

# Skånsk elektrifiering för och nu

Publicerat i ÖSJ-bladet 1/2003

Gunnar Sandin

Sjuttio år är inte särskilt jämnt och brukar inte ge anledning till jubileer och minnesartiklar. Att jag ändå vill påminna om att det i april är sjuttio år sedan stambaneelektrifieringen nådde Skåne, beror på att den erbjuder en intressant kontrast mot projekt som är aktuella nu.

## Start med två lok

Det var tisdagen den 4 april 1933 kl 7.54, som den reguljära eldriften inleddes på Södra stambanan genom Skåne med ett lokalpersontåg från Malmö till Eslöv. Än så länge tillämpade man ångtågens (och de bensindrivna X4a-motorvagnarnas - se ÖSJ-bladet 3-4/ 1999) tidtabell, men i den tidtabell, som började gälla den 15 maj, kapades några minuter för lokaltågen tack vare eltågens snabbare acceleration. Två ellok fanns tillgängliga i Malmö vid starten. Ett tredje väntades samma eftermiddag och ytterligare två under veckans lopp.

Därmed skulle alla lokaltåg Malmö - Lund - Eslöv och Malmö - Lomma köras elektriskt. Det är oklart, om det förekom någon reguljär eldrift till Lomma före den 10 april. 4 april, som anges i skriften Svensk statsbaneanlektrifiering år 1942 (och i Järnvägsdata), avser första dagen med tillstånd. Längre norrut än till Eslöv kunde man tills vidare inte komma. Försättningen öppnades först den 2 september, men sträckan Eslöv - Stångby matades redan nu från Hässleholm.

Tillstånd hade man, för slutbesiktningen den 3 april hade gått helt utan problem. Då hade ett tåg, bestående av lok och mätvagn ("Sveriges dyraste järnvägs-vagn" påstod ett reportage), kört från Malmö till Eslöv och Lomma med journalister och ett antal SJ-dignitärer ombord. Provet övervakades av arbetschefen, förste baningenjör T Hedström ("liten och energisk", enligt Sydsvenskan), och loket fördes av ingenjör Ljungfelt. Loket var för övrigt nylevererade Ds 198, sedermera det femte D-loket som slopades (1964, skrot 1965).

Ds 198 är alltså ett av de två lok, som kan ha kört premiärtåget 7.54. Premiären väckte ingen uppmärksamhet i tidningarna, som i stället skrev om provturen dagen innan. Reportrarna noterade den lugna gången och kraftresurserna men också allmänhetens intresse. Redan då var ett antal amatörer ute med kamera.

## Malmöelektrifieringen

De relativt goda erfarenheterna av de första skånska järnvägslektrifieringarna (HRRJ och LBJ), men framför allt första världskrigets kolpriser och kolbrist, väckte en våg av intresse hos privatbanorna för att köra elektriskt, och flera mer eller mindre djupgående utredningar gjordes, men mellankrigstidens normaliserade bränslepriser och den försämrade ekonomi, som vållades av lågkonjunkturer och konkurrens från vägtrafiken, gjorde att ingen enskild järnväg i landskapet gick vidare.

I stället agerade staten så småningom. Elektrifieringen av Malmbanan 1915 - 1922 hade varit en framgång och lika så den av Västra stambanan 1926. Sedan följde några år av utvärdering, men denna utföll positivt. Detta i kombination med depressionens motkonjunkturella investeringspolitik gjorde att "Malmöelektrifieringen" fick en flygande start. Det finns dramatik i Th Thelander's skildring (i Sveriges järnvägar hundra år):

"Riksdagens beslut, att Malmöelektrifieringen skulle igångsättas, utlöste omedelbar handling. Det var icke tal om minsta tidsfrist för förberedelser. I väntan på riksdagens ställningstagande hade järnvägsstyrelsen hos industrien utplacerat villkorliga beställningar på behörlig materiel. Beställningarna blevo bindande i samma ögonblick som talmannens klubba föll."

Det handlade om sträckan Katrineholm - Malmö men även om Järna - Åby, Hallsberg - Mjölby, Falköping - Nässjö, Arlöv - Lomma och Malmö - Trelleborg med en total spårlängd (inklusive dubbelspår och sidospår) av 1 634 kilometer. Takten var drygt 50 km kontaktledning i månaden, varav mer än hälften på hårdtrafikerat huvudspår, där ingen trafik ställdes in för att ersättas med buss. "Prestationen torde sakna motstycke", skriver Thelander, och man är böjd att hålla med.

Prestationen kan också uppfattas som en statsindustriell triumf. När Västra stambanan elektrifierades, hade det funnits ett större inslag av privata entreprenörer. Nu höll Järnvägsstyrelsen/SJ allt i sin hand. Järnvägen med bana, fordon och administration uppfattades som ett sammanhållet system, och enhetligheten minimerade intressekollisions-

er och gränsdragningsproblem. Tidsramen var snäv från början, men arbetet gick ännu fortare än man beräknat. Talmannens klubba hade fallit den 4 februari 1931, och den 1 oktober 1933 var det klart för eldrift mellan Skåne och Stockholm.

Den framgångsrika Malmöelektrifieringen torde förklara, varför man genast gick vidare med den omfattande elektrifieringen av Västkustbanan med de skånska sidobanorna Åstorp - Höganäs - Mölle och Hässleholm - Markaryd - Veinge. Sen fanns det inga fler skånska statsbanesträckor med en trafikvolym, som motiverade eldrift, förrän med det allmänna förstatligande, som inleddes 1938. Under och strax efter andra världskriget kom som bekant en ny våg av elektrifiering.

Malmöelektrifieringens linjer finns kvar i trafik, även om åtskilliga elektrifierade sidospår har slopats. I gengäld har dubbelspårssträckor tillkommit.

Roterande mobila omformare har bytts mot statiska fasta, kontaktledningen har fått bytas ett par gånger, och dragspänningen höjdes i samband med snabbtågsintroduktionen, varvid ett antal andra justeringar fick göras. Men strömarten och stolparna är i princip oförändrade. I den nya banhållningsplanen förutses ny kontaktledning med en dragspänning, som klarar tåg i 250 km/h.

## Trögare nu

Banhållningsplanen omfattar också elektrifiering av Blekinge Kustbana Kristianstad - Gullberna, en delvis skånsk sträcka. Planens linje Malmö - Staffanstorps - Dalby ska förstås också bli elektrisk, medan Ystad - Tomelilla - Simrishamn elektrifieras redan enligt gällande plan. Den nya planen noterar önskemål om el på sträckan Älmhult - Olofström, men anvisar inga pengar.

Kustbaneanlektrifieringen omfattar knappt tolv mil, en tiondedel av 1930-talets Malmöelektrifiering. Ändå beräknas den ta lika lång tid att genomföra - om man får ställa in tågtrafiken medan jobbet pågår, annars krävs det ännu mera tid!

Man tycker att moderna arbetsmaskiner i stället borde göra jobbet snabbare nu än då. Men annat gör att dagens maskineri går betydligt trögare. Det handlar främst om den administrativa

processen: fler instanser som ska ge synpunkter och besluta, mer papper som ska skrivas. Inget samlat SJ längre utan ett Banverk och en mängd upphandlade entreprenörer. Inte minst nya möjligheter för privata och kommunala sårntressen att fördröja och fördyra genom överklaganden. Det skulle vara

intressant, om en forskare benade ut förklaringarna.

Hittills har den prestation, som Malmö-elektrifieringen för sjuttio år sedan innebar, inte fått något motstycke.

Sjuttioårsdagen den 4 april 2003 (en fredag) av elektrifieringen Malmö –

Eslöv kommer att uppmärksammas av Skånska Järnbanekapellet som håller en offentlig repetition på restaurang Gods-ets uteservering invid spår 1 på Lund C. Start kl 18.