



## Historik om SJ:s rälsbussar litt Yc06/Yb06/Y6-7

Under 1930 och 1940 talet levererades ett stort antal rälsbussar till SJ av Hilding Carlssons Mekaniska Verkstad i Umeå. De första var tvåaxliga, men från 1938 inköptes boggiärslbussar. Till dessa rälsbussar levererades släpvagnar i olika utförande. Även Motala Verkstad ägnade sig åt rälsbussbyggandet, fast i mindre omfattning. Gemensamt för dessa rälsbussfordon var att de var byggda i trä och att konstruktionen helt eller till mycket stor del bestämdes av leverantören.

1938 levererade NOHAB i Trollhättan en större rälsbusstyp, "snabbvagnen" till Halmstad-Nässjö järnväg, vilken fick stålkorg.

I mitten av 1940-talet började SJ på alvar intressera sig för rälsbussarnas konstruktion och utveckling. Det ansågs att HC-bussen var för svagt uppbyggd och för trång. På sikt förordades en övergång till rälsbussarna byggda i stål och med möjlighet till multipelkörning. Konstruktionsarbetet på en ny rälsbusstyp tog sin början 1945 och man försökte kombinera det bästa från HC-bussen med det bästa från HNJ: s snabbvagnar. Bristen på rälsbussfordon var vid denna tid var besvärande och i väntan på att den nya rälsbussen skulle bli klar, levererade Hilding Carlsson en förbättrad trårrälsbuss med större bredd och höjd.(yo1s)

1946 beställde SJ ett antal provrälsbussar i stål, 8 normalspåriga (varav 4 två-motoriga) hos Kockums och 16 ( senare utökad till 28 ) smalspåriga rälsbussar hos Märstaverken. Dessutom beställdes ett antal släpvagnar. Meningen var att dessa rälsbussfordon skulle levereras under 1948, så att driftserfarenheter kunde samlas och efter utvärdering av dessa skulle en storbeställning av rälsbussfordon utläggas under 1949/50. De smalspåriga rälsbussarna levererades kraftigt försenade och beställningen på de normalspåriga rälsbussarna tvingades man annullera.

Rälsbussbristen tvingade SJ att beställa en serie normalspåriga rälsbussfordon i stål, varvid man tog en medveten risk, då de smalspåriga fordonen ännu inte provats tillräckligt lång tid. Sålunda beställdes i oktober 1950 40 stålrälsbussar ( 748-787 ) och ett antal släpvagnar av Hägglunds i Örnsköldsvik för leverans från slutet av 1952. Innan någon av dessa rälsbussar levererats, beställde SJ ytterligare rälsbussar i juni 1951, 40st från ASJ i Linköping ( 812-851 ) och 20st från KVAB ( 852-871 ).

De första rälsbussarna levererades kring årsskiftet 1952/53 från respektive tillverkare. De olika tillverkarnas rälsbussar skiljde sig något i detaljer från varandra, och det är KVAB:s rälsbuss som har valts som förebild till modellen.

Samtliga KVAB-bussar utom ( 857-859 ) stationerades i Ystad vid leveransen, 857-859 stationerades i Nässjö, men flyttades ganska snart till Skåne, där samtliga KVAB-byggda rälsbussar förblev stationerade hela sin driftstid.

Några fler rälsbussar blev inte tillverkade vid KVAB utan den stora beställningen som las ut i juli 1953 gick till ASJ, som fick en order på ytterligare 250 rälsbussar ( 958-1207 ), varav 30st eldrivna. Släpvagnsbeställningen gick samtidigt till Eksjöverken.

Som tidigare befarats konstaterades snart att yc06-rälsbussarna led av ett flertal "barnsjukdomar", varvid ett besvärligt ändringsarbete på de redan levererade fordonen tog sin början och pågick en stor del av 1950-talet. Den mest iögonfallande förändringen var att kylluftintaget, som tidigare varit placerat under vagnen, flyttats upp på vagnssidan.

I mitten av 1950-talet infördes en ny färgsättning på underrede och tak. Underredet som tidigare målats i svart blev nu grått liksom taket, som tidigare målats i aluminiumfärg.

1956 ändrades typbeteckningen till yb06 i och med det nya klassindelningssystemet infördes.

1957 kom de första yb07-rälsbussarna, vilka skiljer sig från yb06 genom att sittplatserna är ordnade 2 + 2 på var sida om mittgången istället för 2 + 3 som i yb06. Ungefär samtidigt började även Eksjöverken att leverera yb07-rälsbussar ( 1208-1259 ), sedan en del av släpvagnsbeställningen konverterats till att gälla motorrälsbussar.

I mars 1957 inträffade en olycka i Simrishamn där ett rälsbusståg inte kunde stanna på stationen utan fortsatte genom en stoppbock och delvis störtade utöver en hög slänt. Yb06 861 skadades så svårt att den tillsammans med vagn 1037 fördes till ASJ:s verkstäder i Arlöv för reparation. Vagnskorgarna var emellertid så svårt skadade att de fick ersättas med nya. Efter "reparationen" kunde vagn 861 betecknas som en nyttillverkad ASJ-rälsbuss i och med att den åsattes nytt nummer 1260.

I början av 1960-talet infördes elkopplingsdon, monterade ovanpå scharfenbergskopplarna, så att fordonen samtidigt med den mekaniska hopkopplingen även hopkopplades elektriskt. Tidigare användes multipelkabel. Vid denna tid påbörjades nedflyttning av tyfonen till fronten från sin tidigare placering på taket.

Ett 30-tal yb06 och yb07 av ASJ och Eksjöverkens tillverkning fick i mitten av 1960-talet ny sittinredning av samma typ som i y0a2/x9-sätten ( yb08 ). Några yb06 har ombyggt till yb07, däribland 1260.

Såsom den minsta serien i yb06-familjen slopades KVAB-vagnarna relativt tidigt, några redan i början av 1960-talet pga skador. De flesta var slopade i slutet av 1960-talet. Vagnarna 852,859 och 870 ombyggdes till tjänstevagnar medan vagn 858 såldes till HTJ i Danmark . De sista KVAB-byggda rälsbussarna togs ur ordinarie trafik 1974.

År 1970 infördes ett nytt litteringssystem, där yb06 blev y6 och yb07 och yb08 blev y7 resp y8.

De Hägglundsbyggda rälsbussarna samt de ur ASJ:s första serie försvann till största delen under 1970-talets första hälft, många av de Hägglundsbyggda såldes till Danska privatbanor, totalt har ett 20-tal sålts till Danmark. Många y6-y8 fordon har under 1970-talet ombyggt till tjänstevagnar av olika slag, speciellt kan här nämnas "SVABO-lift"-vagnar för kontaktledningsarbeten.

Y6-y8-typen väntas försvinna helt ur trafik i början av 1980-talet till följd av nyleveranser av y1-motorvagnar, även dessa till viss del KVAB-tillverkade.

### Teknisk data.

|             |                           |
|-------------|---------------------------|
| Axelföljd   | B'2'                      |
| Motor       | Scania vabis d815         |
| Effekt      | 1 x 200hk eller 1 x 145kw |
| Växel       | Wilson r11b               |
| Längd       | 17,550 mm                 |
| Hjulbas     | 2000+10700mm              |
| Sittplatser | yb06 53st                 |
| Sittplatser | yb07 47st                 |
| Sittplatser | yb08 36st                 |
| Tjänstevikt | 19 ton                    |
| Sth         | 115 km/h                  |

### Vagnlista

| Nr        | Tillverkare | År   |
|-----------|-------------|------|
| 748-779   | Hägglunds   | 1953 |
| 780-787   |             | 1954 |
| 812-851   | ASJ         | 1953 |
| 852-871   | KVAB        | 1953 |
| 988-1029  | ASJ         | 1954 |
| 1030-1035 |             | 1955 |
| 1036-1037 |             | 1954 |
| 1038-1057 |             | 1955 |
| 1058-1107 |             | 1956 |
| 1108-1157 |             | 1957 |
| 1158-1207 |             | 1958 |
| 1208-1211 | Eksjöverken | 1957 |
| 1212-1234 |             | 1958 |
| 1235-1258 |             | 1959 |
| 1259      |             | 1960 |
| 1260      | ASJ         | 1957 |

Vagn 748-1137 och 1260 byggda som yc06/yb06 övriga som yb07.

### Ombyggda.

Från yb06-yb07: 1112, 1113, 1120, 1136, 1260  
Från yb06-yb08: 1000, 1001,( dessa båda senare ombyggda till yb07)  
1006-1009, 1064-1065, 1067-1076, 1123-1125, 1127-1129, 1131-1133, 1135, 1137.  
Från yb06-ys06: 1022, Från yb07-yb08: 1160, 1211, Från yb07-yb06:

1171-1179

**JECO AB**  
w w w . j e c o . s e