

## **Y6 1130**

**Tillverkad av ASJ i Linköping. Antalet tillverkade exemplar var 250 st. under åren 1953 – 1957.**

De flesta fordon ur 800-serien (812-844) stationerades i Boden, där de snart fick sällskap av resten (845-851), som först stationerades i Kalmar. Vagnarna 820 och 839 totalhavererade vid Akkavaare året därpå. Den stora ASJ-serien från vagn 988 stationerades på olika platser över hela landet.

Hösten 1954 ombyggdes vagnarna 1000 och 1001 till YCo8 med ny sittinredning med flygplansfåtöljer. Efter en urspårningsolycka i Simrishamn 1957 erhöll vagn 1037 ny vagnskorg samtidigt som vagn 1260 tillkom som ersättning för 861. Vagnkorgarna till dessa rälsbussar tillverkades vid ASJ i Linköping, men inredningen (till stor del den gamla) monterades vid ASJ i Arlöv.

Sedan nya YBo7-rälsbussar levererats, vilka främst placerats i Norrland, flyttades YBo6-fordonen (bl.a 800-seriens vagnar) till mellan- och sydsverige. Några YBo6 ombyggdes under 1960 och 1970-talen till YBo7 med sittinredning från slopade YBo7/YBoa7. I mitten av 1960-talet försågs flera YBo6 med ny sittinredning av Yoa2-typ med nytt litt. YBo8. 1964 ombyggdes vagn 1022 till inspektionsrälsbuss till litt. YSo6.

Till följd av bannedläggelser och allmän förslitning av Y6-fordonen slopades många fordon från senare delen av 1960-talet. 800-serien var helt borta 1973. Några vagnar såldes till danska privatbanor, bl.a **Y6 1130**, och många byggdes om till olika sorters tjänstevagnar (MDR400).

**Y6 1130** som kom till OJF år 2010 från IBAB, (deposition) och behöver genomgå en omfattande renovering.

## **Y7 1233**

**Byggd av AB Eksjöverken, Eksjö i 52 exemplar, åren 1957 – 1960.**

En del av 1952 års släpvagnsbeställning hos Eksjöverken konverterades 1956 till att gälla 52 rälsbussar av typ YBo-typ, tillverkade efter ritningar från ASJ. Vagnarna 1208 -1212 och 1254 - 59 stationerades ursprungligen i Östersund medan vagnarna 1213 - 1237 där **Y7 1233** ingick, stationerades i Vännäs.

För trafik i snabbtåg på den nybreddade BKB (Blekinge Kustbanor) och i vissa rälsbussnälltåg i södra Sverige tilldelades Malmö vagnarna 1238 –1244 och 1253 samt Halmstad vagnarna 1245 –1252. Vagn 1244 var inte ens ett år gammal när den skadades svårt vid en urspårning vid Charlottenlund på linjen Malmö–Ystad i början av december 1959.

Vagn 1226 brandskadades svårt 1961 och ungefär samtidigt blev vagn 1243 ordentligt tillbucklad vid en kollision med en lokomotor i Karlskrona. Det beslöts att reparera vagn 1226 med inredningen från vagn 1243. Vagnarna 1215 och 1232 slopades 1967 efter kollisionsskador. Det var först en bit in på 1970-talet som Y7-motorvagnar ur Eksjöserien i större omfattning började slopas efter skador. Vagn 1211 ombyggdes i maj 1967 till YBo8.

**Y7 1233** byggdes 1956 av ASJ och försågs med sk. Norrlandsplög och stationerades i Vännäs. Efter slopandet av **Y7 1233**, 1958, byggdes vagnen om till tjänstefordon, **BV MDR 400 (motordressin) 3821** av Eksjöverken i Märsta. Under den tiden försågs den med rött blinkande bakljus, något som inte gjordes vid den ursprungliga tillverkningen. Senare har IBAB (Inlandsbanan AB) återställt **Y7 1233** i ursprungligt skick. Tjänstevikten är 19 ton, toppfarten 115 km/tim.

## **B6 1339 och 3757**

**B6-vagnarna satte under lång tid sin prägel på lokaltrafiken ibland annat i Stockholm, Göteborg och Skåne.**

Typen konstruerades i slutet på 1930-talet och var SJ:s första helsvetsade vagn. Vagnen 1339 som finns hos OJF var dessutom det första exemplaret. För att underlätta snabb av- och påstigning fick vagnarna dubbla dörrar och stora vestibuler i varje ände. Ändarna saknade de vanliga bälgarna, så den som ville gå mellan vagnarna via övergångsbryggorna fick göra det "i det fria". Den spartanska inredningen bestod av soffor klädda med tyg, senare omklädda med galon.

**Mer än 170 vagnar.**

Totalt 171 vagnar tillverkades till SJ av ASJ och Kockums under 1940-talet. Dessutom köpte Stockholm-Nynäs Järnväg (SNJ) två vagnar. Vagnarnas ursprungliga littera var Co6, som efter 1970 ändrades till B6. Under årens lopp byggda många av vagnarna om på olika sätt. En del av vagnarna fick tjänstekupé (littera B6F) och i många minskade antalet sittplatser från 98 till 92 så att fler stående resenärer skulle få plats (B6G). På 1950-talet fanns planer på att bygga om en del vagnar till manövern vagnar så att trafiken skulle bli rationellare, men så blev det aldrig. Tågen hade i stället ofta ett lok i varje ände.

**Stockholm, Göteborg och Skåne.**

Förutom Stockholmsregionen användes vagnarna främst i Göteborg och Skåne. På linjen Göteborg-Alingsås gick vagnarna med ett Hg-lok i vardera änden och folkhumorn gav tågen namnet "Humble å Dumle". Vagnarna användes också på banan Örebro-Svartå tillsammans med Hg-lok.

Vagnarna togs successivt ur trafik under 1970- och 80-talen i takt med att nya motorvagnar av typ X1 och X10 levererades. I Stockholm fanns reservtågsätt kvar till i början av 1990-talet. Flera vagnar finns bevarade hos museiföreningar.