

SIDOSPÅR 1/09

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Utredning i en framgångsvåg

Erfarna museivänner vet att museet under tiotalet år varit föremål för diverse översyner och omorganisationer. Perspektivet har i princip varit vem som ska äga och betala för verksamheten. Jag har haft förmånen att vara operativt ansvarig under en förhållandevis lång tid och jag har, som jag skrivit tidigare, konstaterat att vi faktiskt har gått stärkta ut ur varje förändring. Verksamheten har vuxit beträffande såväl utbud och antalet anställda som ekonomiska resurser. Trots detta anser jag att Sveriges Järnvägmuseum inte motsvarar de krav man bör ställa på ett statligt museum med ansvar för en stor och viktig del av industrisamhällets kulturarv.

Jag vågar påstå att vi har en av världens absolut bästa järnvägshistoriska samlingar. Vi bedriver en tämligen framgångsrik publik verksamhet på två platser utanför storstadsregionerna och vi har dessutom möjligheten att använda en hel del av våra fordon i samlingen, men faktum kvarstår att förvaring, infrastruktur och arbetsmiljö uppvisar stora brister liksom personalvolymen, för såväl vård som förmedling, är jämförelsevis mycket blygsam. Däremot

har verksamheten nått en nivå - och i Banverket fått en sådan position - att det gör det meningsfullt att nu utreda museet med utveckling och större nytta för järnvägssektorn för ögonen. Det skulle kunna uttryckas: Hur ska Banverket utnyttja och ta ansvar för en av världens finaste samlingar i sitt slag?

Genom det museiråd som har halvtannat år på nacken så finns en motor i en utredningsprocess och en förankring i Banverkets ledning som är mycket motiverande. I dagarna presenteras statens offentliga utredningar, kulturutredningen och museikoordinatorns betänkande, som föreslår en hel del förändringar som berör museisektorn. Jag har därför tagit initiativ till en egen utredning som formellt beställs av Banverket men där jag och museets personal kommer att vara helt involverade i arbetet. Även samverkan med den ideella verksamheten kommer att belysas. Utredare blir f.d. chefen för Tekniska Museet, Ann Louise Kemdal, som har mycket stor erfarenhet från, och insyn i, museisektorn. Under våren är hon till exempel ansvarig för det första nordiska museimötet, de tre

första dagarna i april, vilket är ett samarbete mellan de nordiska museiförbunden.

En god anledning till att vara optimistisk inför ett utredningsarbete är ett framgångsrikt fjolår. Mest anmärkningsvärt är det storslagna besöksrekordet i Ängelholm, 42.652 personer. Nästan lika många, 41.967, besökte museet i Gävle och här var intäkterna dessutom mycket goda. Ett rekordstort antal föremål har registrerats med högre kvalitet och museets trafik-säkerhet har fått med beröm godkänt av internrevisionen. Museets restaureringsprojekt har befunnits vara så intressant att vi kommer att få 5000 Euros i bidrag för ett internationellt seminarium i höst i restaureringsteknik och under hela året har vi olika sammanhang kunnat växla upp aktiviteter och arrangemang tack vare ett stort personligt engagemang från massor av museivänner. Förra året blev dessutom det ekonomiska bidraget från Järnvägmusei vänner rekordstort. Tack för det! Tänk bara om vi kunde få resurser i närheten av vad övriga statliga så kallade centralmuseer i Sverige har. Vad skulle vi inte kunna åstadkomma?



Järnvägmusei Vänner

JvmV kontaktpersoner

I arbetet med att få struktur i vännernas ideella arbete åt Sveriges Järnvägmuseum har styrelsen utsett kontaktpersoner. Dessas uppgift är bland annat att vara kontaktyta mellan medlemmarna och museet.

Alltså, du som jobbar ideellt, eller är intresserad av att börja med detta, ska i första hand vända dig till någon av dessa kontaktpersoner.

Kontaktperson i Gävle är: Gunnar Jonsson. Epost: gefleggruppen@jvmv.se

Kontaktperson i Herrljunga är: Per-Åke Lampemo. Epost: herrljunga@jvmv.se

Kontaktperson i Ängelholm är: Vakant. Vi söker någon som är intresserad av att ta på sig den rollen.

Reklamplatser för JvmV

Som ett led i marknadsföringen av vännernas verksamhet har vi dragit igång projekt "kafévagn Co8cs nr 3387, en informations- och reklamplats". Vagnen

som kommer att stå i en monter på museet i Gävle kommer att bli blickfånget i en reklamplats för vår verksamhet. Arbetsledare för detta projekt är Lennars Lundgren. Se artikel på sidan 4.

Vi har även planer för att göra en reklamplats i Ängelholm men dessa är ännu bara i det "interna" stadiet. Vi återkommer om den fortsatta utvecklingen.

Årets medlemskort

Med detta nummer av Sidospår bifogas medlemskort för de medlemmar som före den 26 mars har betalat årets medlemsavgift.

De medlemmar som hade betalat medlemsavgiften för 2009, innan Sidospår nummer 4 2008 skickades ut, fick sitt medlemskort bifogat med förra tidningen.

En del har frågat varför medlemskortet inte kommer ganska snart efter inbetalningen av årsavgiften. Anledningen är att vi alltid försöker skicka ut medlemskortet



samtidigt med andra utskick. Det finns mycket pengar att spara på det viset. Som exempel: Separat utskick av 800 medlemskort skulle kosta minst kr 5.50 X 800 = 4400 kr.

Om Du av något speciellt skäl snabbt vill ha ditt medlemskort är du välkommen att höra av dig till vår postadress eller medlem@jvmv.se

När det gäller nya medlemmar har vi ambitionen att inom 14 dagar skicka information och medlemskort!

Rolf Sten



Maskinarbetshelg vid Sveriges Järnvägmuseum i Gävle



Efterpressning av stortuber på E10 1746. I fyrboxen trängs från vänster Lars Eriksson, Johan Oelreich samt Anders Nyman. Foto: Gunnar Jonsson.

Under helgen sista veckan i Januari genomfördes en arbetshelg vid järnvägmuseum i Gävle. Det hela hade föregåtts av förfrågningar från "ångloksskruvande" museivänner som hade undrat om det var dags att göra något handgripligt på maskinsidan.

Det hela togs omhand av Martin Öhlin och Mattias Smedberg vid SJVM som organiserade mat, logi och synade in ett antal lämpliga arbetsobjekt. Då man tidigare inte organiserat arbetshelger under dessa former gick inbjudan ut till ett antal "gamla och kända" inom ångloksskruvandet vid SJVM.

Detta var ett prov för att se om idéerna kring en arbetshelgs upplägg skulle fungera, anmälningar från "försökskaninerna" ramlade in.

Fredagen den 23:e samlades de allra flesta på museet (någon hade kommit redan på torsdagen och några anslöt på lördag morgon). De flesta deltog fredag till söndag medan några bara hade möjlighet att komma en av dagarna. Totalt var dock ca. 15 man (just det, tyvärr inga kvinnor!) involverade i arbetshelgen.

De arbeten som var planerade och i det närmaste genomfördes i sin helhet i UGJ- stallet var följande:

E10 1746; valsning av läckande stortuber i eldstaden, genomgång av hyttarmatur och diverse återställning efter arbeten mm.

S1 1923; arbeten med luftpumpens

tryckreglerare, rensning av diverse ventiler och genomgång av hyttarmaturen mm.

R 976; montering av renoverade bär-fjädrar, förberedelser för höjdlägesjustering, genomgång av hyttarmaturen mm.

B 1108; klargöring för transport (till hjulsvarvning).

Za (den elektriska lokomotorn); allmän genomgång och projektering inför ändringsarbete.

Vidare utgick en bilpatrull som i snöglöppet rattade till Sala under lördagen och där gjorde en insyn på SKÅJs E10: a med avseende på stortubernas status. Utredning pågår.

Summerar vi helgen konstateras att det alltid är lika roligt att träffa och umgås med trevliga likasinnade kamrater under gemytliga former!

Det hela blir ju inte sämre av att Herrar Smedberg och Öhlin förutom välplanerade arbeten med loken dessutom visade prov på sin kokkonst och hade svängt ihop alldeles utsökta och närande måltider!

Arbetshelger under dylika former hoppas undertecknad att vi får se fler utav och jag tror de flesta inblandade instämmer. Bra jobbat Martin och Mattias!

Gunnar Jonsson
JvmV arbetsledare Gävlegruppen



Ett jobb som också gjordes under dom här dagarna var gjutning av ett nytt vevstakslager till det Ängelholmsbaserade ångloket E2 902. På bilden tar Lars Eriksson bort överflödigt lagermetall efter gjutningen. Foto: Gunnar Jonsson.



**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 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 1 - 2009, årgång 6

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

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

© JvmV 2009 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospar@jvmv.se
I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se
Ulf Diehl ulf.diehl@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 2 2009 utkommer i juni
Presstopp 15 maj

SIDOSPÅR 1/09

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum



Omslagsbilden:

Vestibul och toalett sedda uppifrån i modellen av kafévagn Co8cs nr 3387. Se artikel på sidan 4. Foto: Lennart Lundgren.

Kafévagn Co8cs nr 3387, en informations- och reklamplats

Det har länge funnits ett behov av mer information för Järnvägmusei Väners verksamhet på Sveriges Järnvägmuseum. Jag har under en tid haft tankar på hur man ska lösa detta. Idéer har funnits på någon slags bra placerad monter och till i en sådan behövs ett blickfång.

Jag visste att en skala 1:10 modell av SJ kafévagn Co8cs nr 3387 fanns i museets arkiv. Modellen har tidigare varit utlånad till Järnvägs Krogen i Gävle där den för väldigt illa varför den togs tillbaka av museet. Skulle den kunna användas i en monter?

Efter kontakt med Bengt Lindberg, som i början av 90-talet renoverat vagnarna till museets utställning TÅG i skala 1:10, gjorde en besiktning av vagnen som tyvärr varit illa av tidigare placering. Trots det är vagnen är så fantastiskt fint utförd och skulle efter renovering passa bra som blickfång.

Undertecknad, Bengt Lindberg och Rolf Sten hade ett litet möte där nya idéer lades till. Ny teknik med bl.a. kameror i vagnen som besökare själv ska kunna välja.

Förslaget lades fram till JvmV styrelse där vi fick väldigt bra gehör från bl.a. Robert Sjöö. Beslut togs att vi skulle gå vidare med projektet. Till arbetsledare från Järnvägmusei Väner utsågs undertecknad och som projektledare från Sveriges Järnvägmuseum Mia Lundstedt.

Var skulle denna informationsplats finnas? Den frågan diskuterades vid nästa möte där undertecknad, Bengt Lindberg, Robert Sjöö, Mia Lundberg, Katarina Sandström och Peter Iller deltog. Då bestämdes att bästa plats för detta skulle vara i hall 1. Entusiasmen var på topp även vid detta möte. Det hör håller på att bli ett väldigt spännande projekt. Denna monter kommer även att användas av Sveriges Järnvägmuseum för information.

Arbetet med modellens renovering påbörjades med noggrann fotodokumentation. Det behövs mycket arbete för att få den i presentabelt skick. Modellen måste totalrenoveras och kommer att kompletteras med lite ny teknik i form av bland annat kameror som varsamt kommer att monteras in. Arbetet kommer att utföras av Bengt Lindberg med ideell hjälp av Järnvägmusei Väner med Lennart Lundgren som arbetsledare. För närvarande har all inredning plockats ur för rengöring samt viss plåt har riktats.

En ny dimension av projektet.

Vi har hela tiden funderat på vilka som tillverkat denna fantastiska modell. Vi vet att den tillverkades vid Mölndals Stads



Modellen har just plockats fram ur förrådet för en första okulärundersökning. Bengt Lindberg och Lennart Lundgren kollar! Foto: Rolf Sten.

Mölndal 1942.
Denna modell av typ Co8c
är tillverkad vid Mölndal Stads
Skolor för yrkesundervisning år
1940-1942, av Instrumentmaker-
avdelningen, under ledning av
Herr Ingenieur Robert Sahlin.
Medverkande elever var:
Erik Johansson No. Grundsund
David Forsberg Sövedalen
Torsten Svensson Fristad
Harry Lantz Sännäs
Erik Eriksson Mölndal.



Detaljrikedomen är stor. Foto: Lennart Lundgren.

yrkesskolor men av vilka och när?

När modellen vändes upp och ned för syning av underredet fick vi svaret. Mellan det inre och det yttre golvet fanns en papperslapp (se ovan) med texten;

"Denna modell av typ Co8c är tillverkad vid Mölndals Stads Skolor för yrkesundervisning år 1940-1942, av Instrumentmakeravdelningen, under ledning av Herr Ingemar

Robert Sahlin. Medverkande elever var: Erik Johansson No. Grundsund, David Forsberg Sövedalen, Torsten Svensson Fristad, Harry Lantz Sännäs, Erik Eriksson Mölndal"

Vi kommer att forska vidare i detta. Är det någon av läsarna som vet något? I så fall, kontakta Sidospår.

Lennart Lundgren



Lennart Lundgren har påbörjat arbetet med borttagning av den gamla färgen på korgen. Fotograf: Bengt Lindberg.



37:e Drs (Gotlandsbanorna) 1947-1960 och den samtida järnvägspolitiken



Lärbro i slutet av 1950-talet. Motorvagnståg betående av SJ Yopl 683 (GJ 2), SJ Ubolp 1693 samt SJ UDF01p 1696 inväntar avgång mot Visby. Foto: Stig Nyberg, Sveriges Järnvägmuseum.

Ordet trafikpolitik i nutida betydelse, dvs avvägningen mellan statliga investeringar mm mellan väg- och järnvägstrafik mm kan sägas härröra från 1953 års trafikutredning. Bakgrunden var SJ:s lönsamhetsproblem. Fram till 1951 hade SJ uppfyllt statens krav på avkastning av nedlagt kapital. Rörelsen visade underskott från 1955. Orsaken till den försämrade lönsamheten ansågs bero på drift av bandelar som bedömdes vara olönsamma och som SJ därför ville lägga ner. Att lägga ner en järnväg har ofta varit förenat med svårigheter. När en enskild järnväg gick i konkurs brukade riksgäldskontoret som normalt var den största fordringsägaren rekonstruera bolaget och låta det nya bolaget fortsätta driften till nästa konkurs. I undantagsfall drevs järnvägen av SJ på riksgäldskontorets uppdrag (Svartälvs järnväg) eller införlivades med SJ (Kjävlinge - Barsebäcks järnväg bl.a.). I och med att de enskilda järnvägarna till följd av 1939 års riksdagsbeslut förstatlighades försvann denna möjlighet.

I enlighet med 1939 års riksdagsbeslut blev gotlandsbanorna (Gotlands järnväg, GJ, Klintehamn – Roma järnväg, KIRJ och Slite – Roma järnväg, SIRJ,) förstatlighades.

likade, Gotlands järnväg genom att staten förvärvade aktierna i det ägande bolaget och de övriga två genom köp från de ägande bolagen. Det statliga bolaget skulle trafikera samtliga banor fram till den 1 juli 1948 varefter banorna skulle införlivas i SJ som 37:e drs. Det bör påpekas att begreppet järnväg är en sk fastighetsbeteckning. Det ägande järnvägsbolaget har ofta men inte alltid samma namn som den ägda järnvägsfastigheten. Den sistnämnda omfattade förutom mark, banvall mm, spår och stationshus mm även den rullande materielen.

SJ ansåg redan vid övertagandet att förvärvet av gotlandsbanorna skulle påverka SJ:s resultat negativt. Tanken bakom 1939 års beslut var att genom rationaliseringar mm skulle de lönsamma bandelarnas överskott täcka underskottet på de icke lönsamma bandelarna.

Den 1 juli 1948 påbörjade 37:e drs sin verksamhet. Eftersom gotlandsbanorna inte kunde bilda såväl banmaskin- som trafiksektion och inte lämpligen kunde tillföras någon motsvarande sektion på fastlandet bildades en driftsektion som under distriktschefen skulle förvalta det

gotländska järnvägsnätet. Sektionens förste chef blev trafikinspektören Charles Gildon, tidigare direktör för det statliga järnvägsbolaget på Gotland. Gildon är en omstridd person i den gotländska järnvägshistorien, främst p g a ett något osmidigt uppträdande. Såvitt kan bedömas av tillgängligt material hade han den uppfattningen att gotlandsbanorna skulle moderniseras och drivas rationellt. Han var definitivt motståndare till att lägga ner nätet. Möjligen trodde han att driften skulle bli lönsam eller i vart fall förlusterna inte större än för motsvarande banor på fastlandet. Detta var alltså före den stora järnvägsdöden som blev en följd av 1953 års järnvägsutredning. Utifrån det ställningstagande som låg bakom 1939 års beslut om förstatlighande var hans inställning helt förklarlig. Statens järnvägars ledning som gjorde däremot den framtidsbedömningen att det var ofrånkomligt att lägga ner olönsamma järnvägar för att den ekonomiska målsättningen skulle kunna vidmakthållas. Redan från början fick Gildon igenom att det ekonomiska resultatet av gotlandsbanorna skulle särredovisas. Järnvägsstyrelsen var av okända skäl motståndare till detta. 1948 års järnvägstaxekommitté, vars betänkande återfinns i SOU 1956:54 uppdrog åt SJ att upprätta separatredovisning av det ekonomiska resultatet för vissa trafiksvaga bandelar. Redovisningen återfinns i betänkandet sidorna 146 och 147 och avser år 1952. Av redovisningen framgick vidare att det förlustbringande nätet uppgick till nästan hälften av det totala nätet. Gotlandsbanorna finns inte med då intäkterna av redovisningstekniska skäl inte kunde exakt redovisas. Enligt en uppgift (källhänvisning saknas) uppgick gotlandsbanornas driftunderskott detta år till 699 kkr.

SJ:s generaldirektör Upmark var av den bestämda uppfattningen att järnvägarna på Gotland skulle läggas ner. För att underlätta en sådan förflyttades Gildon från Gotland till järnvägsstyrelsens ekonomibyrå där han fick uppdraget att utreda lönsamheten för järnvägarna på Gotland. Hans efterträdare, maskiningenjören Karl Larsson, tillträdde den 1 februari 1952 och hade fått tre år på sig att lägga ner gotlandsbanorna. Gildons utredning överlämnades till bl.a. Larsson. Denne gjorde på grundval Gibsons arbete en egen utredning och föreslog, sannolikt med hänsyn till förväntat motstånd, att linjen Slite-Roma-Klintehamn-Hablingbo skulle läggas ner. Järnvägsstyrelsen tog

1960-05-08. Rälsbussarna skeppas till fastlandet för fortsatt tjänstgöring. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.



Fortsättning på sidan 19



Forshaga station omkring 1910. Möte mellan persontåg och blandat tåg. Loket på bilden är troligen KMJ 16, tillverkat av NOHAB 1903. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

Vi fortsätter nu serien med järnvägar som bildade NKIJ. Fjärde och avslutande delen.

SMJ, Skymnäs - Munkfors

Bandelen mellan Björndalsbron och Munkfors var drygt 14 kilometer lång. Björndalsbron var igen egentlig trafikplats utan en växel vid km 77,1 som delade banorna mot Munkfors och Skymnäsboden.

De trafikplatser som fanns var:

By (Km 80,7) Hållplats, 1959 flyttad till km 80,4.

Höje (Km 83,8) öppnad 1890-10-01, signatur Hö. Station

Bogerud (Km 88,4) Hållplats.

Munkfors (Km 91,4) öppnad 1890-10-01 signatur Ms. Station. Industrispår. Båttled på Klarälven till Dejefors.

KMJ, Munkfors - Karlstad Ö

Karlstad - Munkfors järnväg fick en lite annan karaktär än de tidigare byggda banorna, dels anlades ett större antal trafikplatser, många hållplatser, vilket visade att man redan från början inriktade sig även på den lokala persontrafiken.

Vidare fick stationer och banvaktstugor en gemensam arkitektur, de tidigare bandelarna hade ganska variabel flora med byggnadsstilar. KMJ var 59 kilometer lång, spåret till Karlstads hamn oräknat.

Trafikplatserna efter Munkfors var:

Blia (Km 93,3) hållplats.



Infarten till Munkfors från söder, 1977-05-20. Lokstallet med inbyggt vattentorn precis vid spåret, vattenkastaren är dock borttagen sedan länge. Foto: Hans Karlsson-Nyhlén.

NKIJ lok 105 "Stjärnsfors" med överföringsvagnar passerar växeln till det nya industriområdet norr om Munkfors 1977-05-05. Foto: Hans Karlsson-Nyhlén.



Holsby (Km 95,6) öppnad 1903-10-01 signatur Hb. Håll- och lastplats.

Bengtsbol (Km 98,0) hållplats.

Ransäter (Km 100,7) öppnad 1903-10-01 signatur Rt. Station, obebakad från

1960-05-29.

Rud (Km 103,2) hållplats.

Olsäter (Km 107,0) öppnad 1903-10-01 signatur Ol. Station, obebakad från 1962-05-27.



Stationshuset i Ransäter 1977-06-14. Sedan länge har det mist sin ursprungliga funktion och är numera bostadshus. Foto: Hans Karlsson-Nyhlén.

Hällekil (Km 109,0) hållplats;

Öfre Ullerud (Km 111,6) öppnad 1903-10-01 signatur Öu. Namnet ändrat till Övre 1916-10-01. Station, obebakad från 1957-06.

Forsnäs (Km 117) hållplats.

Dejeforsbruk (Km 119,3) öppnad 1903-10-01 signatur Df. Station. Obebakad från 1943-07-01 och senare ändrad till håll- och lastplats. Sidospår till Nedre Ullerud.

Deje (Km 120,5) öppnad 1876-08-01 signatur Dj (BJ) station. BJ korsade här linjen men hade egen station. Från 1947 med gemensam skötsel. Stationshuset ombyggt 1948. Stationen obebakad från 1991-01-07. Överföringsramp. Bruksspår till massafabrik.

Tjusbol (Km 122,5) hållplats.



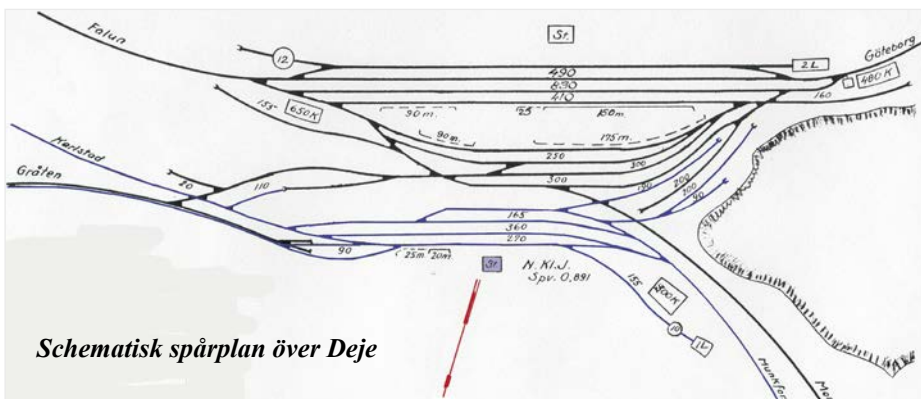
Ulvsby 1976-01-20. Stationsområdet sett mot norr. Foto: Hans Karlsson-Nyhlén.

De sista årens godstrafik gick i huvudsak mellan Deje och Hagfors. Mycket av godset transporterades på normalspårsvagnar upplastade på överföringsvagnar. Senare kördes även containrar på smalspårsvagnar vilka omlastades med portalkran i Deje till/från normalspårsvagnar.

Bilden visar rampen i Deje 1976-04-01. Ett antal normalspåriga vagnar har just dragits av från överföringsvagnarna vilka nu väntar på att åter bli lastade innan tåget avgår mot Hagfors. Foto: Seved Walter, Sveriges Järnvägsmuseum.



Deje omkring 1961. NK1J elmotorvagn Yoap "Uddeholmaren" samt ellok 33. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum,



Kvarntorp (Km 127,0) öppnad 1904-03-01 signatur Kp. Håll - och lastplats, även för vagnslaster. Obevakad från 1943-07-01. Sidospår borttagna 1954 och nedklassad till hållplats.

Grossbol (Km 128,2) hållplats.

Forshaga (Km 129,8) öppnad 1904-03-01 signatur Fg. Station.

Hjortmyren (Km 131,2) hållplats.

Skifed (Km 131,9) öppnad 1904-03-01 signatur Sd. Station. Namnet ändrat till Skived 1916-10-01. Spår till lastplats för Forshaga bruk.

Åsvägen (Km ?) hållplats.

Ulsby (Km 138,8) öppnad 1904-03-01 signatur Ul. Station.

Mosstorp (Km ?) hållplats.

Gräsåsvägen (Km 141,8) hållplats;

Edsgatan (Km 143,8) öppnad 1904-03-01 signatur Ed. Station. Ändrad till håll- och lastplats och sedan till hållplats och flyttad söderut;

Långnäs (Km 144,3) hållplats.

Kroppkärr (Km 148,9) hållplats.

Karlstad Östra (Km 150,3) öppnad 1903-03-01 signatur Kö. Station, tillhörde SJ. Spår till hamnen och anslutning till SJ.

Karlstads hamn (Kanikenäset) (Km 152) signatur Ksy. Lastplats.

KSJ, Karlstad C - Skoghall

Den 8,5 kilometer långa banan till Skoghall utgick från Karlstad Central där man hade "eget" spår. Dessutom fanns treskenspår mellan Östra stationen och förgreningspunkten Sjtullen. Senare lades treskenspår in på hela sträckan till Skoghall. På 1980-talet togs 891-mm skenan bort.

Följande trafikplatser fanns:

Karlstad Central (Km 151,5) öppnad 1869-10-01 signatur Ks. Station, tillhör SJ.

Sjtullen (Km 152). Förgreningsväxel mellan SJ och KSJ.

Våxnäs (Km 153,2) öppnad 1915-09-20 signatur Vx. Station, ändrad till håll- och lastplats 1936.



Det ombyggda stationshuset i Deje 1975-08-06, infällt i bilden Deje ursprungliga stationshus. Kiosken finns kvar vid stationshuset. Övergången i bildens högra del går till normalspårsstationen. Foto: Hans Karlsson-Nyhlén.



Bangårdsområdet, Karlstad Östra 1977-05-20. Detta var en av de få stationer som hade kontaktledningsbryggor. Lokstallet syns borta till vänster och på "nedre bangården" står några internvagnar, använda av banavdelningen. Foto: Hans Karlsson-Nyhlén.



Romstad (Km ?) hållplats.

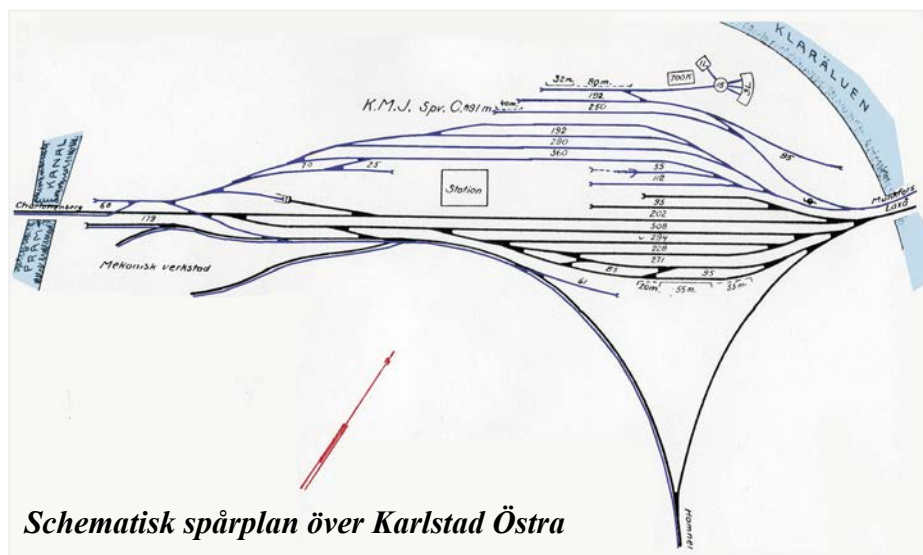
Knapstad (Km 157,1) hållplats.

Skoghall (Km 159,9) öppnad 1915-09-20 signatur Sk. Station. Spår till industrier.

NKIJ "Uddeholmaren" klar för avgång från Karlstad Central 1957-09-22. Foto: Stig Eldö, samling Sveriges Järnvägmuseum.



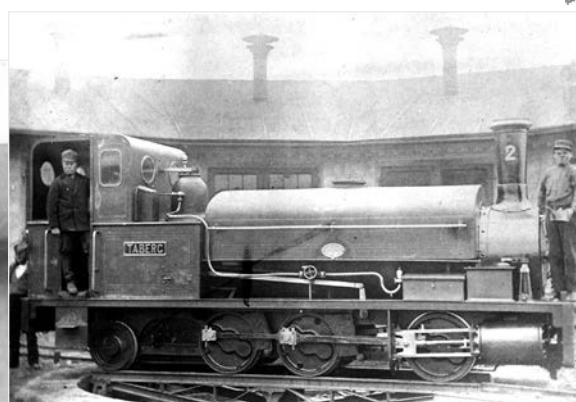
NKIJ-timmertåg mot Skoghall passerar Karlstad Centrals spår 1 1977-06-14. Damen med väskorna funderar nog varför ett par fotografer är så intresserade av att plåta henne. Foto: Hans Karlsson-Nyhlén.



Schematisk spårplan över Karlstad Östra

Rullande materiel

En detaljerad beskrivning av NKIJ-banornas rullande materiel skulle kräva en hel bok (eller några års följetång i Sidospår) så här kommer en komprimerad version. De fordon som funnits hos NKIJ och de andra banorna har dels formellt tillhört de olika förvaltningarna medan andra har beställts och ägts av Uddeholm.



Lok nummer 2 Black Hawthorn byggt 1873. Fick namnet "Taberg". Foto i Hagfors omkring 1890. Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

Till vänster: UHB nummer 1 byggt av Henry Hughes 1874. Fick namnet "UA". Här i originalutförande på vändskivan i Hagfors omkring 1890. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

i maj 1874. Det visade sig snart att detta lok hade stora brister och betecknades som "obändigt". Det bröt sönder rälsen i kurvorna på grund av stelt lagrade axlar. Det byggdes om för att fungera bättre men blev aldrig riktigt bra.

Efter dessa båda lok anskaffades senare lok av mera normala dimensioner och skick. Redan 1875 fick banan ett Kristinehamnsbyggt lok, nummer 3 "Uddeholm".

Avonside levererade två lok av samma typ 1874 och 1875 namngivna efter det moderna Uddeholms skapare, 4 "Bengt Geijer" samt hans maka, 5 "Lovisa Tranæa" vilken blev bolagets första kvinnliga brukspatron. Loken hade dock vid leverans namnen "Uddeholm" (samt det felaktiga numret 1) respektive "Klaran".

Ett tredje lok av liknande typ byggdes sedan av Nohab 1883, nummer 7 "Hagfors". Loken 4 och 7 blev sedermera försedda med överhettning. Lok 5 och 7 finns kvar som museilok.

Ytterligare lok kom in i rullorna de närmaste åren. Den här gången från Kristinehamn och Nohab, loken 6 "E G Danielsson" och 8 "Munkfors".

1891 inregistrerades två lok som ursprungligen tillhört FNBJ. Loken fick hos NKIJ nummer 9 och 10 samt namnen "Filipstad" samt "Nordmarken". De hade stått avställda en längre tid då de ansågs som olämpliga på NKIJ på grund av att den bandelen hade svagare överbyggnad och tvärare kurvor än FNBJ. De byggdes sedan om så att den första drivaxeln gjordes om till löpaxel och lokens axelordning ändrades från C till 1' B. De rullade sedan på i många år.

I början på 1900-talet anskaffades ett par loktyper i flera exemplar. Det var dels tre stycken persontågsterenderlok av kom-poundtyp med axelföljden 2' B-2. Två av dessa tillhörde från början KMJ.

Även en typ av godstågslök med axelföljden D-2 inköptes, 2 av NKIJ och 2 av KMJ. Samtliga dessa lok byggdes av Nohab.

1916 inköptes ett persontågslök från Motala med axelföljden 1'C 1'-2. Loket hade kolförråden anordnade som ett tanklok medan vattnet förvarades i en cistern på tendern.

1916-1917 inköptes tre begagnade lok från Vikbolandsbanan, byggda av Motala 1893. Ett lok fick behålla sitt nummer från VB, 2, även hos NKIJ. Man skruvade inte ens av lokskyltarna. De båda andra fick andra nummer i NKIJ:s nummerserie (19 och 20) men gick som industrilok i Hagfors och Munkfors.

1917 övertog NKIJ två lok som tillverkats av Orenstein & Koppel 1909 dessa fick



Hagfors lokstall 1903. Lok nummer 11 och 15 nylevererade från NOHAB. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

Sammanställning över NKIJ:s ånglok

Nr	Namn	Tillverkare/år	Axlar	Ursprung	Öde
1	"UA"	HH -/1874	B1'		Museilok
2	"Taberg"	BH 257/1873	C1'		Skrotat 1911
2"		MV 134/1893	C	VB (2) 1916	Skrotat 1938
3	"Uddeholm"	Krh 13/1875	C1'		Sålt 1932 SAK 3
4	"Bengt Geijer"	AE 1030/1874	C1'		Skrotat 1952
5	"Lovisa Tranæa"	AE 1114/1875	C1'		Museilok
6	"E G Danielsson"	Krh 25/1880	C1'		Skrotat 1921
7	"Hagfors"	NH 175/1883	C1'		Museilok
8	"Munkfors"	NH 325/1891	1'C		Skrotat 1953
9	"Filipstad"	MW 532/1875	C, omb1'B FNBJ (1) 1891		Skrotat 1919
10	"Nordmarken"	MW 536/1875	C, omb1'B FNBJ (2) 1891		Skrotat 1936
11	(Edebäck)	NH 671/1902	2'B-2		Sålt NÖJ 24 1937
12		NH 912/1909	D-2		Sålt SVJ - HFJ 8 1928
13		NH 913/1909	D-2		Sålt VB 13 1937
14		MV 576/1916	1'C1'-2		Sålt VÅHJ 10 1923
15		NH 692/1903	2'B-2	KMJ 1/15	Sålt NÖJ 25 1937
16		NH 714/1903	D-2	KMJ 2/16	Sålt till NÖJ 21 1937
17		NH 756/1904	2'B-2	KMJ 3/17	Skrotat 1933
18		NH 757/1904	D-2	KMJ 4/18	Sålt NÖJ 20 1937
19		MV 133/1893	C	VB (1) 1916	Skrotat 1952
20		MV 136/1893	C	VB (3) 1917	Skrotat 1955
21		OK 7961/1909	D-2'2'	(1917)	Skrotad 1936
22		OK 7962/1909	D-2'2'	(1917)	Skrotad 1936
23		MV 636/1918	1'D		Skrotad 1956
24		MV 637/1918	1'D		Sålt SJ Np 3178 1953
25		MV 638/1918	1'D		Sålt DONJ 14 1930
26		NH 193/1884	1'B	SRJ (1) 1918	Skrotad 1935

numren 21 och 22. Det var godstågslök med axelföljd D och med fyraxliga tenderar. Lok av samma typ levererades även till Stockholm - Roslagens Järnväg. Loken hade varit avsedda för export till Ryssland men kriget stoppade detta.

1918 gjordes den sista ångloksbeställningen då tre lok av den typ som senare kom att kallas Np hos SJ beställdes från Motala Verkstad. Loken fick hos NKIJ numren 23 - 25.

I NKIJ:s nummerserie finns även nummer 26 med. Detta lok var tidigare SRJ nummer 1 som övertogs 1918. Loket

överfördes 1924 till Skogshallsverken där det fick nummer 9.

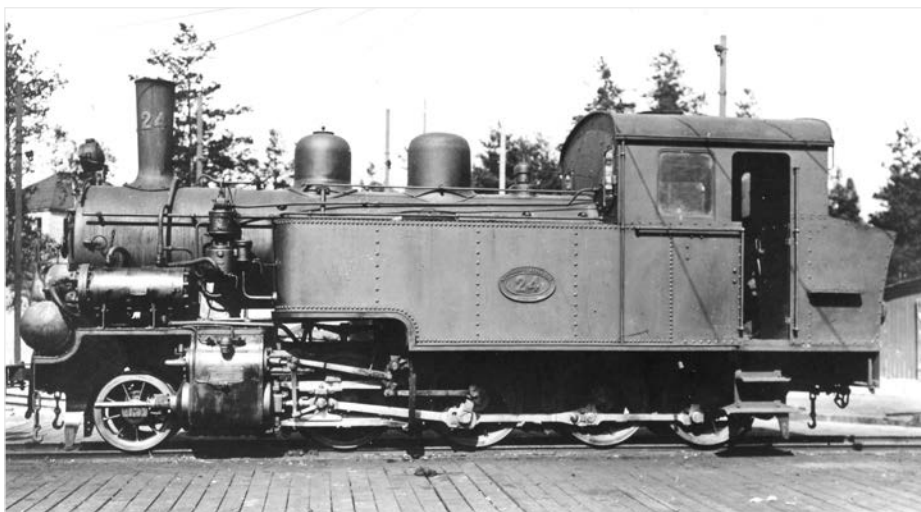
Ellok

I slutet av 1910-talet hade NKIJ börjat planera för att elektrifiera hela bannätet. Man var tidigt klar med att ha enbart en loktyp för all tåg tjänst. Den 20 oktober 1919 beställdes 15 lok från AEG i Berlin. Det måste vara den enskilt största beställning av samma loktyp som gjorts av någon svensk privatbana. Loken levererades 1920 och 1921. De var vid leverans målade gröna,



Lok nummer 22 tillverkat av Orenstein & Koppel 1917.

Nedan till vänster: Lok nummer 24 tillverkat av Motala Verkstad 1918. Loken 23-25 blev den sista leveransen av nytillverkade lok till NKIJ. Bilderna tagna på 1920-talet, Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum..



den gröna nyans som var vanlig på tyska ellok vid denna tid. Loken hade axelföljd 1'C 1' och kraften överfördes till drivaxlarna via koppelstång från en blindaxel. Den elektriska utrustningen var byggd för 16 kV och 25 Hz. Loken hade en tillåten högsta hastighet av 60 km/h och var multipelkörbara.

Denna arbetshäst gjorde sedan god tjänst hos NKIJ. Under slutet av 1950-talet började dock loken bli slitna och några slopades. När sedan en ny loktyp anskaffats och persontrafiken lades ner slopades

de kvarvarande loken utom fyra. Loken hade efter att varit gröna blivit bruna, en renare brun färg än SJ:s rödbruna. De kvarvarande loken målades efter 1964 om till den röda och cremefärg som blev NKIJ:s standardkulörer. De användes sedan som växellok och i arbetståg fram till att timmertrafiken lades ner då de slopades. Två lok har överlevt som museilok, nummer 33 i Hagfors och nummer 41 i Gävle. Turerna kring att lok 41 hamnade i Gävle känner sig författaren till denna historia, med stolthet, delaktig i.

AEG-loken började som sagt bli slitna och ersättning måste till. Efter att ha utvärderat ett antal förslag beställdes i november 1958 tre lok från ASJ i Falun, med elektrisk utrustning från ASEA. Loken skulle byggas som ramverkslok med fyra via koppelstång drivna axlar. Loken skulle ha en hytt, placerad centralt.

I december 1960 kom det första loket till Hagfors för provkörningar innan loket sedan kunde sättas i trafik. De båda andra loken levererades strax efter.

Loken numrerades 101 - 103 och gavs namnen "Hagfors", "Munkfors" och "Skoghäll". Loken sattes i trafik, huvudsakligen i godståg.

Tre ytterliggare lok av denna typ beställdes senare och levererades under hösten 1966. Loken fick numren 104 - 106 och namnen "Uddeholm", "Stjärnsfors" och "Storfors". När lok 105 levererades i november 1966 var detta med stor sannolikhet det sista Svenska smalspårsloket.

Den enda som skiljde loken i serie ett och två var tjänstevikten, de nyare loken var tyngre. Loken var från början inte multipelkörbara men i mitten på 1980-talet anpassades loken för detta. Loken användes fram till banans nedläggning men några lok hann

NKIJ lok 33 växlar överföringsvagnar på bangården i Hagfors 1977-06-14. Foto: Hans Karlsson-Nyhlén.





1961-09-10 lokstallet i Hagfors. Fortfarande är det AEG-loken som dominerar även om de första tre ASEA-loken just har levererats. Foto: Stig Eldö, samling Sveriges Järnvägmuseum.

ställas av innan nedläggningen. Två lok finns kvar i Hagfors, ett hos AGJ medan det lok som överläts på Sveriges Järnvägmuseum skrotades.

Motorlok

Några reella motorlok hade aldrig NKIJ men några lokomotorer fanns. Den första levererades 1951 från Kalmar och var av den standardmodell som hos SJ benämndes Z4p. En andra lokomotor från samma leve-rantör anskaffades 1956. Den var av samma modell men med en modernare utformning av lok-korgen. Det var den sista lokomotorn av Z4p-typ som byggdes.

Senare kom två andra Z4p till NKIJ, båda med en bro-kig bakgrund. De hade levererats till SJ som Z4p men hade senare byggts om till spårvidden 1.093 mm för att användas på f.d. Köping - Riddarhyttan och fick då beteckningen Z4tu. När banan där lades ner övertogs de av Uddeholmsägda Riddarhytte AB som använde dem i trafiken mellan Riddarhyttan och Krampen. När denna trafik lades 1969 ner överfördes de till NKIJ och byggdes tillbaka till 891 mm spårvidd.

En annan begagnad Z4p-lokomotor inköp-tes från DONJ men den användes bara som reservdelsförråd.

1985 överfördes en Junglokomotor från Uddeholm Hagfors till NKIJ där den behöll sitt gamla nummer, 501.

Lokomotor 1 finns kvar i Hagfors, nummer 2 och 3 såldes medan 4:an först fanns i Hagfors men har nu deponerats till mu-seiföreningen i Köping där den åter skall få spårvidden 1.093 mm.

Motorvagnar

NKIJ:s motorvagnsflotta kan delas upp i tre huvuddelar, först de motorvagnar som anskaffades på 1910-talet, sedan de

Sammanställning över NKIJ:s ellok

Nr	Namn	Tillverkare/år	Öde
31		AEG 2133/1920	Skrotat 1964
32		AEG 2134 /1920	Skrotat 1965
33		AEG 2135/1920	Museilok
34		AEG 2136/1921	Skrotat 1964 el 1965
35		AEG 2137 /1921	Skrotat 1971
36		AEG 2138 /1921	Skrotat 1971
37		AEG 2139/1921	Skrotat 1979
38		AEG 2140 /1921	Skrotat 1964 el 1965
39		AEG 2141 /1921	Skrotat 1961 el 1963
40		AEG 2142 /1921	Skrotat 1979
41		AEG 2143 /1921	Museilok
42		AEG 2144/1921	Skrotat 1971
43		AEG 2145/1921	Skrotat 1971
44		AEG 2146 /1921	Skrotat 1971
45		AEG 2147 /1921	Skrotat 1967
101	"Hagfors"	ASEA 1543 - VM 820 / 1960	Skrotat 1991
102	"Munkfors"	ASEA 1544 - VM 821 / 1960	Museilok
103	"Skoghall"	ASEA 1545 - VM 822 / 1960	Skrotat 1991
104	"Uddeholm"	ASEA 1606 - VM 910 / 1966	AGJ 1990
105	"Stjärnsfors"	ASEA 1607 - VM 911 / 1966	Museilok

Hilding Carlsson-rälsbussar som kom i slutet på 1940-talet och slutligen de båda motorvagnssätten som krönte fordonsut-vecklingen för persontransporter på NKIJ, "Uddeholmaren",

De första motorvagnarna kom 1913 med korgar från Arlöv medan drivlinan kom från Westinghouse, vagn 1 från Frankrike medan 2 och 3 hade utrustning från England. Vagnarna hade förbrän-ningsmotor som drev en generator vilken alstrade ström till banmotorerna. Vagn 1 hade utrymme för 2 och 3 klass med de båda andra enbart hade tredje klass. När banorna elektrifierades byggdes vagn 2 och 3 om till matning från kontaktledningen.

Vagn 1 behöll förbränningsmotorn och såldes till ULB. Senare byggdes de båda kvarvarande motorvagnarna om till vanliga personvagnar.

De fanns även en fjärde motorvagn av samma generation men den byggdes 1928 som elrevisionsvagn, från början med motor för framdrivning men sedan motorn plockats drogs den av rälsbuss el-ler lokomotor och fanns kvar till banans nedläggning.

I slutet av 1940-talet anskaffade de flesta svenska järnvägar rälsbussar av Hilding Carlssons konstruktion. Så även NKIJ som 1948 fick två bussar av Y01p-modellen. Två år senare kom ytterligare tre



NKIJ elmotorvagn 2, ombyggd från bensinelektrisk motorvagn år 1921. Foto från 1930. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum.

rälsbussar av samma typ. Tre kombinerade passagerar- och resgodssläpvagnar fanns också samt två korta resgodssläp. Postverket bekostade ett postsläp som fanns några år på femtiotalet. De slopades efter ganska kort tid och postinredningen flyttades över till en vanlig personvagn.

Två av rälsbussarna finns i dag kvar som museifordon plus en av ”knallhattarna”

1956 kom sedan de båda elektriska motorvagnsätten som byggdes även de av Hilding Carlsson i Umeå med elektrisk utrustning från ASEA. Från leverans bestod de av två vagnar men en mellanvagn kompletterade sedan. Ena motorvagnen hade plats för transformator och annan elutrustning samt ett resgodsutrymme förutom plats för resande medan den andra ändvagnen var en ren resandevagn. Tågen blev snabbt mycket populära, både bland resande och personal. När persontrafiken lades ner avställdes de båda tågsätten. Det ena (12-22-14) skrotades 1968 varvid ena hytten såldes till Danmark för att monteras på en motorvagn där medan det andra sättet ställdes in i lokstallet vid Karlstad Östra där det stod till i april 1981 då motorvagnen monterades samman och bogserades till Hagfors. Där undersöktes maskinell och teknisk status inför en eventuell upprustning. Planer fanns på att starta pendeltrafik norr om Karlstad men detta blev bara

planer. Idag finns ena ändvagnen utställd på museet i Hagfors.

Dressiner

NKIJ hade även två ångdressiner. En levererad 1900 och fortfarande kvar i livet, den andra kom 1918 och skrotades efter en olycka.

Person- och resgodsvagnar

Personvagnsflottan hos NKIJ-banorna innehöll de typer som kan sägas höra till denna typ av banor.

De första personvagnarna till UHB kom 1877 då två BC och fem C-vagnar anskaffades från Ljunggrens och Hagfors Mekaniska samt en resgodsvagn från Rådane. Detta var korta tvåaxliga vagnar med sidodörrar. 1892 levererade Ljunggrens två, enligt författarens tycke mycket stilfulla, boggiepersonvagnar med sidodörrar för andra och tredje klass. De hängde med i mycket ombyggt skick ända till 1965.

FNBJ hade fyra vagnar, två med första och tredje klass samt två med enbart tredje klass som senare överfördes till NKIJ. Hagfors mekaniska levererade två postvagnar 1898.

KMJ anskaffade sina personvagnar till banans öppnande från Hässleholm och man fick då sex boggievagnar, hälften kombinerade andra- och tredje klass och hälften

rena tredje klass. Samma firma byggde även tre tvåaxliga vagnar, en BC och två C. KMJ fick dessutom 1904 från Arlöv en postvagn medan Ljunggrens samma år levererade två BC och två C. Dessa vagnar låg i en speciell nummerserie och fick när NKIJ övertog vagnar behålla serien 1001 - 1023.

Fyra tvåaxliga vagnar inköptes från Arlöv 1916 och två boggievagnar från ASJ Linköping 1918. Den senare vagnstypen var en standardmodell som Linköping levererade till många smalspårbanor. Ett antal resgodsvagnar och ångfinkor anskaffades även till banorna från olika leverantörer.

Efter dessa nyanskaffningar skedde sedan ett stort antal byggen som var ombyggnader av gamla vagnar, exempelvis sammanbyggdes några tvåaxliga vagnar till boggievagnar, motorvagnarna 2 och 3 byggdes om till personvagnar och en vagn byggdes på egen verkstad med chassi från Linköping.

I slutet på 1910-talet inköptes fyra vagnar från WÅB och NBJ till KSJ för att användas i arbetartågen mellan Karlstad och Skoghäll. Dessa vagnar övertogs 1927 av NKIJ.

NKIJ ägde aldrig någon stålvagn men en trafikerade ändå banan. Postverket förde över en vagn som ursprungligen byggts för SJ 1946 och hade 1067 mm spårvidd. 1955 kom vagnen efter spårviddsskifte till NKIJ och gick kvar till persontrafikens nedläggning då den skrotades. Systervagnen finns idag som museivagn hos ULJ.

Godsvagnar

NKIJ:s godsvagnspark var stor och omfattade de typer av vagnar som krävdes för att klara av transportbehoven vilket naturligtvis medförde att olika vagnstyper fanns under åren. De första vagnarna som kom var korta vagnar som användes som malmvagnar. Ca 350 sådana vagnar med littera P fanns från banans öppnande och



KMJ tvåaxliga C 1018 på ASJ i Linköping 1919. Vagnen har renoverats och försetts med tryckluftsbroms. På bilden upplastad på en normalspårig godsvagn för vidare transport till sin hemmabana. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum.

några fanns kvar som grusvagnar in på 1970-talet.

Andra tidiga typer var N och G-vagnar av olika varianter. Även kalkvagnar littera R fanns. Några boggievagnar för träkolstransporter inköptes. Efter sekelskiftet 1900 började leveranser av NN-vagnar i större antal samt J. Samtidigt fortsatte G-vagnar av olika modeller att anskaffas.

Utvecklingen gick vidare och nya vagnar kom till, bland annat två matvaruvagnar, littera H. Några NN-vagnar byggdes om och fick korgar för att skydda halvfabrikat som transporterades mellan Hagfors och Munkfors, de fick då littera GQ. De första överföringsvagnarna levererades, en vagn typ som kom att bli helt dominerande de sista åren.

1943 kom kraftiga treaxliga malmvagnar, M+. 1955 övertogs ett antal vagnar från nedlagda ASIJ, dels NN-vagnar men också sex stora G-finkor som slutmonterades efter att de kommit till NKIJ.

Vanliga O-vagnar började komma 1955 för att ersätta NN-vagnarna. Ur den typen utvecklades sedan dels Op som hade gummifjädring och senare även timmervagnarna Qp.

1962 kom 15 boggiemalmvagnar från Christians Ohlson för att användas i trafik mellan Finnshyttan och Hagfors. Den trafiken blev dock inte så långvarig utan vagnar fick i stället ofta gå som grusvagnar.

NKIJ hade även tankvagnar, dels treaxliga byggda på underreden från kalkvagnar och dels moderna boggievagnar. De gick med olja mellan Karlstads hamn och Hagfors.



NKIJ Q37p 1736 med NBK E 1008 "på ryggen" i Hagfors 1977-10-16. NBK-vagnen gick som skyttel mellan Molkom och Hagfors med skrot från Uddeholms dotterbolag i Molkom. Foto: Hans Karlsson-Nyhlén.

De sista åren tillkom även vagnar för containertransport. De var ombyggda malmvagnar som användes för denna trafik.

De godsvagnar som anskaffades registrerades från början på de olika banorna och flera tillhörde även Uddeholmsbolaget.

Att djupare beskriva vagnparken kräver som sagt större utrymme men eventuellt kommer fordonslistor att läggas ut på hemsidan www.historiskt.nu så mera tabellinformation kan då fås där.

Använda förkortningar

AAAtlas, Stockholm
AE Avonside Engine Company, Bristol
AEG AEG, Berlin
Arl Waggonfabriken, Arlöv, senare AB Svenska Järnvägsverkstäderna, Arlöv
ASEA ASEA, Västerås

ASJL AB Svenska Järnvägsverkstäderna, Linköping
BH Black, Hawthorne & Co, Gateshead on Hyne
HC Hilding Carlsson, Umeå
HH Henry Hughes & Co, Loughborough
HmHässleholms Verkstäder
HMV Hagfors Mekaniska Verkstad
HR Hasselgrens, Rådane
KrhKristinehamns Mekaniska Verkstad
KVAB Kalmar Verkstads AB
Lj Ljunggrens Mekaniska, Kristianstad
MV AB Motala Verkstad
MW Manning, Wardle & Co, Leeds
NH Nydqvist & Holm AB, Trollhättan
OK Orenstein & Koppel, Nowawes
VM ASJ Falun (Vagn- & Maskinfabriken)
WE Westinghouse, England
WF Westinghouse, Frankrike
WL Wallberg & Lundviks Mekaniska Verkstad, Vänersborg
WS Westinghouse - Scania



Slutet 1988 beslutade bolaget att trafiken på den återstående sträckan Hagfors - Deje skulle läggas ned. Trafiken upphörde 1 oktober 1990 och banans rivning startade omedelbart. Bilden visar "rivningståget 18 april 1991 mellan Ransäter och Munkfors. Ett från AGJ inhyrt Tp-lok svarade för dragkraften. Foto: Erik Sjöholm.



Våra moderna järnvägsknappar



Från vänster: SJ-knapp M/1985, knapp M/X-2000 samt SJ-knapp M/1991.



Från vänster: SJ-knapp M/1997, SJ-knapp M/2008 samt knapp M/LINX.

Det är ju i järnvägs-kretsar allmänt bekant att det funnits en uppsjö knappar vid de svenska järnvägarna genom åren, vid såväl SJ och de Enskilda Järnvägarna (EJ). Jag tänkte här presentera de knappar som burits vid SJ's verksamheter sedan 1985. Under 1984 aviserades det att ett nytt uniformsreglemente skulle komma vid SJ under 1985. Bilder på en provkollektion av den nya uniformen visades i SJ Nytt och en liten modevisning hölls också vid ett tillfälle i centralhallen på Stockholms Central. Knapparna i provkollektionen hade ett litet bevingat hjul och var förgyllda, men bar ingen Kunglig Krona. Någon Krona bar heller inte vinghjulet i mössan. När uniformen sedan kom under våren 1985 kröntes både mössvingen och vinghjulet på knappen av en Kunglig Krona, någon hade väl under resans gång kommit på att det var statligt och inte privat verksamhet.

Den fastställda knappen för 1985-års uniform bjöd inte på några större nyheter, nej det var samma knapp som vi var vana med sedan tidigare. Den knapp som kom redan under 1950-talet och överlevt genom 1970-talets Uniformsreglemente och nu bjöds fortsatt liv till nya kläder. Nyheterna med knappen var att den kom i en helt ny mellanstorlek som vi inte sett tidigare som är 20 mm i diameter. Den nya knappstorleken var ämnad lokförarnas älgskinnsväst och olika koftor. 1985-års knapp är litet flatare än sina föregångare och ibland aningen rödare i nyansen. Den är också omvikt som sina företrädare. Storlekarna är 14 mm, 20 mm, samt 23 mm i diameter.

Under hösten 1990 kungör SJ att man fastställt en ny logotyp, detta i samband

med att trafiken med X 2000 tågen startar. Till X 2000-trafiken har man tagit fram en helt ny uniform som bara får bäras av personalen när de tjänstgör på de tågsätten. Den uniformen får en helt egen knapptyp och knapparna och resten av emblemen är silverfärgade. Motivet på X 2000-knappen är en starkt stiliserad nosprofil på en X2-enhet. Knapparna är silverfärgade och gjutna eller pressade i ett stycke och finns i två storlekar 14 mm och 19,5 mm i diameter.

I och med att SJ antagit en ny företagsidentitet så är det naturligt att den gängse uniformen också får nya knappar och märken, samtidigt som brevpapper, fordon, föreskrifter och allt annat också förses med den nya loggan. De nya mössmärkena och plagg med nya knappar börjar dyka upp under våren 1991. De knapparna och märkena kommer att kallas Modell /1991 och har samma storlekar samt är också förgyllda som 1985-års knapp.

Under 1996 presenteras en helt ny uniform som i det stora hela starkt påminner om den särskilda X-2000 uniformen. Den största skillnaden är att de vinröda passpoalerna försvunnit och att man ska kunna skilja personalgrupperna åt genom olika färger på västen. SJ kör runt ett eget uniformsprovartåg under 1996 med en provkollektion samt med personal som tar upp storlekar och noterar eventuella specialbeställningar bland personalen. De nya uniformerna levereras ut med Posten från och med januari 1997. I och med detta upphör SJ's egna centrala uniforms-förråd, men det visade sig

framöver att de olika tjänstställena ändå kom att ha nytta av att lägga upp små förråd av vissa standardartiklar. Knappen till 1997-års uniform fick samma motiv som knappen till den tidigare särskilda X-2000 uniformen, som nu böts ut och upphörde. Knapparna blev av omvikt utförande och har en oxiderad, mer silvergrå nyans samt har tre storlekar 14 mm, 17 mm samt 19 mm i diameter.

SJ startade år 2000 ett samägt bolag med norska NSB som körde gränsöverskridande tågtrafik Stockholm-Karlstad-Oslo och Oslo-Göteborg-Malmö-Köpenhamn. Bolaget hette LINX och hade egen personal och en egen blågrå uniform med egen knapp i två storlekar, 15 mm och 20 mm i diameter. Knappen är i pressat utförande. Bolaget upphörde 2004.

År 2008 i slutet av maj fick SJ sin senaste uniform. Där har man på knappen lämnat nosprofilen från X-2000 tågen och bär företagets logotyp igen, dock utan bokstäverna SJ. Knappen är silverfärgad och är av pressat utförande och har storleken 20,5 mm i diameter.

Artikeln har gjorts tillsammans med Mikael Dahlgren som också står för bildmaterialet. Knapparna kommer ur egna samlingar.



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!

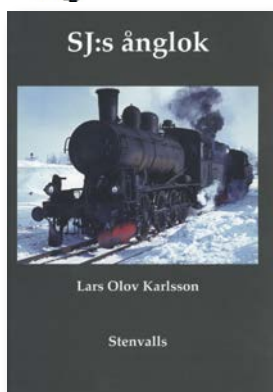
Hör av dig till undertecknad när det gäller material till både SPÅR och Sidospår! Via vanlig post: Sidospår Box 407 801 05 Gävle eller via e-post: sidospar@jvmv.se

Rolf Sten



Recenserat

Erik Sundström har läst:



Ångloksentusiasternas favoritbok hade hittills varit SJK-boken om Normal-spåriga ånglok vid Statens Järnvägar, tryckt 1973. Den hade mängder av data och upplevdes som mycket komplett. Tekniska förklaringar kunde man hitta i gamla ånglokläran.

Men – det har hänt mycket sedan dess. Ångloken finns nu bara kvar som museiföremål, men deras sista aktiva tid kring 1970 blev väl dokumenterad. Den nya boken av L O Karlsson, utgiven av Stenvalls, vill koncentrera kring lokens

användning och visar så många utmärkta bilder av loken i drift, inte bara tillverkarbilder från sidan. Den är också koncentrerad på de mest förekommande typerna, och ger bra förklaringar till valet av olika typer och deras användning.

Den tekniska sidan beskrivs i flera kapitel om belysning, bromsar, ångpannor etc mer riktat till teknikhistoriskt intresserade än som i ånglokläran till servicepersonal. Mycket intressant är vad som berättas om loktypernas gradvisa utveckling för att passa kraven och begränsningarna på olika banor.

Två små tekniska oklarheter finns. Bromsarna hade varit lättare att förstå om det nämnts att bromskraften fås genom undertrycket eller övertrycket i den hälft av bromscylinern som inte hängde ihop med bromsledningen. Ångpannorna hade varit lättare att förstå med en hänvisning till Carnot's lag som säger att verkningsgraden hos en ångmaskin beror på temperaturskillnaden mellan inkommande och utgående ånga.

I motsats till SJK-boken ges här inga årtal och data för tillverkning och slopning, men i stället ordentliga uppgifter om vilka lok som finns kvar vid museibanor och museer, även i utlandet. Dessutom tas också SJ smalspåriga ånglok med, mycket värdefullt då de annars inte funnits samlade någonstans.

Den verkligt stora upplevelsen i boken är alla utmärkta foton, även färgbilder, liksom alla hänvisningar till tidskriftsartiklar för den som vill veta ännu mer. Bilderna är både författarens egna och urval från Stig Nybergs's samling vid Sv Järnvägmuseum.

Boken kan varmt rekommenderas för alla som är intresserade av järnvägarnas teknikhistoria.

Stenvalls förlag ISBN 978-91-7266-171-4



Hans Persson har läst:



I dessa tider när man talar om Piratpartiet, Anti-piratbyrå och Pirate Bay är det kanske inte så konstigt att det finns ett Piratensällskap som också ger ut en årsbok. Men det rör sig om en helt annan och tidlös Piratverksamhet, nämligen ett sällskap som i några decennier på olika sätt hedrat minnet av en av våra största författare, Fritiof Nilsson Piraten.

Han föddes 1895 och växte upp i stinsbostaden på järnvägsstationen i Vollsjo i Skåne. För en järnvägsfantast som tycker om goda berättelser känns

det bra att Piratensällskapets årsbok 2008 återvänder till Piratens järnvägsrötter.

Bokens huvuddel är en studie av Gunnar Sandin med rubriken "Piraten och järnvägen". Där kopplas på ett fängslande sätt den skånska järnvägsgeografin i Piratens hembygd ihop med Piratens stundtals halsbrytande skrönor. Vi får beskrivningar dels av järnvägsbyggandet i Piratens hemtrakter och av Piratens hemmiljö kring Vollsjo stationshus. Den sociala och ekonomiska bakgrunden och landskapsbildens förändring tas också upp. Vi får också exempel på hur Piraten använde sina kunskaper om förhållandena kring järnvägen i sina noveller och böcker. Naturligtvis var det inte alltid helt korrekta beskrivningar, men de kunde kanske ha varit det, även om Piraten med den store författarens rätt beskriver företeelser som han själv inte kan ha upplevt. I "Bokhandlaren som slutade bada" beskrivs livfullt utskänkningsen av flasköl på stationen vid tågets ankomst och hur tågets avgång styrdes av den hastighet med vilken lokförare Serrman drack ut sin varma öl. Stationernas serveringsrättigheter avskaffades av styrelsen för Ystad-Eslöv järnvägar fem år innan Piraten föddes! Men Piraten får oss ändå att tro att hand upplevde det själv. Hans författarskap byggde mycket på att balansera mellan sanning och fiktion på ett trovärdigt sätt.

Sandins studie ger något åt både de litterärt intresserade, Piratenvänner och tågfantaster. Man får till exempel veta mer om de för mig tidigare okända begreppen "helstation" och "halvstation".

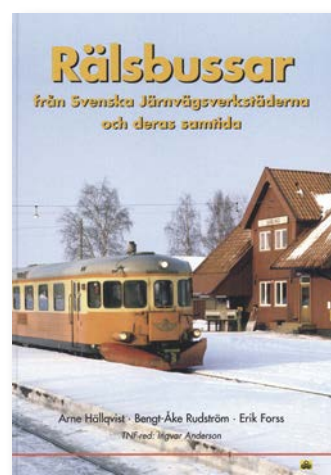
Utöver Gunnar Sandins avsnitt i boken kan man också glädjas åt en uppteckning från en TV-intervju som Ria Wägnér gjorde med Fritiof Nilsson Piraten 1965. Det är helt uppenbart Ria är helt förvirrad och vet inte vad hon ska tro när Piraten berättar en historia om kannibaler på Bakken utanför Köpenhamn.

Årsboken innehåller mycket trevlig och inspirerande läsning. Själv blev jag inspirerad att börja läsa Fritiof Nilsson Piraten igen, något som det var alldeles för länge sen jag gjorde senast.

Boken är utgiven av Fritiof Nilsson Piraten Sällskapet (särskrivningen är Sällskapets egen) Tryckt på Ystads centraltryckeri 2008, ISBN 978-91-977085-1-7



Lars Olov Karlsson har läst:



Denna nya bok i A4-format är utgiven av Trafik-Nostalgiska Förlaget med Ingvar Anderson som redaktör. Det har givits ut åtskilliga böcker om rälsbussar förr, till och med delvis samma författare, men ändå fyller denna nya bok en funktion. Här beskrivs huvudsakligen de rälsbussar vi brukar sammanfatta som Y6-typen, de rälsbussar och släpvagnar som präglade framför allt de svenska sidolinjernas trafik

från mitten av 1950-talet och trettioalet år framöver.

Det börjar med att Arne Hällqvist beskriver bakgrunden till YC06-generationens vagnar och hur de olika typerna sedan kommit till, använts och slutligen försvann. Rudström tar sen upp tillverkningen vid ASJ, bland annat med en utförlig och mycket intressant bildberättelse om hur en rälsbuss byggs upp från de första plåtbitarna tills det är dags för provtur med

allvarliga tjänstemän i trenchcoat och hatt. ASJs övriga rälsbussar och motorvagnstågen till Colombia beskrivs, och så följer en kavalkad av riktigt bra bilder från rälsbussarnas vardag i hela landet. Därefter ger man en ingående beskrivning av de många bussar som exporterades begagnade till Danmark. Här kom de slitna svenska rälsbussarna i många fall att rädda trafiken på många privatbanor fram tills att dessa kunde köpa nya och moderna vagnar. Andra Y6-vagnar hamnade i Liberia och många byggdes om till tjänstefordon. Allt berättas och illustreras på ett föredömligt sätt. Det sista textkapitlet handlar om de ganska många rälsbussar som blivit bevarade som museifordon. Slutligen innehåller boken utförliga listor där man kan följa varje enskild vagns historia.

Helt klart en bra bok för den som har en relation till dessa klassiska järnvägsfordon. Och vem har inte det? När vi kör vår kombinerade bildvisning och modelljärnväg på museet i Ängelholm är det oftast just Y6-tåget som väcker flest suckar och högljudda minnen bland publiken. De allra flesta kommer ihåg sommarens glada rälsbussresor till landet. Ett mer folkkärt järnvägsfordon finns nog inte.

Jag kan inte finna några allvarliga faktafel. En del av de äldre färgbilderna kanske inte har allra högsta kvalitet, men det kompenseras mer än väl av bildernas övriga värde. Layouten är konventionell, bilderna många och omväxlande, texten lättläst.

Köp, läs, njut och ha den som referensexemplar. Den bör inte saknas hos någon sann järnvägsvän.

Trafiknostagiska förlaget. ISBN 978-918530579-7



Sten Henriksson har läst:



Tankar vid ett femtioårsjubileum

”Tåg, järnvägar och entusiaster 1958-2008” med underrubriken ”En berättelse om de första femtio åren” är namnet på Svenska Järnvägsklubben jubileumsskrift från i höstas. Låt mig säga det från början: det är en vacker bok med ett bildmaterial och ett

antal texter som jag tror kan vara av intresse både för entusiasterna och för den mycket vidare krets av människor som ser positivt på tåg och järnvägar.

Teknikhistoria eller nostalgi?

Kanske behövs det ett förtydligande av position här. Jag tillhör en åldersgrupp för vilken järnvägarna var en central del av uppväxtmiljön och avgörande för bilden av Sverige. Många av oss upplevde 1950-talet som en serie av ständiga nederlag för järnvägen och en uppgivenhet inför det bilsamhälle som så uppenbart var på väg. Riktigt klar över var min gräns går mellan legitimt historiskt intresse för järnvägar och en mera tvivelaktig nostalgi är jag inte. Hur som helst kan jag till vardags behärska min järnvägsentusiasm. Jag har väl åkt på några museibanor, köpt några järnvägsböcker och besökt några järnvägmuseer. Men visst, inför konstgrepp som fotokörningar och museibanor som turistfällor har jag alltid känt mig kallsinnig.

Då är det här ändå ett tillfälle att uttrycka ett tack och ett erkännande till den generation av järnvägsintresserade som startade Svenska Järnvägsklubben. Här tog man vara på materiel, hus,

miljöer och framför allt kunskap som annars kunnat gå förlorad. Och allt detta blev inte bara död materia: lok och vagnar hölls i stånd, tåg körde, dokumentation samlades. Resultatet blev en levande historia.

50-tal och 00-tal

För att så komma till boken själv så är dess i mitt tycke främsta förtjänst de många jämförelserna mellan 50-talets och 00-talets järnvägsmiljöer. Det är inte ett 150-årsjubileum som firas utan en tid som ligger nära våra egen. Det handlar inte om ångloktiden – ångtågen var så gott som borta från ordinarie trafik redan 1958. Dock, så annorlunda allting var! Som det sägs i boken: ”Järnvägen 1958 hade betydligt större likhet med 1800-talets järnväg än med 2000-talets.” 1958 var järnvägsnätet och persontrafiken någorlunda intakta, stationerna och perrongerna bemannade, godsmagasinen välfyllda. Här finns då underbara bilder från lantliga perronger där Hilding Carlsson-rälsbussen står klar för avgång eller från den saknade Hyllan, Trafikrestaurangens servering i södra ändan av Stockholm C. Det är så man tycker sig känna smaken av morgonkaffe med ägg- och ansjovissmörgås.

Här finns naturligtvis massor av bilder från alla de utflykter som ordnats genom åren och jag kan väl finna dem lite enahanda: bolmande lok och medelålders män i vita nylonskjortor. En bild får mig dock att önska att jag varit med: ett SJK-tåg draget av L2t 4013 färdas den mäktiga smalspårsbågen över Sydvästsverige, Halmstad Ö–Vislanda–Karlshamn, år 1965. Vi får se när det passerar över Mörrumsån i Svängsta och bilden (Erik Sjöholm) är förstås från en fotokörning!

Forskningen

SJK:s verksamhet i form av extratåg, bok- och tidsningsutgivning dokumenteras liksom listor på föreningens förtroendevalda, men det tilläts inte ta alltför stor del av utrymmet. Det är ändå järnvägen själv som står i centrum. Kanske skulle jag önskat mig en större betoning på den omfattande forskning föreningen stått bakom eller uppmuntrat. Järnvägsforskningen i Sverige är ett fantastiskt exempel på vad en väsentligen amatörbaserad verksamhet kan åstadkomma. Samtidigt kan jag inte finna den annat än svåröverskådlig och isolerad från annan social, kulturell och teknikhistorisk forskning. Järnvägarnas roll i framväxten av det moderna Sverige är så central att amatörforskningen borde fångas upp och integreras i den akademiska baserade forskningen. Har SJK gjort några framstötter i den riktningen? SJK skulle väl kunna börja med att i samarbete med universitetsforskare söka anslag från Vetenskapsrådet och någon lämplig jubileumsfond för en rejäl bibliografi och en kommenterad översikt över svensk järnvägsforskning.

En vidgad roll?

SJK:s stadgar säger att föreningens uppgift är att stödja intresset för järnvägar. Jag finner det viktigt att man har denna öppna målsättning och att SJK alltså inte blev en rent järnvägshistorisk förening. Därmed uppskattar jag särskilt att man i den utmärkta tidsningen Tåg ger utrymme också för modern järnvägsutveckling. Om man riktar blicken framåt måste det vara få uppgifter som är så angelägna som att ta vara på den våg av järnvägsintresse som följt av insikterna om klimathotet. Jag är förstås okunnig om de föreningspolitiska komplikationer som skulle ligga i att man vidgade sin verksamhet genom att i samverkan med närliggande organisationer gå ut mer offensivt som en påtryckargrupp. Men nog skulle det vara en väg att rekrytera nya generationer och se till att SJK kan få uppleva ännu en femtioårsperiod.

SJK förlag ISBN 91-85195-03-0





Våren 2008 tog modelltågstillverkaren Liliput fram ett tågsätt från 1920-talets Tyskland, Karwendel-Express. Tåget hade från början 1929 specialmålade nitade stålvagnar. Vagnssidorna var nedtill mörkblå och upptill ljusblå. Taken var ljusgrå och randningen var i gult. Karwendel-Express gick mellan München och Innsbruck och för trafiken anskaffades sju tredje- och fem andraklassvagnar samt fem resgodsvagnar med kök(!). Karwendel-Express fick under 1930-talet nyare vagnar i en annan färgsättning, och de ursprungliga vagnarna målades om i normal DR-färg, d v s mörkgrönt.



Vagnarna gick sedan i annan trafik in på 1970-talet hos DB.

Det som slog mig när jag såg modellen var att vagnarna hade nästan identiskt samma färgsättning som den svenska kungavagnen, A03, senare S3, 2904.

Vagnen byggdes av Kockum 1931. Varför har den svenska kungavagnen samma färgsättning som ett sydtyskt turisttåg? Hade någon i kungens närhet, eller han själv, sett eller kanske till och med åkt med Karwendel-Express och fattat tycke för färgerna? Vad jag kan finna finns ingen motivering i några handlingar varför denna färgsättning valts. Tidigare kungavagnar hade varit mörkblå, men ytterligare en kungavagn, 1864, målades i Karwendel-Express-färgsättning om jag inte missminner mig. Den slopades 1966 men 2904 finns idag bevarad i sin vackra färgsättning av Sveriges järnvägmuseum. Den användes senast av kungen vid 150-årsfirandet av den svenska järnvägen i extraåget till Nora den 5 juni 2006.

Är det någon som kan kasta ljus över denna fråga? Varför detta sammanträffande med identisk färgsättning i Tyskland och Sverige. Kan det vara en tillfällighet?

Text och foto: Lars Olov Karlsson



Var tror du den nordligaste järnvägen ligger, Sibirien eller Alaska?

Ingendera faktiskt, den ligger på Spetsbergen eller Svalbard som normmännen vill att ögruppen skall kallas. Svalbard är dels en bas för fiskeindustri, men har flera kolgruvor. Enligt en internationell

överenskommelse från 1920 skall öarna räknas som norskt territorium, men med rättighet även för Sverige och Ryssland att ha gruvor och hamnar där. Sverige gav upp efter några år, men Ryssland insisterade på att fortsätta, troligen mest för att få en hamnmöjlighet nära Arktis. Normmännen hade en gruva på den lilla ön Björnöya, som drevs några år och där man hade en liten järnväg med svenskbyggda ånglok från Ljunggrens verkstad, och driver fortfarande en stor gruva på huvudön vid Ny Ålesund. Där hade man också en liten bana med ånglok, som än i dag finns kvar som liten museibana. Norska postverket har just kommit ut med ett frimärke som föreställer ett av dess ånglok

Erik Sundström



Efterlysning

Till Sveriges Järnvägmuseum i Ängelholm har denna handsignallykta överlämnats som gåva. Den är tillverkad i plåt och har hållare för batteri. Genom att fälla för olika "filter" kan man visa vitt, rött och grönt sken, samt dessutom de samma men avbländade (filtret är här en perforerad plåtskiva). Vi har inte sett någon sådan lykta tidigare. Den enda märkning den har är KL. H (eller möjligen II, dvs romersk tvåa). Vi har ingen aning om var den använts. Personen som lämnade den visste inget, men kommer från Ängelholmstrakten.

Någon som vet?

Apropå cirkusartikeln i förra numret av Sidospår

"Kungörelse (1920:930) angående desinfektion av järnvägsvagn, som använts för transport av levande djur

Författningen är upphävd genom SFS 1995:1261

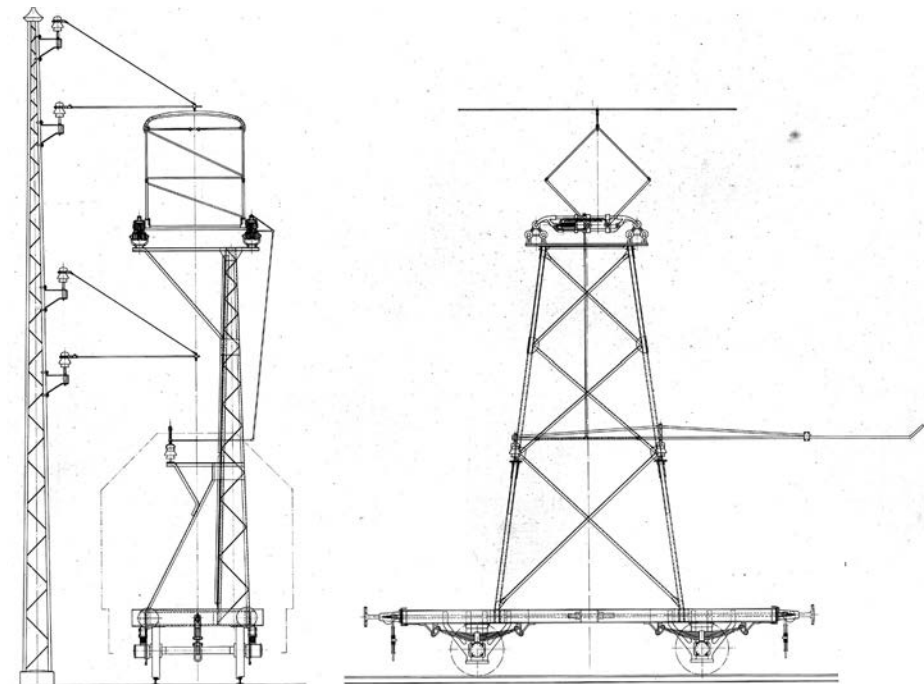
1 § Järnvägsvagn, som använts för befordring av levande djur och å vilken bestämmelserna i kungörelserna den 22 december 1892 (n:r 109), den 9 december 1898 (n:r 126), den 9 december 1898 (n:r 127) samt den 8 november 1912 (n:r 343), icke äro tillämpliga, skall omedelbart efter lossningen först noggrant rengöras enligt de föreskrifter, järnvägsstyrelsen utfärdat eller kommer att utfärda, och därefter invändigt besprutas med het sodalut, beredd genom lösning av 1 del soda och 50 delar vatten, som uppvärmts till +50 grader C.

2 § Vad i § 1 stadgats skall dock icke äga tillämpning beträffande vagn, som använts för befordring av hästar tillhörande krigsmakten eller ställda till dess förfogande, eller beträffande vagn, som använts för befordring av levande djur



Ritningsfrågan

Jonny Hallgren fann denna ritning i samband skanning av elbyråns ritningar, Ebr 17414. Hans kommentar var: "Jag vet som sagt inte ett smack om denna tingest. Det kan mycket väl bara vara ett förslag som aldrig blivit genomfört. Antar att "höjd kontakttråd" var avsedd att användas i någon grusgrop alternativt vid malmtransporten någonstans". Då är frågan, är det någon av läsarna som vet? Hör av dig till Sidospår. Epost: sidospar@jvmv.se Post: Se adress på sidan 3.



Bildfrågorna i förra numret av Sidospår gav blandade svar.



När det gällde bilden på sidan 13, "21 februari 1967, provkörning av beredskapsloken. Loken är L 809 och L 816. Vagnarna närmast loken är BF4 1337 och BFo5 1303. Bilden är tagen mellan Karlskrona

mellan stationerna inom Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län eller dessa län emellan. Kungörelse (1930:71).

3 § Vederbörande järnvägsförvaltning skall därjämte vara skyldig att, på därom av trafikant särskilt framställd begäran, för befordring av levande djur tillhandahålla järnvägsvagn, som omedelbart dessförinnan undergått dels noggrann rengöring, dels ock desinfektion medelst bstrykning eller besprutning av väggar och golv med kalkmjölk (1 del nysläckt kalk + 20 delar vatten).

4 § Kostnaden för desinfektion enligt

och Kristianstad. Erik Sjöholm minns inte vid vilken station det var", var det tydligen ingen som kunde reda ut.

Däremot när det gäller bilderna på sidan 6 och överst på sidan 7 kom det ett flertal svar. En av dom som kände igen platserna var Erik Sjöholm: "Sid 6. Bilden är tagen i Moriansfors, där väg 61 korsar Nordvästra stambanan på linjen Kil-Arvika, ca 7 km norr om Högboda stn. Bilden är tagen mot sydost. Sid 7 längst upp. Östra infarten till Arvika stn. Bilden är tagen mot sydost". **Stort tack** till alla er som svarat!

§§ 1 och 3 skall gäldas av vederbörande trafikant."

Visserligen gäller den inte längre, men den gjorde det när cirkustransporterna skedde

Är det inte en underlig formulering i andra paragrafen? Varför var dessa län undantagna? För att inte tala om krigsmaktens hästar? Och "kalkmjölk" i tredje paragrafen? Hur kan man döpa den blandningen till något som låter drickbart? Fy för den lede!

Mårten Dunér

Fortsättning från sidan 5. 37:e Drs (Gotlandsbanorna) 1947-1960 och den samtida järnvägspolitiken

fasta på förslaget och gjorde en utredning som föreslog nedläggning och överflyttning av persontrafiken till buss i SJ:s regi. Godstrafiken förutsattes skötas av privata åkerier m.fl. Förslaget möttes som väntat på stort motstånd eftersom det innebar förändringar i form av dyrare resor och längre restider. De vid senare nedläggningar på fastlandet återkommande argumenten framfördes även i den gotländska debatten. Redan Gildon hade i sin utredning framhållit att hänsyn inte tagits till eventuella bygdepolitiska militära, sociala eller andra liknande intressen. Miljöfrågor var ännu inte aktuella. Från gotländskt håll framhölls även att när nu staten övertagit järnvägarna var det också deras skyldighet att driva dem. Om man hade vetat att de skulle laggas ner kunde man ha gjort det själv och på ett bättre sätt. Protesterna hjälpte inte och den 9 juni 1953 lades den ordinarie trafiken ned. Bettransporter förekom t o m 1955. Nu hade Larsson gjort sitt och blev fr o m den 1 augusti 1953 distriktschef i Göteborg.

Nådatiden för den återstående linjen Lärbro-Visby-Bursvik blev kort. 1959 förklarade man från SJ:s sida att det inte var ekonomiskt försvarbart att fortsätta att driva linjen. En utredning om ersättnings- trafik mm gjordes och den 30 september 1960 gick sista tåget. Motståndet mot nedläggningsbeslutet var denna gång försumbart.

Av redogörelsen ovan framgår att det var dålig ekonomi som var orsaken till att gotlandsbanorna lades ned. Linjen Lärbro – Burgsvik hade t o m 1946 varit lönsam men sedan gick det snabbt utför. Orsakerna här till är många. Dels hade personalen högre löner och bättre arbetsförhållanden än under EJ-tiden, dels kunde SJ inte konkurrera med bilismen om persontrafiken och med åkerierna om godstrafiken. Rationaliseringar i form av motorisering av järnvägstrafiken och nedläggning av stationer mm hjälpte inte och kostnaden för nödvändiga investeringar kunde inte förräntas. Resultatet kunde inte bli mer än ett: nedläggning.

Man kan spekulera över vilket järnvägsnät Sverige skulle ha haft om kravet på att järnvägen skulle förränta nedlagt kapital vidhållits. Ett är emellertid säkert: Samhällsnytta kostar.

Sakuppgifterna i ovanstående artikel är hämtade dels från: Bertil Kahl: Svensk järnvägspolitik 1963-1988 dels från ett opublicerat manuskript: Martin Ragnar Bertil Kahl & Anders Svensson: Statens Järnvägar; 37 drs – Gotland.





Tema 2009 Ånga

Under året kommer mycket att handla om ånga och ångteknik.

På tåget kända & okända berättar

Invigning 7/6



Biblioteksöppet

för besökare varje onsdag kl. 10-16.
Sommarstängt från 15/6, öppnar åter 19/8. Övrig tid är biblioteket öppet enligt överenskommelse.

Påsklov 6-13/4

- Ångexperiment.
- Hur fungerar en ångmaskin?
- Spelhåla och pyssel.
- Gävle Modelljärnvägsklubb har öppet i källaren 6/4-9/4 kl. 11-15.

Familjedag: Säkerhet och Ånga 17/5

Söndag kl. 10-16.

En rolig minimuseidag.

- Gävle Modelljärnvägsklubb har öppet i källaren kl. 11-15.
- Alice från Idol!
- Ångtågspendel mellan Gävle C & museet.
- (Nyhet) Årgångståget tur & retur från Stockholm till museet.
- SJ:s Idealstaketmaskin visas upp.
- Specialguidningar om ångteknik.



På tåget kända & okända berättar

Ny utställning som invigs 7/6. Kända och okända personer delar med sig av sina tågupplevelser.

Sommarprogram 15/6-16/8.

börjar med en frivecka 15-18/6. Sommarens program presenteras. Fri entré för alla.

- Minitåget rullar alla dagar i veckan.
- Visning för barn alla dagar kl. 11.00
- Café Ångvisslan 10-16 alla dagar från 15/6 till 2/8.
- Fri visning av museet lördag och söndag kl. 13.00
- Teatervisning måndag till fredag fram till 31/7.
- Påeldat ånglok 6/7 - 12/7.



Tågspanardagen 12/9

Årets stora museidag

Tågvår 09 – Föreläsning om modern järnväg i samarbete med Tekniska Föreningen Gävle:
Nu inför Sverige ERTMS.
22/4 Kl. 18.00–19.45 Fri entré.



Smaksatta väggar utställningen pågår till 17/5. Målningar från Järnvägsrestaurangen på 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