



Blekinge kustbana

– Järnvägen som gick mot strömmen



Blekinge kustbana

- Järnvägen som gick mot strömmen

Innehåll

KAPITEL 1-2

- 7 Allmän järnvägshistoria och Blekinges järnvägshistoria i kort**
- 7 Järnvägarnas uppkomst
- 7 Första Blekingebanorna
- 7 Sölvesborg Kristianstad Järnväg, SCJ
- 8 Västra Blekinge Järnväg, VBJ
- 8 Mellersta Blekinge Järnväg, MBIJ
- 9 Blekinge kustbanor, BKB

KAPITEL 3

- 10 Från 1906 fram till förstatligandet 1 juli 1942**
- 10 Före förstatligandet 1942
- 10 Elektrifiering 1908
- 10 Beslut om breddning till normalspår
- 11 Busslinjer och verkstad

KAPITEL 4

- 12 Från förstatligandet fram till breddningen 1957**
- 12 Breddningen börjar
- 12 Första etappen
- 13 Normalspår hela vägen
- 14 Allt går igen

KAPITEL 5

- 17 Normalspårstiden fram till Kustpilen 1992**
- 17 Tiden fram till Kustpilen
- 17 Kamelbränder
- 17 Nattågen
- 18 Italienarna kommer
- 19 Nedläggningen nära

KAPITEL 6

- 20 Kustpilenepoken 1992-2005**
- 20 Framgångståget
- 21 Kustbanan rustas upp
- 21 Elektrifieringen

KAPITEL 7

- 23 Elektrifieringen 2005-2007**
- 23 Kustbanan elektrifieras
- 24 Nya bangårdar
- 24 Tågbusarna

KAPITEL 8

- 26 Framtiden**
- 26 Trafikstart Öresundståg
- 26 Godstrafik
- 28 Framtiden för kustbanan

Utgiven av Blekingetrafiken i samband med invigningen den 16 juni 2007. **Skribent/foto omslag:** Ingemar Elofsson.







Allmän järnvägshistoria och Blekinges järnvägshistoria i kort

Järnvägarnas uppkomst

Redan under 1700-talet ivrade biskopen i Växjö O. Wallqvist för en kanalförbindelse mellan de stora småländska sjöarna för att få ned smålandstimret till hamnarna i Blekinge. Sjöförbindelsen skulle fortsätta på Mörrumsån ned till Svängsta norr om Karlshamn. Detta var långt före järnvägarnas tid.

Sommaren 1855 kunde man läsa i Blekinge Posten om ett möte i Växjö mellan deputerade från Kronobergs- och Blekinge län. Avsikten var att bilda ett bolag ”Kronobergs och Blekinge läns kanal- och järnvägsaktiebolag”. Planen var att bygga en normalspårig järnväg mellan Karlshamn och Ryd och därefter en kanalled genom sjösystemen norrut till Lammhult. Av kostnads-skäl fullföljdes inte heller detta kanal- och järnvägsprojekt.

Den 1 december 1864 var Södra stambanan Malmö-Nässjö-Falköping med anslutning till Stockholm färdig. Därmed fanns en stambanelinje inte alltför långt bort från Blekinge.

Första Blekingebanorna

Behovet av järnvägsförbindelser mellan Blekingestäderna diskuterades tidigt. Först sedan järnvägsförbindelserna från Karlskrona och Karlshamn norrut till västra stambanan tillkommit samt Sölvesborg fått förbindelse västerut med Kristianstad och Skåne tog planerna fastare former.

I första hand var önskingarna en bredspårig bana, varigenom omlastningar skulle

kunna undvikas och en direkt anslutning till stambanan skulle fås. Tillgångarna inom länet ansågs inte medge att bygga en normalspårig bana. Den allmänna meningen var att en smalspårig bana väl fyllde behovet. I västra delen av länet byggdes Sölvesborg-Kristianstads järnväg och mellan Karlshamn och Sölvesborg byggdes Västra Blekinge järnväg samt slutligen Mellersta Blekinge järnväg mellan Karlshamn och Karlskrona. Dessa bildade sedermera Blekinge Kustbanors huvudlinje. Banan Sandbäck-Holje-Olofström och Listerbanan skulle också komma att tillhöra bolaget Blekinge Kustbanor.

Sölvesborg Kristianstad Järnväg, SJ

I mitten av 1860-talet framkom ett förslag i Sölvesborg att bygga en järnväg mellan Sölvesborgs stad och Kristianstad. Kristianstad hade då en normalspårig järnväg, 1 435 mm till Hässleholm som färdigställdes år 1865. Ett Sölvesborgsbolag bildades för att bygga järnvägen men aktieteckningen gick trögt varför bolaget snart upplöstes. Ett nytt bolag startade 1871 men detta lyckades inte utverka de statslån som behövdes. Reglerna var sådana att staten gav lån på 50% av byggkostanden och resten fick bolagen själva anskaffa genom aktieteckning. En stor del av dessa tecknades av landsting och kommuner.

För att få ner byggnadskostnaderna, vilket var nödvändigt om banan skulle bli byggd, så beslöt den mindre spårvidden 1 067 mm. Samma spårvidd hade man då



Norra utfarten från Sölvesborg år 1904. Persontåget är ett MBIJ-tåg på väg mot Karlshamn som är till vänster i bilden.
Foto: Sveriges Järnvägsmuseum

redan beslutat i Karlshamn för järnvägen till Vislanda. Järnvägsbygget påbörjades och trafiken kunde öppnas den 1 maj 1874. Den högsta tillåten hastighet var 30 km/t. Sölvesborg Kristianstad Järnväg blev den först trafikerade av de banor som senare bildade Blekinge kustbanor, BKB. Redan 1878 måste dock bolaget likvidera, varefter ett nybildat bolag övertog järnvägen.

Västra Blekinge Järnväg, VBJ

När järnvägen mellan Sölvesborg och Kristianstad samt Vislandabanan börjat trafikeras föddes så småningom även tanken på en förbindelse mellan Sölvesborg och Karlshamn. Tre västblekingar motionerade år 1884 i landstinget om bidrag till en "Vestra Blekinges järnväg". Motionen åsyftade närmst en linje från Holje till Sölvesborg, över Gammalstorp med grenbana därifrån till Karlshamn.

Landstinget avlog motionen av ekonomiska skäl. Trots detta kunde man den 5 december 1884 i Karlshamn konstituera Vestra Blekinge Jernvägsaktiebolag, VBIJ. Drag-

kampen mellan städerna gjorde sig alltjämt gällande och trots de mest energiska protester från Sölvesborgarna skulle bolaget få sitt säte i Karlshamn. Bolaget Västra Blekinge Järnväg omfattade inte enbart byggandet av järnväg mellan Karlshamn och Sölvesborg utan också en bibana från Sandbäck över Jämshög till Holje, vilken år 1909 utsträcktes till Olofströms station på den normalspåriga linjen Sölvesborg-Ålmhult. "Holjelinjen" lades ned 1951.

Banan Sölvesborg-Karlshamn invigdes den 22 december 1886 men ganska snart hopade sig de ekonomiska problemen. Redan sommaren 1888 försattes bolaget i konkurs. Karlshamns stad ropade in järnvägarna på exekutiv auktion året efter. Därefter beslutade de om vissa förbättringar och då bland annat på lok och vagnar.

Mellersta Blekinge Järnväg, MBIJ

Samtidigt som planerna för att bygga Sölvesborg Kristianstad Järnväg pågick diskuterades i mellersta Blekinge ett järnvägsprojekt och mellan Ronneby och Karlskrona. Också

KAPITEL 1-2

Tidtabell Karlshamn- Karlskrona från oktober 1889.

Tågen gick då bara till Pantarholmen.

Foto: Ingemar Elofsson, arkiv

i landstinget hade byggandet av en kustbana ventilerats och då med anledning av en motion 1873. Innan stakningen av banan Karlskrona-Växjö fastställdes över Emmaboda fanns förslag om en betydligt västligare sträckning från Växjö över Örmo bruk (Konga). Härifrån skulle den gå till Kallinge och sedan vidare österut mot Karlskrona. En anslutningslinje skulle också ingå i projektet från Kallinge genom Ronneby och ut till stadens hamn som vid den tiden gick under namnet Ronneby redd. När man sedan beslutat att Karlskrona-Växjöbanan skulle gå över Emmaboda avstannade järnvägsplanerna en tid.

1885 tog landstinget tag i frågan att bygga en järnväg mellan Karlshamn och Karlskrona som blev Mellersta Blekinge Järnväg, MBIJ. Hur man skulle dra järnvägen sista biten från Gullberna in till Karlskrona vållade huvudbry. Här hade Karlskrona-Växjöbanan ett normalspår de sista fyra kilometrarna. Därför ville man lägga in en tredje skena och utnyttja stationen, idag Karlskrona C, som gemensam station. Det kom man inte överens om utan man breddade istället banvallen österut, byggde nya broar och lade smalspåret öster om normalspåret.

En ny bangård byggdes öster om den befintliga i Karlskrona. Man köpte stadsingenjören Thedenius privata bostadshus och byggde om den till stationshus. Stationen fick namnet Karlskrona Norra. Den 8 juni 1889 öppnades banan utan några speciella högtidligheter och då fram till Pantarholmen. Den 23 november samma år var bangården och andra arrangemang färdigbyggda vid Karlskrona Norra och då var Blekinge

Upp-åfärd	Tid	
	Åkettid	Åkettid
Karlshamn	7 17	6 11
Trossna	7 22	6 16
Malmön	7 27	6 21
Svalövs	7 32	6 26
Kallinge	7 37	6 31
Ronneby	7 42	6 36
Djupadal	7 47	6 41
Hovby	7 52	6 46
Lubboda	7 57	6 51
Karlshamn	8 02	6 56

Kustbanans huvudlinje klar. Högsta hastigheten var 30 km/tim. Nu kunde man åka till Malmö på 11 ½ timme och på denna sträcka var det fem bolag och fem byten den första tiden.

Blekinge kustbanor, BKB

Mellersta Blekinge Järnväg blev moderbolaget för Blekinge Kustbanor och 1903 köpte man Västra Blekinge Järnväg av Karlshamn stad som ropat in den på konkursauktionen 1888.

År 1906 köpte man Sölvesborg Kristianstad Järnväg som Hässleholmsbanan 1904 ville köpa och bredda till normalspår. Begreppet Blekinge Kustbanor dyker upp redan i slutet av 1898 i en anslagstidtabell men bolaget registrerades inte förrän 1918.

Bibanor fanns sedan 1889 till Djupadal, Kallinge och Ronneby Redd. År 1909 blev sidobanan Sandbäck-Olofström klar och 1922 var linjen Sölvesborg-Hörviken utbyggd. År 1926 köpte man Bredåkra Tingsryd Järnväg. År 1903 förde man diskussioner om att köpa Östra Blekinge Järnväg som gick mellan Karlskrona och Torsås, med en sidobana till Bergkvara. Detta föll på att man inte kunde komma fram till något gemensamt värde på bolaget.

År 1927 omfattade BKB 252 km järnväg och sysselsatte 593 man enligt 1925 års personaltabeller.

Från 1906 fram till förstatligandet 1 juli 1942

Före förstatligandet 1942

Trafiken blev omfattande på kustbanan och banor fanns nu genom landskapet norrut från de olika städerna med smalspårsbredden 1 067 mm. Undantaget var Sölvesborg som hade normalspår mot Älmhult och Karlskrona som hade normalspår mot Växjö. Smalspåret mot Torsås hade samma spårvidd som kustbanan men i Torsås byttes till en annan smalspårsbredd, 891 mm, mot Kalmar.

De olika spårvidderna och elektrifieringen av kustbanan skulle bli en evig fråga i princip från det att banorna byggdes på 1800-talet och genom hela 1900-talet. Den smalare spårvidden medförde att godstågen kunde ta mindre gods än ett normalspårsgodståg och de personförande tågen måste hålla lägre hastighet. Ända fram till rälsbussarna började trafikera kustbanan på 1950-talet var den högsta hastigheten 60 km/tim. Allt gods fick lastas om och olägenheterna med detta blev stora. Fördröjning i tid, skadat gods, brist på vagnar, blev ett allt större problem (gods kunde ex vis försenas upp till en vecka).



Vägbron vid Vekerum.

Foto: Sveriges Järnvägsförening 1926 del II

Elektrifiering 1908

Utredningarna avlöste varandra och den första större utredningen som rörde en elektrifiering av kustbanan upprättades av Elektriska Pröfningsanstalten den 16 mars 1908 och lyder:

”På grund av denna vår utredning anse vi att en elektrifiering av Blekinge kustbanor vara förenad med så stora fördelar och med utsikt till ett ekonomiskt så pass gynnsamt resultat, särskildt i framtiden, att vi icke tveka att tillstyrka en öfvergång till elektrisk drift”.

Tidigast 1911 ansågs en eventuell elektrifiering vara utförd. Kristider och världskriget fick frågan att stanna. Senare kom man fram till så länge kolpriset inte översteg 30 kr per ton i Blekingehamn var inte elektrifieringen lönsam. Diskussionen om elektrifieringen återkom igen på 1970-talet.

Beslut om breddning till normalspår

Kustbanan har en gynnsam utveckling och i jämförelse med andra, även normalspårsbanor, är trafiken omfattande vilket statistiken visar. Behovet av en breddning växte sig allt starkare. År 1921 lade styrelsen för BKB fram en utredning om breddning av hela banan Kristianstad fram till Lyckeby med anslutning till Karlskrona och fortsättning mot Kalmar. Inget hände och 1935 reviderades underlaget, men det blev åter resultatlöst. År 1938 skrev Karlshamns stad till Kungl. Maj: t om förstatligande och breddning av Karlshamns Vislandabanan. Men det var inga direkt hoppgivande signaler om breddning som gavs från centralt håll.

År 1939 fattade regeringen principbeslut om förstatligande av alla järnvägar. Många mindre järnvägsbolag hade då en dålig lön-

KAPITEL 3

Stationer och hållplatser utmed kustbanan ca 1930.
Med blå skrift stationer där tågen gör uppehåll idag.
Skiss: Ingemar Elofsson, arkiv

samhet och förstatligandet gjorde att de kunde överleva några decennier till. De många bolagen köpte ofta lok och vagnar var för sig vilket innebar att SJ efter förstatligandet hade inte mindre än 190 olika typer av lok och en stor flora av olika vagnar och spårvidder. Blekinge kustbana övergick i statens ägo den 1 juli 1942. Av de bortåt 600 anställda i bolaget var det endast en kvinna anställd, ett kontorsbiträde. Detta omtalas i litteraturen i samband med SJ tar över kustbanan.

1943 års järnvägskommitté ägnade en stor del åt Blekinges järnvägar och Blekingebanorna var under samtiden en av de mest omdiskuterade järnvägsfrågorna i Sverige. Kommitténs arbete resulterade i riksdagsbeslut den 29 maj 1946 vilket innebar att Blekinge kustbana skulle breddas och likaså linjerna Bredåkra-Växjö och Karlshamn-Vislanda. Nu fanns det riksdagsbeslut på breddning till normalspår.

Busslinjer och verkstad

Blekinge Kustbanor var ett av de första enskilda järnvägsbolagen som startade egen busstrafik. År 1942 hade bolaget inte mindre än 18 olika linjer som sysselsatte lika många bussar. Linjerna utgick mellan Bromölla i väster och Karlskrona i öster.

År 1928 uppförde BKB en järnvägsverkstad i Ronneby. Här reparerades den rullande materielen och gamla filmer visar att man byggde åtminstone överbyggnaderna på passagerarvagnar som var av trä. Ett 60-tal personer arbetade här. Lokalen finns kvar och ligger på samma sida, alldeles öster om stationshuset i Ronneby. Efter breddningen av kustbanan försvann behovet för SJ och Ronneby stad köpte verkstaden.



Från förstatligandet fram till breddningen 1957

Breddningen börjar

Riksdagsbeslutet 1946 medförde att ombyggnaderna skulle börja vid en ur arbetsmarknadssynpunkt lämplig tid. Under våren 1952 konstaterades att arbetsmarknadsläget under hösten skulle bli sådant att det var motiverat att sätta igång arbetena.

Dieseldrivna rälsbussar hade satts i trafik några år före breddningen. De medförde att restiden mellan Karlskrona och Kristianstad ytterligare kunde minskas. Vissa av dem var direkttåg och de stannade endast på de stationer som fortfarande är i drift. Restiden var då ca 2 ½ timme mot 3 för ångloksdrivna tåg med motsvarande uppehåll. Efter breddningen kunde restiden ytterligare minskas.

Första etappen

Den 60 km långa sträckan Kristianstad-Karlshamn var den som breddades först och den var klar den 1 september 1955. Tågbyte fick göras i Karlshamn Västra för vidare färd österut. Stationen ligger vid de gamla lokstallarna söder om nuvarande järnvägsviadukten. Banan rätades ut, höjdes och sänktes på många ställen och nya broar byggdes för att få en rakare och jämnare bana. Tågen gick under hela tiden arbetena pågick och var endast inställda då de absolut sista arbetena genomfördes.

Då normalspåret var driftsatt försvann smalspåret från Kristianstad och vagnsombeställningen och växlingsarbetet upphörde.



Blekinge Kustbanors tåg på Kristianstad C från 1940-talet. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum



Tåg vid Bergåsa station. Troligtvis 1940-talet. Foto: Föreningen Gamla Carlsrona

Omlastningen hade sysselsatt 12 och vissa tider ända upp till 32 personer. Ytterligare ett drygt tiotal personer hade varit sysselsatta med växlingsarbete men fick nu andra uppgifter i Kristianstad. Arbetsstyrkan fick nu i stället utökas i Karlshamn som blev omlastningsstationen.

De långa väntetiderna i Kristianstad för resenärer vidare mot Malmö kunde kortas ner från 35-40 minuter till som längst 14 minuter. För att slippa lokvändning i Kristianstad planerades ett spår från Fjälkinge till Kristianstad som skulle komma in från öster till stationen i Kristianstad. Detta blev dock inte byggt och i och med insättandet av rälsbussar kom man ifrån lokvändningen med vissa av tågen. Ångloken spåddes också ett

snart slut då diesellok allt mer började att slå igenom.

Normalspår hela vägen

Den sista etappen mellan Karlshamn och Karlskrona bjöd på en rad stora arbeten och stod färdig den 1 september 1957. En ny station uppfördes i Karlshamn och en tunnel sprängdes genom Pengaberget. Än så länge är den sydsveriges längsta järnvägs-

Tidtabell Blekinge kustbana 1930. Foto: Sveriges Kommunikationer år 1930



Stationer och hållplatser utmed kustbanan 1925.

Foto: Sveriges Järnvägsförening 1926 del II

tunnel med sina 555 meter tills Citytunneln i Malmö och tunneln genom Hallandsås är klara. Bangården byggdes om även i Ronneby och nu slapp man tågtrafiken som faktiskt gick utmed gatorna i de båda städerna. I Karlskrona byggdes bangården om men både här och i Karlshamn fortsatte smalspårstrafiken ytterligare ett tiotal år mot Vislanda respektive Torsås.

När breddningen var klar fick Karlshamns nya station benämningen Karlshamn Central. Den gamla fick namnet Karlshamn Västra. Stationen fick treskennspår och användes för rangering.

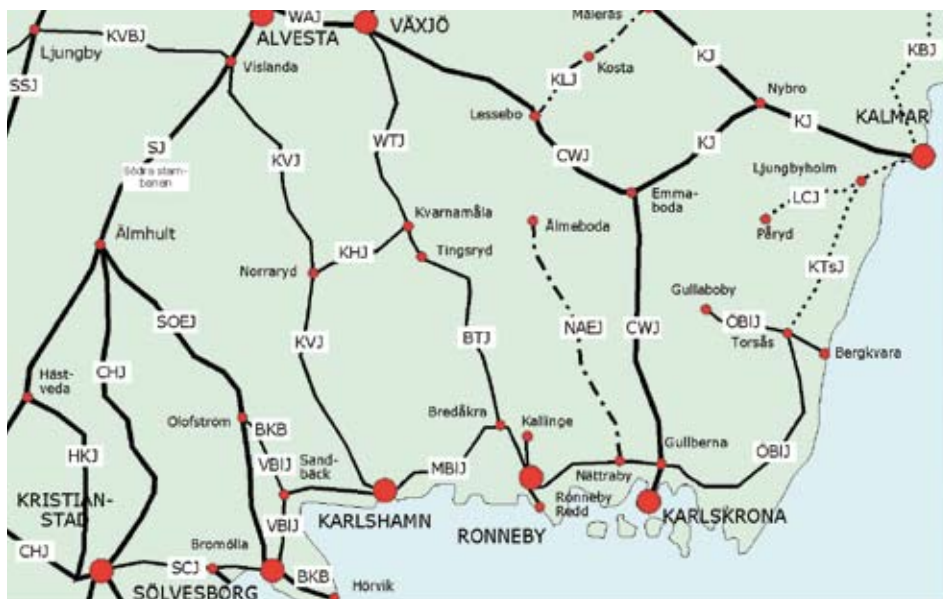
Nu hade man efter den följetong som i stort sett följt hela kustbanans historia fått normalspår. Invigningen i Karlshamn blev en stor föreställning med det nya mediet TV på plats som gjorde reportage. Stationen ansågs av samtiden som en av de modernaste i landet. Vid invigningen omtalade dåvarande Generaldirektören för SJ, Upmark, att någon mer breddning inte var aktuell för Blekingenätet och Torsås linjen skulle läggas ned. Ett något ovanligt tillfälle att kungöra uteblivna järnvägsbygge.

Nu kunde man färdas med direkttåg från Karlskrona till Malmö och med de så karaktäristiska orange och gula rälsbussarna tog färden 4 timmar 20 minuter. På rälsbussarna fanns även servering. Ångloksdragna persontåg gick dock ytterligare några år.

Allt går igen

Inte bara i Blekinge trodde man att näringslivet skulle få en rejäl skjuts framåt tack vara breddningen. Uttalande från politiker och företrädare för näringslivet vittnar om detta och kraven på förbättrade kommunikationer

KAPITEL 4



Järnvägsnätet i sydöstra Sverige omkring 1930 och med ursprungliga bolag som byggt järnvägen. Skiss: Ingemar Elofsson

är i stort sett de samma som i dag. Optimismen var stor utmed kustbanan och alla trodde på en ordentlig skjuts framåt för Blekinge vilket omvittnas i samtida tidningsartiklar.

Vid invigningen 1957 ställde en av Blekinges företagsledare följande krav som känns igen från dagen, nämligen: Järnvägsbreddningen fortsätter till Kalmar och ostkustbanan mot Stockholm byggs. Att SJ ordnar snabbare förbindelser från Karlskrona mot Göteborg och mot Stockholm. För det tredje måste riksfyran, nuvarande E 22, breddas och göras om till fyrfilig motorväg och snabbare flygtransporter måste ordnas till Blekinge. Nog känns det igen.

Spåren breddas
Affärslivet utvecklas

Gammelstorps storkommun

erbjuder flera goda möjligheter för industritomter i anslutning till bedspårig järnväg, ej långt från riksfyran, Arbetskraften inom kommunen är god, speciellt kvinnlig sådan.

Tillgången för tomter till bostäder finns på olika platser inom kommunen. På sina håll uppgår tomtpriset till 2 kr. kvm., fria inkopplingsavgifter för vatten, avlopp och elkraft.

Stort fritidsområde i Norge Boke, där goda tillgångar för bad och sommarbostäder finns.

Närmare upplysningar lämnas på
KOMMUNALHuset, NORJE

När breddningen var klar 1957 var förhoppningarna stora bland kommunerna utmed banan. Blekinge Posten 1 september 1957



Normalspårstiden fram till Kustpilen 1992

Tiden fram till Kustpilen

Redan på 1930-talet började den ökande bilismen konkurrera ut främst de mindre järnvägarna. Tiden efter andra världskriget blev det stora genombrottet för person- och lastbilstrafiken. Detta tillsammans med det beryktade trafikpolitiska beslutet från 1963 som sa att varje järnvägslinje skulle bära sina egna kostnader blev ett hårt slag för järnvägarna. Så även för Blekinge.

Vissa persontåg var ångloksdragna men i mitten av 1960-talet var alla persontågstrafik ersatta med rälsbussar på kustbanan och det sista ordinarie ångloksdragna godståget gick den 8 mars 1963. Under senare delen av 1967 kom Y3-tågen som i folkmun fick namnet "kamelen". Detta då de i de båda ändarna hade en övervåning för passagerare. I den ena ändens undervåning fanns motorutrymmet i och i den andra änden passagerarutrymme. Tågen fick rödoranger färg medan taket var gråsvart. Tåget var SJ:s första dubbeldäckare och ökade komforten avsevärt för resande. De gick under benämningen snälltåg i tidtabellerna och i början på 1970-talet tog nu resan till Malmö från Karlskrona 3 timmar och 20 minuter. Vissa avgångar kompletterades fortfarande med rälsbuss. "Kameltåget" ersattes sedermera av dieseldrivna loktåg en tid.

Kamelbränder

Problem uppstod med bränder på "Kameltågen". Motorerna blev överhettade då enligt uppgift kylningen inte fungerade på den



Smalspåret fanns i Karlskrona fram till 1965 då Torsåsbanan lades ned. Foto: Föreningen Gamla Carlskrona

höga maxhastigheten som var 140 km/tim. På kustbanan var dock högsta farten vid denna tid 110 km/tim. Flera av bränderna uppstod i Karlshamn och tidningarna ironiserade över att räddningstjänsten i Karlshamn, vid denna tid brandkåren, var experter på kamelbränder. Problemen rättades till då bättre kylsystem installerades.

Nattågen

Direktnattåget till Stockholm började gå från 1950-talet och drogs av ånglok och sedermera diesellok till Kristianstad och vidare till Hässleholm där de kopplades till nattåget mot Stockholm. Nattåget fick många resande



Ångloksdragna tåg gick ännu några år efter breddningen. Här är det 1522 tåget i Karlskrona mot Kristianstad.
Foto: Föreningen Gamla Carlsrona

främst under söndagar för veckopendlare under senare år. De tre sov- och liggvagnarna var som regel fullbokade flera veckor i förväg. När växlingstjänsten upphörde i Hässleholm 1989 slutade direkt nattåget. Ville man åka nattåg från östra delen fick man stiga på nattåget i Emmaboda som kom från Kalmar och i väster i Hässleholm. Några år senare

drogs även Kalmarnattåget in och det var bara i den västra delen det blev realistiskt att åka med nattåget till Stockholm med påstigning i Hässleholm.

Italienarna kommer

Den 29 maj 1988 var det premiär för den tredje motorvagnstypen på kustbanan.

För att ersätta rälsbussarna köpte SJ ett antal motorvagnar som fick den svenska beteckningen Y1. Dessa tillverkades i Italien och trafikerade deras statsbanor. En del tillverkades på licens av Kalmar Verkstad. Särskilt populärt blev aldrig tåget och det fick i folkmun heta Pizzatåget. Antalet resande på kustbanan minskade efterhand till drygt 200 000 det sista året med Y1-tågen. Ungefär lika många resande som under 1939. Med Y1-tågen var också direktförbindelsen till Malmö bruten och resan tog nu tre och en halv timme närapå lika lång tid som efter breddningen 1958 trettio år tidigare.

Nedläggningen nära

Under 1989 och 1990 debatterades banan flitigt och nedläggningen var nära. Ett intensivt arbete av länets befolkning gav resultat. Dessförinnan hade järnvägen klassats om från stombana till länsjärnväg. Blekingetrafiken skrev ett 15-årigt avtal med SJ och köpte in sju danska IC3 tåg och länsstyrelsen i Blekinge gav ett anslag till 150 miljoner till upprustningen.

Den 7 januari 1992 började trafiken med IC3-tågen och den klassiska Kustpilen var född. En ny era börjar för kustbanan.

Rälsbussarna blev ett vanligt inslag på kustbanan. Här Östra Skånes Järnvägars och Svenska Motorvagnsklubbens rälsbussar på kustbanan 2005. Foto: Mats Folkesson



Kustpilenepoken 1992-2005

Framgångståget

Tisdagen den 7 januari 1992 var en ny märkesdag i Blekinge kustbanas historia och med en stor invigningsfest startade då trafiken med Kustpilentågen. Invigningstalare var bl.a. landshövding Camilla Odhnoff. En tävling hade utlysts om namn på de nya tågen och namnet Kustpilen vann. Dessutom fick varje kommun namnge minst ett tåg och många fick namn efter kända blekingar.

Framgångarna lät inte vänta på sig och antalet resande fördubblades under första året. Från 200 000 till 400 000. Tåget och trafiken fyllde alla framgångskriterier med god service, hög turtäthet och billiga biljettpreiser. Framgångarna rönt stort intresse och folk kom för att studera och ta del av

framgångarna. År 1994 utökades trafiken till 14 dubbelturer måndag till fredag under sommaren mellan Karlskrona och Malmö och resandet steg till 726 000.

Samma år utökades kustpilentrafiken till Helsingborg och i juni 1996 förlängdes några turer till Köpenhamn via färjan över Helsingör. Året därpå gick det 14 dagliga dubbelturer Karlskrona-Malmö och man hade som mest inte mindre än 15 kustpilentåg i trafik.

Sydtåg AB drev godstågstrafik Ronneby Karlskrona C mellan augusti 1995 till maj 1997. Därefter har godstrafiken upphört på Karlskrona och går nu enbart från Karlskrona och västerut.



Kustpilentågen fick namn och här är det Folke Filbyter vid Kristianstad C. Foto: Mats Folkesson



Kustpilen på bron över Mörrumsån. Bron byggdes i samband med breddningen på 1950-talet. Foto: Mats Folkesson

Kustbanan rustas upp

Under 1994 och 1995 rustades kustbanan upp och signalsystem moderniserades. Som första icke elektrifierade järnväg infördes fjärrblockering 1999 på sträckan Sölvesborg -Kristianstad. År 2001 införs fjärrblockering på hela banan förutom på de stationer där tågen gör uppehåll och på mötesspår. Med helsvetsade spår har högsta hastigheten, främst i västra delen, kunnat höjas till 160 km/tim. År 1997 öppnades en ny station, Bergåsa, två km norr om Karlskrona. Strategiskt belägen nära sjukhuset, högskolan och området med alla it-företagen blev den

snabbt populär. Resandet på Kustbanan ökade och nådde sin kulmen med 1 400 000 resande som mest med 16 dubbelturer per dag.

Elektrifieringen

År 1999 påbörjades förberedelser för elektrifieringen av kustbanan. Banan stängdes i augusti 2005 och elektrifieringen var klar i juni 2007. Många kommer säkert att sakna de mycket bekväma Kustpilentågen vilka såldes till Israel. Miljökrav och integrerade trafiksystem gör det nödvändigt med enhetliga tågssystem.



Elektrifieringen 2005-2007

Kustbanan elektrifieras

Planeringen för elektrifieringen av Blekinge kustbana började redan 1999 med förstudie. Därefter, 2002, togs funktions- och systemkrav fram, projektering och arbetet med Järnvägsplanen och miljöprövningen startade samtidigt. Första spadtaget togs 13 juni 2005. Ordinarie godstrafik har trafikerat banan under byggperioden. Så var elektrifieringen äntligen igång efter 97 år.

Syftet med elektrifieringen är att främja bra persontrafik, öka tillgängligheten och transportkvaliteten på banan och ge en säker trafik. Övergången till eldriven persontrafik ger bättre miljö med effektivare energianvändning och lägre trafikeringskostnader. För att uppnå detta har Banverket genomfört en rad olika arbeten.



T. v: Material lastas i Nätraby under elektrifieringsarbetena. Foto: Ingemar Olofsson

Ovan: Då banan varit stängd under elektrifieringen har trafiken upprätthållits med tågbusar. Foto: Ingemar Olofsson



Ronneby är en av de bangårdar som rustas upp i samband med elektrifieringen. Foto: Ingemar Elofsson

Nya bangårdar

Spåret har sänkts på 12 platser, fem broar och fem bangårdar har byggts om. Vägportaler har monterats vid 70 plankorsningar. 3 160 fundament för kontaktledningsstolpar har borrats och gjutits, lika många stolpar har monterats. Ronneby bangård inklusive plattformarna i Sölvesborg, Mörrum, Karlshamn och Bräkne-Hoby färdigställdes i maj. Arbetet med slopning av tre stycken plankorsningar som ersätts med en tunnel är klart.

Röjning för drift- och elsäkerheten har utförts på ca 22 mil och 700 avtal om servitut har tecknats med markägare. 135 100 ton schaktmassor har hanterats, övervägande del har återanvänts i projektet och 10 695 träsliprar har sanerats bort och därmed har 764 ton farligt avfall omhändertagits. Ca 520 km AT-, förstärknings- och kontaktledning har hittills dragits.

Under hela tiden har godstrafiken fortsatt till och från Karlshamn. Den västra delen av banan har varit stängd några

veckor. När spårsänkningar genomförts har godstrafiken till och från Karlshamn gått över Karlskrona.

Tågbusarna

Under de två år kustbanan varit avstängd har trafiken upprätthållits med Tågbusar. Systemet med bussar som stannar på vissa stationer och en del som stannar på alla stationer har visat sig vara framgångsrikt. Utrymmet för passagerarna har gjorts större än i en ordinarie buss för att göra resan bekväm. En tågbus rullar runt 25 000 mil per år. I stort sett har man lyckats behålla antalet resenärer under de två år som elektrifieringsarbetet pågått. På de kortare avstånden har resandet ökat medan en viss minskning skett av de lite längre regionala resorna.

Det ombyggda stationsområdet i Mörrum. Foto: Ingemar Elofsson



Framtiden

Trafikstart Öresundståg

Trafiken med Öresundstågen startar vid tidtabellskiftet den 17 juni 2007. Dagen innan, lördagen den 16 juni körs ett extratåg Karlskrona-Köpenhamn. Vidare kommer sju dubbelturer att köras mellan Karlskrona och Kristianstad till ett lågt biljettpreis som ett "Prova på tåg" för att få allmänheten att återupptäcka tågen.

Med det integrerade tågsystemet med Öresundstågen finns från sommaren direkttåg från Karlskrona till Köpenhamn via Malmö. Då trafiken startar kommer det att finnas 18 dubbelturer måndagar-fredagar.

Under sommarperioden kommer dock hälften av dessa att köras med Tågbusar p.g.a. lokförarbrist.

Den 125 km långa Blekinge kustbana från Kristianstad till Karlskrona har nio stationer; Kristianstad, Bromölla, Sölvesborg, Mörrum, Karlshamn, Bräkne-Hoby, Ronneby, Bergåsa och Karlskrona.

Godstrafik

Utmed kustbanan finns det sex industrispår för godstrafik. Dessa är Kristianstad-Åhus hamn, Bromölla-Nymölla bruk, Sölvesborg-Sölvesborg hamn, Vekerum-Mörrums bruk,



Ovan: Godstrafiken har gått på banan under hela ombyggnadstiden. Foto: Ingemar Elofsson

T. h: Från den 17 juni går det direkttåg på kustbanan via Malmö och Köpenhamn ända till Helsingör. Foto: Ingemar Elofsson



Rangering av godsvagnar i Stillerydshamnen våren 2007. Foto: Ingemar Elofsson



Karlshamn-Stillerydshamnen och Karlskrona-Verköhamnen. Utmed kustbanan finns inte mindre än fyra hamnar där Karlshamn är Sveriges fjärde hamn i storleksordning.

Framtiden för kustbanan

Utvecklingen har tagit någon form av 50-årsprång för kustbanan. På 1860-talet började diskussionerna om att bygga banan. År 1908 var första diskussionen om elektrifiering och några år därefter om breddning till normalspår. År 1957 var breddningen klar och 50 år senare, år 2007, elektrifieringen.

Förutsättningarna bedöms som mycket goda för en fortsatt positiv utveckling av trafiken på kustbanan. Den spårbundna trafiken ökar både för person- och godstrafiken. Den tilltagande debatten och medvetandet om miljön och växthuseffekten och fossila bränslen bedöms påverka positivt för spårbunden

trafik. Ökad transittrafik med lastbilar och ökat antal passagerare med utbyggda färjelinjer ger goda möjligheter till både utveckling och ökning av den spårbundna trafiken.

Kustbanan har gått mot strömmen då man inom Blekinge lyckats vända en allmän nedåtgående trend för tågtrafiken efter att Kustpilen började trafikera banan år 1992. Dessutom har kustbanan i närmare hundra år gått mot en annan ström, elektrifieringen.

Fortfarande finns utrymme för stora förbättringar på kustbanan, t ex med genande sträckningar mellan Ronneby och Karlshamn. Planer finns även kring en ny mötesstation som förkortar restiden mellan Karlskrona och Malmö/Köpenhamn.

Ett av de tåg som elektrifieringen kommer att gå på kustbanan. Foto: Ingemar Elofsson



4548

U









BlekingeTrafiken

Blekingetrafiken, Järnvägsstationen, 371 34 Karlskrona
Tel 0455-569 80. www.blekingetrafiken.se