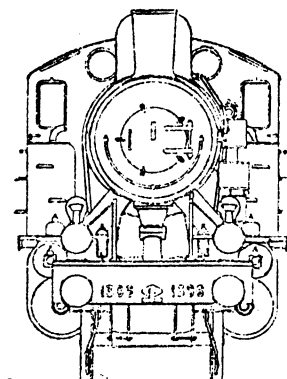


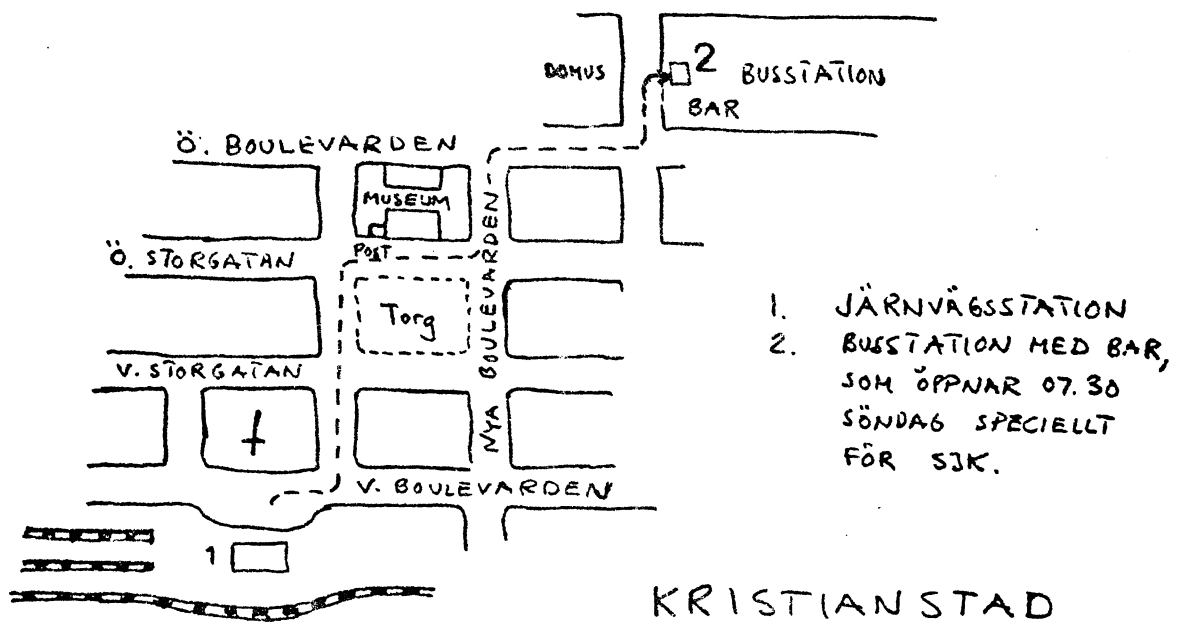
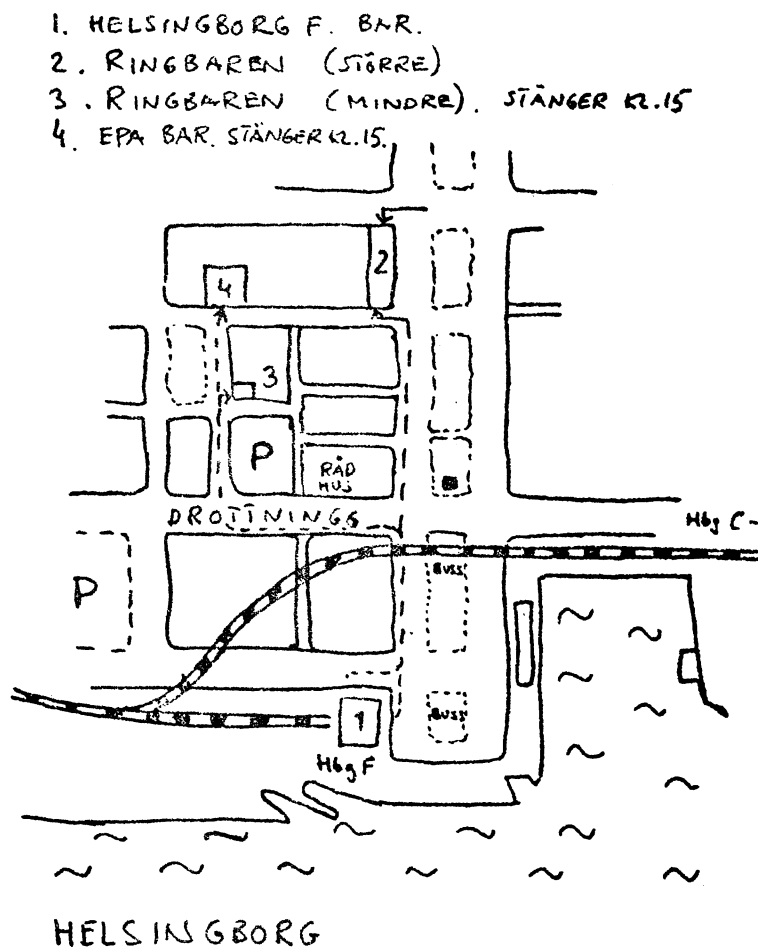
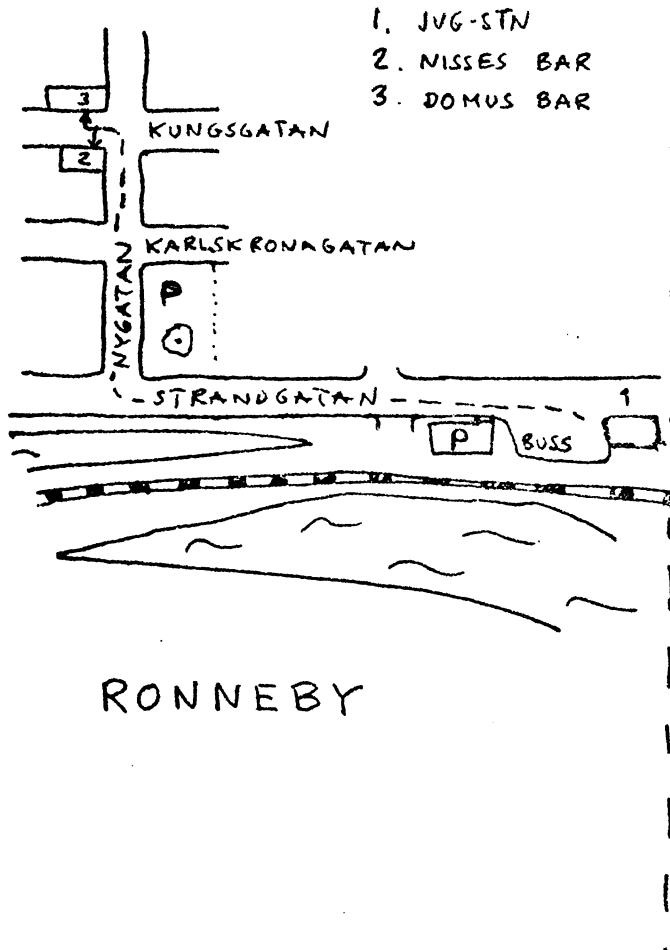
S. J. tanklokomotiv litt. Sb.

En resa efter S2 1306

på **BKB**

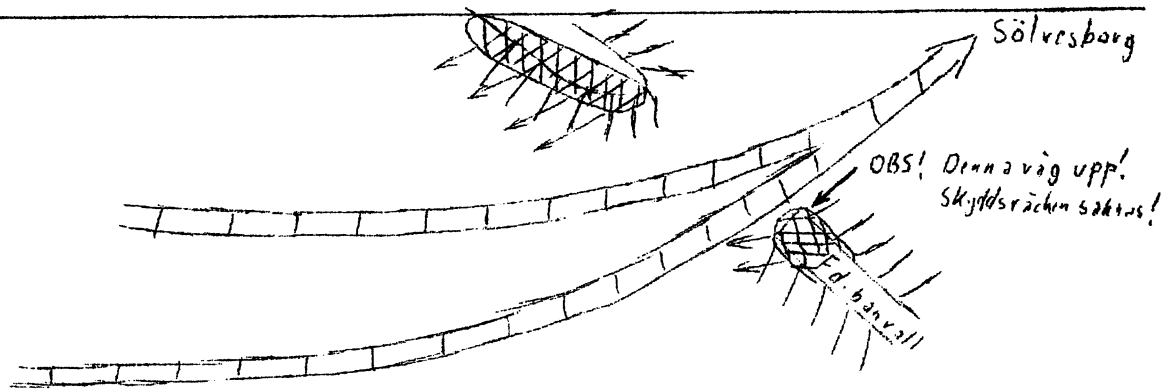
den 17 september 1972



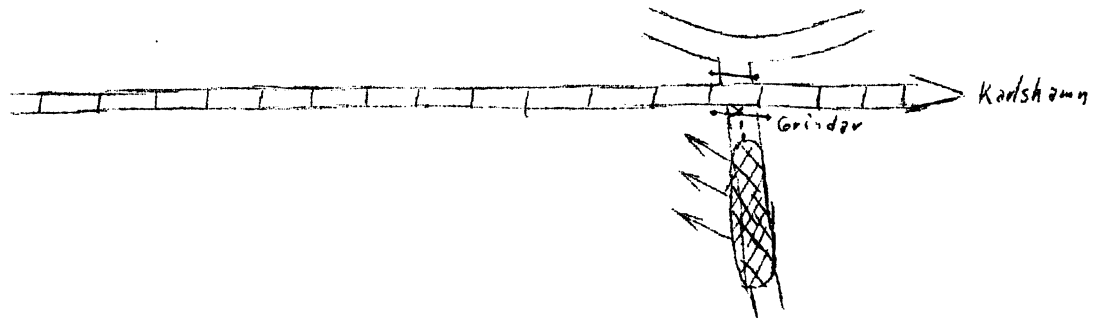


SJK HHJ- och BKB-resa
 Kartskisser.

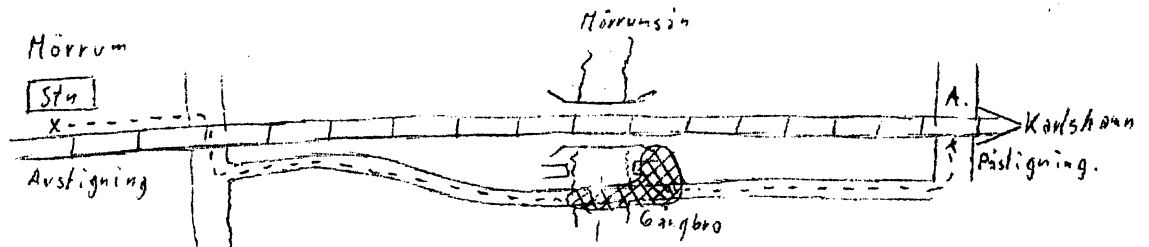
Fotokörning 1
ca kl. 09.35



Fotokörning 2
ca kl. 10.30



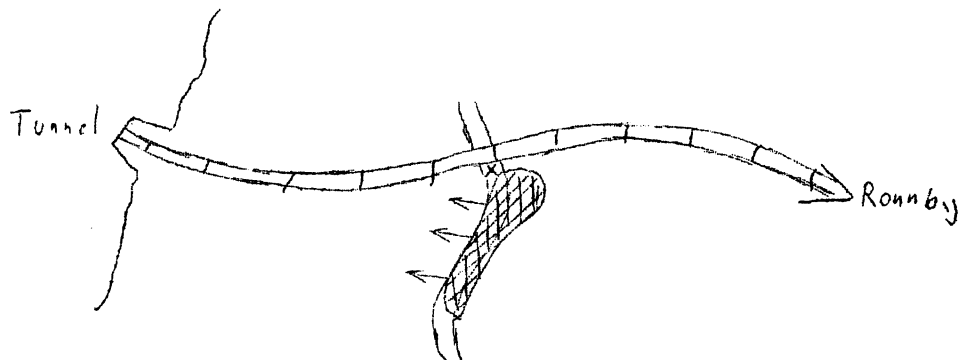
Fotokörning 3
ca kl. 11.12



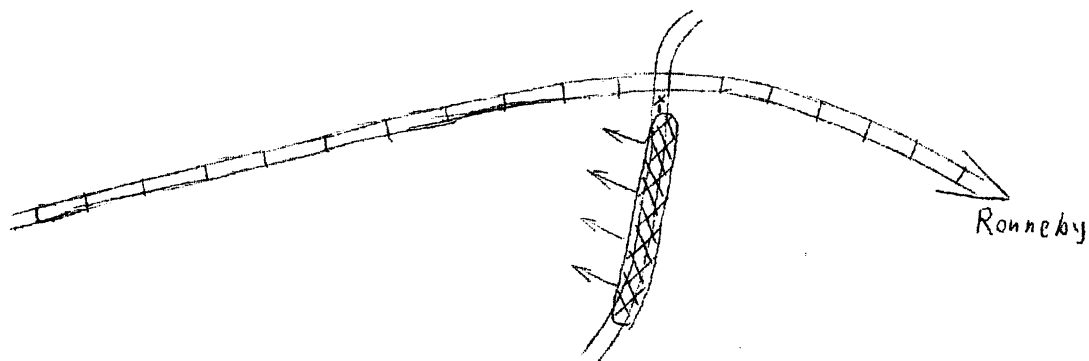
OBS! Avstigning vid stationen!
Påstigning vid vägförskningen A.

forts. bl.2

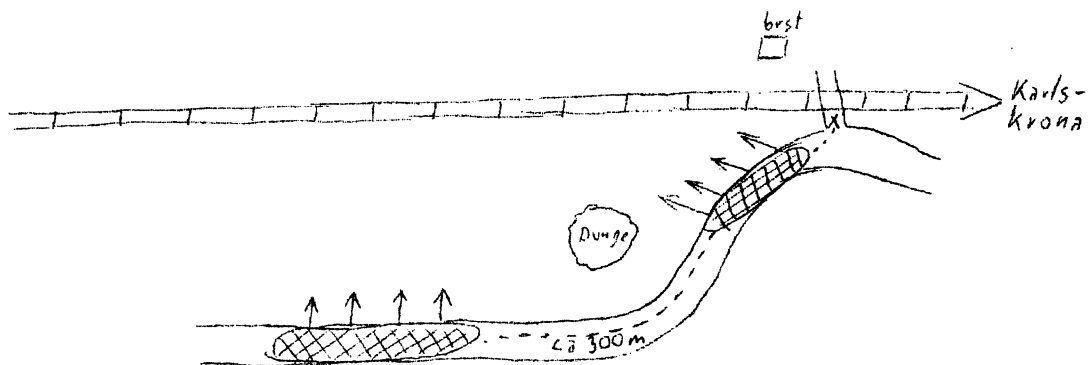
Fotokörning 4
Ca kl. 12.38



Fotokörning 5
Ca kl. 13.20



Fotokörning 6
Ca kl. 15.55



Till tkl Ck-Cr, Hm, Em; Lokl Ck, Cr, M; Fpt ddx M; Ttp, Tsttk Vö; Dals Cst; Buoc Ck, Kh, Cr

Tåg 1779 skall gå Karlskrona - Kristianstad C

Sön _____ dagen 17/ 9

Tågslag _____ pt _____ (för Sv Järnvägsklubben, framföres

av ånglok litt S2

Sms: lok, 1F, 5 AB/B

 Föraren även tbfh Biträde

Sth	Brtal	Brgr	Bansträcka
90	80	P	

Dpl (eller annan plats)	1) Sken (ving)	2) Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av
1	2	3	4	5	6	7	8
Karlskrona				18.05	8488e		
Gullberna	två	3		12			
Östraby			•	22			
Johannishus lp							
Ronneby C			18.40	19.03	1708e, 278		
Kallinge			•	10			
Bredåkra lp							
Bräkne-Hoby			•	23			
Märserum			•	30			
Karlshamn C			m19.43	55			
Vekerum lp							
Mörum				20.05			
Gustavstorp lp							
Öndbäck			•	13			
Sölvesborg			20.27	32	280		
Bromölla				43			
Östlöv			•	46			
Bäckaskog			•	50			
Fjälkinge			•	54			
Kristianstad C			21.05				

1) Endast flera än ett sken (en ving) anges. I denna kolumn anges i förekommande fall "of" (oförreglad).

2) Fylls i endast vid annat spår än huvudtågväg.

Anm: m = vattentagning

Tåg 395 skall möta tåg 1779 i Gullberna

Tåg 1338 skall möta tåg 1779 i Kristianstad C

Utförd åtgärd	Sien
Inf i tklboken	
S 3 upplagd / på order-	
S 3 kontroll / givn-st	
Kvitto lämnat	

Växjö den 5/9 1972

Kopia mottagen

(2 dd 5.72)

Tbfn

Förare

Till tkl Cr-Ck; Lokl Cr, Ck, M; Fpt ddx M; Ttp, Tsttk Vö; Dals Cst; Buoc Ck, Kh, Cr

Tåg 1778 skall gå Kristianstad C - Karlskrona Sön dagen 17/9

Tågslag pt (för Sv Järnvägsklubben, framföres
av ånglok litt S2

Sms: lok, 1F, 5 AB/B

 Föraren även tbfh Biträde

Sth	Brtal	Brgr	Bansträcka
90	80	P	

Dpl (eller annan plats)	1) Sken (ving)	2) Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av
1	2	3	4	5	6	7	8
Kristianstad C				8.53	271		
Ejälkinge			•	9.04			
Lackaskog			•	07			
Gualöv			•	11			
Bromölla			9.15	b 25			
Sölvesborg			50	b10.20	16431e		
Sandbäck			•10.45	52			
Gustavstorp lp							
Mörårum			11.02	b11.12			
Vekerum lp							
Karlshamn C			m 30	b12.35	273		1324
Märserum			•	13.00			
Bräkne-Hoby			•13.10	b 15			
Bredåkra lp			35	40			
Kallinge			•44	54			
Ronneby C			14.00	b15.50	1701		276e
hannishus lp							
Nättraby			•	16.15			
Gullberna	två	3n		23	392, 277eu		
Karlskrona	ett/två	41/1	16.30				

1) Endast flera än ett sken (en vinge) anges. I denna kolumn anges i förekommande fall "of" (oförreglad).

2) Fylls i endast vid annat spår än huvudtågväg.

Anm: b = uppehåll för fotografering enligt överenskommelse lokf-reseledaren på bstr

Bml-Sög, Sög-Sak, Mru-Kh, Kh-Mär, Bhb-Bdå, Rb-Nät.

g = Tkl tjug upphör 5 min efter tågets avgång.

m = Vattentagning n = Spår 2, då 277e går.

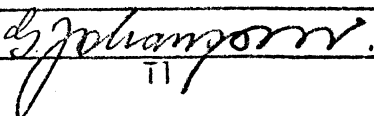
Tåg 1703 skall möta tåg 1778 i Ronneby C.

Tåg 1705 skall möta tåg 177 i Karlskrona.

Växjö den 5/9 1972

Kopia mottagen

(2 dd 5.72)



tbth

Utförd åtgärd	Sien
Inf i tklboken	
S 3 upplagd (på order-)	
S 3 kontroll/givn-st	
Kvitto lämnat	

Förare

Något om vårt lok, S2 1306.

1915 fick Järnvägsstyrelsens maskinbyrå i uppdrag att konstruera en loktyp för tunga persontåg på längre sträckor. Loken skulle även kunna användas i viss snälltågstjänst. S-loket, som kom 1908, hade visat sig mycket lämpligt i persontrafiken och var dessutom omtyckt av personalen. Vid konstruktionen av det nya loket, som fick litt Sb, utgick man från S-loket och gjorde vissa förändringar. Till panna valdes litt E och i ramen sattes B-lokets drivhjul. Vattenförråden ökades från 7 till 10 m³. I beskrivningen till loket omtalas att loket försetts med matarvattenförvärmare och om man också tar hänsyn till att de större drivhjulen minskar antalet cylinderfyllningar per km vägsträcka, räknas med att vattenförrådet räcker 110 à 120 km vid full tågbelastning. Kolrummet, som i jämförelse med S-loket, utökades från 2 ton (50 korgar) till 3,6 ton (90 korgar) medförde att med goda kol, skulle förrådet räcka för en sträcka på 250 à 300 km.

Sedan Järnvägsstyrelsen under februari 1916 erhållit infordrade offerter, lämnades beställningen till Motala Verkstad. Priset var 97.330 kr + 4.950 kr för matarvattenförvärmare. Loken skulle levereras med 1306 i mars, 1307-8 i april och 1309-10 under 1917.

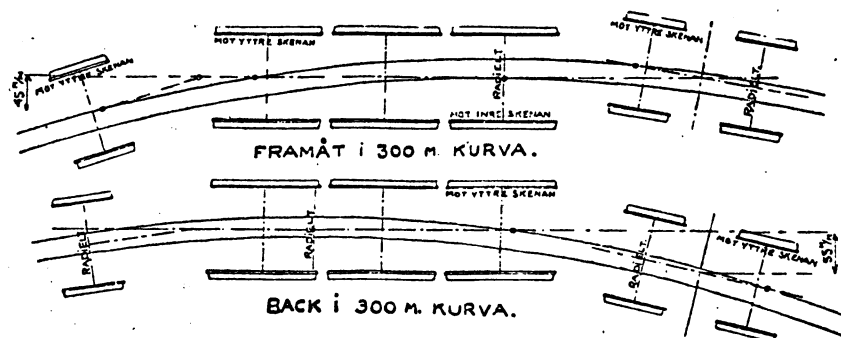
Dåvarande III distr. erhöll 1306-7 för trafiken på kontinentalbanan till Trelleborg. Distriktet använde Sb-lok även på HHJ fram till elektrifieringen, då de flyttades till Alvesta.

1957, när BKB blivit breddad, placerades 1306 och 1307 i Kristianstad. Loken hade då först varit vid den då ännu livaktiga verkstaden i Ystad och bl a försetts med Nalco matarvattenrenare. Under 1950-talet, troligen vid rev. klass III/A i Örebro 1956, fick 1306 sin el-turbobelysning.

1306 har dragit många, som det då hette, snabbpersontåg mellan Kristianstad och Karlskrona. Det var emellertid inte bara persontåg, utan även i vissa godståg gjorde hon bra ifrån sig. Fram till hösten 1962 var ångloken allenarådande i persontågen på BKB. Onsdagen den 31 oktober 1962 kom en nymodighet in i bilden. Tåg 621 (sovvagnståget) till Karlshamn drogs av T43 234. Då värmegenerator saknas på T43, hade ångfinkan Sol7 25708 kopplats i tåget.

1306 som B-klassades i Borås 1962 konserverades 1963 och placerades då i HKJ lokstall i Hästveda. Där har hon sedan stått tills SJK gjorde sitt förvärv. Resultatet ser vi idag.

Cylinderdiameter	540 mm.	Total vikt i tjänst, med förvärmare	81,000 kg.
Slagets längd	620 "	Materialvikt	62,500 "
Drivhjulsdiameter	1,750 "	Adhensionsvikt vid fulla förråd	43,500 "
Ångtryck pr cm ²	12 kg.	" " tomma förråd	42,440 "
Panna lit. E. { Rostyta	2,08 m ²	Tryck å skenorna vid fulla förråd, axel I	11,500 "
{ Eldyta, eldstad	10,7 "	" " " " " " " " " " " "	II 14,500 "
{ " 112 st. tuber 80/44 mm., 21 st.		" " " " " " " " " " " "	III 14,500 "
{ " tuber 131/122 mm.	93,8 "	" " " " " " " " " " " "	IV 14,500 "
{ " Eldstad och tuber	104,5 "	" " " " " " " " " " " "	V 13,000 "
Överhettningssyta	32,8 "	" " " " " " " " " " " "	VI 13,000 "
Förvärmarens värmeyta	ca 13,1 "	" " " " " " " " " " " "	I 11,160 "
Dragkraft (0,85 . $\frac{Pd^3}{D}$)	8,050 kg.	" " " " " " " " " " " "	II 14,140 "
Vattenförråd	10 m ³	" " " " " " " " " " " "	III 14,160 "
Kolförråd	3,6 ton	" " " " " " " " " " " "	IV 14,140 "
Enl. axelanordn. tillåten max.-hastighet ..	92 km.	" " " " " " " " " " " "	V 6,900 "
		" " " " " " " " " " " "	VI 6,900 "



Sb-lokets hjulställning till spåret i kurvor.

SÖLVESBORG - CHRISTIANSTADS JERNVÄGS AKTIE BOLAG

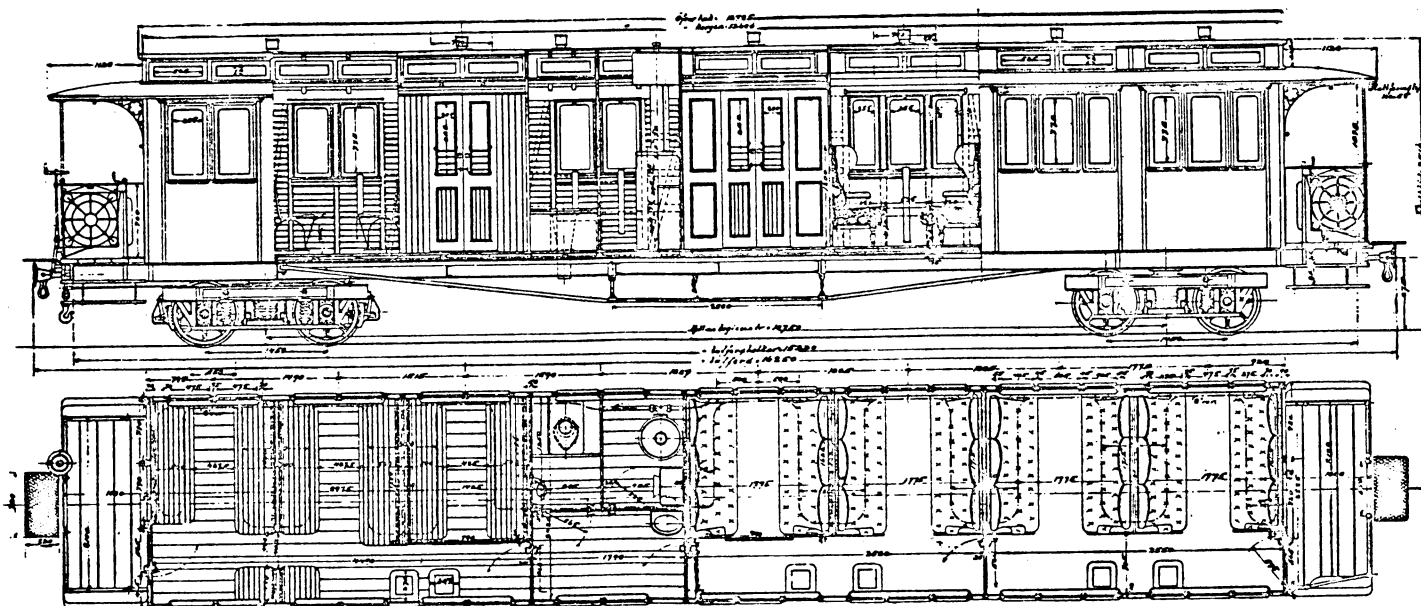
är den äldsta delen i BKB. Redan på A E von Rosens karta över ett svenskt järnvägsnät från 1840 fanns en linje utritad från Kristianstad till Sölvesborg och vidare till Karlskrona. När CHJ började närma sig sin fullbordan 1865 bildades ett bolag för anläggning av en normalspårig järnväg mellan Kristianstad och Sölvesborg. Det var en del köpmän i Kristianstad, som var missnöjda med trafiken och kanalprojekten mellan Kristianstad och Åhus. Aktieteckningen misslyckades och man beslöt att följa ett billigare alternativ. Vintern 1872 presenterades ett förslag på en bana med 2,7 svenska fots spårvidd (802 mm). Ansökan om statsanslag avlogs. Vid denna tidpunkt hade KWJ börjat byggas med en spårvidd på 1067 mm och när SCJ konstituerades i juni 1872 beslöt man använda denna spårvidd. Kapital a nskaffades genom aktieteckning. Som tack för Skandinavismens glada dagar på Bäckaskogs slott hos Carl XV, tecknade konprins Frederik (VIII) av Danmark betydande belopp. Två danska ingenjörer L Petersen och J David a ntogs till entreprenörer för banbygget, som enligt kontraktet skulle vara klart senast den 30 september 1874. Man lyckades med den sällsynta prestationen att vara klara ett halvt år före utsatt tid. Från den 1 maj 1874 hade man allmän trafik. Redan den 1 mars 1874 hade emellertid det första rullat in på Sölvesborgs station från Kristianstad.

Rälisen importerades från England dels till Sölvesborg och dels till Åhus f v b Kristianstad. I slutet av januari 1874 spikades den sista rälen och i februari ordnade styrelsen ett provisoriskt extratåg från Sölvesborg till Bromölla, där man avhöll styrelsemöte. Linjen avsynades och godkändes av major Remmer från Väg- och Vattenbyggnadskåren i mars samma år. Efter avsyningen startade man trafiken utan några särskilda arrangemang och från den 1 maj körde man enligt annonserad tidtabell.

Styrelsen hade anhållit om Osca r II:s närvaro vid invigningen, men p g a viktiga statsangelägenheter blev invigningen uppskjuten till den 26 juni. Klockan 1200 den 25 anlände Oscar II i extratåg till Kristianstad, där han övernattade på residenset. På middagen dagen därpå steg kungen ombord på SCJ:s invigningståg, vilket tidigare på förmiddagen anlant från Sölvesborg. Tåget, som drogs av loken Sölve och Gerda, gick inte direkt, utan gjorde uppehåll i Bromölla. I samtida tidningsreferat kunde man läsa "sedan H. M:t samtalat med flera av ortens vid vägen församlade allmoge, fortsattes resan mot Sölvesborg". Sedan invigningsmiddagen i Sölvesborg var avklarad, fortsatte kungen till Karlshamn, där han påföljande dag skulle inviga KWJ.

1875 byggdes ett "hamnspår" från Bromölla station till Ivösjön. Bolaget hade där samtrafik med ångslupen "Sophie Louise", som var Ljunggrens första ångslup. Sjöfarten var livlig och spelade en viss roll för järnvägen en lång tid.

Första året gick med förlust och bolaget fick 1877 träda i likvidation. Ett nytt bolag, Sölvesborg - Kristianstad nya järnvägsaktiebolag, bildades vid sammanträde i Sölvesborg den 18.5.1878, med bl a grosshandlare Ljunggren i styrelsen. Bolagets verksamhet blev nu framgångsrik och 1888 påbörjades en teknisk förbättring av SCJ. Från den breddade Sundsvall - Torpshammarbanan inköptes en de materiel, ett lok, en l-klass vagn, en postvagn



och 25 godsvagnar med järnramar. Loket fick namnet WALJE, nr 4. Efter Karlskronalinjens öppnande uppstod önskemål om direkta tåg mellan slutstationerna. Med Väst kustbanans bog-givagnar som förebild införde konsul Ljunggren de första 1067-boggivagnarna på SCJ som-maren 1891. 1894 och 1907 levererades nya vagnar.

N:o 71. (Landskansliet.)

Ungörelse

om sammanträde med delegarne i Sölvesborg--Christianstads jernvägsaktie-bolag.

Delegarne i Sölvesborg--Christianstads nya Jernvägsaktiebolag fallas här-med till extra bolagsstämma å Rådhuset här i staden Lördagen den 22 nästa Au-gusti kl. 11 f. m., för att besluta om bolaget vill på föreslaget sätt underlätta anskaffandet af ännu erforderligt kapital för byggande af Västra Ble-kinge Jernvägar.

Sölvesborg den 15 Juli 1885.

Styrelsen.

SCJ hade tecknat stora belopp i WBLJ och SOEJ. Då dessa båda bolag efter några år gick i konkurs kom SCJ i svårigheter och MBLJ, som sedan 1903 ägde VBLJ övertog SCJ. Redan 1905 hade CHJ försökt förvärva SCJ och man avsåg att efter förvärvet bredda banan.

SCJ stationshus i Sölvesborg gjorde tjänst som sådant endast en kortare tid. Fr o m den 1 januari 1906 överfördes trafiken till nuvarande station (byggd 1899). Byggnaden som sådan revs dock inte förrän 1962. Det ursprungliga lokstallet, som låg i gamla Järnvägs-parken, är rivet. Det ersattes på 1890-talet av ett nytt, som fortfarande finna kvar ← som bussgarage.

Den planskilda korsningen mellan SOEJ och SCJ har byggts om under innevarande sommar. Orsaken är ett större vägbygge med viadukt i Sölvesborg.

Vestra Blekinges jernvägs aktiebolag.

Sedan järnvägen öppnats mellan Karlshamn och Vislanda och mellan Kristianstad och Sölves-borg, aktualiserades frågan om en linje Karlshamn - Sölvesborg med sidolinje till Holje. Frågan diskuterades vid flera tillfällen och till slut utsändes från Sölvesborg 1884 en inbjudan till aktieteckning. Dessförinnan hade man motionerat i landstinget om bidrag till banan. Denna bana skulle gå från Sölvesborg över Gammalstorp till Holje, med en si-dolinje till Karlshamn. Av ekonomiska skäl avlogs motionen. Den senare aktiviteten lyc-kades och den 5 december 1884 konstituerades bolaget, som trots mycket energiska protes-ter från sölvesborgarna, fick sitt säte i Karlshamn. Greve Fredrik Arvidson Posse antogs till entreprenör sedan man erhållit koncession den 1 maj 1885. Posse började sitt bleking-ska järnvägsbyggande (han fortsatte fram till Karlskrona) och den 22 december 1886 sked-de den högtidliga invigningen. Högsta tillåtna hastighet 35 km/tim klarade man inte av, då banans lokpark var för klen dimensionerad.

Banan blev ingen lysande affär och 1888 försattes bolaget i konkurs. Vid exekutiv auktion den 9 februari 1889 inropades banan av Karlshamns stad. Överlåtelsen av koncessionen godkändes den 1 november 1890. År 1901 ville MBLJ köpa VBLJ och sedan underhandlingarna slutförts, tillträdde MBLJ den 1 januari 1903.

Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag

På 1870-talet diskuterades olika järnvägsprojekt i mellersta Blekinge och då främst en linje Karlskrona - Ronneby. Frågan var också uppe i landstinget 1873 utan att något hände. Innan stakningen av CWJ fastställdes över Emmaboda hade framkommit förslag om en mycket västligare sträckning från Växjö över Örmo bruk i S Sandsjö till Kallinge och vi-dare till Karlskrona. Härav blev intet.

Hösten 1884 togs järnvägsfrågan upp på nytt av L O Smith i Karlshamn, denna gång gällde det en linje Karlshamn - Ronneby. Vid 1884 års landsting motionerade W Albrecht om en normalspårig järnväg från Karlskrona över Ronneby och Karlshamn till Sölvesborg. Vid 1885 års landsting anslogs 5.000 kr för undersökning av en kustbana från Karlshamn till Kalmar läns gräns. Landstinget utfäste sig dessutom att betala 3.000 kr för varje före år 1895 färdigbyggd bankilometer.

Snabbtåg

Bansträckan Gualöv—Bromölla på linjen Kristianstad—Karlskrona går parallellt med riksväg 15.

Lokförare Cd. är känd för att aldrig köra fort och för att ytterligare nedbringa hastigheten, om han av tågchefhavaren skulle bli ombedd att öka den.

Efter att ha kört nämnda bansträcka har tåget anlänt till Karlshamn. Vid framkomsten får Cd. se en ung man med en splitter ny moped (det var innan mopederna var så att säga allmän egendom).

— Det var en snygg kärra du har, säger Cd till pojken.

— Den mopeden har du sett förut, svarade pojken.

— Var tusan då?

— Det var den som körde om dej i Bromölla!

GERSTRÅLE, HOBY och RONNEBY med 10 passagerarvagnar och ett antal godsvagnar genom Strandgatan i Ronneby under ackompanjemang av Kallinge Bruks musikkår, som åkte på en av de öppna vagnarna. I maj slutbesiktigades hela bansträckan från Karlshamn till grosshandlaren Thorsells tomt på Pantarholmen. Ett intermeso inträffade och i Carlskrona Weckoblad för 4.6.1889 kan läsas: "Tåget med besiktningmännen fick emellertid icke ingå på Carlshamns station. Anledningen härtill var den, att styrelsen för MBLJ icke underskrift kontraktet med KWJ:s styrelse om gemensamt utnyttjande av Carlshamns station och ej heller betaldt något af den i kontraktet bestämda summan för utvidgningen af stationsområdet". Tidningen Karlshamn tillägger: "Dessa ständiga trakasserier från styrelsens sida i MBLJ sida hafva här naturligtvis gjort ett mycket obehagligt intryck, och helt naturligt var, att stationen här icke blef tillgänglig för ett tåg från MBLJ". Det hela ordnade dock upp sig och ett par borttagna räler insattes omgående, så att besiktningståget kunde komma fram. Besiktningen tillät 35 km/tim. Den 29 maj 1889 annonserades i Ronneby tidning att källarmästare A Gustafzohn på Schweizeriet tillhandahöll en sub-

Kongl. Jernvägsstyrelsens

Cirkulär (N:o 1035),

utfärdadt den 5 juni 1889,

angående öppnande för trafik af Mellersta Blekinge jernväg.

Enligt tillkännagivande hos Styrelsen kommer *Mellersta Blekinge jernväg* att lördagen den 8 innevarande juni öppnas för allmän trafik.

Stationerna vid denna jernväg äro: *Karlskrona, Gullberna, Rosénholm, Skärva, Nettraby, Johannishus, Lefvanda, Ronneby, Djupadal, Bredåkra, Hårsjön, Hoby, Källåkra, Merseburn, Trensån* och *Karlshamn*.

Stockholm, som ofvan.

På Styrelsens vägnar:

M. Hahr.

U. Lefman.

kunde man läsa "Blekinge Kustbanor Carlskrona - Christia nstad". Även om man kunde se BKB på en del vagnssidor redan 1906, blev det officiellt först 1918, då den nya bolagsordningen registrerades

Under 1941 förhandlade Kungl. Jernvägsstyrelsen med BKB angående förvärv av bolagets samtliga järnvägar och biltrafik. Den 23 februari 1942 hade man kommit så långt i förhandlingarna, att ett preliminärt avtal kunde presenteras. Avtalet godkändes och den 1 juli

skriberad middag kl 5 e.m. "på blifvande dag för jernvägens igångsättning af allmän trafik". Middagen skulle bestå av "brännvinsbord", 5 rätter mat och dessert samt kaffe med cognac och likör "till ett pris af 4 kr för person". Trafiken öppnades pingstaftons morgon den 8 juni 1889 då ett fullsat första tåg för allmänheten gick från Ronneby till Karlshamn

BLEKINGE KUSTBANOR

År 1903 övertogs VBLJ av MBLJ och 1906 kom SCJ också till MBLJ. Som synes är det MBLJ som varit moderbolaget till det som från 1/1 1906 kallades Blekinge Kustbanor. Redan på en anslagstidtabell från 1.4.93

1942 övertogs BKB av SJ. Köpeskillingen var 1.653.250 (50 % på aktiekapitalet) jämte samtliga tillgångar och skulder. SJ hade beräknat den totala kostnaden till 4.774.250. BKB styrelse tillsatte 1919 en kommitté för utredning om breddning av BKB. 1921 framlades en kostnadsutredning som slutade på 16.7 milj. 1935 reviderades siffrorna till 13.861 milj.

Någon diskussion om breddning togs aldrig upp under förhandlingarna angående förstatligandet. Redan den 21 november 1942 föreslogs tillsättande av en utredning beträffande smalspårsbanornas ombyggnad och detta resulterade i 1943 års järnvägskommitté. Den 10 april 1946 avlämnade kommunikationsministern propositionen till riksdagen och den 29 maj 1946 beslöt båda kamrarna att bl a kustbanan skulle breddas. Ombyggnaden lät dock vänta på sig bl a på grund av materialbrist. Flera uppvaktningar från Blekinge åkte till Stockholm, men det dröjde ända till maj 1952 innan riksdagen beslöt att ombyggnaden skulle börja. Den 1 augusti 1952 sattes arbetet igång, då man kunde befara viss arbetslöshet inom Blekinge och Kristianstads län. Arbetet uppdelades på två etapper och delen Kristianstad - Karlshamn breddades först. Denna sträcka var relativt onkel att bygga om och den 1 september 1954 rullade det första normalspårståget från Kristianstad till Karlshamn. Även om vissa terrängsvårigheter fanns, var de dock inte av någon större betydelse. På sträckan Kristianstad - Fjälkinge var smalspårsrälererna så dåliga, att de måste bytas. Den ena rälen (1924 års mod.) spikades i sitt slutliga läge för 1435., och den andra spikades sedermera ut från 1067. För den övriga sträckan använde man en annan metod. Här spikades de nya rälererna utanför 1067-spåret. För att

Snabbt och bekvämt genom Blekinge

Det nya normalspåret Karlskrona--Karlshamn innebär färre tågbyten modernare vagnar kortare resleder bättre komfort



Förbindelserna Karlskrona--Kristianstad från 1 september 1957

a b		b		a b		b		a b									
5.50	7.13	9.17	13.00	15.20	17.15	18.00	19.09	fr. Karlskrona	t.	10.55	12.40	13.35	15.57	19.08	20.33	22.50	23.42
6.18	7.45	9.42	13.28	15.51	17.43	19.35	20.44	fr. Johannishus	tr.	10.29	13.07	15.29	18.34	20.04	22.18	23.14	23.03
6.30	7.45	9.53	13.41	16.05	17.54	19.33	20.37	t. Ronneby C	tr.	10.16	12.07	12.55	15.17	18.30	19.40	22.17	22.59
6.35	7.46	9.56	13.43	16.10	17.58	19.35	20.37	fr. " "	t.	10.13	12.03	12.40	15.15	18.30	19.40	22.17	22.59
6.59	8.07	10.25	14.07	16.36	18.24	19.54	20.11	t. Bräkne-Hoby	fr.	9.46	11.46	12.14	14.52	18.06	19.15	21.57	22.37
7.29	8.31	10.56	14.37	17.09	18.55	19.19	20.37	t. Karlshamn C	tr.	9.14	11.23	11.44	14.22	17.44	18.40	21.34	22.10
7.35	8.32	11.02	14.40	17.14	18.57	19.21	20.37	fr. " "	t.	9.08	11.18	11.42	14.19	17.39	18.38	21.33	21.59
7.49	8.49	11.17	14.51	17.28	19.03	19.30	20.50	t. Mörrum	fr.	8.54	11.07	11.30	14.09	17.27	18.26	21.23	21.47
8.15	9.04	11.51	15.15	17.58	19.33	19.53	21.17	t. Sölvesborg	tr.	8.21	10.44	11.00	13.42	16.57	17.59	21.01	21.21
8.22	9.05	11.55	15.17	18.15	19.35	19.55	21.20	fr. " "	t.	8.19	10.41	10.58	13.38	16.55	17.57	21.00	21.19
8.31	9.14	12.07	15.25	18.29	19.44	20.29	21.29	t. Bromölla	fr.	8.09	10.33	10.49	13.28	16.44	17.47	20.51	21.09
8.59	9.35	12.38	15.53	19.01	20.10	20.26	21.56	t. Kristianstad C	tr.	7.42	10.10	10.22	13.00	16.15	17.20	20.28	20.62

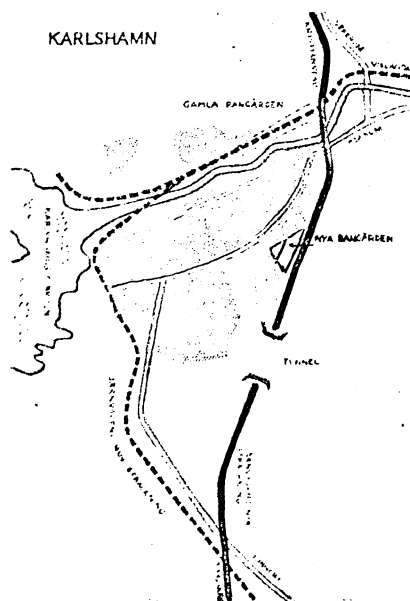
a kafévagn medföres.
b särskild barnkupé finnes.

kunna slå i den yttre spiken i 1067-spåret var man tvungen att stansa ett urtag i underläggsplattan för normalspårsrälererna. Prov på detta samt märken efter 1067 kan fortfarande ses vid dagens första fotokörning.

Den 21 juni 1954 beslöt Järnvägsstyrelsen att övergång till normalspårstrafik skulle ske den 1.9.1954. Det beslöts att omläggningen skulle ske i två etapper, först Kristianstad - Sölvesborg, där trafiken inställdes den 30.8. På utspikningssträckan Kristianstad - Fjälkinge bröts dagarna före omläggningen spik så att den räl, som skulle flyttas, vid omläggningens början endast var fäst vid var tredje sliper. Arbetet började kl 14.30 den 30.8 och var avslutat kl 17.30 den 31. Arbetet utfördes av 12 arbetslag på sammanlagt 125 man, varav 40 man i 4 lag utförde utspikningen inklusive anslutningen vid Kristianstad. Andra etappen började efter sista tåg Sölvesborg - Karlshamn ca kl

22.15. På grund av 45 minuters försening kunde arbetet avslutas kl 08.00 utom på två platser, där man hade ytterligare en timmes arbete. Ordinarie godstågstrafik var inställd 29.8 - 1.9. Största tillåtna hastighet var de första dagarna 60 km/tim för loktåg och 70 km/tim för motorvagnståg. Från och med den 6.9 höjdes sth till 75 resp. 80 och från och med tidtabellsskiftet 10.6.1955 tilläts full hastighet, 90 resp. 110 km/tim.

Arbetena fortsatte därefter med den andra etappen, Karlshamn - Karlskrona. Denna krävde större terrasseringsarbeten trots att man på grund av penningknapphet inte kunde fullfölja de ursprungliga planerna med en maximilutning på 12 ‰ och minimikurvradien av 600 m. Ett stort antal 450 m kurvor finns kvar, till och med några 300 m kurvor har måst behållas. I vissa fall har man gjort linjeomläggningar, den längsta 3 km. Genom linjerätningar och -omläggningar har sträckan Kristianstad - Karlskrona förkortas från 131.313 m till 129.423 m. Hela denna etapp använde man sig av "utspikningsmetoden". Undantag gjordes främst på bangårdar. Ett speciellt problem vid utspikningen var kurvorna. Man löste frågan på så sätt att spåret alltid byggdes för utspikning av kurvans innerräl, detta för att inte helt plötsligt "sakna räls". Utspikningen av kurvorna skedde alltid från mitten utåt sidorna.



Bangårdsutbyggnaden i Karlshamn var mycket omfattande och i första etappen gick normalspårstågen till Karlshamn V, som hade ombyggt för att senare användas som ranger- och uppställningsbangård för hamntrafiken. Ny bangård och stationshus med godsmagasin anlades och sedan man hade sprängt ut 27.000 m³ sten ur Pengaberget fick man en 555 m lång tunnel, för övrigt SJ:s femte i längd. På BKB-tiden hade tågen 10 plankorsningar samt 1 km gatutrafik att klara av. I dag finns endast 2 gångvägskorsningar.

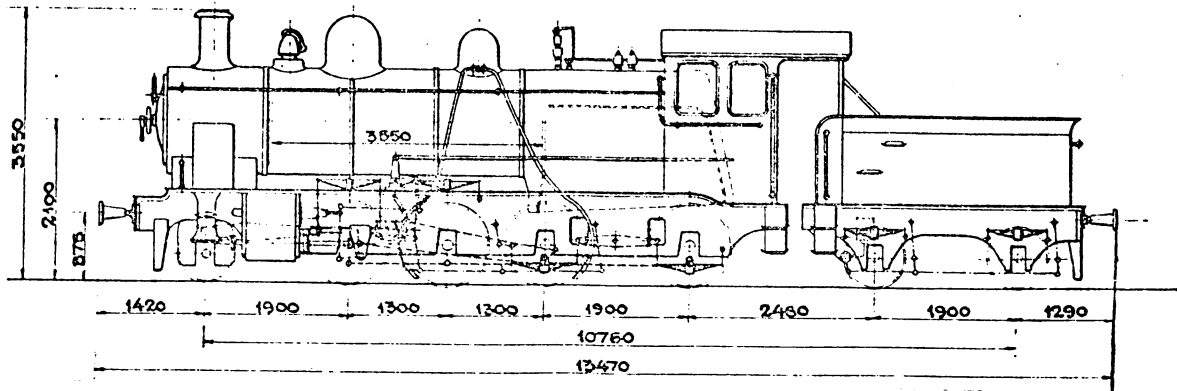
Omkopplingen till normalspår skedde 1957. Första delen av utspikningen gjordes 26 - 28 augusti på sträckan Karlshamn - Ronneby och 29 - 31 på linjen Ronneby - Gullberna. All person- och godstrafik gick under dessa dagar på landsväg. Samma hastighetsbestämmelser tillämpades här, som vid första omkopplingen. Från och med tidtabellsskiftet 1958 tillämpades full hastighet. Den 1 september 1957 kunde man åka normalspårståg Karlskrona - Kristianstad. S2 1306 gjorde sin premiärtur Kristianstad - Karlskrona denna dag kl 10.10.

Sista ordinarie smalspårståg var Pt 2723 den 28.8 och första normalspårståg var Pt 625/2705 som med ett S8-lok gick hela sträckan Kristianstad - Karlskrona lördagen den 31.8.1957. Dessförinnan hade Gd Upmark i etjt (YBo6) åkt till Stegeryd mellan Johannishus och Nättraby för att vid islagningen av de sista av ca 1½ milj. spikar som gått åt för breddningen.

Den smalspåriga dragkraften.

SCJ byggdes från två håll, Kristianstad och Sölvesborg. Detta gjorde att de båda första loken levererades till två olika städer. En annan sak var att de båda loken hade olika tillverkare. Franska skonerten Augustine Marie landade i augusti 1873 pannan till det första loket i Åhus, f v b pråm till Kristianstad, där omlastning skedde för landsvägstransport till Sölvesborg. Ramverk, hjul och tankar skeppades däremot direkt till Sölvesborg. I Sölvesborgs-Posten den 17.9.1873 stod: "Med postångaren ROLLO anlände från Hull sistlidne wacka till Göteborg det andra Locomotivet för Sölvesborg-Christianstads jernväg, tillverkad å Manning, Wardle et C:nies maskinverkstad i Leeds. Detta Locomotiv, som är döpt till GERDA fragtas på jernväg öfver Falköping till Christianstad, der det skall hopsättas". GERDA var ett oartigt barn. Redan i mars 1874 anmärktes att loket föredde ett "par ringa fel" som skulle vara "lätt afhjälpta". Felen blev alltmer påtagliga och efter en kort tid var man tvungen att beställa ett nytt lok, Vis av skadan valde man denna gång Avonside, SÖLVE hade fungerat utan anmärkingar. När det nya loket sattes i trafik stod i tidningen: "Det nya Locomotivet, döpt till GERDA är nu i ordning, profwat och har befunnits utmärkt, enligt kännarens utsago. Det intar nu det gamla GERDAs turer, och det senare lærer få nytt namn, wi hafva hört sägas ROLF KRAKE, men kunna icke utgifwa det för sant. Skäl har det åtminstone gjort för namnet". Så illa gick det inte. Namnet blev FINN. Loket användes allt mindre och

och utstrangerades slutligen 1903 medan t ex SÖLVE slopades först 1941.



Efterhand som trafiken ökade anskaffades nya lok. 1889 började man montera på Latowskis klockor på loken och 1907 infördes överhettningen på BKB genom anskaffningen av tenderloken 8 och 9. BKB var också en av de allra första järnvägarna i Sverige som monterade elbelysning på sina lok. BKB fortsatte att anskaffa lok av L-typ. 1915 kom nr 10-11 och 1917 kom de båda sista, 12 och 13. Då loken var avsedda för bl a snälltågen ökades drivhjulsdiametern på de fyra sista loken från 1170 till 1300, som blev de största på 1067-nätet.

1920 skedde den sista nyanskaffningen av ånglok till BKB. Godstrafiken hade ökat och man hade problem med dragkraften. Den gynnsamma prisnivån i Tyskland vid denna tidpunkt gjorde att Henschel fick leverera loken nr 28 och 29 (se ovan). Bland personalen kallades de båda loken för Hindenburg och Ludendorff.

Efter förstatligandet fanns 45 st 1067-lok, flertalet av hög ålder. Även typfloran var mycket varierande. Av 11 loktyper fanns endast ett lok. Om man ser på tillverkarnamnen, kan konstateras, att 14 firmor byggt de 87 lok som funnits på 1067-banorna i Sverige. Trots att man redan 1946 beslöt att BKB skulle breddas, var SJ nödgad att skaffa nya lok för de stora persontågen. 1948-9 levererade Motala 5 st åttakoplade lok litt Gt nr 4045 - 4049. Dessa var byggda så, att de efter breddningen skulle kunna användas på Västgötabanorna. Dessutom fanns typritningar klara på en tankversion också. I dag finns två BKB-lok kvar. WBLJ 19 BODEKULL/MBLJ 19/BKB 19/SJ 4006 finns uppställt på museigården i Kristianstad. BKB 9/SJ 4013 har tillvaratagits av Järnvägmuseum.

De loktyper som setts i trafik på BKB efter breddningen är: B, E, E2, J, L11, N3, S, S1, S2, S8.

Vagnmaterielen .

När 1067-banorna började byggas, hade vagn tillverkningen kommit igång i Sverige på ett tillfredsställande sätt. Typutvecklingen är den samma som för andra spårvidder. Många ombyggnader av tvåaxliga vagnar, från sidodörr till genomgångs, slätt tak till lanternin, a andra klass till sjukvagn o s v. 1891 infördes boggivagnar av Ljunggrens tillverkning på SCJ. De sista nybyggda personvagnarna anskaffades på 1920-talet. Trafiken ökade starkt under andra världskriget, varför BKB måste anskaffa nya vagnar. Från den då breddade Rösrosbanan i Norge fick man godtagbara anbud och man köpte 4 vagnar, BKB Co 27-29 och CFo 51. Tm B. är känd för att inte skräda orden vare sig det gäller resenärer eller arbetskamrater.

En dag när han tjänstgör på ett av snabbtågen Ck-M, är det en resande som klagar över att det "drar" i vagnen. B. undersöker om värmespjället är ställt i rätt läge, och när han ser att så är fallet, lämnar han resenären åt sitt öde. Nästa gång B. passerar kupén, klagar resanden åter att det fortfarande drar. B. förklarar så vänligt han är mäktig, att han tyvärr inte kan göra något åt det samt fortsätter sin rond.

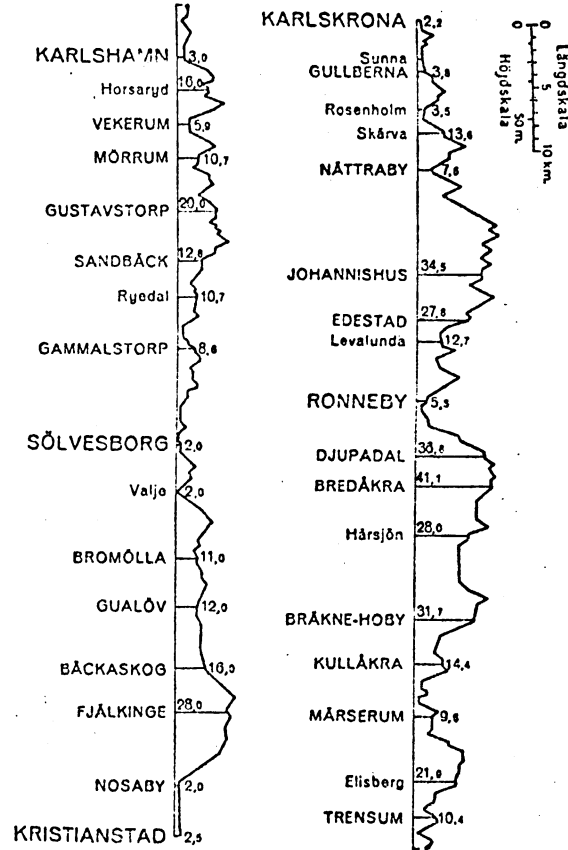
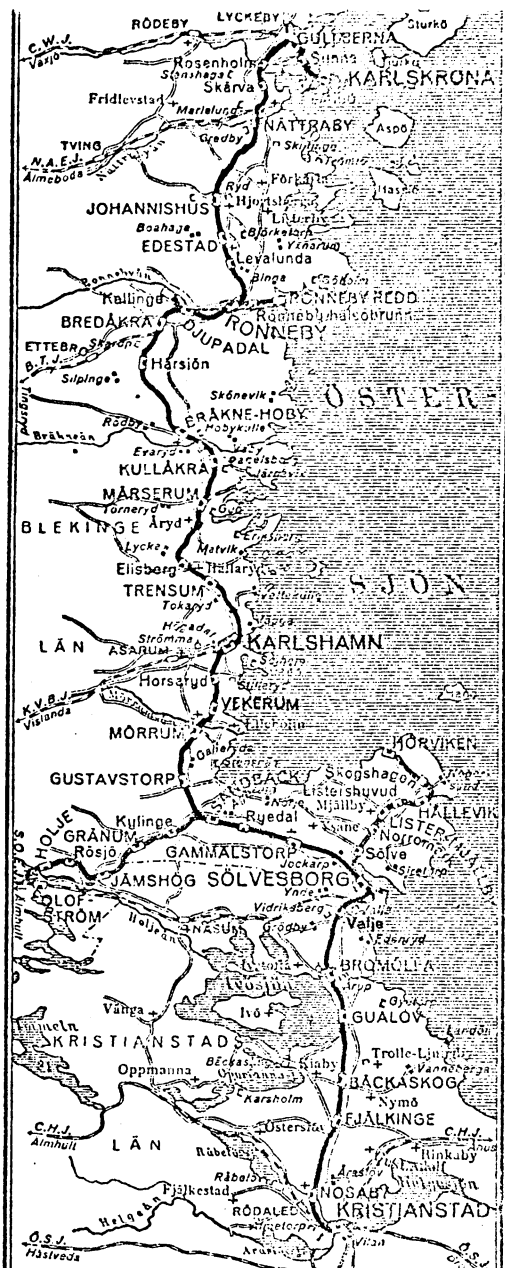
Nästa gång han passerar resanden, klagar denne ånyo att "drar värre än hemma i min stuga." Men nu är B:s tålmod slut:

— Sätt hjul på stugd-j-n och kör med den i 115 km, så är det väl f-n, om det inte skall dra i den också!

När BKB breddats fick man för första gången i banans historie trafik med sovvagn. Det var vagnen till Kristianstad, som på morgnarna framfördes till Karlshamn. Den 27 maj 1967 gick vagnen sista gången. De s k snabbpersontågen till Malmö hade sammansättningen AFo5+Bo8+Bo8cs+BFo15. Från och med tidtabell 159 ersattes loktågen a v Y6/7-tåg med UABFo7y-släp. Efter provkörningar under april 1967 ersatte Y3-tågen de gamla Y6/7-vagnarna. Fredagen den 27.9.1968 utbyttes Y3-sättet mot loktåg. Detta byte stod sig fredagar och söndagar t o m tidtabell 171. Från och med nu gällande tidtabell har samtliga Y3-vagnar placerats i ldd och genom att köra 4 snälltågsspar, har man lyckats undvika loktågen på BKB.

Sammanställning ur diverse källor

Göran Thomasson



Ur "Svenska 1067-banornas ånglok"
av Yngve Holmgren

BLEKINGE KUSTBANOR BKB

1	o00	Avonside 971	1873	1906 SCJ 1	1916 ÜBLJ 7	1941 skrot
2	o000	Helsingborg 41	1911		1942 SJ 4023	1965 skrot
3	o00	Avonside 1059	1875	1906 SCJ 3	1928 skrot	
4	o000o	Henschel 18050	1920	1929 BTJ 55	1942 SJ 4025	1961 skrot
5	o000	Nohab 1019	1913		1942 SJ 4024	1961 skrot
6	o00	Ljunggrens 3	1899	1906 SCJ 5	1912 HKJ 1	1936 skrot
7	o000	Nohab 588	1900	1912 sålt HKJ 1	1942 SJ 4003	1959 skrot
8	o000	Ljunggrens 9	1903	1906 SCJ 6	1942 SJ 4010	1951 skrot
9	o000-oo	Ljunggrens 10	1903	1906 SCJ 7	1942 SJ 4011	1956 skrot
10	o000-oo	Nohab 835	1907		1942 SJ 4012	1961 skrot
11	o000-oo	Nohab 836	1907		1942 SJ 4013	1965 Bergkvara
12	o000-oo	Kelsingborg 49	1915		1942 SJ 4014	1966 Järnvägsmuseum
13	o000-oo	Kelsingborg 50	1915		1942 SJ 4015	1964 skrot
14	o000-oo	Kelsingborg 55	1917		1942 SJ 4016	1959 skrot
15	o00	Kelsingborg 56	1917		1942 SJ 4017	1959 skrot
16	o00	Avonside 941	1872	1906 MBLJ 15	1924 skrot	
17	o000	Nohab 422	1895	1932 BTJ 51	1942 SJ 4026	1959 skrot
18	o00	Kristinehamn 39	1886	1906 MBLJ 16	1909 skrot	
19	o000	Nohab 423	1895	1931 BTJ 52	1942 SJ 4027	1957 skrot
20	o00	Kristinehamn 40	1886	1906 MBLJ 17	1917 BTJ 54	1931 sålt Konga
21	o000	Kristinehamn 68	1900	1928 BTJ 53	1942 SJ 4004	ca 1940 skrot
22	o000	Nohab 425	1895	1906 MBLJ 18	1942 SJ 4005	1959 skrot
23	o000	Nohab 625	1901	1906 MBLJ 19	1942 SJ 4006	1959 skrot
24	o000	Nohab 626	1901	1906 MBLJ 20	1942 SJ 4007	1965 Kristianstads museum
25	o00	Kristinehamn 46	1887	1906 MBLJ 21	1942 SJ 4008	1955 skrot
26	o00	Kristinehamn 47	1887	1906 MBLJ 22	1937 skrot	1954 skrot
27	o00	Kristinehamn 48	1887	1906 MBLJ 23	1942 SJ 4009	1954 skrot
28	o00	Kristinehamn 49	1888	1906 MBLJ 24	1924 skrot	
29	o00	Kristinehamn 50	1888	1906 MBLJ 25	1937 skrot	
30	o000	Nohab 424	1895	1906 MBLJ 26	1942 SJ 4018	1959 skrot
31	o000	Kristinehamn 67	1900	1906 MBLJ 27	1942 SJ 4019	1961 skrot
32	o0000-oo	Henschel 17470	1920		1942 SJ 4020	1961 skrot
33	o0000-oo	Henschel 17471	1920		1942 SJ 4021	1961 skrot

Lok 2 ombyggdes o000o 1922 av Kalmar V.

Lok 15 (fd.BTJ 51) ombyggdes o000o 1932.

Lok 4 ombyggdes o000o 1923 av Kalmar V.

Lok 16 (fd.BTJ 52) ombyggdes o000o 1931.

Loken 1,3 1875, 5 1899, 5 1900, 16 1886, 17 1886, 18,21,23 och 25 hade sina urspr. namnskyltar kvar under längre tid vid BKB.

- Information om resan finns i den här mappen:
Allmän information (denna sida)
Kartskisser över Kristianstad och Ronneby
Fotokörningsanvisningar
SJ S4-tidtabeller
Historik och banbeskrivning
- Samlingssignal Vi använder signalen "lossa bromsarna" (——— -) som samlingssignal. Den innebär att omedelbar påstigning skall ske.
- Lokåkning utlottas på biljetternas nummer. Anslag om vilka biljett-nummer som berättigar till resa på lok viss sträcka kommer att uppsättas i vagnarna.
- Fotokörningar anordnas på flera ställen under resan. För att av- och påstigning skall ske snabbt, har vi utarbetat skisser över de olika fotokörningarna. Studera dem noga !
- Måltidsuppehåll anordnas i Ronneby kl. 14.00 - 15.50. Två matställen finns öppna, se kartskiss. Då ca 80 personer får plats på vardera stället, ber vi er intaga middagen i två omgångar, förslagsvis kl. 14.15 och 15.00. Iakttag avgångstiden !
- Servering under resan anordnas till skäliga priser i SWB-vagnen sist i tåget. Smörgåsar, kaffebröd, läsk, kaffe, the m.m. serveras.
- Besök vid Karlshamn V (gamla stn) Tåget nedväxlas från Karlshamn C till Karlshamn V enl. följande tidtabell:
- | | |
|------------------|-------|
| Från Karlshamn C | 11.53 |
| Till Karlshamn V | 12.05 |
| Från Karlshamn V | 12.17 |
| Till Karlshamn C | 12.30 |
- Karta över resvägen finns anslagen i SWB-vagnen sist i tåget.
- Kol och vatten tar loket i Kristianstad och Karlskrona. Dessutom sker vattentagning i Sölvesborg, Karlshamn och Ronneby på framresan, och i Karlshamn på återresan.
- Sot i ögonen ? Inte särskilt behagligt. Hjälpt i form av ögonbad och borsyrelösning kan fås i serveringen i SWB-vagnen sist i tåget.
- Reseledning Reseledare är Jan-Anders Wirén. Han och hans medhjälpare påträffas säkrast i SWB-vagnen sist i tåget.
- Till sist vill vi hälsa er alla hjärtligt välkomna till denna första regionala resa helt med SJK egen materiel. Låt oss hoppas att det skall bli en upplevelse för oss alla !