs jernväg (PFJ) öppnades bara en månad före WFJ och sista delen revs upp så sent som 1991. Endast WFJ finns kvar idag.



Vadstena gamla station före år 1888 (Vadstena slott i bakgrunden).



Karta från 1886 över Vadstena med järnvägen.

1888-1978

1888 tillkom linjen Vadstena-Ödeshög och båda järnvägarna slogs samman till det nybildade bolaget Fogelsta-Vadstena-Ödeshög Jernväg (FVÖJ). I samband med detta flyttades stationen i Vadstena till sin nuvarande plats och ett nytt stationshus byggdes. Stationshuset och området i övrigt har sedan dess stått i stort sett oförändrat fram till våra dagar.



Fogelsta station, c:a 1897, som tyvärr revs 1981.

Elektrifiering

1919 införlivades FVÖJ med Mellersta Östergötlands Järnvägar (MÖJ). MÖJ hade byggt upp ett smalspårnät som sträckte sig ända från Fågelsta och Motala i väster via Linköping till Ringstorp i öster. Därifrån fanns anslutning till andra smalspårsbanor i Östergötland, Småland och Närke. MÖJ var pionjär på eldriftens område och startade elektrifieringen 1907. I och med införlivningen av FVÖJ så elektrifierades även sträckan Fogelsta-Vadstena. Det första elektriska tåget mellan Linköping och Vadstena gick på julafton 1921.



»Ankan« från 1907 på MÖJ. »Ankan« togs ur reguljär drift 1946 och finns bevarad på järnvägs museet i Valla, Linköping.

Efter flera ekonomiska kriser under mellankrigstiden upplevde MÖJ sin storhetstid under andra världskriget. Tack vare eldriften kunde tågen rulla utan inskränkning under ransoneringstiden.



Eltåg Vadstena station 1955(foto Rudolf Carlsson).

MÖJ beställde två elektriska rälsbussar från Hilding Carlsson, vilka var byggda på en trästomme. Leverans skedde 1949-1950.



Hilding Carlsson elektrisk rälsbuss.

Östergötland hade en gång ett stort nät av smalspåriga järnvägar med 3 svenska fot (891 mm) spårvidd. Banorna hängde ihop från Ödeshög via Vadstena till Linköping och vidare till Norrköping. Man kunde komma ända upp till Örebro eller ut till Arkösund och Valdemarsvik. Söderut kunde man via Åtvidaberg komma till Västervik och vidare mot Växjö. Orter som Motala, Borensberg och Skänninge hade också förbindelse med smalspåret! Östergötlands smalspår kan ses iv SVTs Öppet Arkiv (<http://svt.se/svt/play/video.jsp?a=534967>).

Förstatligande

Första juli 1950 förstatligades MÖJ. Vägtrafiken expanderade vid denna tid snabbt och statsmakterna och SJ saknade i stort sett intresse för att satsa på en modernisering och utveckling av smalspårsbanorna. Istället avvecklades eldriften 1956 och dieselfordon sattes in. SJ behöll ångloket S2p 3037 för diverse uppgifter.



Gammalt och nytt möts, eldrift (Ankan) byts mot diesel (Yp) (handkolorerat foto från 1950-talet).



SJ S2p 3037 plogar snö vid Vadstena station c:a 1960. Både plog och lok finns kvar i Vadstena, renoverade av museiföreningen.

Avveckling

Banan hade passagerartrafik till 1963 när sista tåget lämnade Linköping för att senare komma tillbaka från Vadstena. Sista tåget drogs av ångloket S2p 3037 och det loket är tillbaka som dragkraft i museiföreningen sedan 1996.



Sista persontågen i Vadstena, 29 september 1963 (foto Corren).

Godstrafiken som mest bestod av spannmål, fortsatte fram till den 1 juni 1978. Under slutet av 1970-talet fick banan förfalla och det vackra stationshuset i Fogelsta revs av SJ så sent som på 1981.



Vadstena bangård 1979, innan museiföreningen kommer in och räddar kulturarvet. Som synes är området övergivet och helt igenväxt.

Museiföreningen Wadstena-Fogelsta Järnväg

WFJ

1974

Museiföreningen WJF grundades 1974 för att bevara det lilla som är kvar av Östergötlands smalspårnät. Idag finns av allt detta bara den knappt en mil långa sträckan Vadstena-Fågelsta kvar. Banan ägs av Vadstena kommun och Museiföreningen Wadstena-Fogelsta Järnväg arrenderar den. Föreningen förfogar över 2 ånglok, en rälsbuss, flera diesellok och ett betydande antal person- och godsvagnar av olika representativa typer. Föreningen är också väl utrustad med maskiner för underhåll av bana och fordon.



SJ S2p utanför Vadstena år 1997.

Första veteranåget rullade 1984 och hela vägen till Fågelsta 1988. Underhållet på banan hade varit eftersatt och 1998 välte en vagn på stationsområdet. Under 1999-2005 bedrevs verksamheten som ett »levande museum« på bangårdsområdet. Banan återöppnas nu etappvis med sikte på återupptagen trafik ända till Fågelsta i framtiden.

Stationsområdet i Vadstena representerar ett betydande kulturhistoriskt värde. Det unika lokstallet med tillhörande vändskiva är byggt i kalksten från Borghamn. De äldsta delarna tillkom i samband med järnvägens byggande 1874. Bangården har till stora delar behållit sin utformning från 1888, förutom elektrifieringen 1921, vars stolpar fortfarande står kvar, dock utan ledningar.



Storungs 3 och SJ S2p möts på Vadstena station Veterandagen 31/8 2008. Området är upprustat sedan förfallet på slutet av sjuttiotalet.

Renovering

Förutom upprustning av banan renoverar föreningen också vagnparken och övrig utrustning. Museiföreningen har bland annat renoverat följande materiel:

- Ångloket SJ S2p från 1919 totalrenoverades mellan åren 1984 och 1996. Dessförinnan hade det stått uppställt utomhus i en park i Kalmar.
- Ångloket Storungs 3 renoverades 1990-1992.
- Vagn med snöplog renoverades år 2007-2008.
- MÖJ »Amerikavagn« och en cafévagn har renoverats.

Föreningen skulle behöva ha tillgång till en vagnshall för banmateriel.

Utrustning

WJF förfogar över modern utrustning till ett värde av många hundra tusen kr för att bedriva reparation och underhåll. Bland annat finns en toppmodern sliperbytare.

Sliperbytare SBB 061 4884.

Banan hade ursprungligen ett mittpunktsavstånd mellan slipers på 2.5 svenska fot (74 cm) vilket ger med bangård och stickspår c:a 16000 slipers på den 9.6 km långa banan. Vid användandet av sliperbytaren byts c:a 50 sliprar per dag. Med en livslängd på drygt 30 år för en sliper, krävs alltså bara 10 arbetsdagar/år för att kontinuerligt underhålla hela banan. Detta är alltså inte alls en oöverstiglig arbetsinsats för en museiförening. Tyvärr måste mycket göras omgående på grund av tidigare bristande underhåll. I dagsläget koncentrerar föreningen sig på att byta sliprar till Huvudstad/Ladugård 206, vilket innebär att en sträcka på ytterligare 1700 m. Föreningen räknar med att 1800 sliprar behöver bytas, och då finns det en bansträcka på 3 km med hållplatser i båda ändar.



Mått

Metersystemet infördes 1878, fyra år efter WFJs öppnande. Dessförinnan användes måttsystemet från 1665 års förordning »Placat om mått och vikt«, baserat på Rydaholmsalnen. En aln var cirka 0.5938 m. 1 fot (≈ 0.2969 m) = $\frac{1}{2}$ aln = 12 verktum. I den anglosaxiska världen var en fot 0.3048 m, och därför är en 3 fots spårvidd 914 mm där. Spårvidden 891 mm användes således bara i Sverige. En svensk mil var då för övrigt 3600 stänger = 6000 famnar = 18000 alnar ≈ 10688 m.







