

# 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 boggierrälsbussar.

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 trärälsbuss med större bredd och höjd.(y01s)

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 kylflutintaget, 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 Arlov 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 littereringssystem, 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)

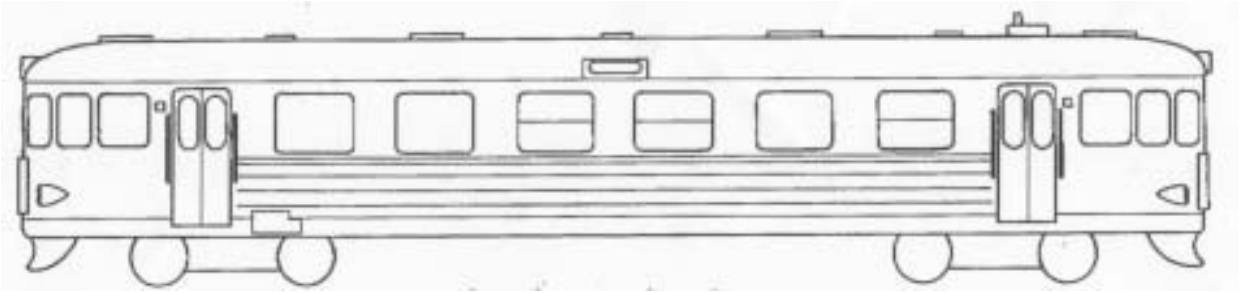
1006-1009, 1064-1065, 1067-1076, 1123-1125, 1127-1129, 1131-1133, 1135, 1137.

Från yb06-ys06: 1022, Från yb07-yb08: 1160, 1211, Från yb07-yb06:

1171-1179



## Jeco modell av Rälsbuss Y6 i skala 1/87



### Några viktiga punkter om din nya Jeco rälsbussmodell.

Modellen skall ha (halv droppe) motorolja på alla hjulaxlars lager för att rulla lite lättare. Använd minimalt med motorolja (halvtjock)

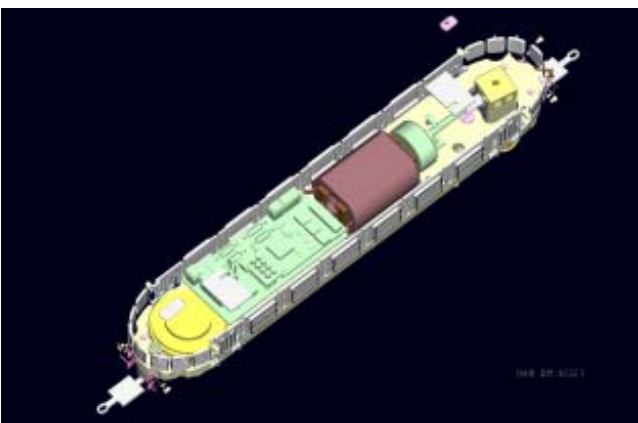
Borttagning av kåpan: Vår kåpa har inga skruvar för att få bort kåpan utan har 4 snäppfästen liksom andra modeller, så man tar i kåpans underkant och bänder ut lite samtidigt som man lyfter kåpan uppåt.

Kåpans elektronik/lampor är nerdragen med kabel och har en snabbkontakt som är ansluten till underredets kretskort, kan tas bort om du behöver dela kåpa och underrede.

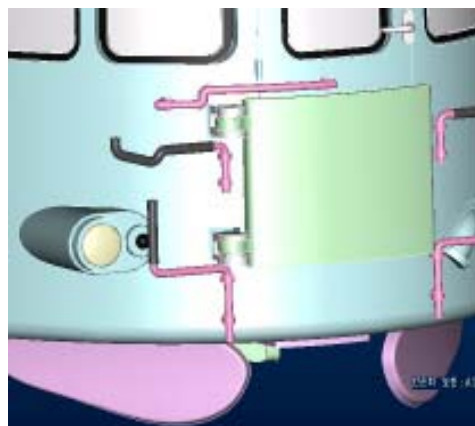
Belysning i släpvagnen är förberedd på AC-modellen. Till 95% körs motorvagnen ändå först med släpet efter och då skall det vara släckt bakåt i släpvagnen. Det går att få belysningen på släpvagnen att fungera växelvis med motorvagnen men det behövs då en kabel från kretskortet i motorvagnen som hänger över till släpets kretskort med en liten kontakt. Det behövs också en justering av motstånden i takets kretskort för att fungera över AC-dekodern. Detta kan vi hjälpa dig med som kund om du önskar, bifoga 50,00 för returfrakten så hjälper vi dig med detta utan arbetskostnad. OBS! Både motorvagn + släp måste inskickas.

Koppelarmen/gångbryggan fästes med varsin nit på varje rälsbusssdels front i hålet mellan plogarna. Dörrarna fälls därefter ut 90 grader så övergångsbryggan blir komplett mellan varje rälsbusssdel.

SJ-vingen som medföljer och är gjuten i mässing kan om så önskas placeras på övergångsbryggan över den tampongtryckta dekalen. CA-lim bör användas, ta ytterst lite och tänk på att limmet biter nästan direkt så du monterar vingen rakt.



CAD-bild av underredet för likström med ljud som visar kretskortets placering och även var högtalarens plats över den ena boggien skall vara vänd neråt för bästa ljud då öppning finns nedåt i underredet.



Smådelarna på plastarket = cykelställ och stag som medföljer och skall monteras i bägge ändarna enligt bilden ovan, det finns små bormarkeringar där du skall borra hålen med 0,4 mm borr.