

SIDOSPÅR 2/08

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöo

Museichefen har ordet

Succé i Skåne

Superhelgen med sammanfallande Kristi Himmelfärdsdag och 1:a maj och en fyra dagars ledighet för många svenskar innebar för medarbetarna vid museet i Ängelholm, vår trafiksektion och en hel hög med frivilliga museivänner i stället en rejäl kraftanstängning. Under två veckoslutsdagar firades verksamhetens i Ängelholm tioårsjubileum. "Tio år på spår" lockade över 7.500 besökare som fick ta del av ett rekordstort program signerat Mai Kurdve, Lars Olov Karlsson och Henrik Reuter Dahl. På området kördes lokomotiv, dressiner och vagnar med ånga, diesel, häst- och fotkraft. Den nya miniatyrjärnvägen invigdes, det nyrenoverade ångloket, E 902, som ska stanna i Ängelholm, presenterades och användes i en ångpendel, moderna järnvägsfordon visades upp av flera av branschens aktörer och utflyktstågen efter "Herrljungaloket", B 1038, eller vårt paradloket, Ra 846, mot Båstad eller Åstorp var fulla med glada resenärer.

Efter en extraordinär insats, som naturligtvis varat mycket längre än i två dagar, kunde personalen, trött men lycklig, konstatera att man överträffat ändå ganska högt ställda förväntningar. Kanske är det att ta i att säga att museet fick sitt stora genombrott som publikmagnet i Skåne, men det här innebar inte bara bra besöks-siffror för stunden utan att många människor i närområdet fick upp ögonen för den fina och upplevelserika anläggningen. Basutställningen, med det uppgraderade bildspelet med modelljärnvägen och tågsimulatorn "Locomotion", var hela tiden full av positivt överraskade människor. Det är en av poängerna med arrangemang att många upptäcker museets besöksvärde i sig.

Invigningstalet på lördagen hölls av Banverkets nya generaldirektör, Minoo Akhtarzand, som till vår stora glädje fick se museiverksamhet i sin bästa form, många människor, glada människor och både gamla och nya tåg i ett lustfyllt

Ängelholms "nya lok", E2 902, rullade fram och tillbaka med två personvagnar i "kroken". Foto: Lennart Lundgren.

men också informativt sammanhang. Banverket har en mycket stor och svår uppgift framför sig att påverka politiker och näringsliv i en satsning på utveckling av järnvägsnätet och höghastighetståg. Jag anser att en av museets viktigaste uppgifter i det sammanhanget är att visa upp exempel på modiga satsningar genom historien på framåtriktande järnvägsteknik. Generaldirektören höll också fram entusiasternas betydelse som ambassadörer för järnväg i sitt tal, vilket jag känner ger råg i ryggen för kommande aktiviteter. Att ha ledningens stöd är viktigt, i synnerhet nu när Banverket genomgått en mycket omfattande, organisatorisk förändring och att ha stöd från Järnvägs-musei vänner skapar förutsättningar för museet att erbjuda något utöver det vanliga.

I skymundan av det publika har det under våren gjorts stora och viktiga arbeten efter kontorstid i både Ängelholm och Gävle men också i Herrljunga, då följaktligen utfört av aktiva museivänner. I Herrljunga har det arbetats med ångloket B 1135 och i Ängelholm blev under Martin Öhlins professionella ledning ångloket E 902 färdigrenoverat till "Tio år på spår". Det har nästan blivit en tradition, som vi kanske inte är så stolta över, att fordonsrenoveringarna tenderar att bli en hård kamp mot tiden. Gänget kring renoveringen av E-loket, som även innefattade personal från museet, lyckades ro projektet i land efter det att grunden lagts i Herrljunga och verksamheten i Ängelholm har därmed fått "sitt eget lok". I Gävle har "torsdagsgrup-



Banverkets nye generaldirektör, Minoo Akhtarzand, invigningstalar. Foto: Bert O Bergström.

pen" under museivännen Bengt Lindbergs ledning arbetat med vagnar till inlandsbaneresan i juni. Även det ett omfattande renoveringsarbete vars absoluta slutdatum synbarligen närmar sig med stormsteg.

Utan den ideella hjälpen hade vare sig renoveringar eller arrangemang kunnat genomföras i någon större utsträckning. Jag hoppas därför verkligen att alla museivänner tar åt sig av den uppmärksamhet och ära som faller på museet i samband med publika aktiviteter, såsom "Tio år på spår", vår senaste succé.



Järnvägmusei Vänner

Från Mai Kurdve, Sektionschef för den publika verksamheten i Ängelholm har Järnvägmusei vänner via epost fått följande:

Vi skulle vilja framföra ett **STORTTACK** till alla från Järnvägmusei Vänner som medverkade till att vi fick en så fantastiskt lyckad jubileumshelg här i Ängelholm.

Det kom ca 7600 besökare under de två dagarna, vackert väder, ett 20-tal gästande fordon (varav flera premiärvisningar), musik, många utställare och andra lyckade aktiviteter. Med andra ord, En riktig fest!

Många varma hälsningar från all personal vid Sveriges Järnvägsmuseum i Ängelholm!



Järnvägmusei Vänner's försäljningsbord i Ängelholm. Foto: Lennart Lundgren.

Inom föreningen har en hel del hänt under våren. Många arbetstimmar har gjorts inför Inlandsbaneresan, IB08. När detta skrivs är vi inne i den mest intensiva fasen.

5-6 april arrangerade JvmV tillsammans med Jvm ännu ett järnvägshistoriskt seminarium. Läs mer om detta på sidan 14

Årsmötet

19 april var det dags för JvmV årsmöte. Detta hölls i konferensrummet på Sveriges Järnvägsmuseum och bevistades av 24 medlemmar.

Mötet genomfördes utan några större diskussioner och valberedningens förslag till förtroendevalda klubbades.

"Förstlingen II" medverkade också i Ängelholm och körde inne på området flera gånger per dag. Foto: Lars-Olov Karlsson



På förslag från styrelsen utsåg mötet Morrgan Claesson till hedesmedlem i JvmV. Morrgan som var en av grundarna till JvmV 1986 lämnade i och med detta möte styrelsen.

Efter detta möte består styrelsen av följande personer: Rolf Sten (ordförande), Anders Larsson (kassör), Kjell Palén (sekreterare), Erik Sundström, Bengt Lindberg, Lennart Lundgren, Gunnar Jonsson samt Robert Sjöö (ledamöter). Revisorer: Jan Höglund samt Thomas Fredman. Valberedningen består av: Bert O Bergström samt Thomas Gustavsson.

Sveriges Järnvägsmuseum i Ängelholm 10 år 3-4 maj

Medlemmar kring Lokstallet i Herrljunga lade ner en stor mängd arbetstimmar på iordningställande av B 1038 inför Ängelholmsjubileet. Även ett antal medlemmar från regionen runt Ängelholm gjorde en mängd arbetstimmar med iordningställande av fordon i Ängelholm.

Och som vanligt var det många medlemmar som medverkade under själva jubileet som funktionärer.

JvmV medverkade naturligtvis även på den marknad som anordnades under lördagen och söndagen. Försäljningsresultatet blev ett gott bidrag till föreningens kassa.

Rolf Sten

JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

- en stödförening till Sveriges Järnvägsmuseum
BOX 407 SE-801 05 Gävle
E-POST: info@jvmv.se Internet: www.jvmv.se



Du kan hjälpa Sveriges Järnvägsmuseum i arbetet med att vårda, bevara och utveckla de unika järnvägshistoriska samlingarna som finns på museet genom att bli medlem i Järnvägmusei vänner som är en ideell förening vars medlemmar bl. a. hjälper museet med renovering av gamla och nya järnvägsobjekt, guidningar och fuktionsnärsskap vid olika arrangemang.

Som medlem i Järnvägmusei vänner får du bland annat föreningens årsbok "SPÅR", medlemstidningen "SIDOSPÅR", rabatt i Sveriges Järnvägsmuseums butik samt fri entré till de nordiska Järnvägsmuseerna. (Den fria entrén kan vara indragen vid speciella arrangemang)

För år 2008 är årsavgiften 240 kr och för familjemedlemmar 50 kr. Avgiften kan betalas till föreningens Plusgiro 496 90 19-1. (Årsbok och medlemstidning ingår inte i familjemedlemskapet)

Adressändring mm. Kontakta medlem@jvmv.se eller via post JvmV box 407 801 05 GÄVLE

SIDOSPÅR

Nummer 2 - 2008, årgång 5

Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.

© JvmV 2008 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE. E-post till redaktionen: sidospar@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 3 2008 utkommer i september
Presstopp 17 augusti



Omslagsbilden:

NK1J lok 105 "Stjärnsfors" på väg in mot den nedlagda lastplatsen i Kvarntorp 1975-08-06. Läs mer om Nordmark - Klarälvens Järnvägar på sidan 4. Foto: Hans Karlsson Nyhlén.

"Tio år på spår" *Text & foto: Lars Olov Karls-*

Den 3 och 4 maj firade vi tioårsjubileum i Ängelholm. Visserligen en dryg månad för tidigt, men ändå. Arrangemanget blev mycket lyckat. 7 500 besökare trängdes och trivdes. Tre fulla glassboxar tömdes och över 800 varmkorvar såldes. Folk åkte tåg av hjärtans lust. Inom området pendlade dels ett ångtåg med E 902, dels Klippans HC-rälsbuss. Utanför på de "riktiga" spåren gick B 1038 (Jvm lok stationerat i Herrljunga) med ångtåg båda dagarna Ängelholm - Båstad Norra och åter samt Ängelholm - Kattarp - Åstorp - Ängelholm. Jvm Ra 846 drog tåg båda dagarna från Malmö och åter och en sväng över Hallandsåsen.

Banverkets nya generaldirektör Minoo Akhtazand öppnade evenemanget. Efter

talet passade hon på att provåka dressiner och se museet. Hon var mycket positiv till museiverksamheten. Andra prominenta medarbetare var På-Spåret-dommaren Björn Hellberg och TV-trädgårdsmästaren Bertil Svensson, som båda åkte konduktör på museitågen.

Järnvägmusei Vänner var inblandade på flera håll. Dels hade Herrljunga-gänget gjort i ordning de båda ångloken B 1038 (som gick på linjen) och E 902 (som blir kvar i Ängelholm som huslok). Dels deltog man på järnvägsmarknaden med försäljning av litteratur. E 902 var lite tjurig ett tag, men efter ett par ingrepp med svetsaggregatet höll hon åter tätt. Bra jobbat mitt i natten och i det varma och sotiga sotskåpet!



Nu har Ängelholm också en minibana. Den ligger i parken bakom museet. För trafiken har man ett batterilok, men gäst vid invigningen var denna Y6-motorvagn med släp. Den är byggd av Håkan Pettersson, också ansvarig för den populära mintunnelbanan på Spårvägmuseet i Stockholm.

Andra aktiviteter som kan nämnas var: moderna fordon visades upp från Tågakeriet, Green Cargo och SJ. Dressiner och rälsbilar demonstrerades, bland annat en rälsgående tunnelräddningsbil från Båstad brandkår anskaffad för tunneln, men troligen avskriven och utmönstrad när tunneln en gång blir klar! Det visades också mycket modelljärnvägar i skalorna O, H0 och N och modelljärnvägsgurun Rutger Friberg visade de allra senaste nyheterna i branschen.

Ja, detta var bara ett axplock av allt kul som hände under de två dagar 

"Gamle Ole" lastas på sin trailer inför hemfärden till Odense. Dragbilen var också sevärd, en maffig amerikansk Peterbilt men bara något tiotal år gammal.

Järnvägshistoriskt forskarseminarium 5-6 april

Det i ordningen andra järnvägshistoriska mötet hölls även det på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle och lockade drygt 20 personer. Mötet som startade efter lunch på lördagen hade den här gången tonvikten på föredrag och visning av intressanta bilder.

Bland föredragshållarna kan nämnas Ulf Diehl som berättade om Köping - Hults första lok (se separat artikel på sidan 14). Gunnar Ekeving gjorde en historisk återblick på tillkomsten av fjärrstyrningssystem. Thomas Tell framförde funderingar hur man bäst skulle kunna dela in träpersonvagnarnas utveckling i tidsperioder. Ola Almquist gjorde en återblick på tillverkaren Johan Bergman & son Mek. Verkstad. Göran Engström gjorde en intressant utveckling

Gunnar Ekeving berättar om fjärrstyrningssystemens historiska bakgrund. Foto: Rolf Sten.



Fortsättning på sidan 15

Hans Karlsson-Nyhlén

Nordmark - Klarälvens Järnvägar, NKIJ Del 1



NKIJ rälsbuss tåg med Y01p 55, UFBP03p 62 (fortfarande målad i gamla vinröda - silvermålningen) och UF2p 72 i Hagfors 1960-03. I förarhytten (se den infällda bilden) sitter den då fjortonårige författaren till dessa rader och betraktar fotografen. Foto: Samling Hans Karlsson - Nyhlén.

Historik

De järnvägar i Värmland som tillsammans blev Nordmark - Klarälvens Järnvägar (NKIJ) har en speciell plats i många svenska järnvägsentusiasters hjärtan. NKIJ var i mycket unika i sin hela historia men framför allt under de sista åren som privat

elektrifierad smalspårsbana drogs många blickar den denna udda företeelse i det allmera standardiserade järnvägssverige.

För att teckna denna banas hela historia krävs bokformat, vilket många ännu hoppas skall bli verklighet, men här skall bara en

kortare, sammanfattande historik ges.

Bakgrunden till järnvägen skall ses i de transportbehov som järnhanteringen i Bergslagen hade under andra halvan av 1800-talet. Ett antal kanaler och rallbanor förband olika sjösystem och vattendrag. Detta krävde många omlastningar och var begränsat till användning under isfria årstider. Flera längre järnvägar hade börjat



Edebäcks station omkring 1900. Persontåget dras av lok nummer 1 UA. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

Hagfors med det första stationsuset omkring 1880. lok nummer 4 eller 5 med malmtåg. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.





Ovan: Lok nummer 11 med persontåg under uppehåll i Finnmossen på 1910-talet.

Nedan: Lok 9 med ett rallarlag vid Dejeforsmossen den 29 november 1902. Foton: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.



byggas i området även om många fortfarande var kopplade till vattenleder. Fryksta - Klara älvs järnväg och Kristinehamn - Sjöändan var några av dessa.

Uddeholmsbolaget hade ett antal producerande enheter i Värmland; gruvor, hyttor och förädlingsbruk som krävde bättre transporter dels mellan sig och dels till kund. På en extra bolagsstämma 1873-03-27 fattas beslut om att bygga en järnväg mellan Taberg - Motjärnshtyttan - Sjögränd samt Edebäck - Sjögränd - Skymnäs. På detta sätt skulle man få koppling från gruvor och järnbruk till sjöleder på Klarälven på båda sidor om fallen runt Edebäck och Årås. Koncession för begränsad trafik beviljas 1874-04-10 för sträckan Taberg - Motjärnshtyttan. De övriga delarna: Motjärnshtyttan - Skymnäs och Sjögränd - Edebäck läggs på Uddeholmsbolagets egna marker och någon allmän trafik hade man från början inte planerat. Första etappen öppnas för trafik 1876-03-16. Banan kallades Uddeholms Järnväg.

Samtidigt som detta sker planeras en järnväg mellan Filipstad och Nordmark.

Koncession beviljas 1873-05-09 för Filipstads Norra Bergslags Järnväg (FNBJ). Uddeholmsbolaget har intressen även i denna bana. Koncessionen är beviljad för dubbelspår. Denna bana öppnas för trafik 1876-04-03, dock enkelspårig vilket den också förblev.

Uddeholms järnväg utvecklas vidare och 1877-05-25 söks koncession för hela linjen och för allmän trafik, denna beviljas 1877-08-17 för hela bansträckningen. Hela linjen Taberg - Skymnäs öppnas 1877-12-17 för trafik. Bolaget NKIJ (Nordmark - Klarälvens Järnväg) bildas 1880 för att hantera Uddeholms Järnväg och rättigheterna för Uddeholms Järnväg överförs till NKIJ 1880-06-12. I juli samma år arrenderas FNBJ av NKIJ.

För att underlätta transporter behövde man även komma förbi fallen i Klarälvens nedre del och ett första steg blev att bygga förbi forsen i Munkfors. En järnväg mellan Björnmossen (som skulle bli anslutningspunkt på banan till Skymnäs) och Munkfors projekterades och 1889-08-09 beviljas koncession för sträckan

för Skymnäs - Munkfors Järnväg, SMJ. 1890-10-01 öppnas SMJ för allmän trafik och arrenderas direkt av NKIJ.

Även nedanför Munkfors ett antal hinder för seglation, bland annat finns fall vid Dejefors och Forshaga, så för att möjliggöra obruten transport av godset till Vänerhamn så måste man vidare söderut. Sträckan till Karlstad skulle byggas och 1900-10-19 beviljas koncession för Karlstad - Munkfors Järnväg (KMJ). Bygget sattes igång och 1903-10-01 öppnas delsträckan Munkfors - Deje för trafik. Fem månader senare var hela banan till Karlstad öppnad.

Nu fanns järnväg hela vägen från Filipstad till Karlstad via Hagfors men vidare utbyggnadsplaner fanns. Uddeholmsbolaget hade byggt en massaindustri i Skoghall och man ville även ansluta den till det "interna" nätet. Man sökte koncession för sträckan Karlstad - Skoghall (Karlstad - Skoghalls Järnväg, KSJ) vilket beviljades 1914-04-02. Banan var klar 1915-07-31 och 1915-09-20 startas godstrafik på KSJ. Persontrafiken dröjde till 1917-06-01.



NKIJ Km 117, strax norr om Dejeforsbruk. Här börjar den längsta raksträckan på NKIJ, cirka fyra kilometer lång. Foto: 1983-05-21. Foto: Hans Karlsson - Nyhlén.

NKIJ lok 33 växlar tomvagnar i Hagfors 1975-04-28. I bakgrunden syns taket på gamla hyttan, riven i slutet på 1990-talet. Foto: Hans Karlsson - Nyhlén.



NKIJ lok 40 växlar i Hagfors 1976-05-08. I bakgrunden syns en av brukets lokomotorer på spåret till hyttan. Foto: Hans Karlsson - Nyhlén.

Nu hade de av Uddeholm ägda banorna nått sin största utsträckning. Den enda delen som avvecklats var Björnmossen - Skymnäs som lades ner ganska kort efter att banan till Munkfors öppnats. Nu

konsoliderades verksamheten med att NKIJ övertar FNBJ i oktober 1920. Ett år efter, 1921-10-01, övertar NKIJ de andra banorna (SMJ, KMJ och KSJ), varefter namnbyte sker till Nordmark - Klarälvens Järnvägar.

I december 1921 överförs koncessionerna för KMJ, KSJ och SMJ till NKIJ

Tiden under och direkt efter första världskriget präglades av bristen på stenkol till ångloken och den kol som fanns var dyr. Bensinelektriska motorvagnar anskaffades redan 1912 som led i strävandena att få ner driftskostnaderna. Eftersom Uddeholm hade kraftverk i sin ägo kom tankarna på att elektrifiera banan upp och planeringen övergick i handling. Koncession beviljas 1920-12-10 för elektrifiering av sträckan Karlstad - Filipstad samt Sjögränd - Edebäck och Nordmark - Taberg. 1921-10-02 var elektrifieringen klar och då man i princip elektrifierat varenda stickspår som fanns längs banan med 15 kV, 25 Hz. I samband med elektrifieringen beställdes 15 allround-lok från AEG i Berlin vilka levererades 1920 - 21. Detta måste vara den enskilt största beställningen (i antal) av samma loktyp vid samma tillfälle av någon svensk privatbana.

Trafiken på bibanan mot Edebäck minskade i betydelse, framför allt när båttrafiken norrut minskade i takt med att biltrafiken ökade. Persontrafiken på Edebäcklinjen upphörde därför 1937. Skyldigheten att bedriva trafik på Edebäckslinjen upphörde 1939-01-27 och linjen lades ner 15 maj samma år. Dock låg banan kvar till 1952.

För att underlätta trafik från Skoghall ut på andra järnvägssträckor byggdes banan om till treskenig vilket medgav att normalspåriga fordon kunde framföras utan överföringsvagnar. Detta var klart 1938. Skoghallsbanan elektrifierades även efter att koncession för elektrifiering av linjen beviljats 1941-03-14. Från början att NKIJ enbart matats med ström från Uddeholms egna kraftverk men för att ge möjlighet till matning från flera håll gjordes 1945 en omläggning av strömmen från 25 Hz till 16 2/3 Hz. Detta gav möjligheter att mata in spänning från dels SJ men även från BJ som höll på med elektrifiering av sin bana.

Här slutar vi för denna gång. Fortsättning följer i nästa nummer av Sidospår.

Robert Herpai

SJ reklamförsäljning

Under i stort sett hela tiden sedan tågen börjad rulla så har det gjorts reklam på stationerna på ett eller annat sätt. I februari 1871 ger Styrelsen ut ett cirkulär som staterar att andra anslag än SJ:s får anslås på stationerna i mån av utrymme.

Williams affischeringsbolag i Stockholm fick 1879 rätt att sända fraktfritt till Statens järnvägars stationer från Stockholm, Malmö och Göteborgs stationer annons-skyltar såvida de är behörigen inpackade och adresserade till stationsföreståndaren eller överbanmästaren. Bara några år senare utverkades mellan bolaget och SJ ett avtal som gav Williams ensamrätt att annonsera på SJ stationer förutom för enskilda personer.

1912 ges särtryck 149 ut som är avtal mellan Kungliga järnvägstyrelsen och Williams affischeringsbolag med den senares rätt att ombesörja affischering på SJ stationer

1902 bildades Turisttrafikförbundet med syfte att verka för en ökning av turisttrafiken från utlandet. 1909 togs restaurangrörelsen över från SJ och Turisttrafikförbundet bildade ett dotterbolag

Turisttrafikförbundets restaurangaktiebolag, TRAB. Efter beslut i Riksdagen tog SJ över verksamheten 1938 och bildade bolaget AB Trafikrestauranger, TR.

Fotografiska aktiebolaget får den exklusiva monopolrätten att sköta affischeringen på SJ stationer och på tågen fr.o.m. 1 april 1920. (särtryck 149)

I boken Svensk rese- och turisthandbok som gavs ut av Fotografiska AB i Stockholm, utgiven 1927, sägs följande- Fotografiska aktiebolaget innehar med monopolrätt all reklam å statens järnvägar, såväl stationer som i vagnar. (Man hade även liknande avtal med de största enskilda järnvägarna också)

Inom järnvägen framfördes missnöje med reklamen och dess misspyrdelse. Den var inte längre en reklam som förde med sig något positivt med sig och järnvägsstyrelsen sade upp avtalet med Fotografiska aktiebolaget från 1 april 1930 (cirkulär 240/30)

Den 1/7 1932 kom reklamverksamheten att samlats inom SJ i en nybildad enhet kallad persontrafikbyrån. Detta år får anses som starten på ett mer samlat grepp beträffande reklamverksamheten i alla fall inom SJ självt. En hel del åtgärder gjordes nu för att öka medvetandet om järnvägen och

Bilden till vänster: Första neonskyltannon-sören på Stockholm Central var företaget Skandia. Den var enligt uppgift även den första vid SJ. I dag finns på platsen en känd hamburgerkedja och ett konferens-centrum.

Bilden nedan: Som sägs i texten om på försök ett antal belysta skyltplatser. I dag fylls fälten av något som "ingen" begriper. Konst är det någon som sagt att det är.

Foton:

Sveriges Järn-vägmuseum



att öka resandet. (Tåghemmen kom 1933, SJ billiga rundresor 1931) 1941 bildades persontaxebyrån vilken kom att inbegripa både reklamavdelningen samt museet i sin organisation.

1943 kom SJ presstjänst till och tidningen SJ-nytt.

I början av 1950-talet hade det inom SJ skett en omsvängning i inställningen till reklamen. Man kom fram till att utrymmen för privat reklam i relativ stor skala skulle kunna hyras ut utan att det skulle verka för skämmande eller behöva ha någon menlig inverkan ur trafiksäkerhetssynpunkt. Hösten 1952 anordnades på prov belysta affischplatser och skyltskåp på Stockholms central. Försöket slog väl ut. Allmänheten gillade de färgrika affischerna, och ledningen blev övertygad om att reklam var tilltalande, om de presenterades på genomfört sätt.

I november 1953 börjar en ny avdelning sin verksamhet, SJ Reklamförsäljning, Refk. Den fick till uppgift att bjuda ut reklamplatser och träffa avtal med reklamköpare om förhyrning av reklamutrymme på de mest frekventerade järnvägs- och busstationerna, reklamplatser i bussar och i tåg

I uppdraget ingick det även att upplåta reklamplats på tåg. Här syns ett exempel i en restaurangvagn.



och annonsutrymmen i SJ-publikationer, som i större upplagor sprids till allmänheten. I cirkulär 181/53 står det: I avsikt att bereda SJ ytterligare inkomster kommer försäljning av utrymme för privat reklam inom SJ områden att sättas i gång.

För den digra uppgiften anställdes reklamkonsulent Sven Sjöblom i augusti 1953.

En inventering genomfördes först i norra Sverige till och med december 1953 och senare södra Sverige från och med februari 1954. Inventeringen gjordes av drygt 300 stationer som klassificerades i A-E-stationer. Stationer med klass A-C kom i samtliga fall att utnyttjas för reklam medan D i vissa fall.

Det kanske inte slog väl ut eller att man i besparingstider kanske drog ned på allt som inte var kärnverksamhet. Vad orsak och anledning var så gavs det ut ett cirkulär, A 79/61 med den korta texten:

Fr o m 1 januari 1962 kommer reklamförsäljningen på SJ områden och tåg att handhas av Wennergren-Williams AB, Stockholm. Bolagets försäljning kommer att sättas i gång redan nu. Närmare informationer meddelas senare.

Underlaget som erhöles vid inventeringen tidigare kom att överlämnas till Wennergren-Williams AB. Tydligt då inte fotografierna som kom att finnas kvar inom SJ

Då är vi tillbaka där vi började åttio år tidigare (1880-talet).

Museet har i sina samlingar fotografierna och negativen från inventeringen. Det består av cirka 5000 negativ och ett större antal ark med uppklistrade positiv visande stationerna. Bilderna har ett stort dokumentärt värde då de är de enda som visar stationerna interiört som exteriört under visserligen rätt begränsat tid men ändock.



Stockholm Central.

Udergången till spåren och reklam utmed väggarna. Det syns att man tog alla ytor till förfogande för att sprida budskap.



Blandat gods



E 902

Läste i nr 1-2008 att SJ ånglok E 902 glädjande nog ska komma igång igen. Erinrar mig mitt första möte med denne kämpe, vilket skedde för 47 år sedan på Borås Central när loket varit en sväng på SJ huvudverkstad i Borås (Åhaga) och fått revision Klass IA. Sannolikt var det lokets sista storrevision. Det nyreviderade loket stod på bangården och skulle gå överksam i ett godståg från Borås och söderut. Loket hade malmtågsbroms och var stationerat i Malmö där det normalt drog treaxliga malmvagnar litt Mas i "stenpågen" från det stora stenbrottet i Dalby på f.d. Malmö-Simrishamns järnväg.

Huvudverkstaden i Borås var f.d. banförvaltningen Göteborg-Borås-Alvesta järnvägars lok- och vagnverkstad vid Åhaga. Åhaga låg vid Alvestabanan men på en betydligt lägre nivå än banan där denna i en besvärlig stigning från Centralstationen segar sig upp till Gånghester. Verkstaden hade därför sin spårförbindelse med bannätet via det som en gång i tiden varit Kindsbanans utfart ur staden. Spåret svängde ut från Borås Central i en kurva bakom lokstallet och gick sedan i Spårgatan bort mot Åhaga. Efter Åhaga fortsatte Kindsbanan under Alvestabanan i en spårport som fortfarande finns kvar och som var avbildad i Spår för några år sedan. Hela Kindsbanans bansträckning genom Borås är sedan länge borttagen och i stora delar ersatt av en kraftigt miljöströmande stadsmotorväg. I övrigt är det lätt att än idag följa Kindsbanan som gick till Svenljunga.

Efter GBAJ förstatligande 1940 koncentrerade SJ snart sina revisioner av södra Sveriges ånglok till just Åhagaverkstaden. Sedan dieselloken börjat ta över trafiken på oelektrifierade bandelar vid mitten av 1950-talet blev verkstadens huvudsakliga uppgift att göra i ordning och konservera beredskapsånglok. Revisionen av just E 902 var en av de sista stora klassningarna som utfördes på verkstaden innan den lades ned 1965. De tidstypiska verkstadsbyggnaderna finns fortfarande kvar och inrymmer nu mäss- och utställningshallar.

Bilden (ovan) av loket togs den 28 maj 1961 från ena landfästet till den gångviadukt, Särلابron, som tidigare ledde över bangården vid Borås C. Bron hade fått sitt namn efter f.d. Varberg-Borås-Herrljunga järnvägars trafikchefs tjänstebostad "Villa Särå" som låg på motsatta sidan.

Bengt Spade

En resa med årgångståget till Järnvägmuseets 10 årsjubileum i Ängelholm.

På torsdagen den 1 maj steg vi på tåget vid Hennans station.

Vi var fyra glada karlar som skulle utföra olika uppgifter på jubileumsdagarna.

På tåget fanns ett nyinförskaffat specialkylskåp som skulle inmonteras i ett litet pentry. Vi var ju fyra starka karlar så det var väl ingen match att montera.

Fortsättning på nästa sida

Men vagnen var liten och kylskåpet var för stort.

Goda råd var dyra. Vad göra?

Ombord på tåget fanns en skruvmejsel.

Först lyftes dörren till pentryt av men fortfarande var vagnen för liten. Då kom skruvmejseln fram för att ta bort dörrkar-men som var skruvad med fina blanka skruvar och dom var inte få.

Då hade de kloka huvudena slagits ihop och konstaterat att man skulle kunna säga av en skiva som var i vägen men då fattades en såg.

Jag har många gånger åkt tåg till Ängelholm och bytt tåg i Stockholm.

Nu var det Årgångståget som skulle gå direkt från Gävle till Ängelholm utom ett uppehåll i Hagalund och ett Linköping.

På Stockholms Central lyckades vi få fram en såg och jag såg hur lyckan lyste Lennarts ögon, han grep tag i sågen för att säga av den skiva som var i vägen.

Det gick bra men skivan var infattad i väggen mot korridoren

Så operationen slutade med att vi skulle gå och lägga oss och invänta ankomsten till Ängelholm där jag har jobbat många gånger och jag vet att det finns en väl utrustad snickarverkstad.

Klockan hade blivit något över midnatt.

Väl framme Ängelholm på morgonen tågade jag och Lennart iväg till snickarverkstaden och träffade Målle som basar där och han var bussig så vi fick låna borrar, sticksåg fogsvans m.m.

Jobbet att få kylskåpet på plats tog mindre en timme så nu fungerar allt inför sommarens "Årgångsresor".

Tack Målle för lånet av verktygen.

När operationen med kylskåpet var klar så började vi med att ordna med Museivännernas försäljningsstånd där vi bland annat sålde boken "SPÅR" samt diverse äldre järnvägs litteratur.

Banverkets generaldirektör som invigde jubileumsutställningen kom till vårt försäljningsstånd och var väldigt nöjd med att vi visade upp oss och lyckönskade oss allt gott i framtiden

På tåget: **Bert O Bergström** som var med och bidrog med glada tillrop

Fotnot:

Många järnvägsresor har jag gjort men aldrig varit med om att ett långt tåg kan stanna i Stockholm för att hämta upp en såg.

På gaffeln!



Direkt Alvesta

Detta hände en eftermiddag i början av hösten för många år sedan. Året gick mot slutet och det mörknade redan runt fyra-halvfem. Kl 16.05 avgick *Vikingen* från Stockholm mot Malmö. På de gamla rullskyltarna i perrongtaket var det ordentligt skyltat: "Vikingen" MALMÖ Första uppehåll Alvesta.

Den sista upplysningen var för säkerhets skull skriven med röda bokstäver. Det hindrade dock inte följande händelse att utspela sig, långt före mobiltelefonernas tidevarv.

På den här tiden klev TR-personalen på i restaurangvagnen inne på stationsområdet, samtidigt som truckarna levererade mat och dryck. När vi klev ombord följde en välklädd herre efter oss in i matsalen.

—"Ursäkta, serverar ni starköl här?" frågade han försynt.

—"Javisst, men vi öppnar inte förrän efter avgång", blev svaret.

—"Ja, men då väntar jag här utanför", sa mannen och gjorde sig hemmastadd i vestibulen.

Vi lastade på vår leverans och dukade upp matsalen. I samma ögonblick som tåget gled ut från perrongen och över Riddarfjärdens vatten, öppnades gavel-dörren och den starköls-längtande mannen klev in.

—"Får jag en Pripps Blå och notan med en gång, tack!"

Mannen fick sin öl, betalade och hällde upp den gyllene drycken och njöt till fullo. I jämnhöjd med Huddinge kom tågmästaren och kontrollerade biljetterna. Mannen sträckte fram sin biljett till tågmästaren, som utbrast:

—"Men den här biljetten gäller ju bara till Södertälje!"

—"Ja," log mannen glatt, "jag blev så sugen på en starköl på hemväg från jobbet, så jag köpte en SJ-biljett!"

—"Men vi stannar ju inte förrän i *Alvesta*!", utbrast tågmästaren.

—"*Alvesta*", pep mannen något blek i ansiktet, "var fan ligger *Alvesta*?"

—"I Småland", svarade konduktören, samtidigt som *Södertälje S* skymtade förbi i höstmörkret utanför. "Tag en öl till. Jag kommer tillbaka."

Med darrande pekfinger kallade mannen på vår uppmärksamhet för att åtlyda tågmästarens befallning.

Han fick ytterligare en Pripps Blå som han drack medan tåget fortsatte sin färd i höstmörkret betydligt längre söderut än vad mannen från början hade tänkt sig.

Tågmästaren återvände, sköt sin uniformsmössa i nacken och slängde upp sin tjocka pärm, fylld med tidtabeller och annat nyttigt, på bordet. Han började bläddra, mumlande för sig själv. Den ölälskande mannen tittade bekymrat på honom.

—"Ja", sade tågmästaren till slut. "Vi har ett tidtabellstekniskt uppehåll tvåhundra meter söder om Nässjö station för byte av lokförare. Är du beredd där, så kan du hoppa av och gå in till stationen. Men var försiktig; det saknas perrong där!"

Mannen lovade dyrt och heligt att vara mycket försiktig. Han fick också veta att han i Nässjö, dit vi skulle komma kl 19.25, skulle få vänta ungefär en timme på tåget tillbaka till Norrköping. Tyvärr hade han missat sista norrgående lägenhet samma dygn, men i Norrköping kunde han sedan vänta till kl 3.20 då norrgående nattåg skulle göra ett kort uppehåll innan det tog sats för vidare färd mot Södertälje och Stockholm. Han skulle vara hemma strax efter halvsex. Men han kunde ju i all fall ringa hem till hustrun från Nässjö och tala om vart hans öltörst hade fört honom...

Mårten Dunér

Har Du något för årsboken SPÅR eller medlemstidningen Sidospår?

Jag hoppas att det finns flera av "vännerna" som kan och vill bidra med artiklar, längre eller kortare, som kan användas i SPÅR eller Sidospår.

Alltså! Gör slag i saken och skriv det där som du så länge har gått och tänkt att du skulle göra!

Hör av dig till undertecknad när det gäller material till både SPÅR och Sidospår! Via vanlig post: Sidospår Box 407 801 05 Gävle eller via e-post: sidospar@jvmv.se

Rolf Sten

Apropå bildfrågan i föregående nummer



Christer Hammare skriver och berättar att: "Bilden är tagen vid Åkernäs lastplats på GDJ mellan Rättvik och Vikarbyn i juni 1943, och är en av sammanlagt tio bilder som H W Bergman tog vid detta tillfälle. Familjen Bergman ägde Kullsbergs Kalkförädlings AB och det är på deras bana och tåg denna utflykt gjordes. Vilka som företog denna annorlunda resa är dock inte känt. Fotografen själv har angett att det är Svenska Järnvägsklubbens resa på Kullsbergsbanan, men detta stämmer knappast då den föreningen inte var bildad då. Troligen är bildtexten en efterhandskonstruktion med det som Bergman hade i tankarna då.

Sällskapet som var på utflykt kan ha varit Statens Järnvägars befälsförbund (i vilket även de enskilda järnvägarnas befälsförbund var anslutna), vilket hade sin årskon-gress på Turisthotellet i Rättvik den 2-3 juni 1943. Utöver mötesförhandlingarna gjordes utflykter i Siljansbygden. Omkring 150 personer deltog

Stålvagnen som skimtar i bakgrunden är Bo4b 2934 och tillkopplad till denna är det en trävagn med lanternin, också andra klass. Således färdades deltagarna till Åkernäs ständsmässigt, och dessutom verkar det vara en stor andel kvinnliga deltagare, kanske rent av en majoritet! En av vagnarna på utflyktsståget är "skyltad" Nittsjö, och om detta var slutdestinationen har de troligen gjort ett besök på Nittsjö Keramik, som låg efter banan upp till Kullsberg. Tilläggas kan att H W Bergmans bildsamling finns bevarad på Rättviks kommuns bildarkiv."

Apropå mittuppslagsbilden i Sidospår nummer 4 2007



Denna bild fanns med i SJK almanacka för några år sedan och påstods då vara en Nordpil. Jag skulle rätta till detta, men kom inte till skott.

De flesta vet väl att en riktig Nordpil har postvagn och resgodsvagn längst norrut vid Stockholm C!

Vad de flesta kanske inte känner till är att tågen 95 och 96 knoppades av från den blivande Nordpilen år 1946. Namnet gavs år 1950.

Varför är tåget så stort? Bilden är tagen midsommarveckan och tåget är förstärkt med extravagnar till Stockholm och Göteborg. Vagnarna i tåg 78 från Mjölby och Göteborg, som normalt stannade i Krylbo, skickades upp till Östersund i tåg 96 före-

gående kväll.

Ännu mer förvånande är att tåget framförs av D-lok i stället för F-lok - men kanske ändå inte. Förmodligen användes F-loket denna dag i dubblingarna från Stockholm söder- och västerut.

Normalt framfördes tågen 95 och 96 och också nattågen 23 och 24 till Östersund med F-lok på 1950-talet.

Nordpilen, som vid Stockholm C var betydligt större tåg framfördes konstigt nog av D-lok fram till Ma-loken tog över sommaren 1954.

Max Goldschmidt

SJ-anställd 1958-1998 och dessförinnan observatör vid bl a Ulriksdals station.



Recenserat

Håkan Olsson har läst:



Hässleholm, Hästveda, Krylbo (fotobok), Lund, Nässjö (två böcker), Staffanstorp, Tomelilla och Ånge är alla exempel på järnvägsknutpunkter som fått sin järnvägshistoria skildrad i monografier av olika omfång och dignitet. Alvesta har kunnigt skildrats av Ulf Fjeld i årsboken Värebygd 1985. Alla de uppräknade orterna utom Hästveda och Lund är järnvägsspontanorter d v s orter där järnvägens ankomst gav möjligheten till ett samhälle att växa fram. Ännu en järnvägsspontanort nämligen Eslöv har nu fått sin historik Lämpligt nog utgiven till 150-årsminnet av järnvägens ankomst till orten.

Boken har skrivits av Ragnar Hellborg som är Eslövsbo men uppvuxen i grannkommunen och järnvägsknuten Kävlinge. Hellborg må vara okänd i järnvägsfantasterernas skara men manuset har granskats av desto kändare personer i våra kretsar och det kan på en gång sägas att detta trots att det är en hembygdsbok är en järnvägsbok med mycket få sakfel.

Omslaget pryds av Eslövs gamla hederliga stadsvapen med det bevingade hjulet symboliserande järnvägen och treklövern symboliserande jordbruket. Det var just dessa två som i kombination skapade möjligheten till ett samhälle att växa fram. Först kom spannmålstransporterna. Det är ingen tillfällighet att ett av de största företagen i spannmålsbranschen som funnits i Sverige Carl Engström AB grundades i Eslöv samma år som den första bibanan öppnades 1865. Sedan följde transporter

Fortsättning på nästa sida

Lars T. Stenson

Säffle - Millesviks Järnvägs AB, järnvägen som aldrig byggdes, men gav vinst

När jag sommaren 1960 satt på Säffle Stadsingenjörskontor och skrev min 2-betygsuppsats i geografi, fann jag på en karta från 1922 en järnväg, som jag inte sett spåren av (!!!) varken då eller senare.

En järnväg mellan Säffle och någonstans på Näset hade diskuterats länge, när man den 2 december 1905 kom till skott och bildade en interimsstyrelse "för järnvägsfrågan på Värmlands Näs". Denna styrelse satt ända till 1 december 1917, då

bolaget efter otaliga järnvägsmöten bildades. På dessa hade man dryftat i huvudsak tre frågor:

1. Vilken sträckning skulle järnvägen ha? Man hade nu kommit överens om Millesviksalternativet – en cirka 25 kilometer lång järnväg med 600 millimeters spårvidd från Säffle i riktning åt sydost på västra sidan av Värmlandsnäs.

2. Hur skulle man komma över Byälven från Bergslagarnas station? Helst hade

man velat använda BJ:s bro, men det fick man inte.

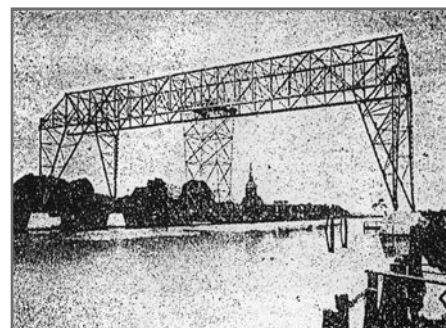
Ett alternativ var en "svängfärja" vid Karlsborgsåsen framfört av BJ:s man i Säffle, ingenjör Ludvig Bäärnhielm, föll turligt nog snabbt i glömska, men var kanske bara ämnat som "en kringgående rörelse" från BJ:s sida.

På 1922-års karta går järnvägen över Byälvens båda grenar via Rolfserudsholmen. Sen kan ju en sentida betraktare fråga sig, om det var så viktigt med anslutning till BJ:s Säffle.

Förslag till "svängfärja" vid Karlsborgsåsen. Färjan skulle drivas med elektricitet och inte gå på vattnet. Den skulle förflyttas över Byälven hängande i en ställning, som i sin tur var fäst i överbyggnaden.



Bergslagarnas järnvägars, BJ, station i Säffle. Blandat tåg mot Göteborg omkring 1900. Foto: Ludvig Åberg.



Recenserat. Fortsättning från föregående sida

av kreatur till slakteriet och sockerbetor till sockerbolagets saftstation. Det mesta av detta anlände till Eslöv med järnväg. Tyvärr har moderna kommunpolitiker utan förankring i historien och verkligheten bytt ut denna klassiska Eslövssymbol mot en flygande mås i en ring. Måhända var det dessa högtflygande ideer som gjorde att Eslövspolitikerna var passiva när ortens roll som järnvägsknut avslutades på två år på 1980-talet.

Boken omfattar 152 sidor och elva kapitel. Till varje kapitel har fogats en sida med minnen av järnvägsanställda i Eslöv. Vidare finns det föredömliga faktarutor som förklarar spårvidder, järnvägsbolagsförkortningar och liknande, förklaringar som ibland kan bli betungande att ha i den löpande texten. Första kapitlet behandlar tiden före järnvägens tillkomst varefter boken kronologiskt behandlar järnvägens utveckling i Eslöv. Författaren kommenterar ordningsföljden för orterna i de enskilda järnvägarnas namn med utgångspunkt i Ystad-Eslöv. Orterna kommer inte i alfabetisk ordning utan det

"dominerande" Ystad kommer före det ännu lilla Eslöv. Ystad ansåg nog med tanke på att staden och enskilda borgare stod för mer än 75% av aktiekapitalet att Ystad hade rätt att stå först. Motsvarande gällde ju samtida och jämförbara banor som Kristianstad-Hässleholm och Växjö-Alvesta. Den alfabetiska ordningen gällde däremot för Malmö-Ystads järnväg där ingen av ändpunkterna satsade kapital utan både initiativ och kapital kom från boende längs linjen. År 1897 öppnades Eslöv-Hörby järnväg – då hade järnvägsköpingen Eslöv blivit viktigare än den gamla tings. Och marknadsmetropolen Hörby.

Ett kapitel behandlar järnvägsposten. Här finns en förteckning över alla postkupeer (postkupenummer inte vagnar) som trafikerat Eslöv. Hellborg gör här som många andra och missar den postkupétrafik som trots allt fanns kvar efter 1968. För Eslövs del hade natttågen Malmö-Stockholm och Malmö-Gävle postutväxling i Eslöv in på 1980-talet, om än inte alla dagar.

Historien om järnvägen i Eslöv förs fram till nutid Nedläggningarna av sidobanorna

behandlas men även tillkomsten av Pågatåg och Öresundståg (med möjlighet att resa till Köpenhamn utan byte. Vill Eslövsbon däremot ta tåget till Stockholm blir det till att byta i Hässleholm eller ta omvägen om Lund). Slutligen behandlas de kommande nya Pågatågen, planer på återupptagen trafik Eslöv-Teckomatorp och den planerade ombyggnaden av Eslövs bangård.

Sist i boken finns en litteraturlista, en lista på viktiga år i Eslövs järnvägshistoria samt lösa planscher över stationshusets och bangårdens utveckling.

Boken är rikt illustrerad med många intressanta bilder som inte tidigare publicerats varken i järnvägsskrifter eller i lokalhistoriska verk. Tyvärr är inte återgivningen av bilderna den bästa. Även en del kartor och tidtabeller illustrerar boken.

Det är en välskriven och trevlig bok som rekommenderas varmt till både järnvägs- vänner och lokalbefolkning



Boken är utgiven av Eslöfs Museiförening Östergatan 5 241 39 Eslöv Tel 0413-12214. Boken säljs även inom järnvägshobbyn.



Busscentralen & Taxistationen vid Nytorget. Foto genom Lars T Stenson.

BJ:s järnvägsbro i Säffle före ombyggnaden. Rolfserudsholmen till vänster. Foto: Ludvig Åberg.



När busstrafiken på 1920-talet kommer igång byggs busstationen på östra sidan av tätorten vid Nytorget i änden av Östra Storgatan nära till salutorget, nuvarande Stora Torget. Om man byggt Säffle - Millesviks Järnväg från samma ställe, hade inte broproblemet uppstått!!

3. Bildandet av Värmlandsnäs Biltrafik AB, "Näsbilen", en busslinje, som hade börjat sin trafik våren 1910 och till att börja med gick med vinst, visade att det fanns alternativ till järnvägsprojektet. År 1912 gick emellertid bussbolaget med cirka 1,5 miljoner kronor i förlust. Bolaget likviderades i augusti 1913, men hade visat för järnvägsbolaget vad som komma skulle.

Vid bolagsbildningen 1917 hade totalkostnaden för järnvägen inklusive lok och vagnar beräknats till cirka 650 000 kronor av vilket man räknade med tre fjärdedelar i statiga lån. Dessutom hade kommuner och andra intressenter tecknat sig för cirka 180 000 kronor, så projektet ansågs ekonomiskt i hamn. Man räknade med ett årligt driftöverskott på cirka 30 000 kronor.

Men åskmoln hopade sig över Näset. Befolkningssiffror, som visade att folkmängden i Millesviks pastorat från 1870 till 1919 sjunkit från 4 179 till 2569 personer presenterades. Buss och lastbilstrafik väntade i kulisserna. Till detta kom efterkrigstidens dyrtid, som gjorde att man nu uppskattade totalkostnaden för järnvägen till omkring 1,5 miljoner kronor.

Efter en del förpostfäktningar åren 1921 till 1924 i frågan om bolagets likvidation beslöt bolagsstämman den 31 maj, 1924 med 2 584 röster för och 37 emot att begära bolaget i likvidation, som också verkställdes.

Drömmen om en järnväg på Näset och om allt denna skulle föra med sig sprack utan att ha kommit närmare ett förverkligande än till stakning och kostnadskalkyler.

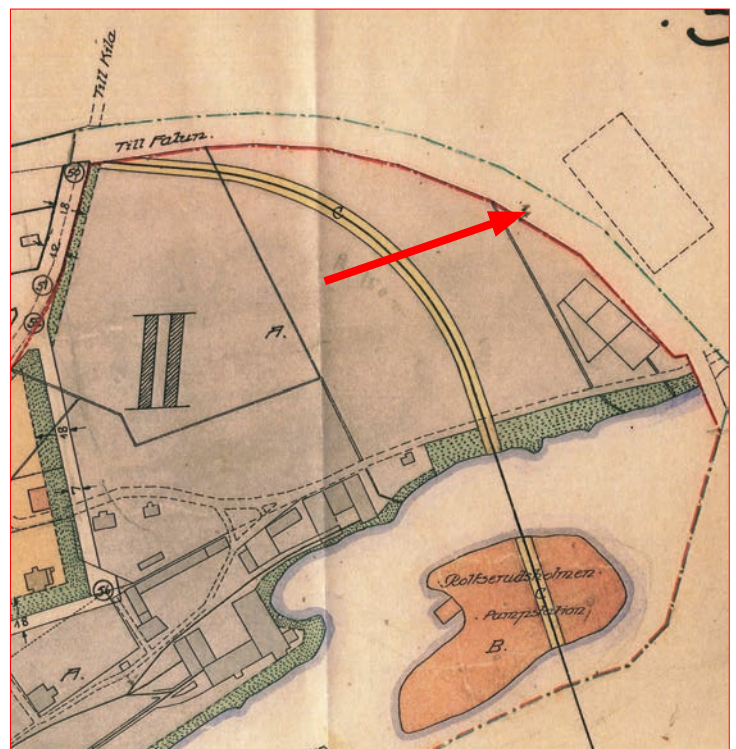
Närmare en kvarts million kronor fanns i tillgångar när bolaget upplöstes. De som hade satsat pengar i järnvägsprojektet på Värmlandsnäs och köpt aktier i järnvägsbolaget förlorade inga pengar. Tvärtom! De fick tillbaka betydligt mer än de hade satsat. Bolagets pengar hade vuxit med ränta på ränta år efter år eftersom utgifterna av naturliga skäl hade varit obetydliga.

Det blev till slut en historia väl värd att berätta, eller hur?



Källor: Sven-Erik Dahlström, *Bydyll i förvandling – om Seffle köping vid sekelskiftet*, 1988. Svante Forsaeus, *Järnvägar i Värmland (i "På värmländsk räls", 1996)*. Lars T. Stenson, *Säffles utveckling från vildvuxet samhälle till välplanerad stad*. Stencil 1960. Kartor på Stadsingenjörskontoret i Säffle.

Karta med planerad bro över Rolfserudsholmen.



"Näsbilen" med överbyggnad. Foto genom Lars T Stenson.



Köping - Hults första lok

Christer Fredriksson publicerade i SPÅR 2000 en omfattande notissamling om Köping-Hultjärnvägens första lok. Jag har gjort ett försök att förvandla givna uppgifter till en kortfattad lokförteckning. Tidigare arbeten av Nils Ahlberg och Yngve Holmgren har beaktats.

En genomgång av notiserna visar att det finns tre kategorier lok:

1. Entreprenören Georg Burge's lok.
2. De begagnade lok som inköptes i krisläget efter entreprenörens avskedande.
3. De nya loken från Fairbairn..

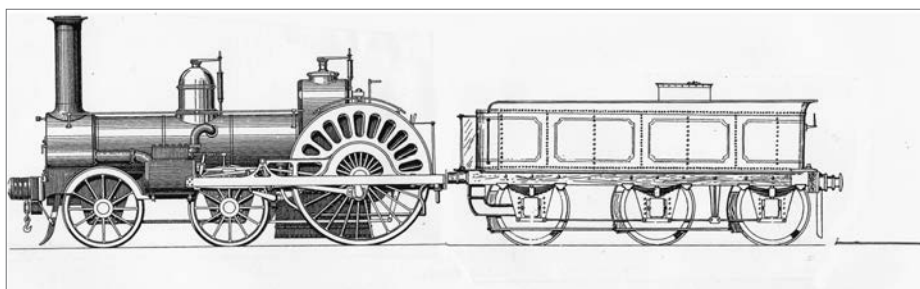
Entreprenören Georg Burge skulle förse järnvägen med byggnadslok och rullande material och anges 1853 ha beställt två lok i England som dock inte levereras förrän 1854, då det första loket ankom till Göteborg. Efter entreprenörens avskedande i juni 1854 kvarstod loket i Göteborg under en rättslig tvist över ägandeskapet innan det slutligen kunde skickas till Örebro i juni 1855.

I en lokförteckning över R&W Hawthorn återfinns för 1853 två lok med 14 x 18 tums cylindrar med axelföljd 1B för "Sweden". Ett brev till det kvarvarande arkivet kunde bekräfta att G Burge var beställare. Loket kan identifieras som KHJ "WILSON" med samma cylinderdimensioner och som användes större delen av sin livstid som 1A1-2 efter ett vevtapsbrott. Wilson var grosshandlare i Göteborg och styrelsemedlem i KHJ, och som stod som mottagare av loket

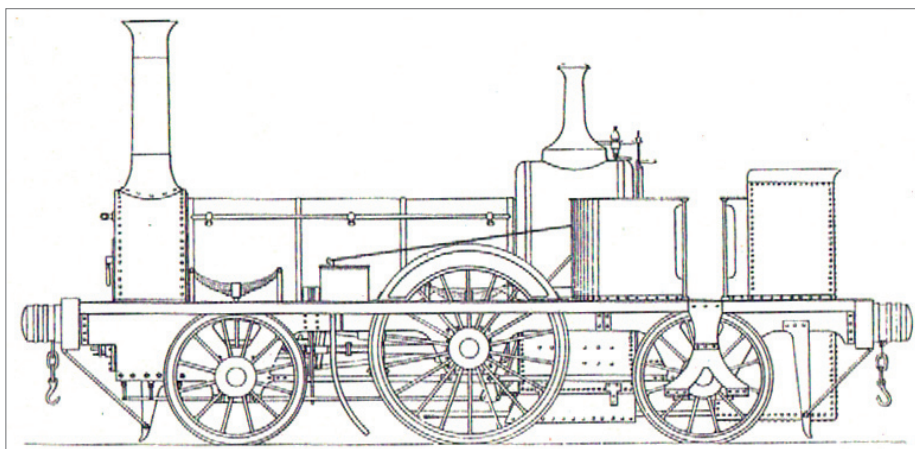
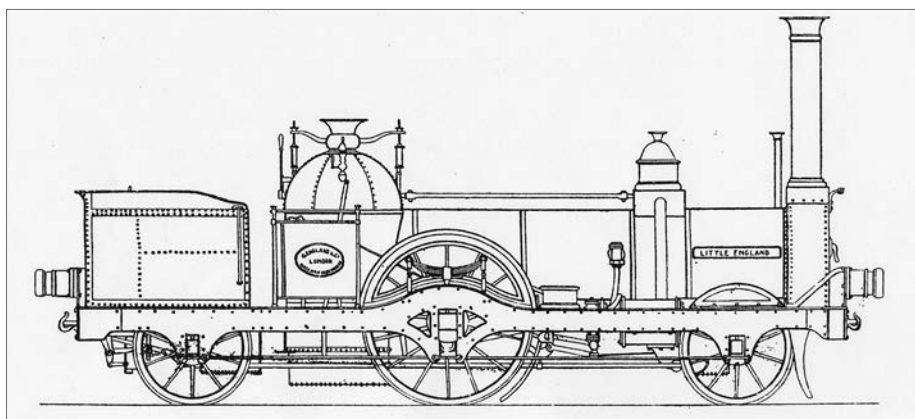
Bästa kandidat för det andra loket är WASP, som beskrivs som litet men nytt när det förstörs i en pannexplosion i Frövi i november 1855. Båda loken beskrivs som små byggnadslok och med tendens för torrkokning. Eftersom alla lok år 1856 vid KHJ var okopplade är WASP enda kandidat till att vara den andra Hawthorn-maskinen (om denna någonsin kom till Sverige). Efter avskedandet av Burge stod järnvägen utan lok och då rälsläggningen redan hade påbörjats så var det i ett krisläge som man snabbt inköpte fyra lok från England, tre begagnade och ett nytt.

De tre begagnade loken var

LITTLE ENGLAND som identifierats med ett välkänt tanklok som tillverkaren G England introducerat 1849 och visat på en utställning i London. Problemet är att man numera vet att 8 lok med detta namn tillverkades och provades på olika engelska



Ovan: Så här såg COURIER ut med en påsatt samtidig LNWR-tender. Fast uppgifterna talar om COURIER som tanklok på KHJ. Samtida illustration.
Nedan: Sidovy av LITTLE ENGLAND.



Så här kunde OSCAR ha sett ut – bild av samtida Fairbairnlok för LNWR (Ahrons, The British Steam Railway Locomotive)

järnvägar och flertalet återlämnades till tillverkaren, eftersom de ansågs för lätta. Problemet är alltså vilket av de loken som kom till Sverige och sedan skrotades i Sverige.

COURIER kan med hög grad av sannolikhet kopplas samman med LNWR:s berömda Cramptonlok med 2150 mm drivhjul slopat av London North Western Railway 1854. Det som styrker sannolikheten är dels en besiktningsrapport som talar om "tvenne ledande hjulpar" samt det faktum att COURIER inte är ett engelskt namn och att det inte funnits något annat känt lok i England med detta namn. Det tredje loket är tills vidare okänt. Det är

beskrivet som nummer 54, vilket troligtvis är fd ägares inventarienummer. Vi vet att det enligt Theofron Munktells besiktningsrapport hade en ovanlig konstruktion av pannan, men någon lämplig kandidat till nummer 54 har inte kunnats återfinnas i England, trots uppdatering av många engelska järnvägars lokförteckningar på senare år.

Det fjärde loket som kunde snabbanskaffas var OSCAR, som var ett nytt tanklok från Fairbairn i Manchester.

Dessa fyra lok kom till KHJ under 1855 och kunde sättas i arbetstågen.

För den kommande trafiken erbjöd Fair-

En lokförteckning över KHJ bör alltså se ut så här:

Namn	Typ	Tillverkare	Tvno	År	Till KHJ	Öden
WILSON	1B-2	R&W Hawthorn	873	1853	1855	använd som 1A1-2, såld skrot 1864
WASP	1B-2	R&W Hawthorn	874	1853	1855	explosion 1855, delarna sålda 1864.
COURIER	2A-3	Crewe		176	1847	1855 skrot 1865, möjligen tanklok.
LITTLE						
ENGLAND	1A1	G England		1850	1855	slop 1864, såld som ångpanna 1871
54 - ÖREBRO	1A1-2 ?			?	1855	såld som skrot 1864
OSCAR	1A1	Fairbairn		1855	1855	skrot 1868
DECISION	1A1-2	Fairbairn		1855	1857	omb 1873 1B-2 KHJ 1 W:m Chaplin
ENERGY	1A1-2	Fairbairn		1855	1857	omb 1868 1B-2 KHJ 2 A E von Rosen
VICTORIA	1A1-2	Fairbairn		1855	1857	omb 1870 1B-2 KHJ 3 Frövi
ALBERT	1A1-2	Fairbairn		1855	1857	omb 1868 1B-2 KHJ 4 Dylta
CARL	1A1-2	Fairbairn		1855	1856	omb 1882 1B-2 KHJ 5 Örebro
AUGUST	1A1-2	Fairbairn		1855	1857	färdigt 1859, slopat 1880

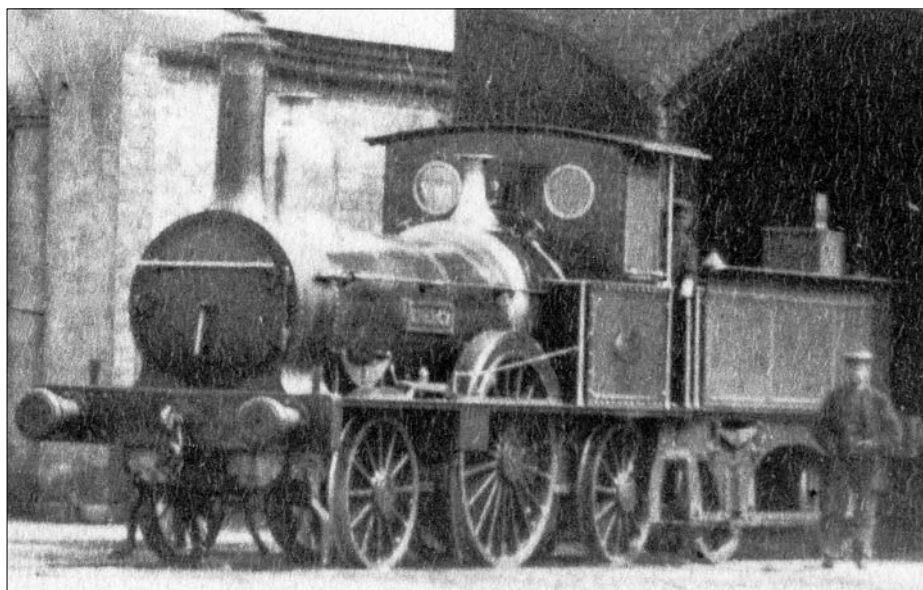
bairn i februari 1856 att leverera 11 lok som stod färdiga i "India Docks". Därmed avses troligtvis West India Docks i London och man kan anta att loken var avsedda för en avbruten order till utlan-

det. Det är märkligt att KHJ i ett mycket pressat ekonomiskt läge köper elva lok, när man behöver cirka fem stycken, men man trodde sannolikt att man skulle kunna sälja obehövliga lok och då tjäna

en slant på affären. Det är troligt att engelska namnen på loken VICTORIA, ALBERT, ENERGY och DECISION härrör från den ursprungliga och okända beställaren. Loket behöver troligen byggas om, eftersom de inte skeppas förrän hösten 1856 och ankommer KHJ våren 1857. Två lok får svenska namn från början, CARL och AUGUST. Det sistnämnda loket sätts inte i trafik förrän 1859. Av de övriga fem loken säljs bara ett under 1856 innan de övriga återsäljes till Fairbairn, som troligen utnyttjat KHJ för att lösa ett ekonomiskt krisläge.

En utförligare beskrivning är planerad för SPÅR 2008 och engelska tidskrifter. 🚂

Tidig bild av ENERGY utanför verkstaden i Örebro cirka 1870-tal. Foto SJM



Järnvägshistoriskt seminarium. Fortsättning från sidan 3

på temat "Vid spåret - en plats med mycket historia som inte syns". Johan Lyr Falk hade fokus på modellbygge med "Klenshyttan - stationshistoria och modellbygge".

Christer Fredriksson gjorde en intressant återblick på "Grängesberg och Järnvägen". Ett intressant ämne som mycket väl skulle kunna fylla ett eget seminarium, eller flera!

Vi hann även med några bildvisningar samt ett grupparbete i ämnet järnvägsmaterietillverkare.

Slutligen kan konstateras att tidschemat sprack totalt redan första timmen. Ämnet om Grängesberg var så intressant att Christers föredrag fortsatte efter kvällens middagsbuffé.

Deltagarna var helt eniga om att vi ska fortsätta med fler seminarier och nästa är redan nu planerat till 20-21 september.

Låter det intressant? Vill du ha mer information om nästa möte. Hör av dig till ordforande@jvmv.se.

Rolf Sten

Blekingebanor

1942 - 1958

svt

Nya filmer

Historisk film på DVD för Jvmv medlemmar

RGM013 Blekingebanor 1942-1958, sex filmer med mest smalspår från Blekinge med bl a BKB, SOEJ, ÖBIJ samt en film om breddningen av fd BKB. Sv/v 225 kr

RGM014 SJ fraktar allt del 4, en ny samling med trevliga filmer om olika godstransporter. 225 kr

För information om övriga filmer läs mer på www.rimbogrande.se eller hör av dig. Skicka oss ett mail så får du mail om kommande filmer.

Dessa fördelaktiga priser och dessutom portofritt gäller endast medlemmar i Järnvägsmuseivänner. Beställning genom inbetalning av aktuellt belopp på plusgiro 69 92 46 - 5.



Box 2009, 141 02 Huddinge
08 - 774 24 34 (kvällar & helger)
e-post: rimbogrande@telia.com

Vill du veta vad som händer i sommar? Här är programmet 16/6 - 17/8.

Ta med dig familjen och vännerna i sommar. Kommer ni den 16-19/6 är det gratis entré för alla. För barn och ungdomar är det alltid gratis.



Klimatgreppet - en solskenshistoria.

En utställning för hela familjen. Här tar vi tempen på vårt klot. Temperaturen stiger och klimatet ändras. Vad kan jag göra? Hur berör det mig? I utställningen ges möjlighet att förstå och hitta nya vägar.



Teaterguidning i Hennans station med vår skådespelare Peter Iller.

Månd-fred kl 11.30, 13.00 och 14.30.

Visning av stationen.

Lörd-sönd kl 13.00. Guiderna berättar om människor och händelser kring spåren.

En av världens finaste järnvägshistoriska samlingar.

Glöm för all del inte utställningen om Sveriges järnvägshistoria under 150 år. Järnvägens historia är också i hög grad även Sveriges historia!



Museets stora grönområde lockar många. Med Hennans station och banvaktstugan från Hosäter har museet fått en levande stationsmiljö. Besök båda i sommar! Café Ångvisslan är också öppen för fika och enklare mat (tom 3/8).

Mycket för barnen:

Byggtåget - barn och föräldrar bygger om en järnvägsvagn och bestämmer själva hur den ska se ut (tom 1/8).

Barnguidning - varje dag i museet kl 11.00.

Minitåg - dagligen på museets stora grönområde. En guldpeng per tur.

Lekområden - både inomhus och utomhus.

Anteckna den 6 september redan nu!

Tåg 08 - Mat & Musik

Rälsgatan 1, Gävle. Tel 026-14 46 15
www.jarnvagsuseum.se

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM
SWEDISH RAILWAY MUSEUM
GÄVLE