



# Ärrade kämpars svanesång

*Nu har den sista X1-motorvagnen gjort sitt i den stockholmska lokaltrafiken. Ett livslångt slavande i pendeltågens tjänst har tagit slut.*

Av Johan Hellström

**XI**-motorvagnarna utgjorde stommen i pendeltågsflottan under drygt 40 år sedan trafikstarten i maj 1968. På slutet återstod en dryg tiondel av hela flottan, räknat i "X1/X10-ekvivalenter", det vill säga att en X60 motsvarar två X1/X10-enheter.

Det finns få järnvägsfordon i Sverige som har presterat lika mycket som X1, när det gäller körda kilometer och antal transporterade passagerare. X1:orna har haft en hel del driftstörningar genom åren, delvis beroende på "dumsnålhet" vid konstruktionen. Efter ett antal ombyggnader under framför allt 1980-talet var de förhållandevis driftsäkra fram till slutet, trots hårt slitage och minimalt underhåll.

För tio år sedan skrev jag en artikel om pendeltåget X1 här i Tåg. Sedan dess har många tåg rullat på skenorna och nu har X1:ornas öde beseglats. En epok i Sveriges och Stockholms järnvägshistoria har gått i graven. X1:orna har under åren knappast varit det mest omtyckta och välfungerande järnvägsfordonet, men med åren tilltar naturligtvis nostalgin och dessa vardagskämpar tas in i entusiasternas finrum. I dessa

ordinära "blålådor" har miljontals människor åkt till och från jobb, skola, släkt, vänner och bekanta, kanske funnit sin livskamrat och så vidare. Men nu försvinner de in i den grå höstdimman, precis som X1 3001 i slutscenen i ABBA:s video till låten *The Day Before You Came*.

## Nya tag, nya tåg

Under 2005 sattes det nya pendeltåget X60 i trafik, vilket innebar att de äldre tågen skulle fasas ut. SL började med "Tysktåget" X420 under 2005. I takt med att X60 levererades togs sedan X1:orna ur trafik. Utskrotningen började på allvar år 2006 och har sedan fortgått med viss ojämnhet fram till idag.

Inledningsvis talades det om att ett antal X1:or skulle sättas i malpåse ett tag tills X60-motorvagnarnas driftsäkerhet blev tillfredsställande. SL kunde också tänka sig att behålla ett 30-tal enheter som strategisk reserv för eventuellt kommande efterfrågeökningar. Riktigt så blev det dock inte.

Under våren 2006 beställde SL ytterligare 16 X60-

*Ovan: Vintrigt X1-möte i Sundbyberg den 24 november 2004. X1 3056 respektive 3087 närmast kameran. Foto (om ej annat anges) Johan Hellström.*



Tidigt på morgonen den 19 mars 2004 körde ett tjänstetåg in i vändspårets stoppbock i Kungsängen. Detta innebar slutet för X1 3100 som gick främst. Foto Jan Lindahl.

enheter som levererades 2007–2008, vilket därmed innebar att en X1-reserv egentligen inte längre behövdes. Dessa X60-enheter var främst avsedda för utökningen av trafikutbudet på Nynäsbanan.

X60-tågens driftsäkerhet uppfyllde inte riktigt förväntningarna, varför SL och Stockholmståg kände sig nödgade att behålla ett tjugotal X1-enheter som trafikreserv under en ganska lång tid efter att den sista X60-enheten levererades. I princip tursattes inga X1:or som trafikfordon sedan sommaren 2008 men av och till gick de dock i insatstågsomlopp. Sedan tågplaneskiftet i mitten av december 2009 kördes inga X1 planenligt i några omlopp, men de kom allt som oftast till användning som ersättning för X10 eller X60. Till sist återstod femton enheter efter vintern 2010–11 som alla slopades den 1 april 2011, närmare 44 år efter att pendeltågstrafiken med X1 inleddes. En

epok gick då i graven. De enheter som höll ut fram till slutet var X1 3005, 3008-3009, 3011, 3019, 3040, 3046-3047, 3061, 3067, 3081, 3085, 3088, 3090 samt 3094. Vidare har X1 3016 stått avställd under tiden.

Utöver SL:s X1:or finns ännu X1 3013 och 3037 kvar. Dessa såldes till Bombardier och har använts för testkörningar med det nya signalsystemet ERTMS/ETCS, bland annat på Botnia- och Ådalsbanorna.

### Museifordon

Samtidigt pågick mer eller mindre ambitiösa ansträngningar för att bevara en eller ett par X1-enheter åt eftervärlden. Intresset från de etablerade museerna var dock inledningsvis tämligen svalt, men det är heller inte helt enkelt att härbärgera 50–100 meter X1-tåg så att det inte blir utsatt för väder, vind och skadegörelse.

I juli 2009 tog Spårvägmuseet omhand en del av



Artikelförfattaren kör om ett X1-tågsätt mellan Ulriksdal och Helenelund den 5 februari 2007. X1 3020, som går sist, skrotades i juni 2009 men en del av B-vagnen är bevarad på Spårvägmuseet i Stockholm.

X1-B 3020. En ”torso”, bestående av förarhytten och en del av salongen bakom, har ställts upp på museet och iordningställt. Under våren 2011 beslutade Sveriges Järnvägsmuseum att ”verka för bevarande av en X1-motorvagn, reservdelar och dokumentation”. Samtidigt såg man helst att lokala förmågor i Stockholmsområdet så småningom kunde bidra till att den hålls i rullande skick. I början av juli 2011 kördes enheterna 3019 och 3081 från Hagalund till Gävle. X1 3019 ska bevaras åt eftervärlden och 3081 kommer att bli reservdelsförråd och skrotas så småningom.

Utöver museifordonen är även X1-B 3096 bevarad åt eftervärlden och finns numera på Totalförsvarets ammunitions- och minröjningscentrum i Norra Kulla i Småland där den ska användas vid utbildning av bomb- och minröjare.

### Vägen till den yttersta växeln...

I första hand skrotades de enheter som bedömdes vara i alltför dåligt skick, samt de så kallade omriktarvagnarna; alltså de enheter som förseddes med statisk omriktare och motorventilatorer på 1990-talet. Man motiverade beslutet med att visserligen är roterande omformare dyrare att underhålla, men enklare. Omriktarvagnarna kändes enklast igen på de långa ventilationsschakten.

Utskrotningen av X1:orna började i blygsam skala i juni 2004 då enheterna 3050, 3099 och 3100 skrotades. Enheterna var så pass skadade att det inte var lönt att sätta dem i stånd igen.

X1 3050 hade skadats vid en transformatorbrand i Toresta mellan Bro och Bålsta tidigare under våren. 3099 hade stått avställd som reservdelsförråd sedan början av 2002 och hade ”slaktats” på vitala delar. 3100, slutligen, skadades den 19 mars 2004 när ett



tjänstetåg kolliderade med stoppbocken på vändspåret i Kungsängen. Enheternas vagnar delades i halvor för att passa på lastbilsflaken. Transporterna gick till Gladökvärn där enheterna skrotades.

### Enkel biljett till Nykroppa

SL tecknade kontrakt med Hallqvists Återvinning i Nykroppa för skrotningen. Hallqvists har i sin tur anlitat närbelägna Tågab i Kristinehamn för transporterna av X1:orna från Stockholm till Nykroppa. I viss mån har enheterna dragits av lok, men de flesta körningarna har skett som rena X1-tågsätt med åtminstone den ledande enheten i trafikdugligt skick...

Utskrotningen tog fart under 2006. Den inleddes den 25 april 2006 då enheterna 3035, 3041, 3042, 3079 och 3086 drogs av Tågabs Rc2 008 från Älvsjö till Nykroppa. Den andra transporten till Nykroppa

*En av X1:ornas huvudtjänstgöring de sista åren var som reservtågsätt på Stockholm C. Den 14 maj 2010 fanns X1 3047 i reservsättets norra ände.*

*Den 31 oktober 2007 rullade X1 3061 först i ett tåg över gamla Årstabron. Märsta-skyllten till trots var destinationen Södertälje. Foto Jan Lindahl.*





Komforten i X1 var begränsad i såväl passagerarutrymmen som i förarhytter. På övre bilden interiör från X1 3085, på den nedre ropar Citypendel-föraren Michael Hevholm ut nästa stopp sommaren 2005. Foto (bägge) Jan Lindahl.

skedde den 11 augusti, då enheterna 3024, 3053, 3068 och 3089 kördes till Kristinehamn för att senare dras upp till Nykroppa.

X1 3013 såldes hösten 2006 till Bombardier Transportation, som sedan dess har använt den för provkörningar på Botniabanan och andra sträckor, inför införandet av det nya europeiska signalsäkerhets-systemet ERTMS/ETCS.

I slutet av oktober och i början av november kördes enheterna 3003, 3015, 3017, 3038, 3045, 3051, 3054, 3072 och 3074 till Kristinehamn för att senare dras upp till Nykroppa. I december slutligen kördes 3018, 3021, 3064, 3083, 3093, 3103 samt 3104 till skrot. Totalt skrotades 25 X1-enheter under 2006.

## 2007

Näst på tur stod 3023, 3027, 3030, 3057 (skadad strömvtagare), 3092 och 3097. Dessa ställdes upp i Hagalund i slutet av januari 2007 i väntan på transport till Nykroppa. Även 3026, 3062 och 3071 dömdes ut av Euromaint och slopades i väntan på skrot. I samband med att samtliga X10:or togs ur trafik på grund av brister i dokumentationen kring hjul- och boggiunderhållet kom dock 3023, 3030 och 3097 till heders igen. 3030 ställdes åter av i Hagalund och transporterades i början av mars tillsammans med 3027, 3062 och 3092 till Nykroppa. I mitten av mars slopades 3039, 3058, 3073, 3075 och 3087, vilka ställdes upp i Hagalund tillsammans med 3026, 3057 och 3071. I början av april kördes så 3026, 3058, 3071 och 3073 till Nykroppa och efter påskhelgen 2007 kördes 3039, 3057, 3075 och 3087 samma väg.

I mitten av april slopades ytterligare sju enheter; 3012, 3014, 3044, 3049, 3069, 3076 samt 3095 ställdes av i Hagalund. I slutet av april slopades även 3002. På kvällen den 30 maj 2007 var dags igen: 3014, 3049, 3069 och 3095 kördes iväg till Nykroppa. Knappt en vecka senare, den 5 juni 2007, kördes 3002, 3012, 3044 samt 3076 samma väg.

Man hade nu kommit dithän att det inte längre fanns några självklara enheter att skrota. Tidigare hade man slopat de sämsta enheterna, eller skapat bra enheter genom att byta ut de dåliga delarna mot bra delar från i övrigt mindre bra enheter (låter det krångligt?). Statusen på de kvarvarande X1:orna var alltså god!

I augusti 2007 ställdes 3055 av i Hagalund på grund av sprickor i boggierna. Den användes sedan för brand- och evakueringsövningar under hösten. 3078 ställdes av p.g.a. trasig omriktare. I september ställdes även 3005 av efter att man konstaterat boggisprickor



Bombardier X1 3013 i Hagalund tidigt på morgonen den 8 maj 2009.



även på den men 3005 sattes åter i trafik under andra halvan av september.

Efter en "fågelsmäll" i Älvsjö (en fågel kommer för nära kontaktledningen och orsakar överslag som i sin tur orsakar avbränd kontaktledning) utbröt en mindre brand i taket på "ur-X1:an" 3001, som därefter ställdes i Älvsjö i väntan på en ny huvudtransformator.

I mitten av november 2007 gav SL Teknik klartecken till Euromaint i Älvsjö att börja plocka reservdelar från "01:an". I slutet av november fattades skrotningsbeslut för 3001, 3055 och 3078. Den 5 december 2007 kördes 3001, 3078 och 3080 till Kristinehamn för vidare transport till skroten i Nykroppa. Slutligen ställdes 3031 och 3098 av under andra hälften av december 2007 i väntan på skrot. Totalt skrotades 23 enheter under 2007.

### Alpint specialuppdrag

Mer glädjande var att X1 3060 och 3067 fick en udda tjänstgöring, där de fick rycka in för Inlandsbanans räkning i trafiken mellan Östersund och Åre under Alpina VM i Åre. Enheterna återvände till Stockholm efter att evenemanget avslutats och ställdes inledningsvis upp i Hagalund, men återfördes i mitten av mars till Älvsjö och sattes åter i trafik.

### 2008

I januari 2008 slopades även 3102, f.ö. det sista järnvägsfordonet som tillverkades av ASJ i Linköping. Den 18 januari 2008 kördes X1 3031, 3098 och 3102 till skrot. I början av februari gjorde uppgifter gällande att 3010 och 3043 skulle stå på tur för skrotning. Den 5 mars 2008 drogs X1 3010 och 3070 till

Kristinehamn av X10 3119 och 3165, för att sedan fortsätta mot skroten i Nykroppa. Den 16 april 2008 kördes 3007 och 3055 till skrot. I mitten av maj 2008 slopades 3036, 3037 och 3043. 3036 kördes till skrot i slutet av maj. 3037 såldes som nämnts till Bombardier Transportation. 3043 såldes till Norrköpings kommun, som använde enheten för räddnings- och evakueringsövningar. Den drogs sedan till skrot den 22 november 2008. Den 19 december 2008 drogs även 3060 till skrot. Därmed hade ytterligare 10 enheter "gått hädan".

### 2009

Under vintern och våren 2008-2009 användes X1:orna flitigt i trafiken. Därför dröjde det med vidare utskrotningar. I april 2009 slopades 3020, 3025 och 3065. Den 5 juni drogs 3020 och 3025 till Nykroppa. En del av X1-B 3020 togs som nämnts omhand av Spårvägsmuseet.

Efter semesteruppehållet under sommaren 2009 kom X1:orna tillbaka i tjänst. I slutet av augusti beslöt att åtta enheter skulle skrotas. De skulle först tömmas på viktiga reservdelar innan de kördes iväg till Nykroppa. Den 11 september, onekligen ett ödesmättat datum, kördes 3023, 3032, 3056 och 3097 till skrot. I mitten av september 2009 slopades 3004 och 3034 och i slutet av samma månad slopades 3066 och 3101. Den 10 oktober 2009 kördes 3004, 3034, 3066 samt 3101 till skrot. Även för år 2009 blev slutnotan 10 skrotade enheter.

### De sista två åren

Även under vintern och våren 2009-2010 användes X1:orna flitigt i trafiken, trots att de inte längre tur-

*X1 3096 passerar Gamla stan den 24 mars 2001. X1-B 3096 är bevarad åt eftervärlden på Totalförsvarets ammunitions-och minröjningscentrum i Småland.*



X1 3088 kördes den 2 november från Hagalund till depån i Södertälje. Foto Daniel Baerentsen.

sattes i ordinarie omlopp. SL avvaktade med vidare skrotningsbeslut. I mars 2010 togs 3065 till heders igen. I stället ställdes 3016 av som, till synes, reservdelsförråd. I maj slopades 3006, 3065 och 3082 inför skrotning. Den 18 maj 2010 kördes 3006, 3065 och 3082 till skrot. I mitten av juni slopades 3084 och 3096 som drogs till Kristinehamn av X1 3067 f.v.b. skroten i Nykroppa den 14 oktober 2010. Således skrotades endast fem enheter under 2010.

X1:orna behölls även under vintern och våren 2010-2011. De syntes i trafiken tämligen ofta även denna vinter. Till sist hann dock ödet ikapp dem. Den 1 april (!) slopades samtliga kvarvarande X1:or inför

Bevarad åt eftervärlden! X1 3019 klagörs i Hagalund den 5 juli 2011 inför färden till järnvägs museet i Gävle.

kommande skrotning. X1 3016 hade sedan ett bra tag stått avställd, senast i Älvsjö. I mitten av april fick den sällskap av X1 3009, 3046 och 3090, som kördes från Hagalund till Älvsjö. Den 18 april kördes de till skrot.

Under andra hälften av juni 2011 beslutade SL formellt att de sista X1:orna skulle skrotas. Det tågsätt som hade stått som reserv på Stockholm C kördes till Tillberga. I en av B-vagnarna byggdes man in X10-inredning. Den 5 juli 2011 kördes X1 3019 och 3081 som nämnts till Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle.

Den 18 augusti 2011 drogs 3061, 3067 och 3085 med ett Rc3-lok från Tillberga till Arvika. De användes i mitten av september vid en brandsäkerhetsövning inom ramen för The Metro Project i Brunnsbergstunneln utanför Arvika. Testerna gick bl.a. ut på att se hur bränder i spårfordon utvecklas i tunnlar. De utbrända enheterna skrotades efter övningen som uppmärksammades i flera media.

Den 27 september 2011 var det åter dags, då drogs X1 3005 och 3094 av Tågab till Kristinehamn och vidare till skroten i Nykroppa. I oktober 2011 återstod fem avställda enheter i Hagalund; 3008, 3011, 3040, 3047 och 3088. Den 29 oktober kördes X1 3008, 3011, 3040 och 3047 från Hagalund till Södertäljdepån och den 2 november följde även X1 3088. De kommer med största sannolikhet att skrotas under slutet av 2011.

Bombardierts två X1:or står i skrivande stund i Gävle. När behovet av provkörningarna är uppfyllt är det väl inte osannolikt att även de kommer att avsluta sin karriär i Nykroppa. 🚂

