

SIDOSPÅR 2/09

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Mycket händer i maj

Majracet är här! Det sägs att man ska lära av historien och det är museets huvuduppgift men själva verkar vi inte lära oss, eller vi lever i vart fall inte som vi lär. Vi vet att i maj månad varje år så är trycket som högst från besökande grupper, inte minst skolklasser. Inför sommaren så är det också slutforcering av ett stort antal projekt och det gäller inte bara i den egna verksamheten utan i lika hög grad inom Banverket eller för den delen i alla kontakter med åtminstone svenska samarbetspartners. Maj visar sig som vanligt också innehålla färre arbetsdagar än en vanlig månad, med första maj och Kristi himmelfärdsdag med klämdagar, åtminstone om man befinner sig i offentlig sektor, och vädret är så där försommarhärligt att koncentrationen inte alltid är på topp.

Vad gör då vi i maj? Jo, vi ordnar stora museidagar i både Gävle och Ängelholm, anställer personal för sommaren, bygger en utställning som ska stå i ett år och ordnar tvådagarsmöte för all personal. Lägg därtill att såväl museet, som hela museisektorn och trafikverken är mitt i utredningsarbete

för omfattande förändringar som måste förberedas, behandlas och kommenteras så förstår man att det är mycket nu. När Banverket dessutom byter digitalt stödsystem för personalredovisningen denna månad så känner jag en uppriktig oro för personalen, som är mitt uppe i flera för verksamheten viktiga projekt. I bästa fall har vi lärt oss till nästa maj men det är nog inte särskilt troligt...

Vad händer sedan?

Två statliga, offentliga utredningar förtjänar att kommenteras, dels slutbetänkandet "Kraftsamling – museisamverkan ger resultat" (SOU 2009:15) och dels "Effektiva transporter och samhällsbyggnad – en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg" (SOU 2009:31). Även om det ännu är förslag så finns det anledning att tro att båda utredningarna kommer att påverka museet.

I museiutredningen, som främst behandlar museerna under kulturdepartementet, så föreslås ett starkt kulturpolitiskt ansvar för statliga museisamlingar som inte sorterar under detta departement, vilket alltså gäller

Sveriges Järnvägmuseum inom Banverket under Näringsdepartementet. Detta efterlystes faktiskt i en skrivelse till utredaren som jag fick i uppdrag att författa å åtta statliga museichefers vägnar, vilken finns med som bilaga i utredningen, så förslaget var för min del ytterst välkommet. Banverket och generaldirektör Minoo Akhtarzand har i remissyttrande (remisstiden gick ut 19 maj) också ställt sig bakom utredaren.

Den andra utredningen som även kallas Trafikverksutredningen föreslår en sammanslagning av Banverket, Vägverket och delar av Luftfartsverket och Sjöfartsverket. Utredarens förslag har föregåtts av uppdrag åt Banverket och Vägverket att hitta former för gemensam administration, vilken är på gång att sjösättas. Självklart måste vi vara pro-aktiva och hitta lämpliga former för museiverksamheten i ett framtida trafikverk. Jag ser många, spännande möjligheter och självklart måste vår egen utredning som jag skrev om i förra Sidospår ta hänsyn till detta. Den utredningen kommer att presenteras den 30 juni. Jag återkommer i frågan.



Järnvägmusei Vänner

Från Gävlegruppen kan rapporteras

1 februari flyttades vårt varulager. Detta hade varit utspritt på olika ställen med huvuddelen lagrad i UGJ-stallets vattentorn. Flytten genomfördes med hjälp av en självgående saxlift. Nu har vi allt på ett och samma ställe nämligen vindsvåningen Hennans stationshus. I skrivande stund återstår "bara" att sortera och lägga allt på hyllor.

Arbetet med att inreda lokalerna i UGJ-stallets vattentorn har nu kunnat påbörjas eftersom vårt varulager nu är borta. Lokalerna kommer att bli personalutrymmen för i första hand de medlemmar som jobbar med lok och vagnar. Gävlegruppens kontaktperson är Gunnar Jonsson, epost: geflegruppen@jvmv.se

Järnvägshistoriskt forskarmöte

På Sveriges Järnvägmuseum i Ängelholm genomfördes det fjärde forskarmötet helgen 28-29 mars. Teman var bland annat "Järnvägarna och sockerbruken" samt "Ängelholms lokstation".



Transport av vårt varulager. Här är en omgång på väg "in" på Hennans tredje våning. Foto: Gunnar Jonsson.

För första gången hade vi en inbjuden gästföreläsare, Jim Rees från National Railway Museum i York. Han berättade



Forskarmötet. Jim Rees i talarstolen. Foto: Rolf Sten.

om tidiga engelska ånglok, ett av mötet mycket uppskattat föredrag.

Forskarmötet hade samlat 28 personer och genomfördes i en öppen, lärande och avspänd atmosfär.

Nästa forskarmöte kommer att hållas på Sveriges Järnvägmuseum i Gävle 10-11 oktober.

Årsmöte och årsmötesresa

Årsmötet 2009 hölls den 25 april på



Eskilstuna 25 april. Årsmöteståget gör tidtabellsenligt uppehåll. Tåget bestod av SSRT RC6 1324, A2 5040, Sahlins vagn S1 3607 samt A2 5043. Foto: Lennart Lundgren.

restaurang Fotofickan i Herrljunga. 64 medlemmar hade hörsammat kallelsen. Val av förtroendevalda, stadgeändring och höjning av medlemsavgiften klubbades i snabb takt. Efter att punkten övriga frågor hade klarats av avslutades mötet varefter församlingen flyttade sig till lokstallet. Där höll Per-Åke Lampemo en genomgång av verksamheten och samtidigt bjöds på dryck och tilltugg.

Dagen avslutades med gemensam middag på restaurang Fotofickan.

Efter årsmötet består JvmV styrelse av följande: Rolf Sten (ordförande), Thomas Gustafsson (sekreterare), Anders Larsson (kassör), Anders Hendel, Lars Granström, Lennart Lundgren, Bengt Lindberg, Erik Sundström (ledamöter) samt Robert Sjö (JVM).

I och med att mötet skulle hållas i Herrljunga beslöts att vi skulle anordna ett årsmöteståg Gävle - Herrljunga (via Stockholm - Eskilstuna - Örebro) och åter. Gävlegruppen hade ett hårt arbete med att färdigställa vagnarna till tåget. Speciellt tungt arbete var det med de två förstaklass 60-talsvagnarna, vilka var rejält smutsiga invändigt och utvändigt nedklottrade. Efter invändig sanering gjordes exteriören ren från klotter bara för att två dagar senare åter bli nedklottrade. Bara att göra om arbetet igen. Dom uttryck och tankar som förekom går absolut inte att återge i tryck!

Herrljunga lokstall, en bevarad stallmiljö. Foto: Lennart Lundgren.



Hur som helst, resan till och från Herrljunga lockade 44 deltagare och blev på alla sätt mycket lyckad. Till och med vädret stod på vår sida med en strålende sol.

Herrljungagruppen

Vårens huvudsakliga arbete har bestått av upprustning av loktendrar. Herrljungagruppens kontaktperson är Per-Åke Lampemo. Epost herrljunga@jvmv.se

Ett stort tack till alla aktiva medlemmar för ert arbete och naturligtvis även ett stort tack till alla stödjande. Sveriges Järnvägsmuseum behöver och uppskattar ert stöd!

Rolf Sten (ordförande JvmV)

Per-Åke Lampemo berättar om verksamheten. Foto: Lennart Lundgren.



JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

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



Du kan hjälpa Sveriges Järnvägsmuseum i arbetet med att vårda, bevara och utveckla de unika järnvägshistoriska samlingarna som finns på museet genom att bli medlem i Järnvägsmusei 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 Järnvägsmusei vänner får du bland annat föreningens årsbok "SPÅR", medlemstidningen "SIDOSPÅR", rabatt i Sveriges Järnvägsmuseums butik samt fri entré till de nordiska Järnvägsmuseerna. (Den fria entrén kan vara indragen vid speciella arrangemang)

För år 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 2 - 2009, årgång 6

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

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

© JvmV 2009 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospa@jvmv.se

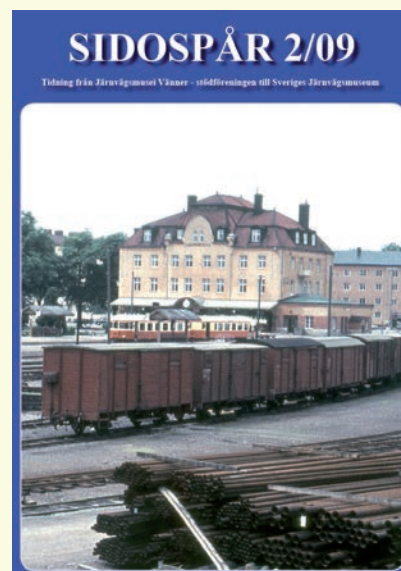
I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

Ulf Diehl ulf.diehl@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 3 2009 utkommer i september
Presstopp 15 augusti



Omslagsbilden:

Norrköping Östra 1963. Linjen till Valdemarsvik trafikeras fortfarande. Läs mer på sidan 10. Foto: Jöran Johansson.

Christina Engström

Järnvägens kvinnor - ett seminarium för kunskap och inspiration

För den järnvägshistoriskt intresserade rekommenderas att ni bokar en heldag på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle den 22 oktober.

Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle inbjuder till ett öppet seminarium på temat *Järnvägens kvinnor*. Det är fyra inbjudna föreläsare som utifrån sina specialområden kommer att delge åhöraren sin forskning. Det kommer även att ges tips på vilka källor som använts och hur de har gått tillväga vid sin forskning.

Kvinnors arbete och arbetsvillkor vid järnvägen är ett eftersatt område inom järnvägshistorisk forskning. Forskning kring mäns och kvinnors arbete inom järnvägen har länge stått tillbaka till förmån för forskning och utgivning av litteratur av teknisk-ekonomisk art.

För männens del har forskningen i stort sett kommit ifatt, även om det fortfarande finns områden som ytterligare kan utforskas. Söker man historik om kvinnorna vid järnvägen förekommer dessa ofta i bisatser i den etablerade historiken kring järnvägen.

Männen är, och har varit i majoritet, från järnvägens start och är det fortfarande. Detta är en av flera förklaringar kring varför männens historia har fått stå som norm.

Det enda försök som har gjorts att göra en samlad översikt över kvinnors arbete vid järnvägen, är en artikel på 10 sidor i SPÅR 1996 skriven av Hjärdis Matti. I samband med arbetet med utställningen Järnvägens kvinnor märkte Hjärdis Matti att det var svårt att få fram uppgifter om kvinnors arbete vid järnvägen. Hon hoppades på att man genom dem som besökte utställningen skulle få in berättelser och fotografier, som ytterligare skulle belysa kvinnors arbete vid järnvägen. Det var få som hörde av sig, därför skrevs artikeln för att försöka inspirera läsarna att komma in med fotografier och berättelser.

På samma sätt hoppas jag att detta seminarium ska kunna inspirera till att forska i ämnet. Seminariet kommer att inledas av Banverkets GD Minoo Akhtarzand.

Därefter kommer Helena Wojtczak, författare och forskare från Sussex i England att berätta om sin bok *Railwaywomen: Exploitation, Betrayal and Triumph in the Workplace* utgiven 2006. I boken beskriver hon den brittiska kvinnans väg i järnvägshistorien. Till föreläsningen kommer många intressanta bilder att visas. Helena Wojtczak har själv en bakgrund som järnvägskvinna, hon anställdes 1978 som



Järnvägens telegrafstation i Herrljunga omkring 1900. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

British Rails första kvinnliga konduktör. Efter denna föreläsning får vi lyssna på en föreläsning av Ann-Sofie Ohlander. Under rubriken *Kvinnor i det offentliga på 1800-1900-talet. Möjligheter, villkor, strategier* får vi historiken om de lagar och förordningar som har styrt kvinnors arbete inom statlig tjänst. Vägen för kvinnor i arbete i statlig tjänst har inte alltid gått som på räls!

Nästa föreläsare heter Ingela Östlund. Hon kommer att föreläsa under rubriken *Wilhelmina Skogh – en entreprenör av det "svagare könet"*.

Ingela Östlund är utbildad journalist med många års erfarenhet som reporter, producent, programledare och redaktör på Sveriges Television. Hon skriver för närvarande en biografi om Wilhelmina Skogh, kvinnan från Gotland, som startade och drev flera järnvägshotell och järnvägsrestauranger. Hon var född år 1849 och etablerade sig i restaurang- och hotellbranschen i en tid då majoriteten av hennes konkurrenter var män.

Sista föreläsare ut i detta seminarium är

Hjärdis Matti. Hon kommer att prata om den kommande boken *Livet längs linjen – kvinnor och män utmed Malmbanan*, där Hjärdis Matti medverkar. Boken handlar om människorna utmed Malmbanan, vi får höra om arbetet med boken och även en del om *Järnvägens kvinnor* utifrån den artikel som hon skrev i SPÅR 1996.

Seminariet börjar kl.10.15 och avslutas kl. 16.15, inklusive uppehåll för lunch och kaffe/te paus.

För ytterligare uppgifter om seminariet kontakta mig eller se ett utförligare program inom kort Sveriges Järnvägsmuseums hemsida.

Jag önskar alla hjärtligt välkomna till ett underhållande seminarium med intentionen att ge kunskap och inspiration.

För frågor om seminariet kontakta:
Christina Engström

Sveriges Järnvägsmuseum, Gävle.

christina.engstrom@jarnvagsmuseum.se

Telefon 026-14 45 63

www.jarnvagsmuseum.se

Dals hållplats år 1959, ursprungligen Falkenbergs järnväg.

En banvaktstuga byggdes på platsen 1894, 1898 byggdes banvaktstugan ut med biljettexpedition och en mindre väntsal.

Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.



Ro2a 2702

Historik

Vagnen ingick i en serie på tre restaurangvagnar litt. ABo3 som tillverkades av ASJ i Linköping 1927, som blev de sista träresterangvagnarna till SJ. Den hade 40 sittplatser i serveringsavdelningen. Köket var utrustat med vedspis, även vattenvärmen var vedeldad.

Vagnen byggdes om 1965 till utställningsvagn litt. So6 efter 1970 S6. Vagnen blev sedan avställd i Älvsjö i början på 1970-talet, där råkade den ut för en brandskada. Senare togs den tillvara av Malmabanans vänner, som 2006 överlämnade den till Sveriges Järnvägmuseum.

Upprustning av vagnen

Vagnen blev besiktigad och projekterad under 2008. Stora delar av taket fick monteras ned, p. g. a stora rötskador. Nya taksparrar i ask fick tillverkas och ångas till rätt form. Lanterninen åtgärdades, och fönstren renoverades, några fick nytillverkas. Etsat glas och nytillverkat kulturglas monterades i de renoverade bågarna.

Teakbrunt linoljekitt av egen tillverkning användes för att det skulle vara antikvariskt rätt. Ytbehandlingen av bågarna skedde med ricinolja, palmolja, linolja och citronolja. Arbetet slutfördes med en congokopalhartzlack, kinesisk tungolja och kokt linolja. Detta var mycket på en gång, men visar på att det inte är helt enkelt få det på rätt sätt.

Ny takpanel har tillverkats, och lagningar i ekstommen har behandlats med linolja, grafit och järnpigmentet Carpe Mortuum.

Takväven har vävts i England, det är hampväv enligt Royal Navys krav. Samma kvalitet som Ostindiefararen.

Ramverk och boggiar

Vagnens ramverk har fått en stor revision, och riktats efter en växlingsskada för länge sedan. Detta innebar att långbalken glödgades till över 1000 grader C, efter detta återfick den sin ursprungliga form. Hela ramverket har sandblästrats, och målats med gammaldags oljefärg.

De båda boggierna har plockats ner i minsta detalj, alla delar kontrolleras, blästrats och målas med rostskyddsfärg av gammal modell, därefter lackas det i tre varv med järnoxidsvart. Sedan får det under lång tid torka ordentligt.

Under boggierevisionen fick vagnen tillfälliga boggiar. Fjädrarna har genomgått revision och provtryckts, samt fått samma ytbehandling som övriga delar.



ABo3 2704 i leveransutförande 1927. Foto från ASN/ K. Landgrens samling.

Stommen

Återställande av vagnens ekstomme är ett tålmodsprövande arbete, då mycket av virket är svårt rötskadat. Detta arbete ställer krav på snickarnas yrkesskicklighet, förutom vår egen Stefan Carlsson har vi anlitat Björn Lindh, som fixar dessa svåra arbeten. Detta arbete kommer att fortsätta under 2009, och är omfattande. Då panelen avlägsnats måste korgen pallas upp, det var panelen som i stort sett höll ihop vagnen. En stor del av detta arbete har kunnat genomföras med hjälp av att vi har tillgång till ett omfattande ritningsarkiv, genom att ritningarna med stort tålmod inscannats och överförts till CD-skivor av Jonny Hallgren.

Den tekniska utrustningen i vagnen har även börjat projekteras.

Vagnen under renovering, man ser tydligt uppallningen av korgen. Foto den 10 maj 2009 K. Landgren.

Nya vagnsbultar har tillverkats genom smide och sedan glödgats, kokats i linolja, gängats med Withworthgänga som sig bör, för att sedan monteras på rätt plats.

Efterlysning

Vi behöver hjälp med delar till vagnen, då den så långt möjligt skall vara i 1930-tals skick.

Det kan vara allt från bagagehyllorna ovanför fönstren till skyltar mm. Du som vet något om delar hör av dej till Sv. Järnvägmuseum.

Kenneth Landgren

Källförteckning: SJ Str 422, str 77, SP SJK 1972, Thom Olofsson, eget arkiv.



Ett mössmärke som förvillar



Ett mössmärke från SJ som varit svårt att placera i historien är ett sammansatt märke av agrafftyp. Det bevingade hjulet är fastlöst högst upp på en svartmålad ståndare som i sin nedre del har en nationalkokard. Märket har på baksidan en broschnål monterad lodrätt. Märket finns i två varianter, dels uppenbart fabriksstillverkade och andra som ser ut att vara gjorda på egen verkstad (vi vet genom bevarade handlingar att SJ åtminstone vid Huvudverkstaden i Liljeholmen tidigare tillverkat vissa uniformsmärken själva). Mössmärken som är monterade tillsammans med agraff är oftast ämnade att sitta i pälsmössa, där det annars skulle vara svårt att fästa de enskilda detaljerna med bestående resultat. Kanske har Sporrang föreslagit den lösningen efter att ha tillverkat liknande emblem till andra verksamheter. Pälsmössmärken av den här typen var vanligt förekommande i militära och polisiära sammanhang.

Den 30 december 1908 fastställs ett nytt Beklädnadsreglemente för tjänstemän av lägre grad vid Statens Järnvägar där pälsmössmärket är utformat som en olik-sidig trekantig tygklädd plåt med sarg och emblem i olika varianter. Uniformsbestämmelser för SJ tjänstemän av högre grad fastställs i en skrivelse från Kungliga Civildepartementet den 10 juni 1910.



Till vänster:

Pälsmössmärke för SJ Tjänstemän av högre grad m/1910.

Till höger:

Delförstoring av fotografi som visar flera Tjänstemän med mössmärket av agrafftyp i sina pälsmössor.

Där beskrivs att under vintertiden må uniformsmössa utbytas mot pälsmössa av svart skinn, framtill försedd med ett krönt bevingat hjul af förgylld metall och därunder gul och blå kokard. En närmare förklaring till anordningen med bevingat hjul och kokard direkt på pälsmössan för högre tjänstemän hittar vi i ett brev från Kungl. Järnvägsstyrelsen till Civildepartementet daterat den 28 april 1909. Järnvägsstyrelsen anser att förutom för Generaldirektören och för Överdirektörer skall de andra

högre tjänstemännen inte bära galoner kring mössan "då de äro iförda uniform, mera sällan behöfva å tjänstens vägnar träda i beröring med allmänheten. Vid sådant förhållande synes vederbörandes tjänsteställning vara tillräckligt utmärkt genom gradbeteckningen å kavajens respektive syrtutens och kappans ärmar.

Hvad slutligen angår pälsmössan, har Kungl. Styrelsen funnit sig böra föreslå att de nuvarande utmärkelsetecknen, bevingadt hjul och kokard, anbringas direkt på mössan och icke såsom för närvarande å en med tyg överdragen plåt, samt att någon gradbeteckning icke må förekomma å pälsmössan.

Brevet är underskrivet av Generaldirektör Pegelow

1921 sker en hel del förändringar gällande uniformeringen. De högre tjänstemännen får ett nytt mössmärke i guldbrodyr som ersätter bevingat hjul och kokard på såväl skärmössa som pälsmössa. För tjänstemän av lägre grad får pälsmössmärket en ny form. Då bruket att bära tjänstenummer i mössan försvunnit behövs inte längre utrymme för detta på mössmärket som blir mindre och får formen av en mer liksidig trekant.

Vi kan på fotografier se att man efter

Tecknad bild på pälsmössa för SJ Tjänstemän af högre grad ur ALMANACK FÖR ALLA 1912.



införandet av det broderade mössmärket för tjänstemän av högre grad åtminstone under en period låtit de av lägre grad få använda mössmärket av agrafftyp i sina pälsmössor. Sannolikt bara under en övergångsperiod medan de i sin tur väntar på sina nya mössmärken.

Märke och bilder ur författarens samling. Mikael Dahlgren hjälpte till att fixa bilderna.



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 småländska smalspåret med utgångspunkt från Växjö, 59 minuter, Sv/v och färg, 225 kr

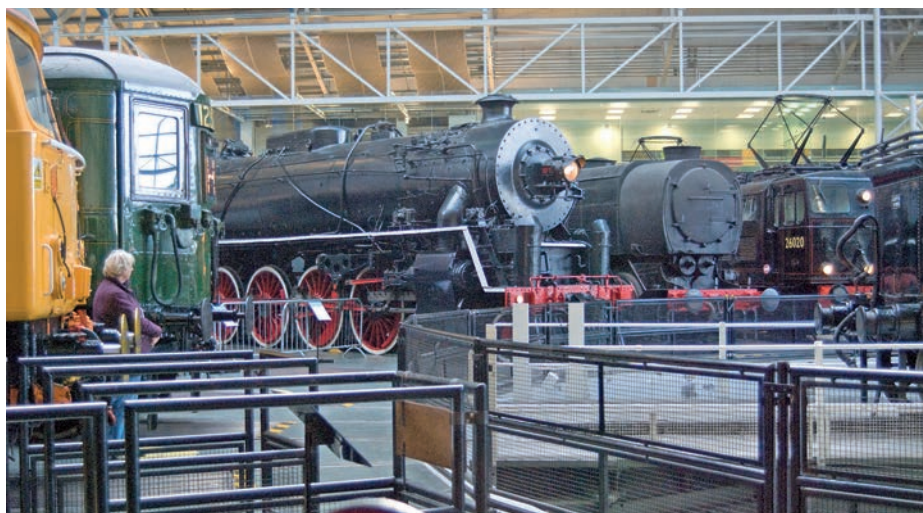
Övriga 14 filmer kan du läsa om på www.rimbogrande.se



Dessa fördelaktiga priser och dessutom portofritt gäller endast medlemmar i Järnvägmuseivänner. 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
Telefon 08-7742434

Johannes Tångeberg
National Railway Museum, York



Vy från museets stora utställningshall. Foto: Johannes Tångeberg.

Den 3 juli 1938 uppnådde lokomotivet *Mallard* för några korta ögonblick den hisnande hastigheten av 126 mph, 203 km/h. Visserligen skar loket ihop efteråt och fick föras till Doncaster för reparationer, men hastigheten står sig än i dag som den snabbaste som någonsin uppmätts för ett ånglok.

Mallard tillhörde London and North Eastern Railways (LNER) klass A4 som designats av Sir Nigel Gresley för sträckan London-Newcastle. De strömlinjeformade loken blev en succé och restiden mellan de båda städerna kortades 1935 till (då) fantastiska fyra timmar.

I dag finns rekordloket, som togs ur tjänst 1963, att beskåda på, NRM, i York, Storbritannien.

Museet samlingar innehåller över 100 lokomotiv och närmare 200 andra rullande föremål. Även om många är utlånade och finns på andra håll än i York och trots att inte alla är utställda för allmänheten, visas här ett imponerande urval.

Besökaren kan följa järnvägens utveckling från ångans barndom i början av 1800-talet och framåt. Exempel på ett tidigt lokomotiv är *Agenoria*, byggd 1829 men med teknik äldre än den samtida och mer berömda Stephensons *Rocket*. Av *Rocket* finns dock endast en replik representerad i York.

NRM har funnits i York sedan 1975. Museets förhistoria sträcker sig dock betydligt längre tillbaka. Redan i mitten av 1800-talet började dåvarande Patent Office Museum, en föregångare till dagens Science Museum, bevara äldre lokomotiv, bland dem just den ovan nämnda *Agenoria*. Även de stora järnvägsbolagen i Storbritannien bestämde sig tidigt för att rädda ett urval av gamla lok till eftervärlden, och redan under 1800-talet skapade North

Eastern Railway ett museum i just York. De flesta utställningsobjekten är naturligtvis brittiska, men här finns även ett japanskt Shinkansen-lok från 1960-talet och ett kinesiskt, drygt 28 meter långt ånglok från 1935.

Bland berömdheterna i NRM:s samlingar märks också LNER No 4472, *Flying Scotsman*, ritad av samme Sir Nigel Gresley som senare skapade A4-klassen och *Mallard*. 1928 lyckades *The Flying Scotsman* med bragden att färdas non-stop från London till Edinburgh, och 1934 blev loket det första att köra fortare än 100 mph, 161 km/h. Även detta lok togs ur tjänst 1963 och efter många äventyr, som bland annat omfattar besök i USA och Australien, räddades hon slutligen till NRM. I dag befinner sig loket i York, där det genomgår en totalrenovering. Besökarna kan följa arbetet och bese delar av det för

LNER No 4468 Mallard, som sedan 1938 innehar rekordet som världens snabbaste ånglok. Foto: Johannes Tångeberg.



närvarande isärplockade loket i museets reparationshall.

I museet finns också ett öppet magasin, där besökarna kan ströva genom oöver-skådliga mängder av järnvägsrelaterade objekt, en avdelning som berättar om signaler och trafikstyrning och där besökaren i realtid på skärmar kan följa järnvägstrafiken kring York, en modelljärnväg i skala 0 och mycket mer. Bland de permanenta utställningarna av lok och vagnar finns en avdelning med "kungliga tåg", alltså sådana tåg som någon kunglighet färdats i.

Ett besök på NRM torde alltså knappast göra den järnvägsintresserade besviken. För den som utgår från London blir ett besök på museet en trevlig dagsutflykt. Med tåg från Londons King's Cross tar det cirka två timmar till York, där museet ligger mycket nära järnvägsstationen. Att åka tåg i Storbritannien är visserligen dyrt, men å andra sidan är inträdet på museet gratis. York är dessutom en sevärd stad även järnvägs museet förutan, med bland annat en stor gotisk katedral.



Källor: Vid sidan av information inhämtad på plats har följande källor använts:
Locomotives from the National Collection av Peter Waller och Allan C. Butcher, 2008.
www.bbc.co.uk/dna/h2g2/A14609333
www.bbc.co.uk/dna/h2g2/A13857609

Bussminnen

Under min uppväxt i Flysta i Stockholms västra förorter under 1940- och 1950-talet var det buss som gällde när man skulle ta sig någonstans. Antingen var det med SJ:s bussar – gula bussarna – eller Stockholms Spårvägars – röda bussarna. Från början var det i sällskap med föräldrarna och senare på egen hand. Det kunde vara resor till Sundbyberg för att handla (då handlade man – idag shoppar man) eller gå på bio. Längre fram blev det till Norra Bantorget för vidare utforskning av vad storstaden hade att erbjuda.

Turtätheten under icke rusningstid var ju inte alltför påfallande. Det gjorde att de röda bussarna på linje 62 och 63 var ett alternativ, vilket i sin tur medförde en kilometerlång promenad till närmsta hållplats.

Innan huvudstråket Spångavägen stensattes från Bällstavägen ner till Flysta såg den närmast ut som en korsning mellan vulkanlandskap och leråker – i synnerhet på våarna. För att fotgängarna skulle bottna hade man gjort en landgång av trä som gick samma sträcka. När jag var riktigt liten lyckades mina föräldrar övertala mig att gå för egen hand halvvägs hem. Där satt ett brandskåp med en röd lykta ovanför som jag hade som riktmärke. Väl kommen dit blev jag buren sista biten. Att ha en egen bil var en till synes ouppnåelig dröm för de flesta.

Historik

Busstrafiken började så smått den 17 september 1921 med en privatägd busslinje från Sundbyberg till Hässelby Villastad via Duvbo, Bromsten och Spånga. År 1927 fick Flysta sin första bussförbindelse med Norra Bantorget. Den linjen gick via Sundbyberg, Mariehäll, och Spångavägen/Centralvägen till Spånga Folkets hus. 1931 övertogs den privata busslinjen av Svenska Omnibussaktiebolaget (SOAB) som bildats under 1920-talet och som började köpa upp de privata bussbolagen.

SOAB köptes senare i sin tur upp och blev dotterföretag till Stockholm-Westerås-Bergslagens Järnvägar (SWB), som skötte tågtrafiken till bland annat Spånga. Busstrafiken växte och var ett bra komplement till tågtrafiken. Västeråsbanan förstatligades 1945 och året därefter överfördes SOAB till SJ Biltrafik som ju – namnet till trots – sysslade mest med busstrafik. SJ skötte lokaltågstrafiken i egen regi fram till 12 maj 1968 då SL tog över ansvaret. SJ behöll ansvaret för sin busstrafik inom Storstockholm fram till 1 februari 1969.

Taxor

Barn under sju år åkte gratis och barn under 12 år åkte på halv biljett. Jag har alltid varit stor för min ålder och det blev ofta diskussion om hur gammal jag var när jag skulle betala på bussen. Mamma skickade därför upp mig till pastorexpeditionen där jag fick ett s.k. åldersbetyg att visa upp. Det fungerade bra. Eftersom det nu är preskriberat kan jag berätta att det hände någon gång (flera gånger om man ska vara exakt) att jag åkte på halv biljett ner till Spånga och gick på Grand och såg barnförbjuden film.

Det fanns skolkort också. Bodde man mer än två kilometer från skolan betalade skolan kortet. Det utreddes noggrant genom att skolvaktmästaren skickades ut för att med hjälp av karta kunna fastställa exakta avståndet till skolan. Idag hade det väl kunnat göras via GPS.

Bussföraren var alltid en man på den tiden. Först i mitten av 1950-talet började det komma kvinnliga förare. Föraren ägnade sig åt att köra och att sköta dörrarna samt att hålla reda på paketen. Att skicka mindre paket med SJ:s bussar var nämligen mycket vanligt och taxan var säkerligen moderat. En av de viktigare transporterna var buntarna med kvällstidningarnas sena utgåva på söndagarna som innehöll "Sportextra" som lämpades av vid några av kioskerna efter linjen.

På bussen fanns det också en konduktör. Biljetterna var förtryckta i olika valörer som satt i block uppradade i en långsmal plåtask. Dessa ersattes under 1950-talet av små behändiga ALMEX biljetmaskiner.



Flystabussen med gengassläp i vårfloden på Spångavägen mitt för Sundbyvägen. Till höger syns trälandgången för icke simkunniga fotgängare. Foto: Eivor Kårsjö.



Under 17 år var Spånga Folketshus ändhållplats. Bussen var tvungen att backas för att vända. Repro Ulla Widell av bild från Sveriges Omnibusförening.

3:an inväntar avgångstid vid Hässelby Strandbad 1955. Förare är Vaho Eier. Observera cykelhållaren på bussen och extrastrålkastaren under vänster lykta. Foto: Vaho Eier.



Terminalen vid Norra Bantorget 1930. Den var utgångspunkt för busslinjer mot Bromma, Flysta/Spånga, Sollentuna och Håbo. Det gamla stationshuset "Stockholm Norra" är bevarat och ligger nu inklämt bland hus med mörka glasfasader. Bild: www.trafikminnen.se.



Månadskort för februari 1963 gällande för SJ:s busslinje 10 på sträckan Skälby Konsum - Gjuteribacken i Sundbyberg. Foto Ulla Widell.



De sista åren före nedläggningen 1964 var linje fyra avkortad till Sundbyberg och dessutom enmansbetjänad. Foto: Ulf Essén.



Spårvägens buss på linje 62 släpper av passagerare vid Norra Bantorget. Bild: Trafiknostalgiska förlaget.



Fortfarande kan man se var Pressbyråkiosken och väntsalen låg vid Hässelbyvägen i Solhem. Foto: Åke Hägglund.

1954 hade konduktören fått sätta sig ner. Foto: Vaho Eier.



Det var många som åkte på samma tider till och från jobbet eller skolan varje dag. Konduktören kom ofta ihåg vilka som hade månadskort och behövde inte se kortet. Dessutom visste han vid vilken hållplats de skulle gå av och gav stoppsignal till föraren. Var någon trött på morgonen efter skiftarbete såg han till att de väcktes om de slumrat till. Konduktören var en trygghetsfaktor och genom att han rörde sig i bussen kunde eventuellt bråk kvävas i sin linda. Klotter och skadegörelse var inte uppfunna. Ofta tjänstgjorde samma förare och konduktör tillsammans under många år och blev ett sammansvetsat team. Kvinnliga konduktörer fanns redan på 1940-talet. Konduktörerna fick bokstavligen sätta sig ner i ett litet bås vid bakdörren när man i början av 1950-talet införde s.k. fast konduktör. (När fast konduktör först infördes på Spårvägens trådbussar i början av 1940-talet protesterade passagerarna vilt mot att inte få sitta ner och betala i lugn och ro!) Från hösten 1960 blev konduktörerna av besparingsskäl bortrationaliserade på gott och ont.

Vagnparken

SOAB hade sitt kontor vid Sturegatan i Sundbyberg. Där låg också bussgaraget och serviceverkstaden ned mot järnvägen delvis under Ekensbergsbron. De flesta bussarna stod utomhus med kylsystemet kopplat till en värmeslinga. SOAB:s bussar var gröna med en svart c:a 20 cm "midja" runt bussen. När SJ Biltrafik sedan tog över trafiken och vagnparken förnyades lackerades bussarna ljusgula med en smal grön rand under fönstren.

Bussarna hade en liten extra strålkastare på vänster sida riktad snett framåt för att föraren inte skulle missa någon passagerare.

På bussarna fanns dessutom cykelställ framtill med plats för 2 cyklar. Det kunde ju vara praktiskt om man cyklade till jobbet på morgonen och det hällregnade när det var dags att åka hem.

Gengas

Under kriget förekom knappast någon privat personbilstrafik. De flesta bilarna stod upplagade utan däck. Däcken hade rekvirerats av myndigheterna, såvida inte hela bilen var "inkallad". Min pappa berättade att det hände flera gånger att passagerarna fick kliva av bussen i Mariehällsbacken och gå upp eftersom bussen annars inte orkade upp. Det var annat än idag då tio minuters försening tycks kunna vara skäl nog till att inkalla en krisgrupp.

Linjer

De busslinjer som var aktuella för Spångaområdet d.v.s. Bromsten, Flysta och Solhem, var 3:an och 4:an. Båda hade gemensam sträckning via Haga Södra, Huvudsta till Sundbybergs Torg. Därifrån gick 3:an via Duvbo och Solhem till Hässelby Strandbad. Sommartid var danserna vid Strandbadet mycket välbesökta och bussarna välbesatta. Vissa turer gick också till Berghamns brygga i Hässelby och Lövsta.

Från Sundbybergs Torg fortsatte 4:an via Mariehäll och Spångavägen till Spånga Folkets hus. Här var föraren tvungen att backa då han skulle vända. Det var inte helt problemfritt – i synnerhet då släpet med gengasaggregatet var tillkopplat. Det var inte bara en gång som cykelstället utanför Folkan till föreståndaren Willas Willén stora förtret fick önskad påhälsning. Först 27 oktober 1948 förlängdes linjen längs Centralvägen (Spångavägen) ner till Spånga Station.

Vi var rätt många ungar som åkte 4:an samma tur tills skolan på morgnarna. För att vi inte skulle ha så långt att gå sista biten ändrade chauffören temporärt linjesträckningen och inrättade en ny hållplats närmare skolan. När han var ledig någon gång körde vikarien samma väg tydligen informerad om vad som gällde. Säkert bröt han mot bestämmelser och reglementen men det var fin service och god omtanke – i synnerhet uppskattat regniga eller snöiga morgnar.

Spårvägens bussar 62 och 63 gick från Beckomberga Sjukhus (huvudgrinden) respektive Bromma Kyrka via Mariehäll, Ulvsunda industriområde, Tranebergsbron, och Fridhemsplan till Norra Bantorget. Dessa linjer ersattes av matarbussar 1952 när tunnelbanan till Vällingby invigdes.

Fortsättning på sidan 19

Med Lars Granström längs svunna smalspår i Norrköping På tur med Åke och Willy

Att ta sig längs nedlagda järnvägar kan vara problem på många sätt. Inte minst genom en sådan sak som att bara hitta var de gick! Historien och samhällsutvecklingen har en förmåga att sopa igen spåren. Eller snarare spåren efter spåren. Men har man tillgång till kunnig guidning kan man lyckas bra - även mitt i en modern storstad som Norrköping.

891-smalspåren i Norrköping och därmed dess östra station försvann för över fyrtio år sedan. Dessa hade tillkommit 1893 i och med invigningen av Norrköping- Söderköping- Vikbolandets Järnväg; vardagligen kallad "Vikbolandsbanan" och med signaturen VB. Året efter invigdes en linje från Kummelby (6,6 km från Norrköping Ö) till Arkösund, och så 1906 avslutades bolagets utbyggnad genom linjen Söderköping- Valdemarsvik.

Men då hade Norrköping fått ytterligare en smalspårsjärnväg: 1903 anslöt nämligen Norra Östergötlands Järnvägar (NÖJ) från Kimstad där den bl a genom övertagande av gamla bruksbanor hade en fortsättning via Skärblacka, Finspång, Hjortkvarn och Pålshoda till Örebro. Ett dynamiskt järnvägsföretag med många tunga industrier och bruk som kunder som därför med tiden kom att dominera de östgötska smalspårsbanorna och på så sätt få en ledande roll när en gemensam trafikförvaltning; "Trafikförvaltningen Östergötlands Smalspåriga Järnvägar" ("TÖJ"), bildades av VB, NÖJ och den i Linköping baserade Mellersta Östergötlands Järnvägar (MÖJ) år 1930.

Denna expansion medförde att en ny östra station hade byggts i Norrköping år 1910, med ett nytt stort stationshus beläget strax sydväst om det gamla. Bangården byggdes också om och utökades, och VB fick en ny infart, parallell med NÖJ.

År 1950 förstatligades "TÖJ", och tio år senare började avvecklingen av Norrköpings smalspår (indirekt) genom att Arkösundslinjen lades ned. Två år senare försvann även fd NÖJ, och så 1966 slutligen Valdemarsvikslinjen. När de sista rivningstågen var klara året efter upphörde Norrköping Östra som järnvägsstation, och idag återfinns på platsen ett antal statliga verk. Och Norrköpings spårvägars stallar strax intill.

Det pampiga stationshuset finns kvar, men vad kan man se av spåren och linjerna? Tidigare utflykter har gett magert resultat,



Åke och Willy på bangårdssidan av det pampiga stationshuset på Norrköpings Östra, byggt 1910. Foto: Lars Granström.

men om man är intresserad, är medveten om att man inte vet bäst men däremot hört talas om de som gör det är det bara en fråga om att ta kontakter och komma till skott!

Sagt och gjort: En inte allt för vacker marslördag nådens år 2009 kunde därför ett par tillresta Upplänningar på gamla Norrköping Ö träffa ett par herrar som väl uppfyllde de tidigare nämnda kvalifikationerna:

Willy Forsström, spårvägs- och järnvägs-kännare från Norrköping. Bl a medförfattare till boken "Järnvägsminnen 3" (om Vikbolandsbanan) och **Åke Blomstrand**, son till NÖJ's och TÖJ's siste dynamiske maskinchef, Yngve B, och intresserad järnvägshistoriker. Icke minst tack vare en hel del egna upplevelser.

Willy jobbar i den bredvidliggande spårväghallen varför han i princip dagligen kan njuta av stationshuset, medan Åke inte besökt stationen särskilt ofta på senare år. För att uttrycka det milt. Han växte upp

i Finspång, där fadern i och med sin tjänst arbetade och bodde, men visst åkte han in till Norrköping en del under sin uppväxt. Bl a för att med fadern träffa Trafikchefen Johnson, som hade en fin tjänstebostad i stationshuset.

Idag finns alltså inte mycket mer än själva stationshuset att se från järnvägsepo-ken. Lokstallsområdet sydost om stationen, som från början var VB's (NÖJ hade ett mindre stall strax sydväst om stationshuset), är idag bara ett mer eller mindre igenväxt område. Nybyggda industritomter och "sällanköpsaffärer" har gjort att man inte kan se något av linjernas utfarter samt hamnspårens d:o. Men om man åker norrut i området, mot hamnen, stöter man strax på normalspår.

En gång i tiden hade Norrköping många hamn- och industrispår med såväl normal- som smalspår, men idag finns bara de förstnämnda kvar, varav inte alla används. Treskensspår fanns på några sträckor,

Bilden till vänster: Södra kajen i Norrköpings hamn i slutet av 1950-talet. Närmast kajkanten går två smalspår, varav det yttersta mellan kranens spår, och längre in två normalspår. Foto Holger Lundkvist, ur Willy Forsströms samling.

Bilden till höger: Samma plats idag. Inga spår överhuvudtaget finns kvar. Foto: Lars Granström.





Platsen för de ursprungliga överföringsramperna, i industriområdet mellan Norrköping Ö och hamnen. På spåret till vänster låg rampen där smalspårsfordon kunde lastas på normalspåriga överföringsvagnar, och till höger det där normalspåriga vagnar lastades på smalspåriga sådana. Husen närmast till höger var inte byggda då, och sista åren (ungefär från 1965) flyttade ramperna in på Norrköping Ö varvid spåren dit följaktligen breddades till normalspår. Idag slutar de dock - efter en högerkurva - något hundratal meter bakom fotografen. Inga spår finns alltså kvar in på gamla Norrköping Ö. Foto: Lars Granström.

men mest var det den ena eller den andra spårvidden. Eller båda bredvid varandra! Spår korsades och mindre rangerbangårdar fanns på några ställen.

Strax öster om slakthuset, i princip mitt emellan östra station och hamnen, låg ett par överföringsramper: Den ena för lastning av smalspårsfordon på normalspåriga överföringsvagnar, och den andra - mer använda - för lastning av normalspårsvagnar på smalspåriga överföringsvagnar.

Idag är även spåren söder om denna plats normalspåriga, där de ligger kvar något hundratal meter mot östra station. Men inte ända fram. Anledningen till detta är att man inför nedläggningen vid mitten av 60-talet breddade spåret ända in till Norrköpings Östra. Då flyttade man också ramperna dit! Det berodde på att man ville underlätta bortforslandet av smalspårsfordon. Så skedde också, även om det sista järnvägsfordonet som lämnade platsen var en normalspårig tankvagn! T21-lok var också de sista loken på stationen.

Smalspåren nådde aldrig norr om Motala ström, men på den södra kajen fanns det fram till 60-talet två smalspår närmast kajen (varav det yttersta mellan hamnkranarnas räls) och så två normalspår längre in. Idag ser man inget av detta, möjligen att det kan finnas smalspårsrester kvar längre ut i hamnen, men nutidens avspärningar av hamnområden har gjort att inte ens Willy lyckats finna något.

Nåväl. Åter till linjen. Den gemen-



Såväl VB som NÖJ kom från fotografen räknat bakifrån höger; längs det gråa staketet, från Norrköping Ö. Nånstans i slutet av staketet vek VB av till vänster, medan NÖJ fortsatte rakt fram. Ungefär där den sista av de tre bilarna i motorvägen Söderledens vänstra körfält befinner sig låg Ljura Gårds Banvaktstuga, vilken alltså VB passerade hitom. Observera dock att motorvägen är nergrävd. Foto: Lars Granström.

samma utfarten är alltså helt utplånad av nämnda industriområde, men om man tar sig från Ljuragatan till en gångbro över Söderleden kan man en bit västerut - mitt på motorvägen - se platsen där banvaktstugan vid Ljura gård låg och där linjerna skildes åt: NÖJ fortsatte längs det som nu är Söderledens norra vall (leden är alltså nergrävd) medan VB vek av söderut, genom det som i dag är bostadsområdet Hageby.

När man började bygga detta "miljonprogramsområde" trafikerades alltså Vikbolandsbanans Valdemarsvikslinje fortfarande. Till en början hade man idéer om att bygga en helt ny normalspårig bana i ett östligare läge, ungefär där E22 går idag. I linjens sista tidtabell från 1966 står det också "spårvidd 1435", men det torde nog varit ett tryckfel. Ty precis som för så många andra järnvägsplaner under denna tid, framförallt smalspåriga sådana, kom man rätt snabbt fram till att det var bättre att lägga ner banan i stället, trots ganska omfattande persontrafik in i det sista. Så: Fritt fram för Provisoriska Lösningar!

Det första huset på Grundläggaregatan/Timmermansgatan snuddades i princip av banan där den gick på gårdssidan men i andra ändan av denna länga av hus fick man verkligen problem: Ty där skulle Hagebys moderna affärscentrum byggas. Mitt över banvallen! Som tur var hade inte de sista husen på gatan börjat byggas, varför man helt enkelt försköt det sista huset österut, på andra sidan gatan, varför banan 1964 fick göra en tvär böj åt vänster (= österut) runt centrumhuset bakom vilket det anslöt till den gamla linjen igen! Även här "slickades hörn" och kurvradierna var max vad YP-rälsbussar och Z4p-lokomotorer klarade av.

Så var alltså trafikförhållandena där under de sista två-tre åren, och även om alla hus då ännu inte var byggda och framförallt inte inflyttade i kan man ana en del "intressanta upplevelser och möten" mellan innevånare och byggjobbare på ena sidan och YP-bussar och Z4p-överföringståg på den andra.

Efter Hageby passerade linjen nuvarande E22 diagonalt, och även där låg en trafikplats mitt på en nuvarande motorväg, nämligen den då idylliska hållplatsen Lidavägen. Sedan gick linjen genom Brännestad vars hållplatsstuga låg i samhällets södra ända. Även här är alla spår utplånade då Murkelgatan, längs vilkens östra sida spåret gick, numera är bebyggd med villor även på den sidan varvid man också fyllde igen en skärning.

Men nu till NÖJ. Denna gick alltså längs det som nu är Söderledens norra vall, men strax efter en gångbro i Schalegatans förlängning vek den av norrut, och just här används faktiskt några hundra meter som gångbana upp mot S:t Johannesgatan, en gata som järnvägen sedan följde söder om innan den efter en plankorsning med Gamla Övägen följde Klingsbergsgatan på samma sätt. Och där finns också en sträcka banvall kvar som gångväg.

Plankorsningarna, icke minst den för Hagebygatan (då Söderköpingsvägen) invid S:t Johannes Kyrka, var en källa till olyckor med oförsiktiga bilister. Var tåget en rälsbuss - vilket det ofta var - slutade det dessvärre med stora materiella och ibland även personella skador för båda parter.

Väster om Galgberget och upp mot Idrottsparken påbörjade banan en rejäl vänstersväng. Idag är det oerhört förändrat där tack vare Idrottsparkens utbyggnad med träningsplaner och inte minst tillkomsten av Skarphagsleden. Åke minns dock hur han åkte med ett fotbollslag från Finspång för en turnering på Idrottsparken varvid man stannade tåget i kurvan så att de kunde gå kortaste vägen till fotbollsplanen!

Parallellt med Fotbollsgatan gick järnvägen uppe längs Såpkullen som nu är bebyggd med bostadshus, och strax efter det gick banan ut på en hög bank som Idrottsgatan passerade genom i en vägport. Denna bank är nu helt bortschaktad varför inga synliga spår efter järnvägen finns där. Heller. Först när man kommer fram till Norrköpings Västra station ser man var spåren och då en bangård funnits. Denna station, som på privatbanetiden hette Kneippbaden efter stadsdelen den ligger i, är numera rustad där övervåningen är privatbostad åt ägarna och bottenvåningen ett litet hotell. Men mer om detta sedan.



"Väster om västra" går banan som cykelbana på Odensgatans södra sida där "nöjespalatset" Folkborgen ligger efter några hundra meter. Denna har sin speciella plats i NÖJ's historia. Där höll man nämligen ett par stora fester för all personal i samband med TÖJ's förstatligande år 1950 varvid en provisorisk hållplats anordnades. Eftersom järnvägen, och då **hela** förvaltningen, inte kunde ställa in sin trafik ett dygn skedde det alltså vid två tillfällen. "Ledningen" var med båda gångerna, men övrig personal fick dela upp sig.

Åke minns att personal norrifrån, från Örebro och neråt, kom med ett långt tåg draget av "paradloket" NÖJ 22, ett lok som annars mest drog godstågen mellan Finspång och Örebro varför det var en ganska sällsynt gäst i Norrköping. Inte bara loket hade tagit "flytande styrka" efter vägen, så en del av de anställda var i som man säger ganska "god (?) form" redan innan tillställningen började. Och sedan blev det kanske inte bättre av att *allt* var gratis. Några det drabbade var de inhyrda artister som skulle underhålla: Åke Grönberg var med första gången, och enligt pappa Yngve hade han större problem med att få ordning på publiken än vad den mer erfarne Sigurd Wallén hade under den andra festen. För den som är mer intresserad av dessa tillställningar rekommenderas en artikel i "Tåg och Spår" (nr 151)

Odensgatan övergår sedan till att bli väg, och byter namn till Hjalmar Brantingsgata, varvid den då går där banan gick. Ytterligare en bit västerut går väg - då grusväg- och fd järnväg parallellt, där man ibland som bilist får köra på ena sidan, och ibland på den andra. Den ena av dem är då gångväg. På någon sträcka är det

dessutom skilda körfält där ena körfältet är den gamla vägen och den andra banvallen. Det gäller då att ha koll på hur det ligger till, inte minst när man korsar banvallen/gångvägen på ett ställe där det också var plankorsning med järnvägen -numera obehag! Denna plankorsning har också sin plats i järnvägens historia då den sista olyckan på sträckan troligtvis ägde rum där. Detta genom att någon illgärningsman hade placerat ett järnspett över spåret så att ett Tp-lok spårade ur!

Strax efter korsningen och en kurva är man framme vid första trafikplatsen utanför själva Norrköping, nämligen Borgsholms hållplats, då som nu belägen invid en större skjutbana. Från denna, ja dessa, hade såväl Åke som Willy minnen. Men här gör vi halt.

"Debriefing" eller helt enkelt efter snack är ju något man ska göra efter en omvälvande upplevelse. Så gjorde också vi, i trivsamt miljö i den fd väntsalen vid Norrköpings Västra. Vi kunde då konstatera hur mycket som försvunnit av denna en gång så stora järnväg, och då menade vi inte bara av själva spåren genom Norrköping, utan i stort. Lite finns ju som tur är på Järnvägsmuseet i Valla/ G:la Linköping, men att t ex få se något annat NÖJ-ånglok än NÖJ 16 på ULJ rulla verkar inte särskilt troligt. Men man får väl nöja sig med det lilla. Och med minnena:

Åke mindes hur man råkade ut för en pinsamhet när man år 1944 skulle åka från Finspång till Norrköping för att fira sjuttioårsjubileet för de äldsta delarna av "TÖJ"; linjerna mellan Pålshoda och Fin-



Bilden till vänster: Söder om "Stenstaden" var det in på 1960-talet ren landsbygd. I Schalegatans förlängning fanns en gångbro som gick över NÖJ; en bro som det i slutet av 1950-talet diskuterades det att göra till en spårvägsbro för de bostadsområden man redan då planerade. Därav blev intet, men en spårväg till Hageby är NU tänkt att byggas, dock med en bro i ett östligare läge än denna. Här syns ångloket SJ N4p 3160, fd NÖJ 18, med ett timmertåg mot Skärblackska passera S:t Johannes Kyrkogård på väg västerut. Loket finns numera bevarat på Järnvägsmuseet i Linköping. Foto Holger Lundkvist, ur Willy Forsströms samling.

Bilden ovan: Idag ligger en annan gångbro i ungefär samma läge, numera dock naturligtvis över Söderleden i stället för över NÖJ. Foto: Lars Granström.

spång samt mellan Fågelsta och Vadstena. Tåget fick stopp i infarten till Norrköping Ö, något som föraren av den efterföljande "följerälsbussen" inte uppmärksammade i tid varför den brakade in i tågets sista vagn, materiella skador uppkom och bl a Åkes syster skadades av kringflygande glas. Då var det nog inte roligt att ha varit förare på den rälsbussen med tanke på alla "höjdare" som satt omskakade på tåget!

Tunga tåg med timmer från Norrköpings hamn till Skärblackska var också något som dryftades. Dessa transporter, dragna av ånglok fram till 50-talets sista år då Tp-lok tog över, satte nog sin prägel på de som bodde längs den ganska backiga och emellanåt kurviga linjen genom Norrköping, även om dessa trakter då inte var så bebyggda som nu. Fram till 60-talets första år var i princip området utanför "stenstaden", dvs söder om nuvarande Söderleden, ren landsbygd. Men sedan blev det som framgått annat. Efter 1960 blev det lite lugnare för Norrköpingsborna då godstågen till Skärblackska från och med då kunde rulla på normalspår i och med tillkomsten av treskenspår Kimstad- Skärblackska. Fast lättare men ändå godståg till Västervik över Kimstad- Norsholm- Åtvidaberg gick faktiskt fram till 1964, hela två år efter att persontrafiken försvunnit till Kimstad. Till Finspång kunde man dock fram till 1970 åka persontåg, fast då på normalspår från Norrköping C, även om man då alltid fick byta i Kimstad eftersom de normalspåriga rälsbussarna utgick från Linköping. Godstrafiken på den sedan 1962 breddade banan från Kimstad till Finspång pågår ju

än idag, medan de sista smalspåriga tågen -eller snarare "vagnuttagningarna"- gick mellan Finspång och Hjortkvarn 1987-88. Därmed fick en del av NÖJ äran att bli SJ's sista smalspårsbana!

Med undantag av sträckan Kimstad-Finspång blev NÖJ i princip aldrig den stora bana man hoppades på, och som den på sätt och vis var till en början. Andra tider och därmed resemonster gjorde här som på så många andra ställen att banan försvann förhållandevis tidigt. Redan efter SJ's övertagande 1950 försvann en del av persontrafiken från Norrköping Ö mot Kimstad i och med att SJ's månadsbiljetter då gällde såväl på normal- som på smalspår. Om man då befann sig i Norrköpings centralare delar blev det ofta lättare och snabbare att åka på normalspår från Norrköping C till Kimstad där man kunde byta till smalspårsrälsbussen som tuffat från Norrköping Ö om man t ex skulle till Finspång eftersom även många tåg på stambanan stannade i Kimstad. Det tidigare nämnda tresskensspåret mellan Kimstad och Skärblacka gjorde som nämnts att den omfattande godstrafiken dit kunde köras på normalspår hela vägen, och därmed försvann alltså de tunga smalspårsgodstågen genom Norrköping 1960. Tågen och vagnuttagningarna på Vikbolandsbanan, oftast till Gusums Bruk, gick dock ända till 1966. Men då pratar vi mot slutet enbart om Z4p-lokomotorer med enstaka överföringsvagnar.

Åke berättade att pappa Yngve aldrig

trivdes hos SJ. Han tog därför chansen när han fick börja som Maskinchef på en av de då få kvarvarande privata järnvägarna; Nora-Bergslags Järnväg (NBj) varför han tillbringade sina sista yrkesverksamma år i dessa trakter. Åke hade då flyttat ner till Tjustbygden, men han minns sista gången han åkte på NÖJ. Det var tillsammans med föräldrarna när de skulle åka till Nora. Året var 1961, d v s näst sista året man kunde åka smalspår hela vägen från Överum till Örebro!

Willy berättade att han åkte till Norrköping V några gånger, såväl med tåg som spårvagn. Fortfarande passerar ju spårvagnar utanför på Odensgatan, och en gång i tiden var t o m deras slutstation belägen bakom stationen. Stationshuset var inte särskilt vackert på 50-talet, men trots att det säkerligen aldrig skedde några tågmöten där vid den tidpunkten fanns såväl sidospår som godsmagasin kvar. Sedan togs huset över av ett företag, men rustades så småningom till bostad av TV-

kändisen Ragnar Dahlberg. Och nu är det alltså ett trivsamt hotell/ vandrarhem på bottenvåningen. Man har bara två rum: Bagageexpeditionen är ena rummet, och tågexpeditionen det andra. Och väntsalen som sagts matsal och sällskapsrum. Nuvarande ägarparet Felicia och Jan-Olof Eriksson gillar sitt hus och dess historia. Läs mer på www.goto.glocalnet.net/vastrastation. Och varför inte göra som vi; boka en natt kombinerat med vandringar längs Norrköpings svunna smalspår?

Skrivna källor:

"Järnvägsminnen 3" (Willy Forsström/ Harry Harrysson)

"Järnvägsminnen 7" (Bertil Rehnberg)

"Järnvägsdata 1999"

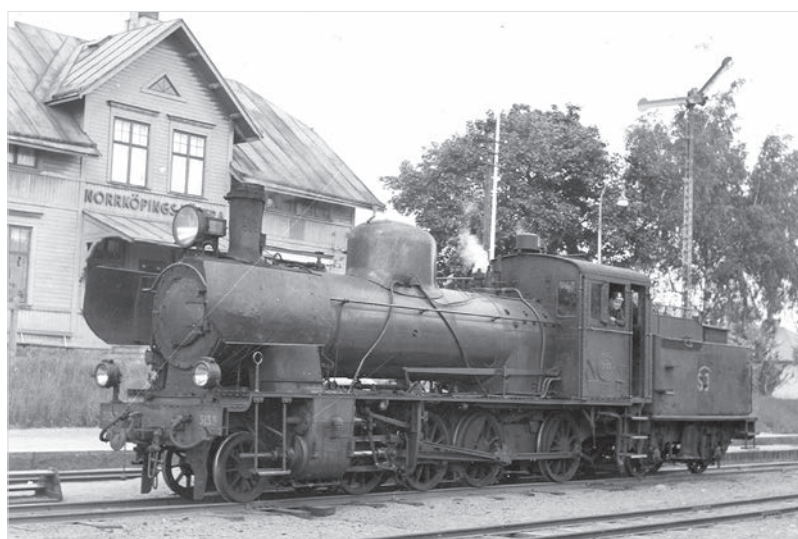
"NÖJ och MÖJ 1924-1944"

Artiklar i tidskriften "Tåg och Spår"



Norrköpings Västra station från bangårdssidan omkring 1955. Foto: Holger Lundkvist, ur Willy Forsströms samling.

Gatusidan på fd Norrköpings Västra omkring 1975. Foto ur Willy Forsströms samling.



Gp 3133 på Norrköping V. Dessa lok trafikerade normalt inte Östgötabanorna annat än när de levererades från Motala Verkstad "på egna hjul". "Omkring 1955" står det på denna bild, och eftersom loket inte verkar vara i leveransskick kan nog detta stämma. Förvisso var det bara c:a fem år gammalt vid fototillfället, men har säkerligen varit på Motala Verkstad på nåt "garantijobb" el dyl. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

Gatusidan på Norrköping V idag. En gång i tiden hade spårvagnarna sin ändstation här. Foto: Lars Granström.



Vi har krockat med tåget!

Ja, så dramatiskt lät det när Lennart S kom inspringande på Norrbackens gjuteri i Blomstermåla någon gång under 1934.

Riktigt så farligt var det kanske inte, men illa ändå. 14-årige Lennart var som medhjälpare med sin morbror Harald som höll på med utkörning av bröd från Thegerströms bageri i Mönsterås. De såg sig inte riktigt för vid den farliga järnvägs-korsningen utanför fabriken. Den låg inom Blomstermålas stationsområde och just nu pågick växling.

Plötsligt small det. Lennart och Harald klarade sig, liksom den vagn de kolliderat med. Värre gick det med bilen.

En fotograf var påpassligt sig på plats. De två bevarade fotografierna vittnar om förödelser. Bland bilskroten ligger spridda brödlimpor och bullar.

Vagnen ÖSmJ nr 84 kom på rätt köl igen och rullade säkert många mil till.

Björn Edman



Överskriden lastprofil!

Vid Lingbo, norr om Ockelbo på stambanan genom Norrland, inträffade en tågolycka 31 maj 1945. Bilderna visar hur några vagnar i godståget har skjutits upp på framförvarande vagnar. En gissning kan vara att godståget har stått stilla och blivit påkörad bakifrån av ett annat tåg?!

Är det någon av er läsare som vet mer om denna händelse? Hör av er till Sidospårs redaktion.

Rolf Sten



Gunnar Ekeving

Fjärrstyrning av signalsäkerhetsanläggningar

Under de senaste femtio åren har mycket förändrats i den svenska järnvägs miljön. Ånglok, styckegods och tvåaxliga personvagnar har försvunnit. En annan företeelse på väg ut är lokaltågklararen, "stinsen", som övervakade passerande tåg, manövrerade ställverket och visade "avgång". De flesta stationer är nu obemannade och styrs från ledningscentraler.

Redan under 1930-talet började man i Sverige fjärrstyra signalsäkerhetsanläggningar vid förgreningspunkter och mötesstationer. På 1950-talet startade ett storskaligt införande av fjärrblockering, som medger styrning i realtid av hela järnvägslinjer.

Det finns flera olika definitioner på fjärrstyrning av signalsäkerhetsanläggningar. I denna artikel har jag ett signaltekniskt perspektiv. Fjärrstyrning innebär då, att lokala ställverk manövreras och övervakas från annan plats. Trafiksäkerheten ombesörjs av de fjärrstyrda stationernas lokala signalsäkerhetsanläggningar och den automatiska linjeblockeringen. Fjärrstyrningen har inte någon direkt säkerhetsfunktion.

System för fjärrstyrning av järnvägs trafik är tillämpningar inom området SCADA – Supervisory Control and Data Acquisition. Det handlar om informationssystem för att övervaka och styra processer och anläggningar. Järnvägen var tidigt ute med sådana system, som därför blev specialanpassade. Numera används i stor utsträckning standardlösningar.

I USA började man i mitten av 1920-talet fjärrstyra förgreningsväxlar och enstaka mötesstationer. 1927 kom den första fjärrstyrningen av en hel sträcka. Snart infördes detta på många enkelspåriga banor. Systemet benämndes Centralized Traffic Control (centraliserad trafikstyrning), förkortat CTC. I Nordamerika var de flesta linjestationer obemannade. Växelomläggning vid möten sköttes av tågpersonal. Med CTC eliminerades stopp för växelomläggning och ordergivning.

I Europa har järnvägarna vanligen haft bemannade linjestationer, så behovet av CTC har inte varit lika stort som i Nordamerika. 1932 infördes CTC för en station i Londonområdet. Året därpå för sågs en trespårig sträcka i Frankrike med CTC. Samtidigt började SJ skissa på en anläggning för Malmö – Trelleborg. Där ligger stationerna tätt, och CTC skulle ha ökat möjligheterna att snabbt flytta möten. Med CTC behövs ingen ordergivning -

centralen styr tågen enbart via signalerna längs banan. En annan orsak till intresset för banan kan ha varit, att SJ:s signalchef Ture Hård ville få bort de relativt ålderstigna ställverken.

För CTC Malmö – Trelleborg offererade L.M. Ericssons signalbolag via sin amerikanska samarbetspartner Union Switch & Signal Co en "budgetvariant" av CTC, utan motorväxlar. Växlarna till sidotågspåren skulle vara fjädrande, och normalt ligga för huvudtågväg. För att dirigera ett tåg till sidotågväg tänkte man sig en särskild signalbild. Lokbiträdet skulle då stiga av och lägga om växeln. På väg ut från sidotågspåret krävdes inget extra stopp – växeln var uppkörbar.

AGA lämnade också ett anbud tillsammans med sin amerikanska underleverantör GRS, General Railway Signal Co. SJ valde dock att, tillsammans med Signalbolaget, konstruera ett helt nytt fjärrstyrningssystem. Man utgick från komponenter som användes inom teletekniken. Bland annat nyttjades roterande väljare av samma slag som vid automatiska telestationer. Det nya systemet benämndes CTL – Centraliserad Tågledning.

CTL kom aldrig att införas Malmö - Trelleborg. En anledning kan ha varit svårigheten att få tillstånd att automatisera vägskydden. Därmed kunde stationerna inte vara obemannade exempelvis nattetid. Det blev då svårare att räkna hem investeringen. De mekaniska ställverken visade sig också vara i bättre skick än väntat.

Första fjärrstyrda järnvägen i Sverige blev istället Saltsjöbanan. Med Hård som konsult infördes CTL på sträckan Henriksdal – Saltsjö Duvnäs åren 1937 – 1938. SSnJ fick dispens att använda automatiska fällbomsanläggningar. Därmed kunde stationspersonalen minskas högst avsevärt. Trafiken på den huvudsakligen enkelspåriga banan kunde också regleras bättre med CTL. .

I CTL-systemet var "ställverkscentralen", som manöverplatsen kallades vid



Utfart från Bollnäs, som var lokalbevakad fram till 1981. Den trekantiga tavlan under blocksignalen talade om att signalen skyddade en lastplats (Röste) på linjen. Bilden togs den 15 oktober 1970, samma dag som fjb driftsattes på sträckan Bollnäs – Järvsö. Foto: REKA, Sveriges Järnvägsmuseum.

SSnJ, utrustad med en illuminerad spårplan som visade status för spårledning, växlar och signaler. Indikeringarna skickades från linjestationerna som kodade impulser på ett trådpar i banans telekabel. I centralen avkodades meddelandena, och visades upp på spårplanen.

För att sända order till de fjärrstyrda stationerna fanns en ratt per station eller del av station. Ratten ställdes i läge för önskad tågväg och en startknapp trycktes in. Impulser gick då ut på ett gemensamt trådpar längs banan. Vid den valda stationen blev meddelandet avkodat och överlämnat till den lokala signalsäkerhetsanläggningen. Om det inte fanns några hinder låstes tågvägen, och signalen visade kör.

Det tillkom ytterligare fjärrstyrningar, bland annat Sevedstorps förgreningsväxel på smalspåret i Småland och förgreningen vid Lundtorp på Öland. Växlar och signaler manövrerades från närmaste station. Här användes inte CTL utan ett enklare system med flera trådpar. Närmare detaljer kring detta är inte kända för mig. Saltsjöbanan använde en sådan enklare fjärrstyrning för Igelboda, som ligger så nära centralen i Neglinge, att CTL inte skulle ge någon besparing.

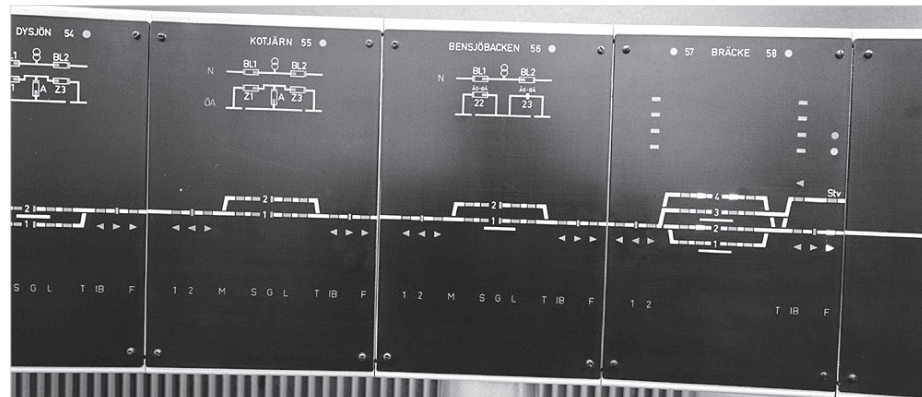


Kiruna 1959, fjärrställverk för sträckan Vassijaure.- Kiruna. Framför fjärrtågklararen syns tågtidskrivaren, som på en förtryckt grafisk tidtabell ritat in det faktiska tågläget. Tågtidskrivaren hämtar sin information från spårledningarna längs banan. Order till de fjärrstyrda stationerna ges genom att slå in nummer på den lilla knappsatsen (tastaturen) till vänster. Foto John Hylterskog, samling Sveriges Järnvägmuseum.



Kiruna 1970. Med tågorderradio fick fjärrtågklararen säker och snabb direktförbindelse med lokpersonalen. Från Kiruna kunde man nu fjärrstyra hela sträckan Narvik-Gällivare. Stationerna på norska sidan sköttes dock normalt från en liten CTC-central i Narvik. Manövermöjligheten från Kiruna var tänkt som reserv vid exempelvis avbrott på telelinjen. 1999 tog trafikledningscentralen i Boden över Kirunas arbetsuppgifter. Den utrustning som syns på bilden kan numera studeras på Sveriges Järnvägmuseum i Ängelholm. Foto: REKA, Sveriges Järnvägmuseum.

Malmö 1967, fjärrstyrning av Västkustbanan Halmstad-Ängelholm. Bakom glasväggen syns driftcentralen för elmatningen till tågen. Fjärrblockeringssystemet merutnyttjas för att manövrera och övervaka fränkskiljare i kontaktledningsnätet. Foto: REKA, Sveriges Järnvägmuseum.



Detalj av indikeringsspårplanen i Ånges nya fjärrblockeringscentral 1961. I samband med utökning av det fjärrstyrda området ersattes fjb-utrustningen från 1955. Den gamla manöverplatsen finns nu på Sveriges Järnvägmuseum i Gävle. På spårplanens övre del syns indikering av kontaktledning och hjälpkraftledning. Den stora bangården till höger är Bräcke, som dock först 1978 kunde fjärrstyras från Ånge. Fram till dess fick man på fjärrblockeringscentralen nöja sig med indikering av spårledningar mm i Bräcke. Foto: REKA, Sveriges Järnvägmuseum.

SJK-skriften "Järnvägsdata" nämner även fjärrstyrning av förgreningsväxeln vid Gårdveda i Småland. Där var emellertid växlar och signaler direktanslutna till stationens ställverk. .

Omkring 1950 var det intensiv godstrafik på huvudlinjerna i norra Sverige. Många mötesstationer i obygderna måste bemannas. Det var svårt att rekrytera och behålla personal på dessa platser. SJ-distrikten föreslog ofta avbemannning och fjärrstyrning från närbelägna stationer. På centralt håll inom SJ ansåg man emellertid, att investeringarna borde inriktas mot fjärrstyrning av hela linjer. Då blev centralutrustningen bättre utnyttjad, och realtidsrapportering av tågläget gav överblick som möjliggjorde snabba mötesändringar.

1950 öppnade Stockholms Spårvägar den första sträckan i det nya tunnelbane-systemet. Där användes fjärrstyrning via mångtrådsförbindelser mellan centralställverken och deras satelliter. Reläbaserad CTC hade inte tillräcklig kapacitet för att vid tät trafik överföra indikeringarna från de många spårledningarna. Istället reserverades en egen förbindelse för varje order och indikering mellan centralen och de lokala säkerhetsanläggningarna. Utrustningen kom från Union Switch i USA.

SJ hade önskemål om modernare teknik istället för de roterande väljarna i CTL-systemet.

1951 hade Signalbolaget utvecklat ett sådant reläbaserat CTC-system. Första tillämpningen var fjärrstyrning från Arvika av förgreningsväxeln i Gilserud.

Några år senare hade Ericssons CTC snabbats upp ytterligare, lagom till SJ:s första större installation på det hårt belastade enkelspåret Ånge - Bräcke. Denna

anläggning togs i bruk 1955. Då infördes också termen fjärrblockering (fjb) för kombinationen fjärrstyrning + automatisk linjeblockering. Statens Järnvägar hade utlyst en pristävling i personaltidningen SJ-nytt. Runo Renntun på SJ drifttjänstbyrå föreslog just "fjärrblockering", och fick förstapriset på 50 kr. Bland ej prisbelönade förslag kan nämnas Elektriska handen, Telestins och Osynlig stins. Hos värmepannetillverkaren CTC var man antagligen tacksam för den "fjärrblockering". Företaget hade tidigare utan framgång protesterat mot vad de ansåg vara en olämplig användning av termen CTC.

Fjärrblockeringen Ånge – Bräcke blev en framgång. De nya mötesstationerna ute i träskmarkerna behövde inte bemannas. Dubbelspårsbygget kunde skjutas på framtiden. De närmast följande fjb-projekten var Malmbanan Kiruna – Vas-sijaure och dubbelspårssträckan Alingsås – Herrljunga. Den sistnämnda blev av för mig okänd anledning aldrig färdigställd. Kanske tyckte man att det räckte med automatisk linjeblockering? Möjligen tvekade man att fjärrbevaka Vårgårda, som hade en plankorsning med riksvägen. Materielen för anläggningen lagrades i varje fall i Vårgårda under många år.

TGOJ började under 1950-talet förse banan med nya ställverk, linjeblockering och CTC. Termen fjärrblockering användes inte vid TGOJ. Utrustningen levererades från västtyska Siemens. TGOJ ansåg att det system SJ använde var alltför långsamt. Antagligen fanns det också andra orsaker till att tysk teknik infördes.

SJ fortsatte oförtrutet att bygga ut fjärrblockering med L.M. Ericssons system, som successivt förfinades. För att fjärrmanövrera dubbelspåriga banor med intensiv trafik krävdes emellertid större överföringskapacitet. Detta blev möjligt med L.M. Ericssons elektroniska CTC, som utvecklades under 1960-talet. Saltsjöbanan var även här tidigt ute, och införde elektronisk CTC 1966. Reläbaserade fjärrstyrningar har sedan successivt ersatts av nyare teknik. Antalet fjärrstyrningscentraler har minskat. Samtidigt har dessvärre även sårbarheten i järnvägssystemet ökat.

Fjärrstyrningssystemen är numera baserade på allmänt använd teknik för datakommunikation. Därmed har nya systemleverantörer kommit in på marknaden.



Källor: SJ arkivhandlingar i Riksarkivet och landsarkivet Göteborg, Säkerhetsföreskrifter, linjeböcker mm, Uppgifter från personer inom järnvägsbranschen och signalindustrin. Nordisk Järnbanetidskrift, Statsbaneingenjören/Järnvägsteknik, Railway Signaling m fl facktidsskrifter



Roslags Näsby 1963. Fjärrtågklararen slår in en order på tastaturen och tittar antagligen samtidigt ut genom fönstret för att studera vad som händer på bangården. Centralen flyttades senare till Stockholm Ö. Foto: REKA, Sveriges Järnvägmuseum.



De fjärrstyrbara ställverken installeras i god tid innan fjb tas i bruk på banan. Här arbetar tågklararen i Vallsta norr om Bollnäs vid ett sådant ställverk den 15 oktober 1970. Antagligen var det sista arbetspasset; fjärrblockering Bollnäs – Järvsö togs i bruk samma dag. Foto: REKA, Sveriges Järnvägmuseum.

Mjölby – Hallsberg 1972. Ett tåg har stannat på sidotågspår vid Åsbro. En av lokmännen manövrerar en tryckknapp för att indikera att tåget står still, så att mötande tåg riskfritt kan släppas in. Sådan stoppanmälan har numera ersatts av ett automatiskt system som styrs av spårledningarnas beläggning. I skåpet ovanför knappen finns telefon för kontakt med fjärrtågklarare. Foto: REKA, Sveriges Järnvägmuseum.



Stockholm C 1974. Elektronisk datorstödd CTC. Fortfarande används dock stora spårplanstavlor med kontrollampor. Foto: REKA, Sveriges Järnvägmuseum.

Hednoret söder om Boden, maj 1973. Det mekaniska ställverkets trådledningar och spännverk har tjänat ut. Reläställverk och fjärrstyrningsutrustning finns i det lilla huset som syns i bakgrunden. Fjb togs i bruk i juni 1973. Foto: REKA, Sveriges Järnvägmuseum.



Blandat gods



"Lyktefterlysningen" i förra numret gav flera svar!

"Handsignallyktan" som äromnämnt och avbildad på sid. 18 i Sidospår 1/09 är en (hand-) morselampa av en typ som användes i Flottan och möjligen även i övriga delar av Försvarmakten ända in på sjuttioalet.

Själv fick jag använda lamptypen somrarna 1970 - 72 som Sjövarnskårst. Sista året (sommaren 72 mao) fick vi ett par exemplar av en annan då helt ny och modern typ, men typiskt nog föredrog i synnerhet de som var duktiga (läs snabba) i morsesignalering den äldre lamptypen. Skälet till detta var att glödlampan i nya typen tändes och släcktes för långsamt för att medge hög takt i signaleringen (rättades senare till).

Tyvärr hörde jag aldrig talas om någon modellbeteckning på den gamla avbildade lampan, vilket ju annars hade kunnat indikera hur gammal lamptypen var.

Peter Lünig

Handsignallyktan på sid. 18 känner jag igen. Min farfar Oscar Ekberg var stationsinspektör i Bjuv under kriget fram till sin pensionering 1945 (efter en karriär inom HHJ från Kvidinge och såvitt jag vet Åstorp). Han och hans hustru bodde i den enda lägenheten en trappa upp i det

nuvarande stationshuset, och jag bodde hos dem flera somrar. Här väcktes mitt intresse för tåg och jag vistades mestadels på plattformen, fick vara med i magasinet och kärra styckegods och ibland också vara i expeditionen. Här fanns dessa lyktor som HHJ använde under mörker, både för tågklarering och i växlingstjänsten. Enligt min farfar var normalt vitt ljus, då visste lokförare och tågmästare var tågklararen stod. Samma gällde vid växling, vid koppling av vagnar ställde växlaren lyktan med vitt sken mot lokföraren för att visa var han befann sig.

Märkningen säger mig dock ingenting. Möjligen att KL står för HHJs beteckning för Klippan. HHJ skötte ju trafiken Ängelholm - Klippan (och Klippan - Eslöv) vilket förklarar "Ängelholmstrakten".

Hans Ekberg

Vet inte heller var denna använts; obs. dock att denna modell inte var helt ovanlig. Jag har sett ett antal exemplar, ofta i utmärkt skick - en av dem av tyskt fabrikat, en annan av danskt. Lyktan var nog rätt välgjord och därmed på sin tid ganska dyr.

Utförandet tyder på tillv.år runt 1910-15?! Detta skulle även stämma med avbländningsanordningen - ett bra hjälpmedel på tex framskjutna Heeresfeldbahnen! Och de första torrbatterierna kom väl också till ungefär då?

Kurt Möller

Apropå förra numrets kungörelse om desinfektion av järnvägsvagnar

Jag läste - med viss förnöjelse - den gamla kungörelsen (sid 18-19) om desinfektion av järnvägsvagnar som använts för transporter av cirkusdjur. Mårten Dunér ställer sig några frågor angående den, och tycker att 2 § är märkligt formulerad. Jag tror inte det, egentligen.

1 § anger (med vissa specificerade undantag i uppräknade kungörelser) grundkravet att vagnar som använts för djurtransporter - för att förhindra smittspridning - ska tvättas/desinfekteras grundligt innan de används igen för liknande eller andra transporter.

2 § kommer sedan med undantag för vagnar som använts för krigsmaktens hästar. Detta

beror troligen på att det inom krigsmaktens egna regelverk finns/fanns motsvarande bestämmelser för att förhindra smittspridning. För att undvika "dubbelreglering" har därför detta undantag lagts in i de "allmänna" bestämmelser som den aktuella kungörelsen behandlar.

Ett undantag i 2 § när det gäller transporter inom och mellan de nordliga länen torde bero på att man inte ansåg att det fanns någon påtaglig smittrisk hos de "levande djur" som hörde hemma i dessa delar av landet. Särskilda desinfektionskrav för vagnarna skulle därför vara obehövliga. Detta är i alla fall min gissning, utan att ha gjort närmare efterforskningar i regelverken.

Torgny Jeneskog

Bildfrågan i Sidospår nummer 4/08 har fått sitt svar:



Stationen är KALLINGE. Riktning Kristianstad är nedåt till höger i bild. Spåret åt vänster är industrispår till Kockums Jernverk i Kallinge. Ovanför de uppställda vagnarna skimtar en av skorstenarna på stationshuset.

Under BKB-tiden (t.o.m. 1942) hette stationen DJUPADAL. Industrispåret, ca 1 km, räknades som linje och slutade vid stationen Kallinge inne på järnbrukets område. Trafiken skedde enligt tidtabell. Godstågen nr 85 och 86 gick vardagar Ronneby-Djupadal-Kallinge och åter. Extra godståg kunde förekomma. Ingen persontrafik.

Kallinge station var inte bemannad med järnvägspersonal. På brukets bangård torde lokföraren - tillika tågbefälhavare - eller från Djupadal medföljande stationskarl ha fungerat som växlingsledare. De pappersmässiga uppgifterna sköttes av tåg x i Djupadal, som innehade särskilda stämplat för resp. station! Den egenomliga konstruktionen torde bero på att järnverket (storkund vid banan) önskat en egen godsadress. Genom att SJ döpte om Djupadals station till Kallinge bortföll problemet och tågtrafiken på spåret kunde degraderas till växlingsrörelse.

Gunnar Lind

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

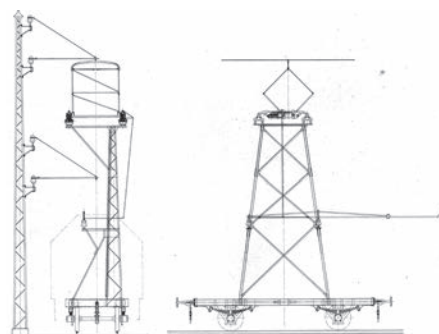


Ritningsfrågan

i förra numret av Sidospår resulterade i fler frågor än svar:

"Det skulle vara intressant att veta om ritningen av normal-spårsvagnen på bilden resulterade i ett bygge och var och hur vagnen i så fall användes. Beträffande syftet med vagnen på ritningen kan man ju spekulera i att den skulle möjliggöra användandet av "vanliga" ellok på en industribana med "höjdkontakttråd". Jag vet att "höjdkontakttråd" har förekommit på åtminstone en industribana. Jag har ett foto från Skoghalls station år 1917 med Skoghalls Sågverks lok 6 eller 7, (tillverkade vid ASEA 1917) med 891 mm spårvidd. Kontaktledningen sitter mycket högt och här har lokets tak försetts med ett liknande torn som på ritningen. I en sågverksmiljö där spåren går mellan höga brädstaplar måste det ju både praktiskt och ur säkerhetssynpunkt

varit bra med den höga kontaktledningen. Eldriften medförde ju dessutom att man slapp den eldfara som ångloksdrift skulle medföra.



Bengt Frizén"

Frågan går vidare, är det någon av läsarna som vet?

Hör av dig till Sidospår. Epost: sidospar@jvmv.se Post: Se adress på sidan 3.

Några kompletteringar till notisen om ångloket på Svalbard i Sidospår 1/09

Ny-Ålesund ligger på Spetsbergen, som är den största av de öar som utgör Svalbard.

Där bröts kol fram till 1962 då en explosion dödade 21 personer vilket även ledde till att den Norska regeringen måste avgå. Loket på frimärket är Kings Bay Kull Comp. A/S nr 2 (Borsig 7095/1909). Loket, som inte är kördugligt, står uppställt på en kort spårstump tillsammans med 5 kolvagnar och en flakvagn. Loket renoverades utvändigt 1982 av Tromsø Museum. Järnvägen, som var 2,2 km lång, byggdes 1917 lades ned 1958. 9 ånglok varav 3 Svenska har funnits. Spårvidd 900 mm.

Kol bryts idag endast i 3 gruvor på Svalbard: I gruva 7 i Longyearbyen bryts mindre mängder främst för användning i Longyearbyens eget kraftverk. I Barentsburg ligger den Ryska brytningen för

närvarande nere pga av en brand men skall återupptas. Gruvan är dock i det närmaste utbruten och det finns planer på att öppna en ny gruva i Colesbukta. Den ojämförligt största kolgruvan är Norska Sveagruva, f.ö. den enda kolgruvan på Svalbard som har lyckats uppnå ekonomiskt lönsam brytning. Detta var dock före den ekonomiska krisen och den minskade brytningen i år torde åter innebära förlust.

Alla nationer som har undertecknat Spetsbergstraktaten har samma rätt som Norge att verka på ögruppen och tex bryta kol, dock under Norsk kontroll.

När det gäller fisket så förekommer det en del fiske runt Svalbard, främst efter räkor, men ingen fångst landas på ögruppen. Det som förutom kolbrytningen håller i gång verksamheten är forskning och turism.

Johan Winegård

Foto: Johan winegård 2007-07-27



Bussminnen. Fortsättning från sidan 9.

Hållplatser

Vid Norra Bantorget där Torsgatan började låg en stor bussterminal som användes av inte bara SJ utan också av SS:s och Linjebuss. Passagerarna steg av vid den s.k. Rotundan innan bussarna körde fram till de snedställda hållplatslägena för att ta på nya resenärer. I Rotundan låg väntsal samt biljett- och godsexpedition och på övervåningen en restaurang. Det matställe som vi unga hade råd att frekventera var den ambulerande korvgubben. Den korven var en delikatess som smakade extra gott kalla vinterkvällar och som inte heller tärde alltför mycket på veckopengen.

I Rotundans väntsal såldes månadskort. De skrevs ut för hand i biljettluckan. I övre hörnen på korten stod ett "H" till vänster och ett "D" till höger och ena hörnet klippades bort för att markera innehavarens kön. Innehavaren skulle dessutom själv skriva på namn och telefonnummer för att kortet skulle gälla.

I Solhem fanns en liten väntsal på Hässelbyvägen i huset mitt emot nuvarande Handelsbanken. Den var kombinerad med en Pressbyråkiosk. Det som idag påminner om väntsalen är de snedställda burspråksliknande fönstren som är vinklade mot Hässelbyhållet för att man lättare skulle se när bussen kom. Risker att som idag gå vilse i varuhus och storköp var inte direkt överhängande. Övriga hållplatser efter linjerna saknade regnskydd. Under vinterhalvåret var det fysiskt hårdande att vara bussresenär.

Tryggt

Helt naturligt har mina minnen litet av nostalgins skimmer över sig. Att ta bussen var emellertid ett bra och säkert sätt att förflytta sig och bussarna kändes ombonade och trygga. Det var en alldeles speciell känsla att sitta längst fram på snedbänken med perfekt utsikt. Mitt emellan mig och föraren var den stora motorhuv under vilken Scania- eller Volvodieseln mullrade lugnt och säkert. Den nya destinationen "Ej i trafik" dit var och varannan buss tycks gå idag fanns inte utan bussarna gick snällt sina invanda linjesträckningar.

Den som vill veta mer om lokaltrafiken kan gå in på den utmärkta hemsidan www.trafikminnen.se som administreras av Lars-Erik Widell.



Ett museum - två arenor

Program Gävle



Ny utställning invigning 7 juni
Kända och okända personer delar med
sig av sina tågupplevelser.

Sommarprogram 15/6-16/8.

-Minitåget

rullar alla dagar i veckan.

-Visning för barn

alla dagar kl. 11.00

-Fri guidning av museet

lördag och söndag kl. 13.00

-Teaterguidning

måndag till fredag till 31/7.

-Påeldat ånglok 6/7 - 12/7.



Öppet alla dagar kl. 10-17
Juni, juli & augusti.

Midsommarafton & midsommardagen stängt.

Tågspanardagen 12/9

En av årets stora museidagar i Gävle

Sommarprogram Ängelholm



2/5 - 30/8

Utställningen
ÖVERGIVNA PLATSER
av Jan Jörnmark



13/6 - 16/8
Minitåget kör
alla dagar kl. 11-16

Cykla dressin
Lör- och söndagar i juli
kl. 11-16



Öppet tis-sön kl. 10-17
Juni-augusti alla dagar
Midsommar-, jul- och nyårsafton stängt

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

SWEDISH RAILWAY MUSEUM

GÄVLE • ÄNGELHOLM

www.jarnvagsmuseum.se