

SIDOSPÅR 4/08

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Planering och hårt arbete

Det är senhöst och arbetet pågår för fullt med verksamhetsplanering och kostnadsberäkningar för nästkommande år. I skrivande stund har jag just kommit tillbaka från ett besök hos Thom och Stefan i vår restaureringsverkstad på Nynäs i nordvästra delen av Gävle. Egentligen är min visit föranledd av att studera ett problem med restaureringen av restaurangvagnen Ro2 2702. Bärande delar i korgbotten är sämre än befärat och en kursändring av det närmast förestående arbetet är nödvändigt, vilken kommer att kosta mer tid och innebära att det uppsatta delmålet, färdigt tak till årsskiftet, inte kommer att uppnås. Det finns heller inget givet svar på hur lagningarna ska kunna göras utan att ta isär hela korgen. Trots det känner jag mig stärkt efter att ha återkommit till min skrivbordsmiljö. Restaureringsteamet har idéer och förslag om hur problemet ska lösas och intresset, målmedvetenheten och kunskapen hos dem som gör jobbet har givit mig energi att på nytt dyka ner i

arbetet med att överföra verksamhetsplanen till Banverkets administrativa verktyg i digital miljö.

Jag skriver inte detta för att raljera över datorer, byråkrati och ordning utan snarare som ett klargörande av att det är för det praktiska arbetet i kärnverksamheten som vi verksamhetsplanerar. Finns det dessutom en direkt koppling mellan utförande och planering så är det en smal sak att prioritera om. I det framgångsrika samarbetet mellan museet och Järnvägmusei Vänner har vi också tagit ett stort formellt steg i planeringsarbetet. Jag har efter samråd med museets ledningsgrupp och museivännernas styrelse beslutat och givit ut anvisningar för frivilligarbetet vid Sveriges Järnvägmuseum. Formen - internt meddelande - är ytterst byråkratisk, men syftet är i analogi med det ovanstående, att lyfta fram det praktiska, i det här fallet dessutom ideella, arbetet, som är så viktigt för oss, och ge det både status samt tydliga riktlinjer och återkoppling, vilket

rimligen borde göra det än mer lustfyllt att vara volontär vid museet.

Sammanfattningsvis handlar det om att det för varje projekt med frivilliga ska finnas dels en projektledare från museet och dels en arbetsledare från Järnvägmusei Vänner för den ideella personalen. Alla projekt med frivilliga ska också finnas med i museets verksamhetsplan och därmed vara prioriterade. Det är naturligtvis så att vare sig man är avlönad museisnickare som ska åtgärda ruttna träbalkar i ett omfattande restaureringsprojekt eller om man är lokmekaniker i det ideella teamet i Herrljunga så behöver man få veta varför man ska göra det man gör, kunna påverka arbetets utförande, få feedback på sina insatser och med rimliga medel kunna nå utstakade mål eller delmål för att både känna tillfredsställelse med sina arbetsuppgifter och göra ett bra jobb. Jag hoppas och tror att museet kan bli en ännu roligare arbetsplats för dem av er museivänner som vill göra det där lilla extra för oss.



Järnvägmusei Vänner

Inom föreningen pågår som vanligt en mängd olika aktiviteter.

Tillsammans med museet pågår ett arbete med att ta fram anvisningar på hur vi som ideellt arbetande ska jobba tillsammans med museet, något som Robert Sjöö beskriver i sin artikel ovan. Vi får anledning att återkomma till detta.

Hennan

I de två rum som föreningen disponerar på Hennans tredje våning har nu möblerna börjat att komma på plats och förhoppningsvis ska decembers styrelsemöte kunna hållas där. Vi får återkomma i nästa nummer med interiörbilder från de båda rummen.

Årsmötet 2009

Datum för årsmötet 2009 är bestämt till lördagen 25 april. Plats är inte slutgiltigt bestämd.

Medlemskort 2009

För er som redan har betalt medlemskap för 2009 bifogas medlemskortet med detta utskick.

Hans Karlsson-Nyhlén

Hasse började sin anställning hos JvmV den 2005-04-11 och slutade 2008-10-10.

Han har under den här tiden varit utlånad till museet och har i första hand arbetat med registrering och skanning av fotografier.

Vad kan inte vara bättre än att Hasse beskriver det i egna ord:

"Statistisk sammanställning från ett stickspår"

Efter att under många år färdats på yrkeslivets stambanor hamnade jag av diverse orsaker på smärre sidobanor för att sedan växlas ner på ett stickspår som kom att benämnas "särskilt anställningsstöd" hos Järnvägmusei Vänner med placering på Sveriges Järnvägmuseum i Gävle.

Under tiden där sysslade jag mestadels med att skanna bilder från museets samlingar.

Den perioden kan i kalla siffror beskrivas som följer:

Under tiden april 2004 till oktober 2008 så hann jag skanna 31.340 bilder fördelade under åren med 6.116 bilder 2004 och följande år 9.489, 7.211 respektive 8.524

styck. Av dessa bilder tillhörde 7.600 den Nybergska samlingen.

Dessa bilder lagrades på 123 DVD (och någon CD) för framtida bruk och med lite grov approximation skulle detta motsvara cirka 400 gigabytes minnesutrymme. En annan grov beräkning ger för handen att den totala bildytan som skannats motsvarar ungefär 430 m².

Originalnegativen har placerats i arkivbeständiga omslag och lagras i lådor av olika typer som tar upp närmare 50 hyllmeter.

Naturligtvis finns det annat i statistik från den tiden, mycket fina bilder har jag fått chansen att se och är man som jag intresserad både av motiven och allmänt fotointresserad så fanns det möjlighet till högtidsstunder.

Nu har den verksamheten avslutats för min del och lyckliga omständigheter och gjort att jag åter växlats fram och färdas på de stora linjerna, yrkesmässigt. Vi kanske ses där."

Gemensamma möten JvmV/SJK

Lokalt i Gävle har vi kommit överens med Svenska Järnvägsklubbens Gävleav-

delning om ett samarbete när det gäller mötesverksamheten.

Ansvarig inom JvmV är Lennart Lundgren och från SJK:s sida deras klubbmästare Per Stenman.

Program och datum för möten finns på vår hemsida www.jvmv.se. Mötena äger rum i museets konferensrum.

Rolf Sten



MODELLTÅG-08

"En utställning i miniatyr i ständig förändring"

11-12/10 arrangerades MODELLTÅG-på Sveriges Järnvägmuseum i Gävle.

MODELLTÅG-08 är ett samarbete mellan Sveriges Järnvägmuseum och Järnvägmusei Vänner, där ca. 70 st tillresta modellrallare enligt tradition sen 4 år tillbaka hade inbjudits in för att visa modelljärnvägar på museet.

Utställningen byggdes upp bland lok och vagnar på museet, i en både historisk, spännande och passande miljö.

Under helgen visades ett antal både större och mindre modelljärnvägar upp för en nyfiken och intresserad publik.

Fortsättning på sidan 6

En del av "Modelltåg 08". Foto: Bo-Erik Löf.



Museivänner

Tiden går fort, vi skall ha ett årsmöte i april 2009.

Några trojänare kommer att lämna styrelsen med ålderns rätt. Valberedningen riktar sej till våra ca 1200 medlemmar. Är det någon som är beredd att axla en förtroendepost i styrelsen. Valberedningen vill ha ett besked till årsskiftet 08/09. Valberedningens ordförande Bert O Bergström har E-postadress: bertobergstrom1@yahoo.se

Den återfunna silverskatten!



På Skansen i Stockholm hittar vi Sveriges enda tobaksmuseum. I dess lokaler, det gamla Schweizeriet Gubbyhyllan, har det under många år funnits ett härligt gammalt kafé med gott, hemlagat bröd, gott kaffe och andra läckerhet som förgyller vardagen för en kafébesökare. Under många år har en silverskatt legat nerpackad i källarens mörka katakomber, men nu är delar av skatten återbördad till verkligheten och Sveriges Järnvägmuseum!

För flera år sedan, när jag besökte Gubbyhyllan, fann jag till min stora förvåning en hel del assietter med det välkända TR-emblemet. Dessa användes i den dagliga driften tillsammans med annat gammalt restaurangporcelain. Där fanns tallrikar och assietter från t ex SARA, Riche och andra kända stockholmskrogar från flydda dagar. Några enstaka silversaker fanns där också. En sockertång, en gräddkanna och ett och annat litet silverfat; allt TR-märkt. Hur hade allt detta hamnat långt från den svenska järnvägsrälsen?

Jag funderade länge på detta, och genom samtal med äldre, numera pensionerade, före detta kollegor, kröp sanningen fram.

När TR 1968 fattade beslut om att skrota allt gammalt silver från restauranger, restaurangvagnar och tågfarjor för att det ansågs vara omodernt, utgick en generalorder i bolaget. Allt silver skulle rensas ut, samlas in och skickas till Stockholm. Man hade gjort en överenskommelse med leverantören av all utrustning, Gense, att de skulle köpa tillbaka alltihop som skrot för 2:25 kr per kilo. Silvret skickades till Stockholm för skrotning, men man var uppenbarligen inte så noga med insamlandet. En hel del fat, snipor, sockerskålar, kannor och karotter letades aldrig fram ur gömmorna utan stannade kvar ute i landet. Så småningom forslades även detta till Stockholm, men då var inte Gense längre intresserad.

Vi skriver nu 1971 och dåvarande TR-källarmästaren Annar Waaler (som startade

Fortsättning på sidan 11

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 fuktionsnärsskap 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 2009 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 4 - 2008, årgång 5

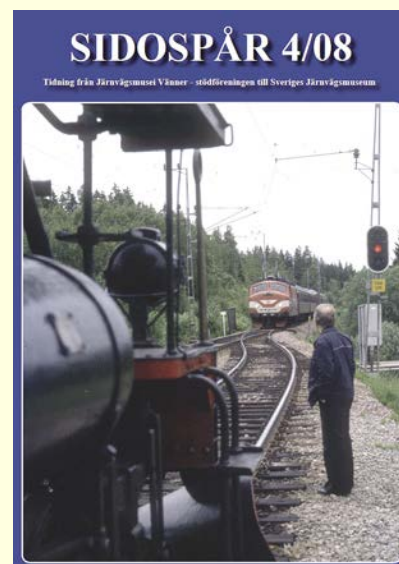
Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.

© 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 1 2009 utkommer i mars
Presstopp 1 mars



Omslagsbilden:

Trönödal 12 juni 1981. Ostkustbanans Vänersåkers till jubileumsfirandet i Stockholm, draget av OKB H24 möter norrgående snälltåg draget av Ra 847.

Trönödal låg på den linjedel som lades ned, 19 maj 1997, då den ersattes med den nya linjesträckningen Åänge - Söderhamn. Foto: Rolf Sten.



Christina Engström

Cirkus på järnväg!

Arkivens dag 2008 på Sveriges Järnvägmuseum i Gävle

Arkivens dag är ett nationellt arrangemang där arkiv, stora som små, samlas under ett gemensamt tema och visar upp sig på ett mer utåtriktat sätt än man normalt kanske gör.

Årets tema var *Nöjen* och Sveriges Järnvägmuseum i Gävle valde att visa upp järnvägens betydelse för cirkusarna som transportmedel.

När järnvägen från 1850-talet och framåt successivt breddade ut sig i landet blev järnvägen ett viktigt transportmedel för de stora cirkusföretagen. Vid den här tiden var det vanligt med framträdanden med hästar, hästbesättningar på uppåt 100 hästar var inte ovanliga. Med tanke på alla dessa hästar och i viss mån övriga djur var järnvägen ett utmärkt sätt att transportera djuren mellan städerna. De godsvagnar som användes var trupptransportvagnar som med sina förstärkta golv passade utmärkt för cirkusens djur.

På 1800-talet hade vi i Sverige ännu inte börjat använda cirkustält som man reste och rev vid varje stad som man besökte. Detta var en amerikansk "upppfinning", först in på 1900-talet började cirkusar i Sverige att använda sig av cirkustält. Före det använde man sig av befintliga cirkusbyggnader eller ridhus, fanns det ingen passande byggnad på platsen kunde en lokal snickare uppföra en provisorisk cirkusbyggnad som sedan revs när cirkusen drog vidare. Vid den här tiden var det också vanligt att man låg still på samma ställe kanske ett halvår innan man begav sig iväg till nästa ställe. Detta sätt att driva cirkusföretag gjorde att man inte hade så stort personalbehov. Husrum skaffade sig artisterna och övrig cirkuspersonal i resanderum eller pensionat. Djurskötarna bodde i anslutning till stallbyggnaden.

Åren 1915 och 1916 turnerade den tyska "Jättecirkusen Strassburger" i Sverige, med sig hade de ett stort cirkustält och manskapsvagnar. Detta var den första cirkusen i Sverige som turnerade med sin cirkus på "amerikanskt" vis. Tältet krävde en större personalstyrka och denna personal bodde i manskapsvagnar som ställdes på öppna järnvägsvagnar vid transporten. Cirkus Strassburger hade också med sig stora mängder exotiska djur som t.ex., zebbor, elefanter, kameler, lejon och tigrar. Detta var lite av ett kännetecken för Cirkus

Strassburger. Artisterna bodde fortfarande på pensionat eller resanderum.

Något senare under 1920-1930-talet börjar man att använda bostadsvagnar för all personal. Cirkustransporttågen kunde bli väldigt långa 30-35 järnvägsvagnar var inget ovanligt, när Cirkus Strassburger var ute på turné i Sverige på 1950-talet användes 46 vagnar. I ett reportage i SJ-Nytt där man följde en cirkustransport från till var det hela 55 godsvagnar i tåget.

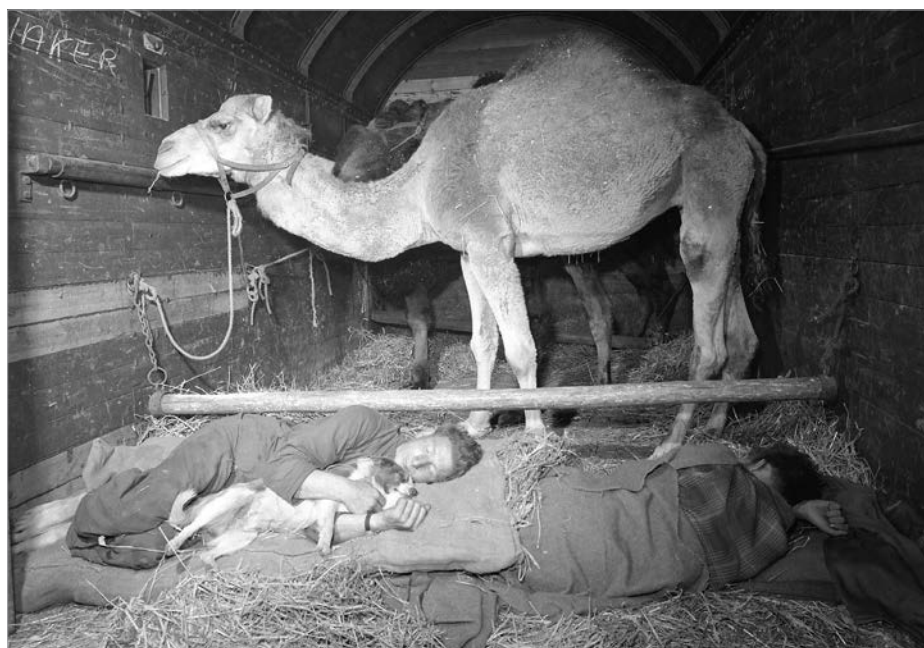
Den första svenska cirkusen som turnerade med cirkustält m.m. var Cirkus Robert Hoffman år 1921. Den sista svenska cirkusen som reste runt utan manskapsvagnar med cirkuspersonalen boendes i resanderum eller dylikt var Cirkus Mijares-Schreiber, detta gjorde man fram till 1948.

Tiden efter andra världskriget upplevde cirkusföretagen ett rejält uppsving. Det fanns sex stora cirkusföretag som reste runt i Sverige, alla sex använde sig av järnvägen som transportmedel. I slutet av 1960-talet minskade intresset för cirkus och flera cirkusföretag slutade att turnera.

Cirkus Scott, med sina rötter i Gävle, bildades 1937 av bröderna Karl, Herman, Bruno och Natini Bronett som alla fyra var berömda clownar. På grund av den konkurrens som fanns mellan cirkusarna valde bröderna att transportera cirkusen på landsväg med lastbilar och bussar för att nå ut till de platser som inte hade järnvägsförbindelse. Detta gick bra fram till dess att andra världskriget bröt ut, bränsleransonering under kriget gjorde

att man fick lämna landsvägen föra att i stället transportera cirkusen på järnväg. När kriget var slut och det återigen fanns bränsle till bussar och lastbilar valde man att fortsätta att nyttja järnvägen. Detta fortsatte man med fram till 1976 då man återigen gick över till att frakta cirkusen i bussar och lastbilar, samma beslut tog andra turnerande cirkusar vid denna tid. Anledningen till detta plötsliga ombyte var SJ:s höjda frakttariffer och godsvagnsavgifter som skulle göra transporterarna betydligt dyrare. Efter detta år var det alltså slut med cirkustransporter där hela cirkusen transporterades på järnväg, där efter förekom cirkustransporter på järnväg endast vid enstaka tillfällen. Då var det de bostads- och godscontainrar som man använde sig av som vid turnéstart eller vid avslut kunde sändas med godståg.

På Arkivens dag programmet fanns flera intressanta punkter för den järnvägs- och cirkusintresserade. Vi hade två inbjudna föreläsare, Henry Bronett och Johan Vinberg. Henry Bronett kåserade kring minnen från sin tid vid Cirkus Scott, en del minnen som lockade till skratt och en del till eftertänksamhet. Ett minne av det mer humoristiska slaget var när pappa Françoise, som alltid var noga med att följa lagar och regler, kunde klara sig ur krånglet med tillstånd för paraden genom städerna med djuren. Detta tillstånd skulle sökas i förväg för att man skulle få gå med djuren från urlastningsplatsen vid järnvägen till cirkusplatsen, en väg som av naturliga skäl ofta gick genom städerna. Detta klassades som paradering



Bilderna på det här uppslaget är tagna av Seved Walter vid Cirkus Scott:s transport från Stockholm till Oslo 5-7 september 1965. Foto: Samling Sveriges Järnvägmuseum.



och detta måste man alltså söka tillstånd för, däremot fick man demonstrera utan tillstånd, därmed gick paraderingen med djur genom städerna i fortsättningen under benämningen demonstrationståg.

Johan Vinberg stod för den historiska delen av cirkustranporter på järnväg. Inför cirka 50 personer höll Johan ett intressant och underhållande föredrag som tog sin start i 1700-talet och slutade i 2000-talet. Genom hans kunskaper fick fotografierna i fotoutställningen som vi hade gjort i ordning nytt liv. Hans kommentarer till den film som visades under Arkivens dag var också oerhört intressanta. Filmen, 7 minuter lång, visade en transport mellan Sala och Gävle 17-18 juni 1953 av Cirkus Mijares Schreibers "Jättecirkus Strassburger". Genom Johan har vi fått flera personer namngivna som förekommer på både bilder och film, dessutom med lite historik omkring dem, detta kommer att skrivas ner och föras i våra register.

I övrigt denna dag som besöktes av 203 personer, ordnades visningar av museets föremålsmagasin, en populär programpunkt som vi försöker anordna varje år. I år hade vi två visningar, maxantal var 20 personer per visning, 39 personer sammanlagt tittade in i våra magasin.

Under arbetet med årets Arkivens dag har jag kommit i kontakt med många roliga och dråpliga historier.

En historia som jag fått mig berättad är en incident som hände i Gävle vid den sedvanliga paraden genom staden med alla djur. Avlastning skedde ute på Alderholmen där Gävle norra station låg. Förutom förflyttning av djuren var det även ett sätt att marknadsföra sig, den som hade tur kunde få leda en ponny eller något annat djur. Åter till historien, elefanterna som ingick i paraden matades med limpor av

personal vid ett bageri, limporna föll en av elefanterna så i smaken att den höll på att inta bageriet. Den var på väg in genom dörren innan djurskötarna fick stopp på den.

En till historia...

I Jönköpings-Posten 24 april 1956 kan man läsa följande:

"Cirkuståget med djur och rekvisita till Cirkus Scott hade fått order att vänta vid infarten till jönköpingsbangården. När det blev klart att köra märkte föraren att bromsarna var påkopplade. Lokbiträdet E. Sjöberg fick gå bakåt längs tågsättet för att ta reda på vem som drog i nödbromsen. I fjärde vagnen från slutet - när lokbiträdet gått nästan ända tillbaka till undergången vid Östra Storgatan - upptäcktes, att bromsluften var utsläppt. Inne vagnen fanns elefanten Babar, som tydligen funnit resan långtråkig och dragit i nödbromshandtaget. Att han därmed ytterligare förlängde resans besvärligheter för sig själv, sju andra elefanter, apor, kameler, ett hundratal hästar, bufflar samt en mängd andra resenärer bekymrade honom föga. Babar var den mest oberörda av alla i villervallan, när det försenade cirkuståget skulle lastas ur".

Tågets ankomsttid i Jönköping var 8.22 och skribenten konstaterar att elefanten hade dragit nödbromsen trots skylten "Missbruk åtalas", dessutom hade elefanten den goda smaken att göra detta utanför restaurang Munken i Jönköping. Till historien hör, en bekräftad sådan, att f.d. partiledaren Alf Svensson, då ung student vid Jönköpings Högre Allmänna läroverk fanns med på detta tåg:

"Mina kamrater och jag hade latin första lektionen på morgonen och kom alltså för sent.

– God morgon lektorn, ursäkta att vi kom-

mer för sent men en elefant stoppade tåget, den drog i nödbromsen.

Det var jag som hade att framföra ursäkten. Lektorn blev minst sagt arg och skickade ner oss till rektorn, Halvar Thylén på Jönköpings Allmänna Läroverk. Jag upprepade vad som hade hänt. Han log men ringde faktiskt till stationen och undrade varför tåget var försenat, och så bekräftades det att jag talat sanning."

Från en annan källa har jag en historia om ett av de cirkuståg som kom till Nynäshamn för vidare transport till Gotland. Vid ett tillfälle vägrade en av elefanterna att gå ombord på båten den fick istället tas till Stadsgården i Stockholm och där lastas ombord med lyftkran. En intressant detalj är att det i Nynäshamn fanns djurstallar där djur som blev kvar i Nynäshamn p.g.a. oväder m.m. kunde stallas i väntan på bättre väder.

Jag måste få återge ytterligare en historia. Den är hämtad ur SJ-Nytt år 1964. Under rubriken "En tiger lös på stationen!" berättar H. Mandorff om en händelse som utspelade sig på Nässjö station en söndag på våren 1930. Mandorff var då stations-skrivare i Nässjö och hade egentligen ledigt denna söndag men hade ändå något ärendet till stationen.

"Då jag kom in på stinsexp., möttes jag av kontorist Anton Franzén med orden: "En tiger är lös på bangården."

Jag undrade, om F utsatte mig för något försenat aprilnarri, men mina funderingar övergick hastigt till full klarhet, då stins Rylander, som vid tillfället i egen hög person skötte tågklareringen, kom in på plattformarna, vit i ansiktet som ett lakan och ropade:

"Kan man tänka sej så dj-t, en tiger är lös därute."

"Jag såg tigern, där han villrådig och desorienterad lufsade fram och tillbaka mellan ett par godståg ute på sjöspåren utan att kunna ta vara på sig själv. En och annan intresserad åskådare var djärv nog att gå upp på personvagnar, som stod vid plattformen längst bort från stationshuset, för att få en titt på djuret. Man kunde vara modig om man höll en hand på handtaget till en vagnsdörr så att man lätt kunde slinka innanför om tigern skulle börja löpa amok. Stins Rylander hade tillkallat poliskonstapel Hagén, som infann sig med ett musergevär, ett vapen som ej lär vara särskilt väl lämpat för safari. Rylander anmodade Hagén att förpassa vilddjuret till de sälla jaktmarkerna. En domptör från



den resande cirkusen kom springande med sammanknäppta händer lyftade över sitt huvud och ropade med skräck och fasa i rösten: För Guds skull, icke skjuta, icke skjuta! ”Jo!” röt Rylander, som ibland kallades för Rytander. Hagén avstod, som väl var, från att verkställa exekutionen. Istället bar man ut en av järnvägens hundburar och ställde mellan godstågsspåren. I öppningen lades ett stycke kött som lockbete. Buren var i minsta laget för ett så stort djur och tigern snappade åt sig köttstycket utan att gå in i buren. Ett nytt försök gjordes men placerades köttstycket längst inne i buren, så att tigern måste sticka in huvud och framben för att få tag i köttet. Då passade ett par djurvårdare på att trycka in honom i buren och regla dörrluckan, varefter han i triumf förpassades åter i den cirkusvagn, varifrån han gjort sin korta utflykt i friheten. Och så kunde alla – även tigern – dra en lättnadens suck.”

Nästa års tema på Arkivens dag är *På liv och död...*

På återseende!

Källor och litteratur:

Allt om Modelltåg nr 3 2003, Cirkustransporter på järnväg / Johan Vinberg - Bronett's. Historien om en cirkusfamilj / Marie Olofsson - Jönköpings-Posten 24 april, 1956 - SJ-Nytt

MODELLTÅG-08. Fortsättning från sidan 3

MODELLTÅG-08 lockade både inbitna modellrallare och helglediga barnfamiljer till museet för att gå på en upptäcksfärd bland alla fantastiska modeller och moduler som nu fanns utställda. Under helgen rullade många modelltåg i varierande skalor och utförande på de olika anläggningarna.

Det som är intressant med så många moduler och modeller på plats är att det finns möjlighet att på nära håll ta del av de många olika byggmetoder, ideér och teknik som finns för att skapa en modell-järnväg.

Sveriges Järnvägmuseum och Järnvägmusei Vänner tackar samtliga deltagare under MODELLTÅG-08 och ser fram emot kommande års träffar på museet i Gävle.

Tack till Er alla, utan Er insats och engagemang hade aldrig MODELLTÅG-08 kunnat bli det mycket uppskattade arrangemang det nu blev.

Anders Larsson

Järnvägmusei Vänner
Projektledare MODELLTÅG-08



Mer cirkus på järnväg!

Sammanfattning från Kungliga Järnvägsstyrelsen

Som framgår av föregående artikel deltog Sveriges Järnvägmuseum i Arkivens dag den 8 november genom att ordna aktiviteter och en utställning på temat ”Cirkus på järnväg”. Sidospår vill med artikeln nedan delge Järnvägmusei Vänners medlemmar ett smakprov på cirkustransporter i form av lite foton samt en sammanfattning av de cirkustransporter som planerades på Statens Järnvägar 1954. Den film som visades på arkivens dag finns för övrigt att köpa på DVD: n ”SJ fraktar allt del 2”.

Är det någon som har egna minnen och bilder från cirkustransporter tar Sidospår gärna del av dessa till ett kommande nummer. Kontakta gärna redaktör Rolf Sten om detta.

Göran Engström

Cirkusresor 1954

Cirkusarna skola i år liksom förra året själva underrätta vederbörande trafikinspektörer om tidpunkt för resor och antal resande mellan olika platser. Dylik underrättelse lämnas alltså ej av järnvägsstyrelsen. Såväl lastnings- som lossningsstationer böra i god tid underrättas om förestående transporter, så att eventuella extra anordningar, t ex lok- och personalbeordringar, hinna vidtagas.

Godsvagnar

Vagnarna skola vara i gott skick, då de utlämnas. Vagnar med trasiga golv få ej utlämnas. Slutna vagnar skola noga överses och om behövt befrias från utestående spikar, ståltrådar och dylikt, som kunna skada i vagnarna inlastade djur. Om plåtlämnarna efter styrelsens medgivande tagas av, eller om vagnarna utrustas endast med stolpar utan kätting

och vagnvikten sålunda ändras, skola vagnarna kontrollvägas. Den rätta vikten anges, lämpligen med permanentkrita. Om vagnuppsättningen ändras under säsongen, skall detta meddelas trafikbyrån.

Stationerna skola tillse, att vagnar och lasttillbehör i möjlig mån skyddas mot skador.

För godsvagnar, som ingå på enskild järnväg, beräknas vagnsamtrafikshyra enligt vanliga grunder.

När vagnarna göra uppehåll på station vid SJ, medges befrielse från vagns-pengar under högst 4 dygn, lastnings- och lossningsfristerna häri icke inräknade. Stå vagnarna stilla längre tid, skola vagns-pengar uttagas i vanlig ordning.

Personvagnar

Personvagn får, om vederbörande förvaltning så önskar, ingå på berörd enskild järnväg, varvid gånghyra utgår enligt SPS.

Bilderna på det här uppslaget är tagna av Seved Walter vid Cirkus Scotts:s transport från Stockholm till Oslo 5-7 september 1965. Någon som kan identifiera var bilderna är tagna? Foto: Samling Sveriges Järnvägmuseum.





Personvagn får icke utan styrelsens särskilda tillstånd användas som nattlogi under uppehåll på de platser, där föreställningar givas. Dock må cirkuspersonalen medgivas taga plats i vagnen lastningskvällen, om transporten skall avgå före kl 7.00 påföljande morgon. Vagnen skall rengöras i vanlig ordning.

Taxebestämmelser

För Cirkus Scotts transporter gälla särskilda bestämmelser, som meddelas senare. Här angivna taxebestämmelser gälla sålunda ej för Cirkus Scotts transporter.

Vid inlämningen på utgångsstationen skall gods och djur på vanligt sätt av cirkusen specificeras i fraktsedlarna. Sålunda skall för varje vagn angivas noggrann uppgift om innehålls art (effekter, bostadsvagnar m m eller antal djur och djurslag). Hinder föreligger icke, att flera än fem vagnar upptagas på samma fraktsedel, enär dessa vagnar beräknas bli va icke åtskilda under transporten.

Vägning av vagnarna med gods sker före avgången från utgångsstationen. Med ledning av dessa uppgifter kommer den enhetliga fraktberäkningen att fastställas, som sedan i fortsättningen skall gälla för transporterna. Kmbr kommer att meddela cirkusarna och resp stationer uppgift härom, och dessutom skall Kmbr meddela den förenklade godsbeskrivning, som av resp cirkus i fortsättningen behöver angivas i fraktsedlarna. Det är därför erforderligt, att Kmbr liksom trafikinspektörerna i god

tid i förväg erhålla uppgifter om resrouten, eventuellt för kortare period. Ändringar i meddelad resroute eller i sammansättningen av transportobjekten skola omedelbart anmälas till Kmbr.

För den personal som medföljer cirkusen, medgives sällskapsresenedsättning på vanliga villkor, såvida ej i visst fall annat meddelats.

Kontrollföreskrifter

Kontroll av godsslag och djurantal ävensom kontrollvägning av vagnar, lastade med cirkuseffekter, skall företagas efter meddelande från styrelsen (Kmbr). För sådan kontrollvägning, som företages utan att trafikanten gjort framställning därom, debiteras ingen avgift.

Det är i princip förbjudet att färdas i sk bostadsvagn, upplastad på järnvägsvagn. Därest styrelsen undantagsvis lämnar medgivande för vid cirkus anställd personal att färdas på här angivet sätt, utfärdar trafikbyrån tillståndsbevis, sedan ifrågavarande personal lämnat garanti, att den fritager SJ och EJ alla utgifter för skada och förluster, som kunna drabba dem under färd i bostadsvagnarna.

Noggrann biljettkontroll skall ske såväl i personvagnar som i bostads- och djurvagnar. För att underlätta denna skall cirkusen ha utsett särskild färdledare, som skall inneha samtliga biljetter och i förekommande fall ovannämnda tillståndsbevis om rätt för viss personal att färdas i på järnvägsvagnar upplastade bostadsvagnar.

Vid resor över SJ må 2 vårdare avgiftsfritt medfölja varje järnvägsvagn, lastad med levande djur. Personer som utöver det medgivna antalet färdas i med levande djur lastade vagnar, skola förete färdbiljett i vanlig ordning.

För att kontrollen skall bli så effektiv som möjligt, skall stationsföreståndaren på avresedagen uppdraga åt viss tjänsteman att svara för kontrollen i dessa avseenden. Eventuella oregelmässigheter skola omedelbart rapporteras till trafikbyrån.

Följande cirkusföretag ha i år anmält sina resor sålunda.

Cirkus Altenberg börjar i Landskrona den 11 april, slutar i Malmö i början av oktober. Förfogar över Co2 1114, 2 Grh, 24 O utan sidolämmar. Omkring 40 resande. Tillstånd att färdas i på järnvägsvagnar upplastade bostadsvagnar kommer att lämnas för högst 20 personer, så snart begärd garanti lämnas.

Furuviks Ungdomscirkus börjar i Gävle den 26 april, slutar i Borås i slutet av september. Förfogar över 1 Ao2A nr 1839, 1 Co2 1116, 1 C3 nr 4300, 4 Grh, 21 O. Omkring 60-70 resande. Tillstånd att färdas i på järnvägsvagnar upplastade bostadsvagnar kommer att lämnas för ett ännu ej fastställt antal personer, så snart begärd garanti lämnas.

Cirkus Scott börjar i Malmö den 19 april, slutar i Malmö i början av oktober. Förfogar över 15 Grh, 40 O utan sidolämmar. Rörstolpar utan kätting. Omkring 25 resande (ingen personvagn). Tillstånd att färdas i på järnvägsvagnar upplastade bostadsvagnar kommer att lämnas för högst 25 personer, så snart begärd garanti lämnas.

Zoo Cirkus börjar i Malmö den 6 april, slutar i Malmö i början av oktober. Förfogar över Co2 nr 1113, 7 Grh, 28 O utan sidolämmar. Omkring 30 resande. Tillstånd att färdas i på järnvägsvagnar upplastade bostadsvagnar kommer att lämnas för högst 20 personer, så snart begärd garanti lämnas.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

David Frykholm

Tj.f.





Nordmarks station år 1890. UA ånglok 4, "Bengt Geijer", med malmlastat godståg. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägs-museum.

I förra numret av Sidospår började vi beskrivningen av NKIJ bandel Filipstad Västra - Nordmark. Här fortsätter vi vidare västerut:

Taberg - Nordmark - Skymnäs-boden

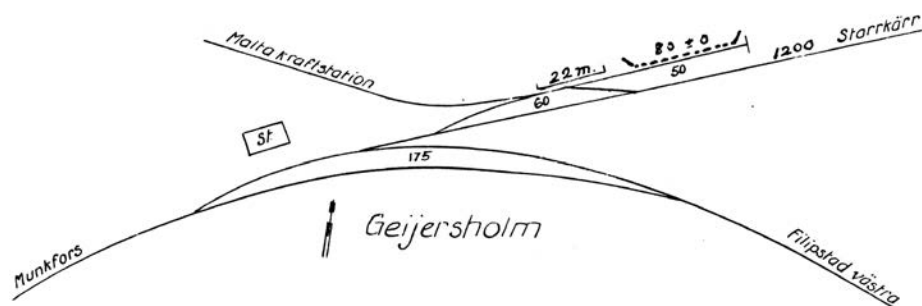
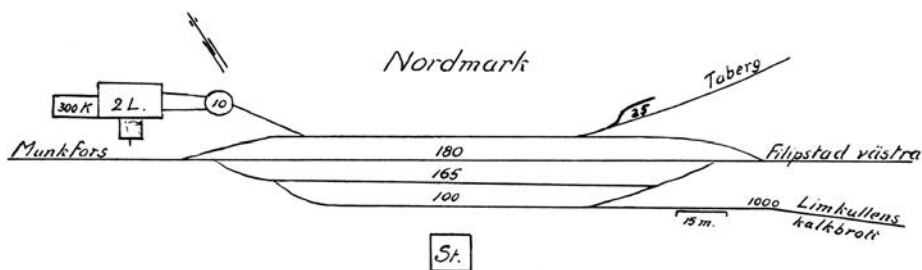
Den här bandelen byggdes ursprungligen som Uddeholms Järnväg, UA och Nordmark - Klarälvens Järnväg, NKIJ.

Uddeholms Järnvägs huvudlinje gick mellan Taberg och Skymnäsboden vid Klarälven och var 68 kilometer lång. Senare fick dock delen Nordmark - Taberg mera karaktären av en bibana.

När Filipstads Norra Bergslags Järnväg, FNBJ, och NKIJ formellt blev sammanslagna gjordes kilometerräkningen om med km 0 i Filipstad. Nedan anges kilometer enligt denna senare modell för banans trafikplatser:

Taberg (Km 5 från Nordmark). Öppnad 1877-12-17, signatur T. Östra ändpunkten på UA/NKIJ. Håll- och lastplats för vagnslaster. Spår till gruvor och Tabergs kanal

Lastplatsen i Degelundsbäcken 1975-04-28. Stationshuset i andra änden av bangården. Till vänster syns spåret för timmerlastning. Foto: Hans Karlsson-Nyhlén.





Nordmarksberg (Km 4,1 från Nordmark). Öppnad 1877-12-17, signatur Nb. Håll- och lastplats för vagnslaster. Spår till gruvor;

Nordmark (Km 16,9). Öppnad 1877-04-03, signatur N. Station, ursprungligen föreningsstation mellan UA/NKIJ och FNBJ. Bibana till Limkullens kalkbrott. Se bangårdsskiss på vänstra sidan..

Stjälpet (Km 21,9). Signatur Sp. Hållplats.

Motjärnshyttan (Km 28,6). Öppnad 1876-04-03, signatur M. Station med ursprunglig stavning Mokärns-hyttan. Spår till hyttan.



Sundsjön (Km 34,2). Öppnad 1885-06-01, signatur Su. Station, ändrat till håll- och lastplats;

Gumhöjden (Km 39,6). Signatur Gm. Hållplats, tidigare kallad Gumma

Degelundsbäcken (Km 44,5). Öppnad 1877-12-17, signatur Db. Håll- och lastplats.

Musjöheden (Km 50,8). Lastplats. Spår till grusgrop, senare använt som timmerlastplats.

Geijersholm (Km 52,6). Öppnad 1876-04-03, signatur G. Station. Två bibanor utgick från stationen. En till Malta kraftstation och en till Starrkärr lastageplats, den senare 1 km lång och öppnad för trafik 1877-12-17. Den här bibanan till Starrkärr förlängdes 1921 med 10 km till Gustavsfors bruk; ▶

75 år mellan bilderna. Översta: Geijersholms station omkring 1900. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum. Ovan: Geijersholm station sedd från Hagforshället 1975-04-28. Stickspåren rakt fram är resterna av bibanorna till Starrkärr och Gustavsfors. Foto: Hans Karlsson - Nyhlén.

Äldsta bangården och stationshus i Hagfors 1901. Ny bangård och stationshus i annat läge togs i bruk 1917-11-17. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum.



Ängfallsheden (Km 55,5).

Lastplats.

Gärdet (Km 56,4).

Hållplats. Utgångspunkt för motorvagns-
trafiken mot Karlstad.

Hagfors, gamla stationen (km 57)

Öppnad för trafik 1877-12-17.

Hagfors nya stationen (km 57,3)

Efter omfattande bangårdsombyggnad och
nytt stationshus i nytt läge öppnad för trafik
1917-11-17, signatur Hf

Station. Sidospår till Hagfors Bruk.

Bibana (industrispår), 7 km lång till sjön
Stora Ullen. Nedlagd 1937 och sedan
uppriven.

Hagfors Rangerstation (Km 58,6).

Bangård med plats för rangering av vagnar.

Även järnvägens lokstallar ligger här.

Dalkarlstorp (Km 59).

Hållplats som låg inom Hagfors
Rangerstation och som med modern no-
menklatur skulle benämnas hållställe.

Sund (Km 61,2) Hållplats;

Stjärnsfors (Km 63,9). Öppnad 1877-12-
17, signatur Sf

Station, senare ändrad till håll- och last-
plats. Spårsanslutning till Stjerns bruk.

Uddeholm (Km 65,2). Öppnad 1877-12-
17, signatur U

Station. Stationshuset ombyggt 1935.

Sjögränd (Km 67,8). Öppnad 1877-12-17,
signatur Sg.

Station. Föreningsstation med linjen till
Edebäck. Sidospår till lastplats vid Rå-
dasjön.

Klockersta (Km 70,6).

Hållplats. Hette tidigare Råda.

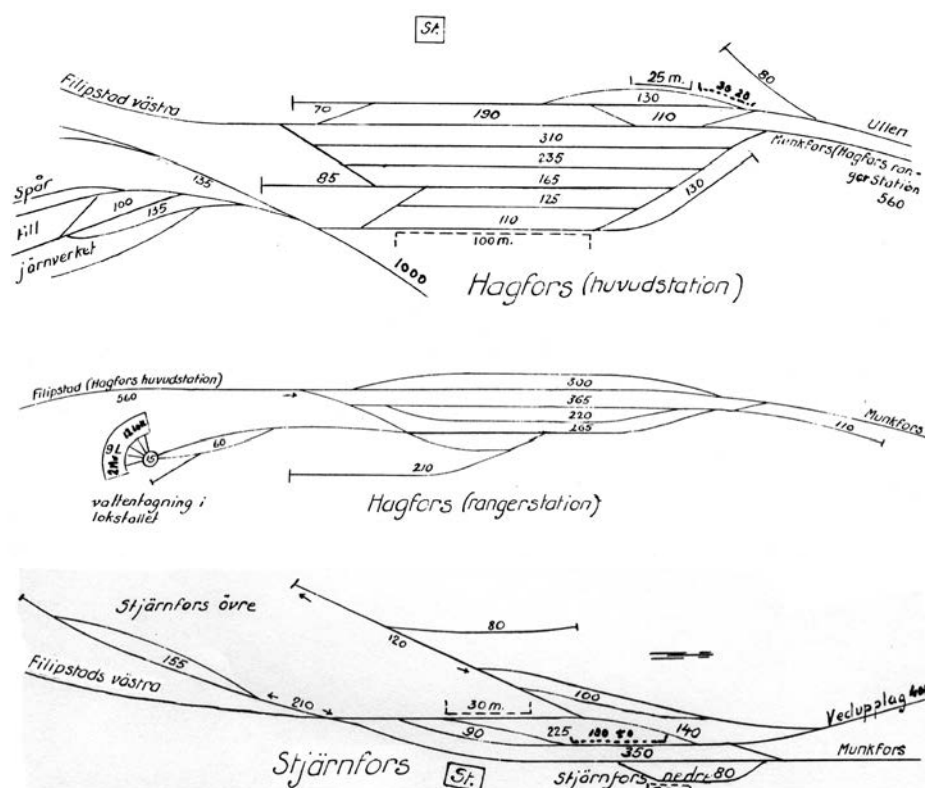
Råda (Km 72,2). Öppnad 1880-10-01,
signatur Rå. Station, hette tidigare Årås.
Bibana utgick till Krakeruds kraftstation.
Busslinje till norra Klarälvdalen utgick
fram till 1962 då den flyttades till Ud-
deholm;

Myra (Km 75,9). Öppnad 1877-12-17,
signatur My. Lastplats ändrad till håll- och
lastplats. Senare ändrat till station dock
obevakad från 1956. Bibana till Forshults
kraftstation.

Björndalsbron (Km 77,1). Öppnad 1877-
12-17.



Nästan som 1960-talet. NKIJ "Uddeholmaren" i Hagfors, men bilden tagen 1981-05-10. Stationshuset och bangården togs i bruk 1917-11-17 och ersatte då den gamla vilken låg i ett annat läge. Foto: Hans Karlsson - Nyhlén.

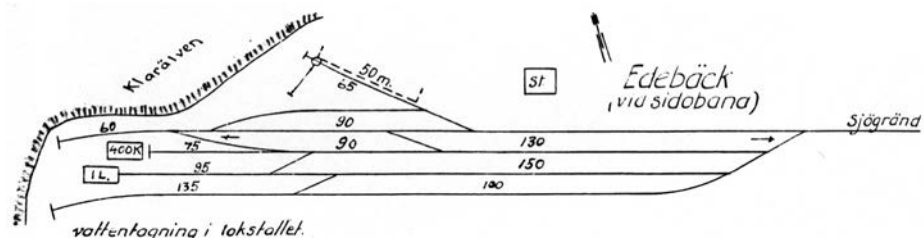


Stationsområdet i Stjärnsfors 1976-06-07 med ett antal gamla vagnar uppställda. Foto: Hans Karlsson - Nyhlén.





Edebäck 1890. Ett blandat tåg står klart för avgång mot Sjögränd. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum.



Skymnäs/Skymnäsboden 1890. UA/NKIJ västra slutpunkt. På bilden vagn UB440 apterad som så kallad sommarvagn. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum.

Hållplats. I och med att Skymnäs - Munkfors Järnväg, SMJ, öppnades för trafik 1880-10-01 blev Björndalsbron föreningsstation med SMJ

Skymnäsboden (Km 80). Öppnad 1877-12-17.

Västra slutpunkten på UA/NKIJ. Lastplats ursprungligen benämnd Skymnäs.

Anslutning till sjötrafik till Munkfors.

Sedan SMJ öppnats minskade platsen i betydelse. Den 2,9 km långa bandelen Skymnäsboden - Björndalsbron lades ner 1921-03-04.

Sidobanan Sjögränd - Edebäck

Banan till Sjögränd vara bara 4,2 kilometer lång och den enda trafikplatsen var stationen Edebäck vid km 72. Öppnad 1877-12-17, signatur E. Namnändring från Edleback 1879.

Här fanns anslutning till båttrafik mot norra Klarälvdalen. Den seglingsbara sträckan mellan Edebäck och Vingängssjön är cirka 80 kilometer.

Längs banan fanns dock en banvaktsstuga vid Skubba och ännu på 1970-talet fanns en kilometerskylt utanför vid gamla banvallen visande kilometer 51, troligen minnande om en äldre kilometrering.

Här slutar vi för denna gången och återkommer i nästa nummer!

Den försvunna silverskatten. Forts. från sidan 3

Restaurang Markurell i Stockholm åt TR) hade beslutat sig för att säga upp sig och pröva sina vingar som egen källarmästare på Restaurang Alhambra på Djurgården. Restaurangen var inhyst i en fastighet som ägdes (och fortfarande ägs) av Skansen. Den ligger omedelbart till vänster om Skansens huvudentré och inrymmer idag Skansens souvenirbutik.

När källarmästare Waaler skulle utrusta sin restaurang använde han sig av sina kontakter på TR och fick för en billig penning köpa gammal TR-utrustning som bolaget inte längre använde. Allt forslades till Djurgården och användes flitigt under hela tiden som källarmästare Waaler drev sin restaurang. När han kände sig mogen för pensionering, lämnade han restaurangen utan att någon annan tog över driften efter honom. Lokalen stod stängd och tillbommad under många år, till dess att skriftställaren, skådespelaren,

regissören mm, Hans Alfredsson tog över styret av Skansen, pekade på den gamla restaurangen och sa: -Här ska vi bygga en souvenirbutik!

Lokalen tömdes på sitt innehåll och all restaurangutrustning fördelades på Skansens övriga etablissemanger och mycket av det tyngsta godset hamnade på den närmaste, nämligen Gubbhyllan. En liten del användes under åren, men det mesta låg nedpackat till dess att jag fick tag på kaféidkerskan tidigt i våras och inledde en förhandling med henne. Jodå, hon kunde tänka sig att avyttra de delar hon inte behövde för sitt kafé.

Under försommarens resa utmed Inlandsbanan anordnade restaurangvagnspersonalen tre TR-lotterier som gav grundplåten till återköpet av silverskatten. Tack, alla lottköpare! Två stora lådor med fat, potatiskarotter, såssnipor, sockerskålar mm har nu lämnat Skansen för att under vintern återfå sin glans i silverputsnings-

verkstaden på Järnvägmuseet! Under 2009 kommer dessa delar att återinvigas när Årgångståget i sin Ro3 3749 åter bjuder hungriga resenärer till bords! Med lite detektivarbete kommer restaurangvagnen så småningom att ha en komplett utrustning för två middagssittningar!

Det här är faktiskt andra gången vi ramlar på en större kollektion TR-silver. För ett par år sedan fick vi ett tips om att en restaurang i Vasastan i Stockholm använde TR-märkta silverbestick. Efter en dryg förhandling gick restauratrisen med på att släppa dessa dyrgripar mot att vi istället försåg henne med andra bestick. Idag används de gamla TR-besticken i restaurangvagnen till gästernas nöje!

Hjälp oss att fortsätta letandet efter TR-utrustning. Om det så bara är enstaka delar är allt av intresse. Fortsätt alltså letandet!

Mårten Dunér





Recenserat

Anders Jansson har läst:



Andra volymen av ett standardverk

Andra volymen i Stockholms Modell-Järnvägsklubbs ambitiösa bokserie om SJ personvagnar finns nu tillgänglig. Hans Helmstein är författare och Svante Runberger är upphovsman till ritningarna. Denna gång avhandlas de vagn typer av svetsad konstruktion som i dagligt tal betecknas 1940-talsvagnar och 1950-talsvagnar. Därutöver presenteras några udda vagn typer från samma period så som bland annat lokaltågsvagnen Co6. Avslutningsvis redogörs för större ombyggnader som utförts genom åren och som resulterat i nya vagn typer. Därbland de omkorgningar som resulterade i vad som brukar kallas 1970-talsvagnar. De båda hittills utgivna volymerna visar att den valda indelningen av det omfattande materialet i generationer är väl genomtänkt och bidrar till ökad överskådlighet.

Omfång och utförande motsvarar den första volymens. Inlagan består av 248 sidor i format 285x240 mm och det generösa formatet har möjliggjort en riklig användning av bilder och ritningar. De största ritningarna finns därtill på utviksblad. Man har denna gång använt ett papper som gör bilderna bättre rättvisa än vad som var fallet med den första volymen. Vid bildåtergivningen har man valt relativt hög kontrast. Något som ger ett estetiskt tilltalande resultat till priset av att detaljer i skuggpartier kan bli svåra att urskilja.

Boken inleds med ett avsnitt där den tekniska utvecklingen inom vagnbyggnation under den aktuella perioden beskrivs på ett övergripande plan. Vid en jämförelse med den första volymen kan noteras att beskrivningen denna gång är mindre omfattande och att man behöver tillgång även till den tidigare volymen för att få en fullständig bild. Läsbarheten hade sannolikt blivit

bättre om allt material av detta slag hade kunna samlas på ett ställe.

Huvudinnehållet utgörs av fordonsbeskrivningar. Varje enskild vagn typ presenteras ingående och på ett väl strukturerat sätt. De enskilda presentationerna inleds med en sammanställning av data och standarduppgifter vilket gör att den följande texten inte belastas med sådana fakta. Något som ökar läsbarheten. Även textdelen är väl strukturerad med rubriker som bakgrund, korg, inredning, boggier, ombyggnader, användning, litterering, slopningar och senare utveckling. Detta gör det lätt att finna vad man söker. Avsnitten om bakgrund respektive senare utveckling ger en intressant koppling till motsvarande vagn typer i tidigare respektive senare generationer. I vissa fall kan dock dessa kopplingar upplevas som något dominanta. Särskilt i de fall där de delvis utgörs av måttsskisser samtidigt som motsvarande måttsskiss saknas för den vagn typ som egentligen avhandlas.

Framställningen i text avslutas med ett antal sammanställningar i form nummerförteckning, tabellbilaga och källförteckning. Nummerförteckningen är innehållsrik med åtskilliga fakta. Den hade dock tjänat på mera utrymme vilket hade möjliggjort tydligare typografi och minskad användning av ej vedertagna förkortningar.

Texterna är rikligt illustrerade och bildmaterialet är omväxlande samt av hög kvalitet. Interiörbilderna bör särskilt nämnas då texterna avseende inredning endast i ringa omfattning beskriver annat än planlösningar och teknisk utrustning.

Att åstadkomma ett bokverk av den här aktuella omfattningen utan några luckor eller brister torde vara en omöjlighet. Många gånger går det inte att finna tillförlitligt källmaterial. Därtill kan den enskilda uppgiftens betydelse för helheten vara ganska ringa. Inom järnvägslitteraturen finns ibland en tendens att lägga mer energi på att fylla luckor i tabellsammanställningar än på att beskriva utveckling, bakgrund och samband. Det kan därför kännas befriande att författaren vågat lämna ett fåtal frågetecken i tabellerna och några kommentar om att något inte kunnat utredas fullt ut. Detta även om man som läsare någon gång händelsevis tror sig veta var den sökta informationen står att finna.

I den avslutande ritningsbilagan presenteras 32 olika fordonstyper. Merparten i

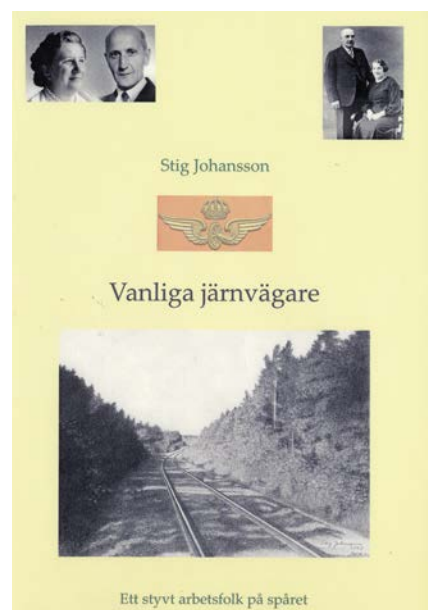
skala 1:87 men även skala 1:45 förekommer. Samtliga ritningar kännetecknas av hög detaljrikedom samt förekomsten av ett flertal vyer och genomskärningar. De kan därför fungera som underlag för modellbygge samtidigt som de utgör en förnämlig dokumentation av delar av den svenska personvagnsparken.

Denna bokserie bör inte saknas i bokhyllan hos någon som är intresserad av persontrafik på järnväg eller enbart personvagnarna som sådana.

ISBN: 978-91-63320-56-9



Gunnar Sandin har läst:



Halvdokumentärt om järnvägliv

"Banvakter har det ej skrivits mycket om, trots att de var med redan från början av järnvägarnas tillkomst", inleder Uno Lindmark boken Banvakts-, banförmans- och banmästarminnen som Banverket utgav 1991. Det var ett tvivelaktigt påstående då och är det än mera nu. Åtskilliga bidragsgivare i boken Järnvägsminnen som Mats Rehnberg redigerade redan 1952 kommer från banvakter, och lägger man samman de skildringar som finns i skönlitteratur, banhistoriker, hembygdstexter, tåg hobbytidningar och andra publikationer kommer man upp i en anseelig siffra. Genrens stilistiska höjdpunkt hittills är nog, Karl Rune Nordkvist och andra till trots, Nils Erik Wåågs Banvakt 17 från 1993. Vad man skulle önska sej är en sammanställning, en bibliografi över banvaktslitteraturen. Därför blir jag inte alltför upphetsad över



Bildfrågan

21 februari 1967, provkörning av beredskapslok. Loken är L 809 och L 816. Vagnarna närmast loken är BF4 1337 och BFo5 1303. Bilden är tagen mellan Karlskrona och Kristianstad. Erik Sjöholm minns inte vid vilken station det var. Frågan är, någon som vet?

Hör av dig till Sidospår. Epost: sidospår@jvmv.se Post: Se adress på sidan 3. Foto: Erik Sjöholm.



Fortsättning från föregående sida

den skildring av uppväxten i en banvaktsstuga som inleder Stig Johanssons bok *Vanliga järnvägare* (2008) med den vitsiga undertiteln "Ett styvt arbetsfolk på spåret". Åter får man läsa om isolering, yrkesrisker, kilning, skenbrott, klotsning, dålig lön. Och om norrländsk vinterkyla och tristess – de svenska banvaktsskildringarna har liksom rallarberättelserna en påtaglig slagsida mot Norrland (alla Lindmarks berättelser kom exempelvis därifrån). Liksom jag (trots mina politiska sympatier) inte tycker att "vanliga järnvägare" är det som bäst behöver skildras. Liv och arbete var rätt lika från ort till ort. Jag skulle vilja höra mer om järnvägens beslutsfattare på olika nivåer för att få veta varför det blev som det blev.

Med dessa reservationer gjorda går det ändå att rekommendera Johanssons bok. Som inte låter sej kategoriseras utan vidare. Författaren har gått grundligt till

Tvåaxlig rälsbuss med släp, Yd + Yg, på linjen Bollnäs - Orsa. Året är 1935. Foto: REKA-samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.



väga, citerar ur facklitteraturen och redovisar noggrant sina källor och informanter (bland annat Börje Thoursie), men själv är han ingen vanlig järnvägare utan barn till sådana, och boken handlar mest om faderns och andra släktingars arbetsliv. Därför har han tillgripit vad han själv kallar "gestaltad historia" och bygger tänkta dialoger mellan och reflektioner från folk på banan. Man kunde pröva etiketten "halvdokumentär".

Men Stig Johanssons far förblev inte banvakt hela livet. Han gick kurs, blev rälsbussförare och placerades inledningsvis i Sveg med turer genom ödemarkerna till Hede och Orsa. Från den färdiga järnvägen Sveg-Hede finns det inte så många berättelser (medan banbygget skildras i en avhandling), och i och med det rörligare yrkeslivet blir boken allmänt mera intressant.

Författaren suggererar bland annat trovärdigt hur det kunde vara att köra gengasbuss under andra världskrigets avspärning:

Först tända på. Öppna inspektionsluckannertill på aggregatet och sticka in en brinnande trasselsudd eller ett papper med lite olja på. När det såg ut att ta sig kliva upp i B-hytten och starta fläkten som sög in luft i fyren, hitta strömbrytaren under instrumentbrädet [...] Askluckan skulle stå öppen i fem minuter medan gasen strömmade ut. Tände man en tändsticka där skulle det bli en blåaktig spetsig låga om allt var som det skulle. Det var ju själva blåaktiga döden som kom genom öppningen, samma sak som kolos.

Stig Johansson gör en minnesresa, återvänder till den tidiga uppväxtens platser: Medskogsheden, Sveg, Hoting, Bollnäs. Men han följer i princip inte faderns fotspår till Alvesta, Växjö och Ronneby där denne senare körde motorvagn, utan håller sej kvar i Norrland genom att berätta, livfullt och trovärdigt, om farfaderns bannmästartjänst i Gevsjön, Duved och Dorotea, Bräcke och Storvik. Vi får också glimtar av järnvägslivets andra hälft, av hustrurnas basservice med mat, ungar och tvätt – att utan maskin tvätta makens oljiga, sotiga och allmänt skitiga kläder kan inte ha varit det lättaste eller roligaste.

Bokens matta papper gör inte rättvisa åt de inströdda fotografierna. Författarens egna teckningar gör sej bättre.

ISBN:978-91-977570-0-3



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: sidospår@jvmv.se

Rolf Sten



Tomteboda 1918

Bilden domineras av det nya ställverket som togs i bruk samma år. Huset finns fortfarande kvar. Till vänster om den stora ställverksbyggnaden skymtar ett av två mekaniska ställverk från 1904. Fotograf var antagligen Axel Swinhufvud

Vid Tomteboda förgrenar sig Västeråsbanan (SWB) och Norra Stambanan. Fram till 1910-talet gick båda banornas tåg genom den nuvarande rangerbangården. Omkring 1916 – 1917 gjordes linjeomläggningar som gav den genomgående trafiken en ny sträckning i ett högre plan. Västeråsbanan fick en planskild avgrening på samma plats som dagens ”SWB-viadukt”. Förgreningsväxlarna fanns fram till slutet av 1980-talet redan i närheten av ställverkshuset som syns på bilden. Denna plats benämndes Tomteboda övre. Den gamla bangården fick namnet Tomteboda nedre.

Det mekaniska ställverket i södra änden av Tomteboda nedre anpassades provisoriskt att betjäna även Tomteboda övre. Nedre bangården anslöts i norra änden till stambanan vid förgreningspunkten Solna blockpost. Denna blockpost var tänkt som ett provisorium, och fick ett mekaniskt ställverk

En ny hållplats anlades vid Tomteboda övre. Gångbro och ”stationshus” syns vid semaforerna till höger om ställverket. 1929 slutade tågen att göra uppehåll där.

För den permanenta signaltekniska installationen på sträckan Karlberg–Solna blockpost tänkte sig SJ tre elektriska ställverk. Detta skulle inte bli så mycket dyrare än mekaniska anläggningar. En av anbudsgivarna, Siemens, tyckte man kunde klara sig med ett enda elektriskt ställverk. Företsättningen var, att spårledningar an-

vändes för att övervaka de spårsträckor som inte kunde observeras från ställverket. SJ såg detta som ett bra förslag.

Siemens och L.M. Ericsson lämnade anbud enligt de nya förutsättningarna. Ericsson hade vid denna tid just börjat tillverka signalteknisk utrustning. Siemens anbud antogs, eftersom det låg betydligt lägre än Ericssons. Siemens bedömdes dessutom ha ett försteg på grund av erfarenhet kring spårledningstekniken. L.M. Ericsson protesterade, och ansåg att Siemens anbud innehöll ”rena dumpingpriser”. Protesten föranledde ingen ny upphandling. Krigsförhållandena i Tyskland medförde att avtalet utformades så att SJ skulle erlägga en del av betalningen i form av råmaterial.

Signaler och annan mekanisk utrustning beställdes från Södertälje Verkstäder.

Leverans från Siemens skedde som planerat 1918. Då var emellertid ställverkshuset inte klart. Signalerna hade heller inte levererats. Därför måste utrustning som kom från Tyskland mellanlagras.

Ställverket fick sju pedaler för inkoppling av spårledning. För att kunna ställa en signal till kör måste ställverksvakten trampa på lämplig pedal. Då kopplades spårledningarna in och kontrollerade att tågvägen var fri från järnvägsfordon. När signalen väl visade kör var spårledningen inte aktiv. Sådana intermittenta spårled-

ningar installerades fram till början av 1920-talet. Sedan gick man över till ständigt inkopplade spårledningar.

Ställverksbyggnaden dimensionerades för att även kunna ta hand om rangerbangårdens växlar och signaler. Detta blev aldrig genomfört. Det nya ställverket kom heller inte att ersätta provisoriet vid Solna blockpost, som fick leva kvar tills förgreningen där på 1930-talet inlemmades i Hagalunds nya ställverk. Ställverkshuset vid Tomteboda övre var alltså tämligen underutnyttjat.

I början av 1930-talet ersattes de mekaniska ställverken vid Stockholm C av en elektrisk signalsäkerhetsanläggning. Det visade sig förmånligt att i det nya ställverket inkludera även Tomteboda övre, vilket skedde natten mellan den 16 och 17 mars 1933. Centralens ställverk ersattes 1965 i sin tur av en ny reläställverksanläggning.

2008 bröts området kring Tomteboda ut och fick ett eget reläställverk, som omfattar sträckan fram till Hagalundstunnlarna. Därmed uppfylldes 1910-talets planer på ett enda ställverk för sträckan Karlberg–Solna blockpost. Det nya ställverket är normalt fjärrmanövrerat. En lokal manöverplats finns, dock inte i det gamla ställverkshuset från 1918. Detta hade annars varit lämpligt för att ge ställverksvakten överblick och därmed minska risken för feldirigering av tåg.

Tornet vid Tomteboda övre tycks fort-



Stockholms östra 1931 Foto: Samling Thomas Tell

Husraden på Valhallavägen närmar sig stationshuset men som synes är fönstren ännu tomma i huset som byggdes 1931. Fjorton av SRJs personvagnar står på bangården och via de spåren kan man följa var tågvägarna gick för persontågen. Till höger om personvagnarna är tre spår med normal spårvidd och till höger om dessa SRJ godsbangård.

Det skulle kunna vara motorvagn 14 som står framför Djurholmsmotorvagnarnas

skötselbod och till höger därom går Djurholmsbanans spår. Över dessa går en bro som förbinder Drottning Kristinas väg med godsbangården. I bakgrunden under den rykande skorstenen syns det 1930 byggda lastbils- och bussgaraget som senare blev tillbyggt med ett lokstall.

Enligt Sveriges kommunikationer 1930 skulle Snälltåg 8 avgå 14.55 så det måste vara det som står på spår 3. Loket är kvar vid lokstallet med alla skorstenarna som

ligger rakt ovanför stationsklockan.

Bland personvagnarna på bangården ser vi närmast i den långa raden någon av Co 23 eller 24 som en gång skaffades av Djurholmsbanan. Vagnarna byggdes om med högvälvt tak och, har jag sett någonstans, breddad vagnskorg. Detta gjordes på Co 23 1918. I raden syns också en sommarvagn och ett släp för Djurholmsbanan.

Thomas Tell



Fortsättning från föregående sida

farande vara i bruk, dock känner jag inte till användningsområdet. Jag tycker det är fascinerande att denna ställverksbyggnad användes för sitt egentliga ändamål under bara 15 år. Det "provisoriska" ställverket vid Solna blockpost var däremot i tjänst under minst 16 år!

Gunnar Ekeving



Källor

SJ arkivhandlingar i Riksarkivet och Göteborgs landsarkiv

SJK arkeologfolder C1 1999

Nya filmer

Historisk järnvägsfilm på DVD för Jvmv medlemmar

RGM015 HBJ + KVBj = 1067, fyra 1067-filmer Halmstad-Bolmens Järnväg, Karlshamn-Vislanda-Bolmens Järnväg, leverans av Märstabussarna YBo4t och ånglok Gt 4049 med provkörningar, stum, 49 minuter, Sv/v 225 kr

RGM016 Filmer om SJ busstrafik ca 1945-1965, fem filmer, speaker och stum, 51 minuter Sv/v och färg 225 kr

RGM017 Lennarts järnvägsfilmer del 1, att Lennart fotograferade är känt sedan tidigare, men det blev även en del film från det smäländska smalspåret med utgångspunkt från Växjö, 59 minuter, Sv/v och färg, 225 kr (kommer under december)

Övriga 14 filmer kan du läsa om på www.rimbogrande.se

Dessa fördelaktiga priser och dessutom portofritt gäller endast medlemmar i Järnvägs museivänner.

Beställning genom inbetalning av aktuellt belopp på plusgiro 69 92 46- 5. Glöm inte ange vad och vem som beställt.

Rimbo Grande Box 2009 141 02 Huddinge



När julhetsen ångar på kan det vara skönt med en lugn hållplats...



Pepparkakstågbakningstävling

Barn i Gävle kommun bjuds åter in till årets
Pepparkakstågbakningstävling.

Kom och rösta på bästa Pepparkakståg!

29 november 2008 - 6 januari 2009.

Julklappstips i museets butik under hela december.

Stängt på julafton, juldagen, nyårsafton & nyårsdagen.

Vad händer 2009?

Julgransplundring 10/1

Ångtågskörningar

"Boklekis" biblioteket öppet onsdagar

Loklekis onsdagar

m.m.

Tågtittardagen 12/9

(Boka in i almanackan)

Utställningen Smaksatta väggar t.o.m. 31/5
Väggmålningar från Stockholm C.



Håll ett utkik på hemsidan om allt som händer under året

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

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

SWEDISH RAILWAY MUSEUM

GÄVLE

*God jul &
Gott nytt år*

"Ånga är ett dimmigt
ting, som får hjul att
gå ikring."

*Falstaff Fakir i En kvar sin
egen professor, 1894.*

