

SIDOSPÅR 3/08

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Friskt vågat hälften vunnet.

Årets järnvägs museidag – eller Tåg 08 – lördagen den 6 september, var av nödvändighet en lite mindre upplaga eller återgång till tiden före 2002. De senaste sex årens septemberarrangemang har varit extremt ambitiösa för att engagera vänner av såväl gammal som ny järnväg. Det har krävt sitt pris i en synnerligen utmattad personal efteråt och ändå ständigt stegrande krav från både oss själva och publiken på unika upplevelser. Vi insåg att om vi minskar på det järnvägshistoriska eller tekniska utbudet så måste vi möta andra målgrupper. Så föddes idén om årets tema ”Mat & Musik”. Ämnet och erfarenheterna från Tåg 150 gav den kittlande tanken att ha kvällsöppet. Sedan det stod klart att vårt arrangemang skulle kollidera med det av kommunen ordnade ”Å-draget”, med fria och kvällsöppna kulturaktiviteter utmed Gavleån så var det bara att gilla läget och ett förlängt öppet hållande verkade vettigt.

Våra begränsade personalresurser avseende främst arbetsledning och rådande arbetstidslagar innebar att vi då måste öppna något senare, klockan 12. Det var ingen succé. När jag anlände till museet vid halv elvatiden så var parkeringen halvfylld av bilar och flera trogna, nu tämligen irriterade, väntande besökare som gav röst åt missförhållandet när de fick syn på mig. Jag kan inte klandra dem. På skylten med öppet-tider stod som vanligt ”10-16”. Vi lyckades i alla fall få ut personal så att grindarna kunde öppnas tjugo över elva. Och så var det återigen det där med vädret. SMHI:s halvoptimistiska prognos, trots en första dag med riktig höstkyla, visade sig inte hålla utan redan klockan tre började det traditionsenligt skvala från himlen. Tacka för att gävleborna stannade inne i stugvärmerna. Således får vi väl konstatera att vi, trots ett mindre intresse från våra återkommande museivänner, stor konkurrens från Gävles övriga kultur- och turistliv samt ett uselt väder, ändå kan vara nöjda med drygt 2.200 besökare.

Maten under Tåg 08 representerades av restaurangvagnar från norden samt en saluförd tallrik sammansatt av nordiskt kallskuret. Särskilt intresse väckte den blå

Wagonlitvagnen från Danmarks Jernbanemuseum. Vagnen var ett byte av fordon och tjänster med Danmarks Jernbanemuseum. Kanske var vår insats något större då vi helgen före Tåg 08 gästade museet i Odense med F 1200. Så kunde ett under många år önskat sammanförande av systerloken, svensk F och den dansk E, genomföras. F-loket visades med sin nysvenska, blå-gula skorstensprydnad under Tåg 08.

Vi gästades också av kollegor från våra nordiska grannar. Från Norge kom hela personalen från Norsk Jernbanemuseum i eget tåg framfört av en grupp från Norskt Museumstog. Ett 20-tal danskar följde med vårt transporttåg hem från Odense och från Finland kom museichefen med sina närmaste, alla för att marknadsföra sina egna verksamheter men också för att umgås med drygt 140 tjänstgörande svenskar. Så litet var alltså inte Tåg 08.



F 1200 vid den nyrenoverade vändskivan. Observera den blå-gula skorstensprydnaden. Foto: Rolf Sten.

Äntligen fungerar vändskivan utanför OKB-stallet med utställningen. Den har under många år varit ett sorgebarn och reparation prioriterades i årets investeringsbudget. Sluträkningen kommer att överstiga våra vildaste fantasier men resultatet är väldigt tillfredsställande. Vi kommer att behålla den öppna, det vill säga utan brädläggning, av pedagogiska och estetiska skäl även om vi vet att vändskivan med största sannolikhet hade ett trädeck när den anlades år 1927.

Vändskivan är bara början i ett påkallat behov av upprustning av vår infrastruktur. I Gävle ansvarar vi för ungefär 10 kilometer spår.

Sommarens väder har varit blandat och det brukar vara positivt för museiverksamhet. I synnerhet i Ängelholm har besökare och turister vallfärdat till utställningen. Redan efter augusti månad är besöksrekordet slaget och 30 000 gäster är passerat med råge. Troligen har det lyckade tioårsjubileet även fört med sig att vi blivit mer kända och att vi har fått goda ambassadörer i regionen.

Vi har nu också förutsättningar att erbjuda ändå mer i den publika verksamheten här då vi precis har kunnat hälsa en ny medarbetare välkommen. Annette Thomasson Söderlund kommer från och med september att på heltid arbeta med programverksamheten. Hon är bland annat mediavetare och har som timanställd redan visat färdigheter som vi kommer att ha stor glädje av. Vi har en spännande höst framför oss.



Den nyrenoverade vändskivan vid OKB-stallet. Den håller! Den har testats med F 1200. Tjänstevikt med fulla förråd 142,8 ton. Foto: Rolf Sten.





Några korta rader i all hast!

Järnvägmuseidagen, Tåg 08, hade i år temat Mat & Musik. Ångtågspendeln mellan museet och centrastationen drogs i ena riktningen av den oljeeldade E10 1746 och i den andra av DSB MY 1159. På bilden är "pendeln på ingående till Hennan. Foto: Rolf Sten.



Mat kunde man köpa i serveringstältet varefter man tog den med sig till dansk, norsk eller finsk restaurangvagn (den finska var lånad från Danmark) för avnjutning. Den gröna restaurangvagnen från Ostkustbanan användes till speciellt inbjudna gäster. Foto: Rolf Sten.

Ett lok till Sveriges Järnvägmuseum

Under sommaren har museets samlingar utökats med ännu ett ånglok. Det är B-loket 1108 tillverkat av Motala Verkstad 1911, som under de senaste decennierna stått som beredskapslok i Sandträsk norr om Boden. I Sandträsk stod ytterligare två B-lok uppställda (nr 1037 och 1267), vilka ägs av BJs respektive SKÅJ. För att transportera hem dessa lok arrangerade BJs "Expedition Sandträsk" och i samband med denna drogs också 1108 till Gävle. Bilden visar B 1037, 1267 och 1108 (närmast kameran) i Sandträsk den 7 Juli 2008. Efter utvärdering av 1108:s kondition och skick kommer man att ta ställning till om loket ska bli museets driftlok.

Text & foto: Jan-Erik Hedlöf



JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

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



Du kan hjälpa Sveriges Järnvägmuseum 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 fuktionsnärskap vid olika arrangemang.

Som medlem i Järnvägmusei vänner får du bland annat föreningens årsbok "SPÅR", medlemstidningen "SIDOSPÅR", rabatt i Sveriges Järnvägmuseums butik samt fri entré till de nordiska Järnvägmuseerna. (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 3 - 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 4 2008 utkommer i december
Presstopp 10 november

SIDOSPÅR 3/08

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum



Omslagsbilden:

E2 1241 drar iväg med tåget efter lunchgrillningen vid Gullön.

Läs mer i reportaget på nästa sida.
Foto: Johnny Apell.



Jan-Erik Hedlöf

IBO8 – Inlandsbanan 9 – 15 juni 2008

I början av juni genomförde Järnvägmusei Vänner sitt hittills största researrangemang – Inlandsbanan 08. Den veckolånga resan kördes med eget chartrat tåg längs Inlandsbanan från Mora till Gällivare och vidare mot Kiruna. På vägen gjordes ett antal besök vid kända utflyktsmål.

Tåget skulle avgå på måndag morgon från Hennans station vid Järnvägmuseum, men redan på söndagskvällen hade en stor del av resenärerna checkat in på tåget. Totalt var vi 110 resenärer ombord samt ca 35 personer i personalstyrkan. Tåget bestod av 6 st sovvagnar, restaurangvagn, pub- & barvagn, 2 st första klass sittvagnar, kafévagn samt personal- och tågvarmevagnar. Större delen av sträckan drogs tåget av dubbla lok.

Måndag 9 juni

Efter en enklare frukost på plattformen rullade tåget, som skulle vara vårt hem för resten av veckan, ut från Hennans station efter Da 820 och 888. Solen sken och humöret var på topp när vi rullade mot Borlänge där rundgång skulle göras med loken för att komma ut på Siljansbanan. Dagens första fotokörning genomfördes strax söder om bron över Dalälven vid Duvnäs. Efter en god lunch i Ro3-vagnen anlade vi Mora vid 14-tiden och Da-loken kopplades från tåget. Från Mora till Orsa var den ursprungliga tanken att Orsa Järnvägsförenings E2-lok skulle dra vårt tåg. Dock var det mycket torrt i markerna och några skogsbränder hade inträffat runt Orsa

veckan före, blev det istället vår för dagen "ordinarie" dragkraft, IBAB T43 222 och JVM T42/GM 7707 som spändes framför tåget. I Orsa gjordes ett längre uppehåll för att titta på Orsa Järnvägsförenings samlingar samt för passering av ordinarie rälsbuss mot Östersund. E2 1193 var påeldad och demonstrationskördes på bangården tillsammans med T23 12X. När rälsbussen så hunnit förbi Älvho, fick vårt tåg körtillstånd och vi rullade norrut

genom skogarna. Från Orsa och upp mot Gråtbäck (högsta punkten på Inlandsbanan) fick vi njuta av en GM-symfoni från våra lok. En T43 med tungt tåg låter normalt maffigt, men i detta fall överröstades den fullständigt av T42:an. Ett makalöst mul-ler som måste ha hörts vida omkring. Vid Tandsjöborgs station gjordes dagens andra fotokörning och något senare nådde vi Få-gelsjö. Där blev det byte till landsvägsbuss och ett besök vid Gammelgården, med anor



8 juni. Da 820 & 888 med startklart Inlandsbanetåg kvällen innan avfärd. Foto: Jan-Erik Hedlöf.



9 juni. Inför fotokörningen i Tandsjöborg. Foto: Jan-Erik Hedlöf.

10 juni. Varje morgon bjöds på frukostbuffé i S1 3607. Foto: Jan-Erik Hedlöf.





Restaurangvagnen och dess personal, en av resans viktigaste inrättningar. Monica Granath säljer lotter till förmån för inköp av gammalt TR-porslin. Foto: Torbjörn Armandsson.

från början av 1800-talet. I Fågelsjö fick vi dagens första regndroppar över oss och anfördes av (hela resans) hungrigaste myggor. Tåget rullade vidare och vid 22-tiden ankom vi dagens etappmål – Sveg.

Tisdag 10 juni

Efter en natts sömn på tåget vaknade vi i ett gråmulet Sveg. Avgången var tidig, klockan 7.00, samtidigt som dagens frukost serverades. Loken hade växlat om så nu gick T42:an först. Vi rullade norrut i ett landskap som sakta förändrades från vidsträckta myrmarker till öppet och kuperat odlingslandskap. I Åsarna gjordes ett uppehåll och där mötte vi också dagens södergående rälsbuss. Strax norr om Fåker genomfördes dagens enda och resans kanske vackraste (och blötaste!) fotokörning. Efter ankomst till Östersund fortsatte vi till fots några hundra meter förbi stationen till kajplatsen för ångaren Thomé, som tog oss på en 2-timmars lunchkryssning på Storsjön. Under större delen av båtturen var det uppehåll i regnet, men precis när vi lagt till vid kajen öppnades himmelens portar och de flesta av oss var rejält blöta efter promenaden till Östersund C. Givetvis slutade det regna strax efter och solen tittrade fram en liten stund. I Östersund var det även lokbyte. Vi skulle nu få 2 st av IBABs TMX-lok framför tåget resten av Inlandsbanan upp till Gällivare. TMX 1013 kopplades snabbt framför tåget, men när vårt andra lok TMX 104 skulle växlas fram bar det sig inte bättre än att en växel kördes upp. Eftersom utredning och besiktning av fordon och spår måste vidtas efter sådana händelser, blev vi ca 2 timmar sena från Östersund. Fortsättningen av dagens resa mot Hoting gick bra och vi anlände dit vid 21-tiden, ca en timme sen.

Onsdag 11 juni

Tidig avgång från Hoting på morgonen och första etappmålet var Storuman. Där blev det byte till buss för att komma till linbanan mellan Örträsk och Mensträsk. Linbanan byggdes under andra världskriget av Boliden AB för att frakta malm mellan Kristineberg och Boliden och användes åren 1943-1987. Sträckan Örträsk – Mensträsk har bevarats och persontrafik körs här sommartid. Resesällskapet delades i 2 lika stora grupper som bussades till var

10 juni. Fotokörning i ösregn utanför Fåker. Foto: Jan-Erik Hedlöf.



11 juni. Halva linbaneresan Örträsk-Mensträsk är avklarad och vi möter resten av gänget i sina korgar. Jan-Erik Hedlöf.



sin ände av linbanan. Efter ”incheckning” i ett antal linbanekorgar (inklusive lunchkorg) startade vi en nästan 2 timmar lång resa över det västerbottniska landskapet. Efter halva resan mötte vi resten av våra kompisar i sina linbanekorgar. Idel glada miner sågs! En film från byggandet av linbanan samt fika hann vi också med innan det var dags att kliva på bussarna igen och via Arvidsjaur åka till Sorsele där vi återsåg vårt tåg. Ett besök och åktur med linbanan rekommenderas starkt! I Sorsele hade Inlandsbanemuseet kvällsöppet enbart för vår skull (ett kvastskäft i dörren, -Slå igen dörren när ni har tittat klart...).

Torsdag 12 juni

Banan från Sorsele och upp mot Arvidsjaur dominerar av stora myrar. I Slagnäs blev det stopp för lokbyte. Upp till Arvidsjaur skulle E2 1241 från Arvidsjaur Järnvägsförening stå för dragkraften och dieslarna häktades därför sist i tåget. Efter en magnifik start och dryga halvtimmens åkning stannade tåget vid Gullön för korvgrillning på Storavans strand. Arvidsjaur Järnvägsförening kör sommartid populära utflykter med bl a grillning på denna långa sandstrand och en varm sommarkväll skulle det vara fint med ett uppfriskande dopp i Storavan. Tyvärr var inte vädergudarna med oss denna gång då det kom en riktig regnskur både vertikalt och horisontellt mitt i grillningen. Korven smakade gott i alla fall. Strax före Renviken gjordes en fotokörning och sedan rullade vi vidare mot Arvidsjaur. Där bjöds på besök i lokstallet och studier av järnvägsföreningens fordon. Vädret blev långsamt bättre efter att ha varit gråkallt och mulet hela förmiddagen. Den enda som sken upp i solens frånvaro var ”vår” Mattias Smedberg som eldade ångloket hela sträckan med ett saligt leende på läpparna. Då sträckan Arvidsjaur – Jokkmokk inte tillåter loktåg med tågvikter av vårt tågs storlek, skulle sitt- och restaurangvagnar gå som ett tåg och sovvagnarna som eget tåg (en stationssträcka efter). Mellan tågen gick en motordressin för besiktning av spåret. Sträckan från Arvidsjaur mot Jokkmokk påstås vara den ödsligaste längs hela Inlandsbanan och detta visade sig inte vara någon överdrift. Men många myrar och stenar såg vi! I Moskosel gjorde vi ett kort stopp för att besöka Rallarmuseet och sedan bar det av mot Kåbdalis där vi skulle titta på minnessten, göra middagsuppehåll och passeras av norrgående rälsbuss. Vårt tåg var nästan 200 meter långt och sidospåret i Kåbdalis knappt hälften. Hur göra nu? Jo, vi drog fram vårt tåg så långt att också inspektionsdressinen fick plats på huvudspåret innanför södra växeln. Därefter fick



11 juni. Våra TMX-lok vilar utanför Inlandsbanemuseet i Sorsele. Foto: Jan-Erik Hedlöf.



Baren i S1 3607 blev en succé med sina suveräna öppettider och priser. Jan-Erik Hedlöf.



Luncher och middagar i restaurangvagnen var av hög klass. Här ett exempel på kreativt upplägg. Foto: Torbjörn Armandsson.



12 juni. I Slagnäs byttes dragkraften till ångloket E2 1241. Foto: Jan-Erik Hedlöf.

12 juni. Stopp vid Polcirkeln för bland annat gruppfotoografering. Foto klockan 2152, Rolf Sten.





13 juni. Besök vid Kraftverksmuseet i Porjus. Här en bild från visningen av kontrollrummet. Foto: Jan-Erik Hedlöf.

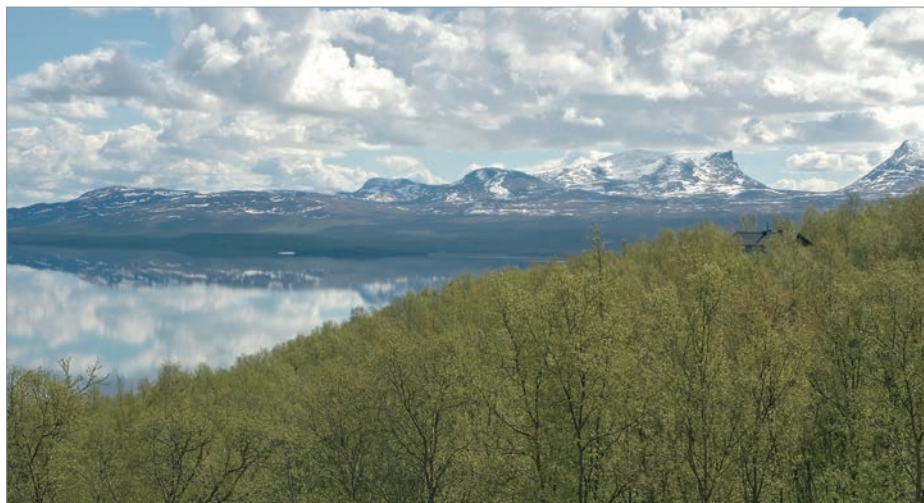
Y1:an smyga in på sidospåret och vårt tåg backade tillbaka förbi norra växeln, för att sedan ”släppa ut” rälsbussen norrut. Mellan Y1:ans luftintag och lastkajen på sidospåret var det inte mer än en tum till godo, men det gick.

När motorvagnen kommit till Jokkmokk fick vi rulla vidare norrut. Vid Polcirkeln gjordes det obligatoriska fotostoppet och vi begåvades senare med ett diplom för passage av Polcirkeln. Inköp av diverse souvenirer i form av renhorn och annat krimskräms var också möjlig då en ”knalle” bosatt sig här (husvagnen stod direkt på marken...). Nåja, han verkade inte ha alltför stora anspråk på välfärd och det går ju minst 2 tåg dagligen sommartid att livnära sig på. Gruppfoto togs och vi fortsatte sedan till Jokkmokk för övernattnin. Eftersom sovagnarna gick i eget tåg efter oss hann klockan passera midnatt innan detta ankom och det blev läggdags.

Fredag 13 juni

Efter en stärkande frukost, mötande rälsbuss och resa genom vackert landskap, kom vi fram till dagens första begivenhet – besök vid kraftverksmuseet i Porjus. Museet är inrymt i den äldre delen av kraftstationen som byggdes 1915 i samband med malmбанans elektrifiering och var i drift till 1975. Vi fick se kontrollrum, maskinhall och en film från bygget. Vid Luspebryggan genomfördes resans sista fotokörning och därefter rullade vi mot Gällivare i en ruggig blandning av snö och regn. I Gällivare återsågs Da-loken vi lämnade i Mora och dessa spändes nu framför tåget för den sista etappen till Kiruna. Vid ankomsten till Kiruna blev det en rask omlastning till buss och sedan bar det av ned i LKABs besöksgruva ”InfoMine”. Denna är belägen på 470-metersnivån i gruvan och vi bjöds på en intressant informationsfilm om LKAB, fick en inblick i dagens och gårdagens gruvhantering

Fjällvärlden från sin bästa sida. Lappporten fotograferad från Björkliden med ett spegelblankt Torneträsk. Foto: Jan-Erik Hedlöf.



samt besökte ett gruvmuseum. Ett besök vid InfoMine kan varmt rekommenderas! Efter kvällens middag lättade äntligen det mulna vädret och vi fick uppleva midnattsolen (med malmtågsväxling!).

Lördag 14 juni

Lördag hade inget speciellt program inplanerat, mer än att de som så önskade fick en gruppbiljett med ordinarie tåg ned till Narvik och åter. En stor del av sällskapet utnyttjade detta och fick en underbar reseupplevelse genom fjällvärlden. Solen sken hela dagen, Torneträsk lågt helt spegelblank och våren hade precis börjat övergå i sommar med porlande bäckar och nyutspruckna löv. I Narvik möttes vi av sommarvärme och glassen smakade bra (trots prisläget...). Efter några timmars flanerande i Narvik var det så dags att leta på vårt tåg tillbaka till Kiruna. Strax före avgång fick vi besked om att ett ankommande malmtåg hade rapporterat ett kontaktledningsfel en bit upp på den norska delen av banan och att detta måste repareras innan vårt tåg fick avgå. Efter drygt 2 timmars väntan kom vi så iväg från Narvik. Detta medförde också att vårt tåg blev nästan 3 timmar sent från Kiruna. Vi skulle sedan gå som nattåg hela vägen söderut.

Söndag 15 juni

Resan söderut genom Norrland gick bra och när vi på morgonen stannade till för en kort bensträckare i Långsele var vi ikapp tidtabellen. I Bräcke gjordes ett uppehåll för att koppla av IBABs TMX-lok som hängt med i aktern på tåget hela vägen och samtidigt koppla in T42-loket för transport hem till Gävle. I Ånge gjordes också ett kort uppehåll innan färden fortsatte mot Sundsvall där ett flertal resenärer klev av. Resten av resan mot Gävle gick bra och vi ankom Hennans station vid Järnvägmuseum 15 minuter innan utsatt tidpunkt. En mycket trevlig resa var till ända med många trevliga upplevelser och nya bekantskaper. Ett STORT tack till reseledningen för en lyckad planering och genomförande av resan, samt till restaurangvagnspersonalen som höll oss vid liv under hela veckan med utsökt mat och service. Övrig tågpersonals (inkl bartenders) insatser icke att förglömma! Nu väntar vi bara på nästa resa...



Nordmark - Klarälvens Järnvägar, NKIJ Del 2

Fortsättning av historiken som påbörjades i förra numret av Sidospår, 2/08.

Efter andra världskriget hade NKIJ planer på att bredda banan till normalspår. Arbetet påbörjades på linjen mellan Deje och Forshaga då bland annat en tunnel sprängdes bort. Normalspårsslipers lades in och enligt muntlig information från NKIJ-personal hanns någon längd räls spikas fast innan arbetet med breddning avbröts. Orsaken lär ha varit rädslan för att som normalspårsbana lättare bli förstärkt. Man hade för den kommande normalspårstrafiken beställt av två lok från ASJ i Falun som skulle numreras 1 och 2. Loken skulle vara av samma typ som de Hg-lok som Nohab levererat till GDG-banorna. I och med arbetet med breddningen avbröts överfördes beställningen så loken övertogs direkt vid leverans av SJ (som Hg 786 och 787). I en smalfilm som författaren av dessa rader tog 1960 syns normalspårsslipers i banan norr om Kvarntorps hållplats.

När bilismen utvecklades efter kriget minskade trafikunderlaget för NKIJ. För att minska kostnaderna anskaffades rälsbussar från Hilding Carlsson under åren 1947 - 1950. Trots detta gick det inte att bedriva trafik på hela nätet och skyldigheten att bedriva persontrafik mellan Filipstad och Hagfors upphörde 1950-03-03. Tre månader därefter lades denna persontrafik ner. 1950-09-22 upphörde skyldigheten att bedriva trafik mellan Nordmark - Taberg och skyldigheten att bedriva trafik på sträckan Filipstad V - Finnshyttan upphörde 1951-05-18 och tillstånd ges till att sträckan rivs. 1952-07-11 gavs tillstånd till att riva Edebäckslinjen. 1954-05-07 gavs befrielse från skyldigheten att bedriva persontrafik Karlstad - Skoghall.

Även om man i ovanstående stycke kan ges bilden av en järnväg på fallrepet så skedde även en del nyanskaffningar och upprustningar förutom ovannämnda dieslrälsbussar, 1956 anskaffades två tredelade elektriska motorvagnar från Hilding Carlsson, Umeå och ASEA. De gavs namnet "Uddeholmaren" och höjde resandekomforten rejält. När dessa motorvagnarna levererats så gick de i de flesta persontågen. Undantaget var lokaltågen Deje - Karlstad samt ett loktågspår Karlstad - Hagfors som även medförde postkupé. En ensam dieslrälsbuss gick även i ett tågpar på kvällen.

Även godstågstrafiken behövde ny dragkraft och 1960 anskaffades tre godstågslök från ASJ Falun och ASEA. De hade fyra kopplade axlar med kraftöverföring med koppelspång från blindhjul. Loken målades i den färg som man hade börjat använda när

"Uddeholmaren" anskaffades, rött och creme. Loken gavs ock-så namn: "Hagfors", "Munkfors" och "Skoghall". Ytterligare tre lok av samma typ anskaffades också 1966, dessa benämndes "Uddeholm", "Stjärnsfors" och "Storfors".



Bilden ovan: NKIJ rälsbuss YoIp 53 tillverkad av Hilding Carlsson. Foto omkring 1960.

Bilden nedan: NKIJ:s båda elmotorvagnar, Yoap "Uddeholmaren" möts i Deje. Året är omkring 1961. Foton: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.



NKIJ lok 105 "Stjärnsfors" med överföringsvagnar i Munkfors 1982-06-22. Foto: Hans Karlsson - Nyhlén.





NKIJ 33 växlar in vagnar på "hyttspåret" på järnverket i Hagfors 1976-06-03. Den "stig" som fotografen står på är resterna av banvallen från gamla stationen. Foto: Hans Karlsson - Nyhlén.

Det senaste stationshuset i Sundsjön 1975-04-28. Foto: Hans Karlsson - Nyhlén.



NKIJ lokomotor 3 i samband med rivningen av kontaktledningen i Sundsjön 1975-04-28. Mitt i bilden vid bangårdens bortre ände syns det ursprungliga stationen. Foto: Hans Karlsson - Nyhlén.

Hit men inte längre. Stoppmarkering gällande både järnvägstrafik och vägtrafik. NKIJ bana km 49+700 vid Musjöheden 1976-06-07 efter rivning av banan mot Finnshyttan. Foto: Hans Karlsson - Nyhlén.



Trots att man gjort investeringar i och med anskaffningen av motorvagnarna gick persontrafiken mot sitt slut. Till viss del kan detta kopplas till en policy inom Uddeholmskoncernen där man främjade sig från slutkundsorienterade produkter. Bland annat avknoppades tillverkningen av däcksdubb i denna period. En gammal uddeholmare sade vid ett tillfälle att "hade gubbarna fått helt som de ville så hade väl Uddeholm bara sålt malm på rot i fortsättningen". Tillstånd gavs 1964-06-29 att lägga ner persontrafiken Hagfors - Karlstad. Styckegodstrafiken upphörde 1964-07 och persontrafiken Karlstad - Hagfors upphörde 1964-10-31 och därmed all personbefordran på NKIJ. Den ganska omfattande bussrörelsen överfördes samtidigt till GDG.

Från detta kan man säga att avvecklingen fortsatte. Sträckan Nordmark - Taberg revs 1969 och trafiken på linjen Hagfors - Filipstad upphörde helt 1974. Koncessionen Finnshyttan - Musjöheden upphävdes 1975-02-13 och linjen revs 1975. Överföringstrafiken gick därefter ut från Deje. Kvar fanns då trafik med överföringsvagnar mellan Deje och Munkfors - Hagfors samt timmertåg från Musjöheden och Skoghall samt oljetåg mellan Karlstad och Hagfors.

I samband med den ekonomiska kris som Uddeholm genomgick under andra delen av 1970-talet hade skogarna och skogsindustrin överförts till Billerud. Det bolaget ville upphöra med alla timmertransporter på järnväg och detta meddelades NKIJ i november 1978. Redan i januari 1979 upphörde timmer- och oljetrafiken och därmed all trafik mellan Karlstad och Deje samt mellan Hagfors och Musjöheden. Trafiken till Skoghall övertogs av SJ. Den övriga trafiken mellan Deje och Hagfors fortsatte dock som tidigare.

1981 gjordes en utredning om persontrafik norr om Karlstad. Ett konsultbolag gjorde denna och man konstaterade att för några miljoner skulle en fungerande pendeltrafik kunna starta. Utredningen gav dock inget reellt resultat, NKIJ var inte oväntat negativa medan de berörda kommunerna var försiktigt positiva. NKIJ lämnade vid denna tidpunkt in en ansökan om tillstånd för rivning av linjen mellan Deje och Karlstad Östra. Den godkännes av myndigheterna. Under 1983 - 84 revs sträckan Karlstad Ö - Deje bland annat med hjälp av inlånat diesellok från AGJ.

Som en avknoppning av den gjorda utred-

ningen av nystartad persontrafik kom en annan trafik igång, nämligen turisttrafik mellan Hagfors och Deje. En av utredarna köpte privat en motorvagn littera YP och ett motorvagnssläp littera UBFYP från SJ. Dessa forslades till Hagfors där upp-
rustning skedde av frivilliga. Våren 1984 invigdes trafiken och bland annat hölls SJK:s årsmöte i Uddeholm dit deltagarna forslats med dessa motorvagnar. Ett antal andra resor skedde också under året. Året efter fick Bhopal-katastrofen sina återverkningar, försäkringsbeloppen höjs med flera 100 procent och satsningen dör ut. Det skall tilläggas att NKIJ krävde mycket högt försäkringsskydd för att tillåta trafiken.

En annan satsning som gjordes var att man satsade på effektivare containertrafik 1985. Ett antal vagnar byggdes om för att kunna ta containers i stället för att last dessa på normalspårsvagnar redan i Hagfors. Dessutom skedde en anskaffning av portalkran i Deje. Försöket blev ganska lyckat men 1988 beslutade Uddeholm Toolings ägare Böhler om nedläggning av trafiken. I oktober 1990 upphörde trafiken på den sista delen av NKIJ och året efter revs banan undantaget delen mellan Uddeholm och Hagfors rangerbangård.



SJ YP 888 och SJ UBFYP 1791 söder om Edeby 1984-06-02.

Rivning av NKIJ pågår. Den från AGJ inhyrda HBA 2 med vagnar utrustade för rivning i Deje 1984-06-02. Till höger syns NKIJ lokomotor 4. Foton: Hans Karlsson - Nyhlén.



Flygfoto från 1931 utvisande en del av Filipstad och BJ/NKIJ bangård. Jämför med ritningen på högra sidan. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.



NKIJ:s bandelar

Man kan dela in NKIJ:s bansystem i sex delar baserat på de ursprungliga järnvägsbolagen;

Filipstad - Nordmark (FNBJ); Taberg - Nordmark - Skymnäsboden (UA/NKIJ); Sjögränd - Edebäck (UA/NKIJ); Björndalsbron - Munkfors (SMJ); Munkfors - Karlstad (KMJ) samt Karlstad - Skoghall (KSJ). Dessutom fanns några bibanor som anslöt till NKIJ-banorna.

Vi börjar längst i öster med bandelen FNBJ Filipstad - Nordmark.

Sträckan Filipstad (Västra) - Nordmark var 16,9 km lång.

De trafikplatser som fanns var följande:

Filipstad V (Km 0) Station som tillhörde

ursprungligen Bergslagarnas Järnvägar, BJ, senare SJ. Anslutning till BJ:s bibana från Daglösen;

Finnshyttan (Km 2,5) Station som ursprungligen tillhörde Östra Värmlands Järnväg, ÖWJ, senare Mora-Vänerns

Järnväg, MVJ/SJ) med anslutning till ÖWJ:s bibana från Nyhyttan. Från 1 maj 1964 stickspår från nya inlandsbanelinjen Filipstad - Persberg. Från stationen utgick industrispår till Finnshyttans och Storbroyttans masugnar;

Änggruvorna (Km 4,8) station, ändrat till håll och lastplats;

Lersjöedet (Km 7,5) hållplats;

Fogdhyttan (Km 11,1) station, ändrat till håll- och lastplats ;

Finnmossen (Km 13,7) station. Spår till Finnmossens gruva (nedlagd 1973);

Nordmark (Km 16,9) station där UA/NKIJ anslöt. Bibana utgick till Limkullens kalkbrott.



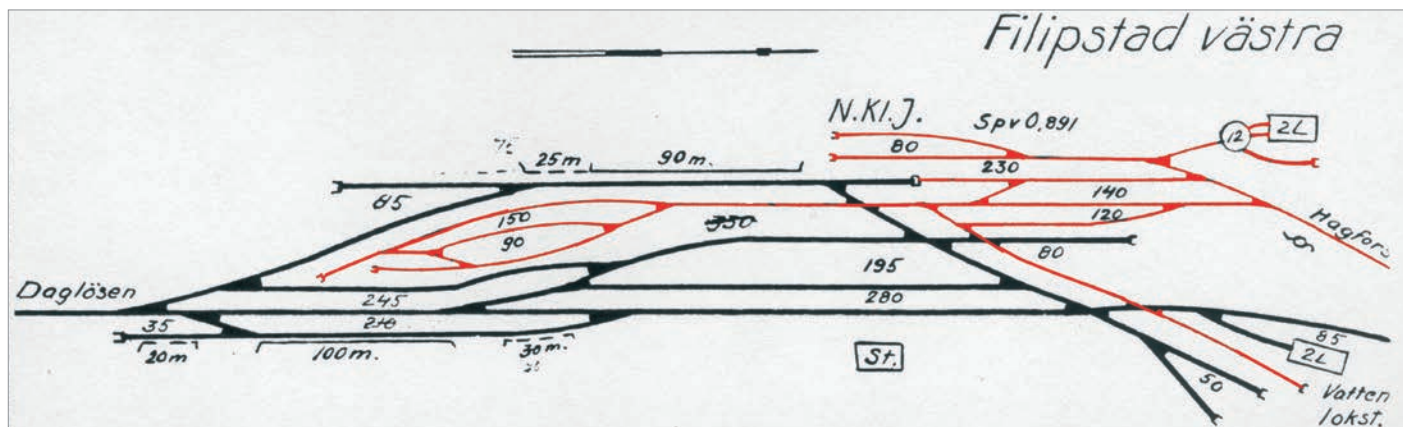
Bilden ovan: Stationen i Finnshyttan sedd från söder 1975-04-28. Som synes har kontaktledningen redan rivits. Malmlossningsfickan syns till vänster. Treskennsspåret till vänster hitom fickan gick till hyttan. Foto: Hans Karlsson - Nyhlén.



Här slutar vi för denna gång och fortsätter i nästa nummer av Sidospår med bandelen Uddeholms Järnväg UA/NKIJ.

Bilden till vänster: Finnmossens station 1975-04-28. Bryggor var ovanligt på NKIJ. Bakom stationshuset syns laven på Finnmossens gruva. Foto: Hans Karlsson - Nyhlén.

Ritningen nedan visar Filipstad Västras bangård på 1930-talet. De rödmärkta spåren tillhör NKIJ.



Mer om Köping - Hults första lok

Det är glädjande att frågan om KHJ's första lokuppsättning åter behandlas och det är inte så förvånande efter Christer Fredrikssons notissamling i Spår 2000. Vad som däremot förvånade var att LNWR *Courier* åter dyker upp som förslag till KHJ's lok med samma namn (*Kurir*). Beskrivningar av KHJ-loket saknas i notissamlingen, förutom att det var grönt. Däremot finns under bilagor en beskrivning av loket. Vid tiden, 2/8 1856, var Theofron Munktell en av de personer i Sverige, som vid denna tid hade mest erfarenhet av lokbyggande. Jag anser att hans beskrivning inte kan avse f.d. LNWR *Courier*, vilket jag tycker blir tydligt om vi analyserar Munktells beskrivning och jämföra den med LNWR-loket.

"Tank Lokomotivet"

Att bygga om ett cramptonlok till tanklok vore kanske möjligt, eftersom slidstyrningen är utvändig. Tanken skulle då lämpligen placeras under pannan mellan löpaxlarna. Pannans låga läge, delvis mellan ramarna skulle medföra att tanken också fick en låg placering. Påfyllningsrör vid en sådan konstruktion, kan bli svårt att få rum med, då cylinder, styrning och ångrör borde ligga i vägen. Det är heller inte troligt att Munktell tog miste.

"tillverkad av Machin fabrikanten England i London"

I Ulf Diehls artikel uppges loket vara tillverkat Crewe, vilket bekräftas av E.L. Ahron 1) och indirekt av James W. Lowe 2) (uppges ingen extern tillverkare, vilket han gör för loket *London*). Till min förvåning uppges Erik Sundström och Rolf Sten på hemsidan www.historiskt.nu att LNWR *Courier* tillverkades av George England 1850.

"och av mindre dimensioner"

LNWR *Courier* var inte speciellt stort, men cylindrarna hade måtten 18 x 20 tum (457 x 508 mm), medan KHJ *Oscar* och *Wilson* hade cylinderdimensionen 14 x 18 tum (356 x 457 mm) Inget av dessa lok anges vara av mindre dimensioner. En typisk viktfordelning för ett cramptonlok var ca 45 % av totalvikten på drivhjulen, vilket borde bli mellan 9 och 10 ton 1). New Engine ansågs vara alldeles för tungt för KHJ och detta lok kan antas ha haft ett liknande axeltryck.

"är försedd med ett par drifhjul och 2:ne par styrhjul"

I Ulf Diehls artikel är detta formulerat "tvenne ledande hjulpar". Det kan vara samma betydelse för dessa formuleringar, om ledande ges betydelsen "de som leder (styr)" istället för "de som går först". Någon vedertaget språkbruk i järnvägssammanhang fanns ännu inte, vilket märks om man läser text från den tiden. Att betydelsen bör vara den förstnämnda, bekräftas av att KHJ *Oscar* beskrivs på samma sätt "Ångcylindrarne ..., verka på 2:ne drifhjul ... hvilka jemte 2:ne par styrhjul.."

Övriga delar av Munktells redogörelse över loket *Kurir* ger bara upplysningar om huruvida

loket är användbart i trafik.

Min slutsats är att *Kurir* kan ha varit ett lok likartat KHJ *Little England*. Skillnaden är att *Kurir* är gammalt och slitet och troligtvis ur den tidigare produktionen (ca 1850 – 1851). *Little England* omtalas som nytt. Det kanske det inte var, men bör ha varit totalt genomgången inklusive pannan. Enligt E.L. Ahron 3) tillverkade G. England ett antal likartade lok mellan 1850 och 1856.

Yngve Holmgren publicerade fyra artiklar i tidskriften Järnvägsteknik (nr. 1, 2 1964 och 4, 5 1974). I de tidigare artiklarna ansåg han att KHJ *Kurir* är det f.d. LNWR-loket. I Järnvägsteknik nr. 5 1974 har hans artikel underrubriken "Ett dokument berövar oss ett märkligt lok". Yngve Holmgren hade erhållit en kopia av "P.M. angående beskaftenheten hos lokomotiv" daterat 6/9 1856. Det förefaller att vara en kortfattad version av den skrivelse från Munktell/Grill, som är publicerad i Spår 2000 och som jag hänvisar till ovan. Y. Holmgren ger i artikeln en övertygande motivering till att *Kurir* inte bör ha kunnat vara LNWR *Courier*. En detalj, som han har noterat, är att KHJ-lokets namn normalt skrevs *Kurir* och vid ett tillfälle *Curir*, men aldrig *Courier*. Vid en genomläsning av notiserna i Spår 2000, finner man att lokets namn alltid skrevs *Kurir*.

Jag ser fram emot att ta del av uppgifter, som bekräftar att det andra av R.W. Hawthorn loken verkligen var *Wasp*. Konflikten med G. Burge slutade med att KHJ fick loket *Wilson*, men är det troligt att han släppte det andra loket, som var kvar i England?

I en notis återgiven i Spår 2000 står det "Ett mindre men nytt och prydligt lokomotiv, benämnt *Wasp*". *Wilson* med 14 x 18 tums cylindrar och 5 fots hjul var nog det största lok KHJ hade vid denna tid.

En bild i Spår 2000 (sid. 56) har väckt mitt intresse. Bilden ser ut att vara en tidningsillustration och tåget kan mycket möjligt vara ett KHJ-tåg. När och i vilket sammanhang publicerades den? Loket är ett 1-A-1 tenderlok av ålderdomligt utseende, men har invändigt ramverk till skillnad mot schablonmässiga bilderna, som visar ålderdomliga stephenson- eller sharplok med utvändiga sandwichramar (ex. Spår 2000 sid. 29) Illustratören har dock placerat skorstenen på en sfärisk eldstad fram till på loket, så något är fel. Placerar man eldstaden bak där den måste vara, med tanke på tenderens normala plats, så skulle bilden kunna föreställa ett lok av Burys konstruktion. Munktells redogörelse för KHJ 54 innehåller endast en upplysning av teknisk art. "Pannan är till dess construction olika de förenämnda". Upplysningen är intressant, men ger ingen anledning att dra alltför långtgående spekulationer om märkliga pannkonstruktioner. Burys pannor var försedda med eldstäder, där rostret var närapå cirkulärt. Framtill, mot rundpannan, var det dock rakt och de kallas därför D-eldstäder. Det inre eldstadstaket är även rundat bakåt 4). Detta är rena spekulationer, men bilden skulle kunna visa det okända nr 54.

En publicering av notiser, liknande den i Spår 2000, men för de kommande tio åren (1865 – 1875) skulle kunna sprida lite ljus över de första lokens avveckling och fairbairnlokens förvandling. För övrigt anser jag att de samtida källor, som finns, som t.ex. T. Munktells rapport, måste anses sanna tills motsatsen kan bevisas. Jag har spekulerat en del, men har då klart redogjort för detta. Hela sanningen om KHJ's första lokuppsättning kommer vi troligtvis aldrig att få veta. Vissa fakta finns och med hjälp av dessa och kunskap om samtida brittisk loktillverkning, kan man göra sig en realistisk bild av hur det med stor sannolikhet kan ha varit.

1) *The British Steam Railway Locomotive from 1825 to 1925* sid. 71 - 2) *British Steam Locomotive Builders* sid. 206 - 3) *The British Steam Railway Locomotive from 1825 to 1925* sid. 91 - 3) *The British Steam Railway Locomotive from 1825 to 1925* sid. 34.

Lars Persson

Kommentar från Ulf Diehl på Lars Perssons inlägg:

Inget av namnen *Courier*, *Kurir* eller *Curir* är engelska namn och detta namn finns bara belagt för ett lok, som passande försvinner från England 1854. Loken av *Little England*-klassen är mycket ofullständigt kända, men de som fått namn syftar alltid på lokens litenhet typ Dwarf. Tills vidare vill jag inte avföra LNWR COURIER ur diskussionen. I övrigt kan det vara lite vanskligt att sammankoppla cylinderdimensioner med vikter och den angivna vikten för R&W Hawthorn-loken är närmast orimligt låg. Theofron Munktell skulle man vilja veta mycket mer om för kunna bedöma hans kunskaper. Varför har ingen bok skrivits om honom i hans egenskap av att vara vår första lokkonstruktör? Med all respekt för Ahrons så är hans bok idag rätt gammal och det har kommit fram mycket ny forskning men allt tyder på att lokserien LITTLE ENGLAND avslutades rätt tidigt (1852) eftersom loken var osäljbara på grund av sin litenhet. KHJ:s LITTLE ENGLAND särbehandlades tidigt på grund av sin litenhet och degraderades snabbt till maskin för baningenjörerna vilket kan vara ett indicium att loket var det enda av sitt slag.

Tyvärr fick jag endast några timmar på mig att kommentera inlägget som jag anser vara värdefullt. Min artikel har nu även publicerats i engelskt forum så vi får se om något kan tillföras ytterligare därifrån.

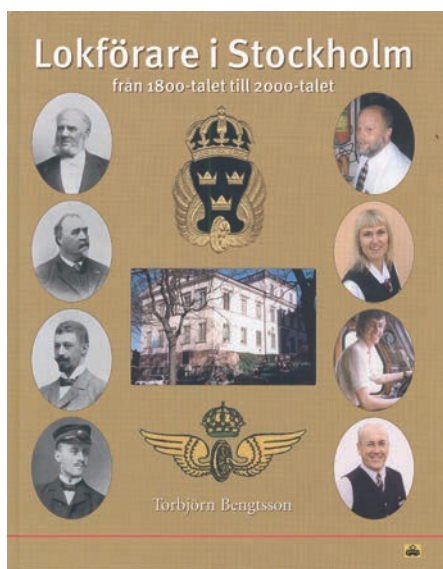
Referenser: 1. *Locomotive Builders of the Past (V!)* G England, SLS Journal 1961 207-213 - 2. *Early British Locomotives for Sweden*, U Diehl, IRR 194, Sep-2008 p 213-217

Ulf Diehl



Recenserat

Gunnar Sandin har läst:



En modern jubileumsskrift

Järnvägsvärlden är bred och därmed också järnvägslitteraturen. Utöver ”huvudfärans” kategorier av typ översiktsverk, banmonografier och beskrivningar av rullande materiel finns bland annat resehandböcker, skönlitteratur om tåg och föreningshistoriker. Det senare är i sin tur en bred kategori, som snart lär få ett tillskott med anledning av att Svenska Järnvägsklubben fyller femti.

En stor grupp bland föreningshistorikerna är de tågackliga jubileumsböckerna. Gruppen är heterogen. Vi har Henry Kjellvards magnifika tvåbandsverk Det bevingade hjulets folk från 1949, men det finns också åtskilliga tiotals lokala historiker med högst begränsad spridning. Och ofta av tämligen begränsat intresse för personer

inom tåg hobbyn. Men intresset saknas sällan helt, särskilt för dem som intresserar sej för lokal järnvägshistoria. Detta är skrifter som inte alltid finner sin väg till antikvariaten och därmed ställer till problem för boksamlaren. Även i samlingarna på Sveriges Järnvägsmuseum verkar det finnas luckor.

Nu har det kommit en historik med anledning av att det är hundra år sen den svenska lokpersonalen fick sin första egentliga fackförening. Den relaterar en allsvensk organisationshistoria men har skrivits ur ett Stockholmsperspektiv, publicerats av Trafiknostaliska Förlaget, författats av Torbjörn Bengtsson och heter Lokförare i Stockholm från 1800-talet till 2000-talet. Den påminner förvisso om äldre skrifter men ger också ett högst modernt intryck genom uppläggning och layout – se nedan. Som både väggfrisen på Sveriges Järnvägsmuseum och boken påpekar hade en lokförare ursprungligen högre lön än en läkare. Därmed tillhörde han det som historiska sociologer länge har kallat ”arbetararistokratin”, ett skikt som inte alltid självklart har känt sej som del av det stora arbetarkollektivet. Detta har tagit sej både politiska och fackliga uttryck. Bengtsson berättar att de liberala sympatierna för hundra år sen var starka bland Stockholms lokförare och de socialistiska sympatierna i motsvarande grad behärskade.

Och att lokförarna sett sej som en grupp med speciella intressen framgår av deras fackliga organisering in i nyare tid. När de efter tidiga embryon som självhjälpskassor bildade först bolagsbanornas Sveriges

lokomotivförare- och eldareföreningen 1892 och sedan Sveriges Lokomotivmannaförbund var reaktionerna bitvis negativa hos järnvägsfolk i övrigt. Det skedde emellertid ingen brytning och 1940 gick lokmännen upp i det LO-anslutna Järnvägsmannaförbundet. Men det kom nya självständighetssträvanden: Statens Järnvägars lokförareförening 1949, Svenska Lokmannaförbundet 1958 och Svensk Lokförarförening 1997.

Men Bengtssons bok tar avstamp i den tidigaste svenska järnvägshistorien, som ju utspelades utanför huvudstaden, och refererar sedan huvuddragen av utvecklingen i Stockholm. Den första lokstationen fanns i Liljeholmen och förarna bosatte sej gärna på västra Södermalm – en trevlig karta visar var. Sedan följer i boken en personparad med representativa lokförare, där minibiografierna dock är lite för korta och stereotypa för att vara särskilt intressanta, även om någon personlighet lyfts fram. Därpå får vi en genomgång av Stockholms lokstationer som är utförligare än Malte Ljunggrens genomgång från 1993. Avslutningsvis ett par sidor om tjänstgöringarna med utgångspunkt från Stockholm, inklusive ett ganska onödigt referat av Getölyckan 1918.

Detta om bokens ”lay-in”, det vill säga innehåll. Vad beträffar layouten på de 120 sidorna i stort format kan sägas att den är modern, välgjord, med lite för många faksimilsidor och den svenska tåg litteraturens bredaste marginaler, nio centimeter. Som ofta men inte alltid används till annat.

En marginal kunde till exempel ha offrats åt en käll- och litteraturförteckning. Torbjörn Bengtsson nämner visserligen något om sina referenser i förordet, men det är ofullständigt. Han säger till exempel inget om Kjell Paléns artikel ”Sveriges förste lokförare – vem var det?” i Spår 1997, trots att han citerar ordagrant ur den. En sån sak kunde förlaget ha påpekat.

Boken är utgiven av Trafik-Nostaliska förlaget. ISBN: 978-91-85305-47-6

Liljeholmens lokstall i början av 1900-talet. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.



På gaffeln! Äventyret i Södertälje Kanal



Under första halvan av 1970-talet var det många utländska turister som reste med tåg mellan de nordiska huvudstäderna Stockholm och Oslo. Under sommarhalvåret delade då SJ och NSB på trafiken genom att sätta in varsitt tågpar på sträckan. Varje morgon avgick det norska tågsättet från Stockholm mot Oslo och varje eftermiddag avgick det svenska tågsättet. En solig eftermiddag under den varmaste sommarperioden mitt i juli tjänstgjorde jag i restaurangvagnen med destination Göteborg.

På spår 10 stod Vikingen, direkttåget till Alvesta och Malmö med avgång kl 16.05. På spår 11 stod Göteborgståget med avgång kl 16.10 och på spår 12, samma perrong, stod tåget till Oslo med avgång kl 16.15.

Det var ett känt fenomen bland all SJ- och TR-personal att många turister, speciellt de utländska, oftast blandade ihop Göteborgståget med Oslotåget. Det var ju som gjort för det: samma perrong och bara fem minuter mellan avgångarna. Bägge tågen stannade dock i Södertälje Södra och alla som arbetade ombord brukade hjälpas åt med att kontrollera att inga Osloresenärer hade förrirrat sig ombord på Göteborgståget. Hittades någon stackare före Södertälje brukade situationen lösas sig. Man klev av i Södra och väntade i fem minuter på det rätta tåget.

Näväl, denna eftermiddag hade vi ganska lugnt. Det var inte många som ville resa mot Göteborg. Vi hade lastat mat och dryck, dukat upp i matsalen och inväntade avgångstiden genom att småprata med varandra och kika på resenärerna som höll på att embarkera Oslotåget. Vår avgångstid närmade sig, tågmästaren visslade i sin visselpipa och dörrarna började smällas igen.

I samma ögonblick fick vi syn på ett medelålders par som kom rusande uppför perrong-trappan. Kvinnan, klädd i en storblommig klänning och utrustad med blågrått hår och stora strassglasögon, gestikulerar vilt till den stackars mannen, som klädd i en storrutig kavaj och smalrandiga byxor förtvivlat släpade på tre stora resväskor fem steg efter henne. Kvinnan sprang fram till närmaste dörr i vårt tåg vilken var i sittvagnen precis framför restaurangvag-

nen. Hon slet upp dörren med ett ryck och mannen hivade in de tre resväskorna. Paret stapplade ombord själva och hann precis få igen dörren bakom sig när vi rullade ut från Centralstationen med det solbelysta Stadshuset till höger om oss.

Genom det runda fönstret i restaurangvagnens gaveldörr kunde vi se hur de uteschade tog sig in i sittvagnen och sjönk ned på närmaste lediga platser. Efter ett par minuter kom de in till oss och beställde varsin läskedryck för att lugna ned sig. Det visade sig vara ett svensk-amerikanskt par som nu var hemma igen för första gången på 25 år och som skulle göra Norden på 14 dagar. De förklarade för oss att de var ute i sista minuten men var glada att de hunnit med tåget.

Vi sneglade förstulet på varandra. Bägge misstänkte vi att de nog hade klivit på fel tåg, men överlät med varm hand till tågmästaren att få förklara situationen för dem.

Tågmästaren kom – ”Biljetterna, tack!” – och mycket riktigt; de skulle till Oslo. Kvinnan blev rasande och började skälla på den stackars mannen – ”You bloody fool!” – och glömde helt bort att det faktiskt var hon som hade lett den lilla troppen mot fel tåg. Tågmästaren fick dem dock att lugna sig i jämnhöjd med Tumba, och förklarade att om ”en kvart stannar vi i Södertälje och då kliver ni av där och väntar i fem minuter på samma perrong så kommer ert tåg!”. Med de orden lugnade de sig och beställde varsin läskedryck till.

Vi närmade oss raskt Södertälje, och nervösa som de var för omstigningen, gick de över till sittvagnen och började stapla upp sina resväskor vid dörren. Tåget började tappa fart och vi rullade mycket sakta förbi Östertälje, stationen före Södertälje Södra. Strax efter Östertälje är det en kraftig vänsterkurva innan man åker över bron över Södertälje Kanal och tåget rullade långsammare och långsammare för att till slut stanna helt, mitt ute på bron, ungefär 300 meter före stationen.

Vi hade som sagt lugnt i restaurangvagnen med få gäster. Vi stod i kaffepentryt och drack kaffe och småpratade, när jag plötsligt i ögonvrån genom de stora restaurangvagnsfönstren såg någonting som kom farande ut från tåget, slog i broräcket, gjorde en kullerbytta och försvann långt ned i kanalen. – ”Men vad var det”, utbrast jag häpen och tryckte näsan mot fönstret för att försöka se ned i kanalen. Det enda jag hann uppfatta var en vattenkaskad när någonting slog i vattenspegeln och

försvann i djupet.

Då slog det mig! Amerikanerna skulle ju stiga av här! Jag höjde blicken och såg genom det runda fönstret i gaveldörren hur mannen tog sats med nästa väska. Eftersom tåget hade stannat, trodde paret att vi var framme vid stationen. De hade fått upp dörren och börjat hiva ut väskorna! Jag sprang genom matsalen, fick upp gaveldörren och skrek: – ”Stopp!”

Jag lyckades få in väskorna och paret och få igen dörren. I samma ögonblick började tåget sakta rulla in på stationen. Tågmästaren hade också noterat att något var i görningen och hunnit fram till oss.

Vi hjälptes åt att baxa av paret och de två kvarvarande väskorna på perrongen och förmanade dem att vänta fem minuter på samma ställe och inte röra sig ur fläcken förrän det kom ett tåg med bokstäverna O S L O på dörrarna.

Det var en förtvivlad man vi lämnade på perrongen i Södertälje tillsammans med en hustru som var arg som ett bi. Det visade sig nämligen vara hennes väska som hade hamnat på botten av Södertälje Kanal...

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

Sidospår rättar!

I förra numret av Sidospår uppgavs felaktigt att Håkan Olsson hade recenserat "Järnvägen i Eslöv 150 år". Detta är fel, det ska vara **Anders Olsson** och inget annat!. Redaktören ber om ursäkt för denna fadäs.



Provtransport med vagnbjörn Utansjö station - Utansjö Bruk

Av en ren slump hittade Magnus Eriksson ett kuvert i en papperskorg. Det innehöll vidstående skrivelse och nedanstående fotografier. Den omtalade provtransporten torde ha skett senhösten 1953.

Vad hände sedan, blev det några vagnbjörnstransporter till och från bruket? Är det någon av läsarna som vet mer?

1. Utansjö station. En tom O-vagn spelas upp på vagnbjörnen.
2. Här har hela ekipaget kommit ner till Utansjö Bruk.
3. Med hjälp av en transportör lastas pappersbalarna på järnvägsvagnen.
4. Lastningen är klar och transporten tillbaka till stationen har börjat.
5. Här syns transporten "på väg". Man har fått draghjälp av en lastbil på grund av det ordinarie dragfordonets ventilfel.



1103
MM/BK

Stockholm 5.4.54

Herr Direktör M. Wegner
Sandvikers Cellulosa AB
DYNÄS

På grund av sjukdom och andra mellankommande hinder har jag först nu fått tillfälle återkomma till provtransporten med vbj vid Utansjö.

Vi hade ju oturen att vid provet få ett dragfordon som inte var "i form" (ventilfel). Detta, plus ovan personal, förorsakade längre tid för transp. än som eljest hade behövts.

Stoppet i uppförbacken hade bl a ej varit behövligt. Vid ev kommande vbj-trafik måste man nog ändå räkna med en omloppstid av ca 45 min givetvis då med en vagn i vardera riktningen.

Den stora nivåskillnaden mellan järnvägen och bruket gör att även om ett dragfordon av den typ vi använde vid provtransporten kan användas för trafiken, ett kraftigare bör anskaffas. De stora påfrestningar fordonet skulle utsättas för vid kontinuerlig drift skulle förorsaka onormal förlitning. Man måste också räkna med överloppskraft för de svåra vägförhållanden som tidvis kan förekomma.

Skulle frågan om vbj-trafik vid Utansjö bli aktuell äro vi givetvis alltid villiga att lämna vår medverkan.

Jag bifogar de foto jag tog och ber att få framföra mitt hjärtliga tack för gästfriheten vid besöket.

Högaktningssfullt

M. Wolkert



Modelltåg-08

11-12 oktober

Modelltåg-08, en utställning i miniatyr i ständig förändring.
Lördag & Söndag kl. 10-16.



Gillar du modelljärnväg?
Då är det här din helg. Fun-
derar du på att bli modell-
rallare? Låt det här blir en
inspirationskälla för dig.

I år är det åter igen cirka 70
personer från olika för-
eningar i Sverige som
kommer till museet för att

bygga ihop sina moduler. Varje modul är som en pusselbit och
många pusselbitar-moduler blir till flera modelljärnvägar. Här
ges tillfällen att fråga utställarna om råd och idéer. Anläggning-
arna byggs inne i museet bland lok och vagnar. Här finns en
av världens finaste järnvägshistoriska samlingar. Inspirerande
miljö eller hur?

Bland guldkornen i år kan du se Mälarmodulmötes anläggning,
Olle Frykmors N-skala och Jörgen Edgars modellbygge.

Nyhet för i år:

Marknad, försäljning av nytt och begagnat inom modelltåg.

Öppet: kl.10-16. Entré: 40 kr vuxen
pensionär: 20 kr och barn gratis.

Cirkus på järnväg!

Välkommen till Sveriges Järnvägsmuseum och
Arkivens dag lördagen den 8 november!

* **Henry Bronett** kåserar kring minnen
från tiden då Cirkus Scott förflyttade
sina djur och vagnar på järnväg

* **Johan Vinberg**, cirkus- och järn-
vägsentusiast, berättar historien om
cirkustransporter



* **Filmvisning och
fotoutställning** på
temat "Cirkus på
järnväg"



Foto: Anna Rex

Dessutom visningar av
föremålsmagasinen
Fri entré!
Öppettider 10.00-16.00

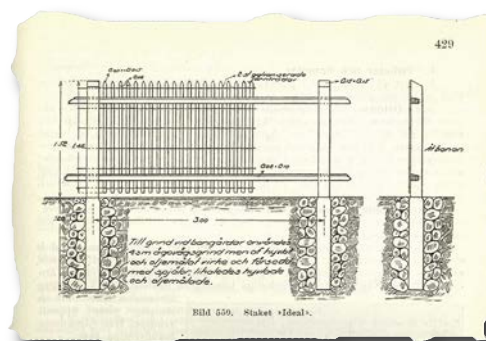
... mer höstarrangemang

27/10-31/10 Höstlovsaktiviteter.

9/11. Fars dag.

Far kan bjuda hela familjen. Fri entré för alla.

Staket "Ideal"



Detta är tillfället att uppleva tillverkning av Sjs
idealstaket. Den unika staketmaskinen,
uppfunnen av Johan August Brinell,
demonstreras på plats.

1-24/12. Jul i museet
och massor av julklappstips.

Läs mer på hemsidan om t. ex.

Smaksatta väggar

Utställning om väggmålningar från Stockholm C.



Rälsгатan 1, Gävle. Tel 026-14 46 15
www.jarnvagsmuseum.se

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM
SWEDISH RAILWAY MUSEUM
GÄVLE