

SIDOSPÅR 3/09

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

JÄRNVÄGSMUSEUM I VÄRLDSKLASS



UTREDNING FÖR ÄNDAMÅLSENLIG FÖRVALTNING AV JÄRNVÄGENS KULTURARV OCH
UTVECKLING AV VERKSAMHETEN

SLUTRAPPORT 2009-07-06

Anne Louise Kemdal, utredare, F-museidirektör
Zoltan Kiss, arkitekt, UrbanVision AB

Banverkets vision sedan i våras är "Järnväg i världsklass". Vilken rubrik kan då passa bättre på den utredning för ändamålsenlig förvaltning av järnvägens kulturarv och utveckling av verksamheten än "Järnvägmuseum i världsklass", som lämnades av utredaren, Ann Louise Kemdal, till Banverket i början av juli. Vi förvaltar en av världens finaste samlingar i sitt slag och vi har ofta skrutit med att museet är ett av världens bästa, men marknadsföring är en sak, sanningen är ofta en annan. Förvaringen och hanteringen av samlingarna har kännetecknats av stora brister, åtminstone de senaste 50 åren. Man kan kanske säga att verksamheten nu har vuxit till en sådan storlek att vi törs vara tillräckligt självkritiska utan rädsla för negativa konsekvenser. Det framgår med all önskvärd tydlighet i direktiven för utredningen, som är beställd av Banverket GD Stab, men i nära samverkan med mig och museirådet. Utredaren delar ut hård, men berättigad, kritik mot just förvaring, vård och kunskapsuppbyggnad kring våra samlingar. Hon föreslår såväl stora investeringar som utvidgning av personalstyrkan, delvis med ändrad kompetensinriktning. Kemdal förespråkar också att all verksamhet med samlingarna koncentreras till Gävle och dessutom i anslutning till magasin och restaureringsverkstaden på Norrtull eller Nynäs, som vi populärt säger. Även de publika verksamheterna behöver utvecklas men först efter det att de nödvändiga åtgärderna har gjorts för att säkra kulturarvet. En större anläggning som knyter ihop de båda lokställen på Sörby Urfjäll i Gävle skulle kunna rymma nya historiska utställningar, lokaler för järnvägsbranschen att mötas i och visa nya produkter, konferensanläggning och restaurang. I Ängelholm skulle förhyrning av verkstadshallen och lokstallet i samma komplex som dagens utställning ge möjligheter att visa fler fordon och fortsätta på den

inslagna linjen med järnvägsteknik i pedagogisk kontext. Det senare är redan påbörjat medan en stor satsning i Gävle kräver mer utredningsarbete. Kemdal lanserar även ytterligare en nivå med hänsyftning till det troliga trafikverket, ett MultiComCenter på Gärdet i Stockholm, vilket av naturliga skäl måste bli en senare fråga.

Vi har en spännande framtid med många möjligheter men vi har alltså en historia att ta hand om här och nu. Sommaren har varit mycket framgångsrik för våra besöksanläggningar. Turister och inte minst barnfamiljer har strömmat till våra arenor i både Gävle och Ängelholm. Nu i helgen genomfördes en museidag i Gävle av mer traditionellt slag. "Tågspanardagen" den 12 september med fem lok under ånga lockade nästan 3 000 besökare och jag tror att många järnvägmuseivänner känner både lättnad och tillfredsställelse över ett upplägg riktat mot den inbitna och kunniga publiken. Biljetter till ångtåg med godsvagnar bakom R och E10-lok, en tur med det senare och Årgångstågets vagnar till Kolforsen utanför Ockelbo och visningar av verksamheten på Nynäs såldes i en rasande fart. Det visade sig att upplägg för den specialintresserade publiken fungerar lika bra mot de lagom nyfikna som verkade ha minst lika trevligt i det fina sensommarvädret. (Tänk att de första regnstänken kom först efter stängningsdags.) Vare sig läckande tuber på B-loket, långa matköer eller överförfriskade gäster på Årgångståget kunde hindra detta från att bli en mycket lyckad tillställning signerad Mia Lundstedt och hennes team i den publika verksamheten. Sedan är det naturligtvis så att ett sådant här arrangemang med mycket trafik är helt beroende av jätteinsatser från frivilliga i Järnvägmusei Vänner. Tillsammans har vi än en gång visat vad som kan åstadkommas med professionellt och ideellt i samverkan. Detta är också något som lyfts fram i utredningen om oss så även framtiden är vår!



Järnvägmusei Vänner och museipersonal arbetar med uppkoppling av B 1108. Foto: Rolf Sten.



Gunilla Lundberg 1948-2009

Vår medarbetare och vän Gunilla Lundberg är borta efter flera års kamp mot cancer. Gunilla kom som ett yrväder in i museet vid omorganiseringen 1994 för att jobba med marknadsföring och arrangemang. Min egen roll i verksamheten var också ett resultat av den processen och som ivriga och otåliga nykomlingar i ett annars sammansvetsat team kom vi att betyda mycket för varandra. Tillsammans med Mia Lundstedt, som skulle bli Gunillas närmaste chef i den publika verksamheten, myntade och tillämpade vi begreppet "fort och fel". Gunillas energi och kunskaper resulterade naturligtvis framför allt i en väldig massa "rätt". Den framgångsrika marknadsföringen, fokuseringen på kunden och etableringen av museet i externa nätverk är exempel på sådana nu självklara nyttor som Gunilla bidrog med.

Under alla åren vid museet pendlade hon från sitt kära Hällbo utanför Kilafor i Hälsingland till Gävle och museet. Tågresor som hon med glädje anträdde åt båda hållen. Det satt aldrig fast. Var det ett kvälls- eller helgarrangemang så nog var Gunilla oftast där. Hade en leverantör glömt något så hittade hon snabbt en lösning och den mest missnöjda kunden kunde hon vända till en belåten museisupporter med ett vänligt bemötande. Med gott humör, stor humor och känsla för rätt och orätt var Gunilla en mycket omtyckt kollega och medmänniska hos hela personalen. Jag och Mia hade förmånen att tillbringa en dag hemma i Hällbo med henne bara några veckor innan hennes bortgång och det blev märkligt nog en dag helt utan tårar. Vi hade en mycket trevlig stund med mat, minnen och historier. Hon kunde till och med skämta om sin sjukdom, vars utgång det inte rädde något tvivel om. Att Gunilla gick bort sommaren 2009 är definitivt alldeles för "fort och fel" men hon lever i varmt minne hos oss på museet och hon har satt sina egna spår i museets historia för all framtid. Tack Gunilla, för en härlig tid tillsammans!

Robert Sjöo

Intervju med tre veteraner

Järnvägmusei Vänner arrangerade och genomförde senhösten 2008 en intervju med 3 järnvägsveteraner som alla arbetat på GDJ. Syftet med detta var att fånga upp deras kunskap och arbetsliv och sammanställa detta som ett tidsdokument till eftervärlden.

Det omfattande intervjumaterialet kom-

mer att redigeras och läggas till museets arkiv. Arbetet utfördes i samarbete med Sveriges Järnvägsmuseum. Medverkande från Järnvägmusei Vänner var Rolf Sten, Lennart Lundgren och Bengt Lindberg. De inbjudna järnvägsveteranerna var Rune Lundby, Bert O Bergström och Karl Erik Eggeffjord.

Fortsättning på sidan 10

Från vänster: Karl-Erik Eggeffjord, Bert O Bergström, Rolf Sten samt Rune Lundby.
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 Järnvägmusei vänner som är en ideell förening vars medlemmar bl. a. hjälper museet med renovering av gamla och nya järnvägsobjekt, guidningar och fuktionsnärsskap vid olika arrangemang.

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

För år 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 3 - 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 4 2009 utkommer i november
Presstopp 12 oktober

SIDOSPÅR 3/09

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum



Omslagsbilden:

Museidagen 2009-09-12. För första gången på 45-50 år. B 1108 rör på sig för egen maskin. Läs mer på sidan 13. Foto: Rolf sten.

Resebanmästare/nattbanmästare

Till museet får vi ibland frågor som får våra huvuden att gå i spinn. Det här var en sådan. En person hörde av sig till museet med frågan: en släkting, Frans Jonsson Lind var resebänmästare och jag undrar vad är det? Nu gick kontoret på högvarv. Ja, vad är det?

Ett säkert ställe att alltid börja på är att kolla i arvodesstaterna om begreppet finns med där. Efter mycket letande så fann vi begreppet, Nbm. Nu gick det varmt igen. Vad är nu detta? Jag lyckades hitta att det stod för nattbanmästare. Men vad är nu det?

Det fanns två personer som använde ordet resebänmästare i stället för den korrekta titeln nattbanmästare och det var banmästarna placerade i Gnesta, Frans Jonsson Lind och Johan August Palmgren. I 1880 och 1890 års folkräkning finns Lind och i 1900 års folkräkning finns Palmgren angivna med yrkestiteln Resebänmästare.

Inrättandet av nattåg

Innan nattågen inrättades så gjordes det en omfattande undersökning hur man ska kunna komma tillrätta med de genomgående tågförbindelserna. Förfrågan hade kommit från norskt håll om att inrätta genomgående tåg för post och resande. Undersökningen visade att dåvarande system med dagtåg inte räckte, utan förslaget blev att inrätta nattåg jämte befintliga dagtåg.

Maj 1873 kom tågen att rulla för första gången mellan Stockholm- Malmö över Falköping. Restiden var cirka 18 timmar.

Regler om tjänstgöring

I cirkulär 369 daterat den 24/4 1873 gällande nattågen står det under punkt 13:

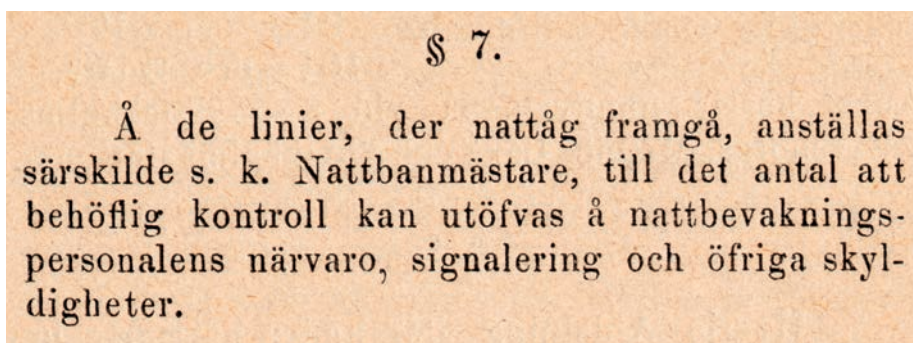
Varje fast signal skall skötas av signalkarl; och är banans bevakning under natten i övrigt så ordnad, att två banvakter tjänstgöra på varje mil.

I och med att nattågen inrättades så förändrades personalens tjänstgöringstid. Den hade innan inte inbegripit nattjänstgöring. Nu skulle personal vara i tjänst på de sektioner som nattågen passerade.

Som kontrollfunktion att personal fanns i tjänstgöring, kanske efter det att det uppdagats brister i detta, inrättades det s. k. nattbanmästare.

Ur tjänsteordningen för banavdelningen gällande från 15/7 1875 § 7 framgår (se överst på sidan)

Här framgår det klart och tydligt. Det var



alltså en banmästare som hade till uppgift att kontrollera att banvakter, grindvakter och annan personal var i tjänst nattetid. Det fanns en skyldighet som konduktörerna hade och det var att rapportera om nattjänstgörande personal inte fanns på plats. Att så kanske inte alltid var fallet gav säkerligen upphov till att inrätta en kontrollfunktion.

I arvodesstaterna står flera av nattbanmästarna som anställda i nuvarande befattning med början under 1873. Det kan betyda att tjänsten fanns innan och att det kom in i tjänstgöringsordningen först 1875. Det kan också vara så att lydelsen är att deras tjänst som banmästare började vid den tiden och när de sedan blev nattbanmästare var det ingen förändring av tjänstetiteln, de var fortfarande banmästare om än i tjänst på natten.

15 november 1875 inträffar den förödande olyckan vid Lagerlunda. I rättegångshandlingarna påpekas det att Bankebergs banvakt "var oftast inte på plats". Alltså fanns det personal som borde tjänstgjort men inte gjorde det.

Var fanns då dessa?

Återigen får vi förlita oss på arvodesstaterna. Sammanfattar man i tabellform (se nedan) ser vi i vilka distrikt, orter, antal och under vilka år som dessa fanns.

I något fall finns orterna på fler distrikt och det beror på att distriktsindelningen har ändrats under åren.

Nattbanmästare

Distrikt	Orter	Under åren	Antal nattbanmästare
1	Gnesta, Hallsberg, Katrineholm	1877-1916	1-3
2	Vartofta, Arvika, Habo, Tibro, Ottebol, Vårgårda, Vartofta, Lerum,	1876-1916	1-4
3	Katrineholm, Alvesta, Ängelholm, Malmö	1898-1916	1-3
4	Änge, Långsele	1902-1916	1-2

Varför togs nattbanmästaren bort?

Svaret på den frågan vet jag faktiskt inte. Något måste i alla fall ha skett under tiden runt 1916 då tjänsten inte längre redovisas. En förändrad organisation som medförde att behovet inte längre förelåg? Eller att det rent krasst var besparingsskäl, det var ju mitt under brinnande världskrig. Men det stämmer inte det heller för personerna som hade dessa tjänster blev ju kvar inom SJ med samma titel- banmästare av 2 klass. Att komma med svaret på frågan varför de togs bort får bli en senare sak att utreda.

Källor:

SJ cirkulär

SJ arvodesstater 1875-1918

SJ minnesskrift 50 år

SJ tjänsteordningar för banavdelningen 1873, 1875 och 1916

Den grafiska tidtabellen till höger

omfattar sträckorna Krylbo - Stockholm samt Stockholm - Katrineholm - Norrköping - Malmö



I och med att Östra stambanan, Katrineholm - Norrköping - Nässjö, 23 november 1874 öppnades i sin helhet började man med att köra genomgående natttåg Stockholm - Malmö.

Tåg nummer 1 Stockholm till Malmö och tåg nummer 2 Malmö till Stockholm.

Tidsvinsten var 3 timmar jämfört med den tidigare sträckan som gick via Falköping.

Curt Fredén

Filipstadsnostalgi

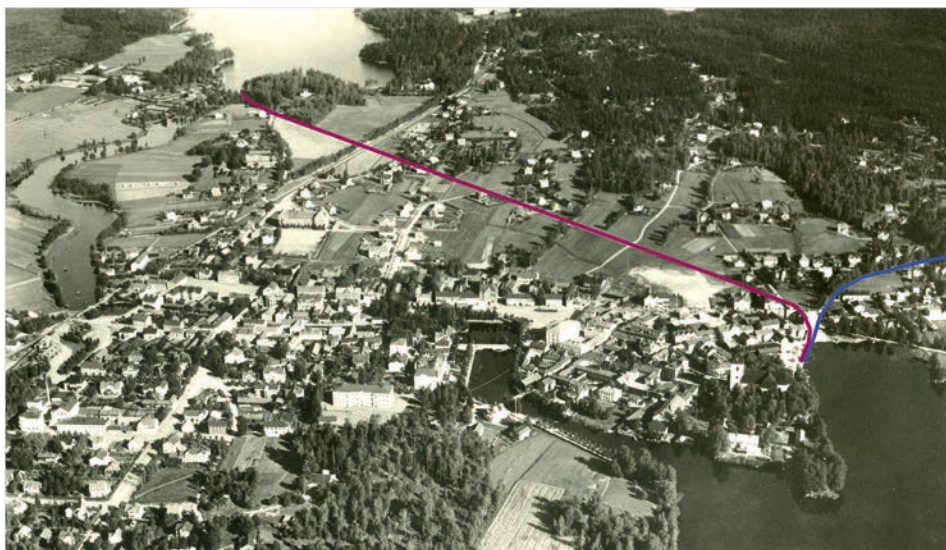
Filipstad och Filipstadstrakten har en spännande och intressant järnvägshistoria, som skildrats av många. Som tonåring under 1950-talet förundrades jag över de olika järnvägarna i Filipstadstrakten och än mer när jag fick en något vag vetskap om Abborrbergets märkliga sevärdhet. Cykeln kom till flitig användning för att dokumentera resterna av de gamla gruvbanorna och spåret från Filipstad Ö mot Finnshyttan. Väl där upptäckte jag det elektrifierade smalspåret mot Hagfors.

Den största utsträckningen av järnvägsnätet omkring Filipstad var fram till 1950.

Två vykort från 1931 återspeglar järnvägshistorien.

Vid mitten av 1800-talet fanns många bruk i Östra Värmland. Där låg hyttorna tätt och den fosfor- och svavelfattiga malmen var basen för det goda tackjärnet. Transportbehovet var ett stort problem. De största mängderna malm, tackjärn, kol och livsförnödenheter forslades vintertid med hästforor. Bönderna som hade mindre att göra om vintern åtog sig dessa slitsamma körningar. Då som nu varierade vintervädet, barmark ibland och sjöar som varken eller brast. Malm och tackjärn lagrades i Kristinehamn för att vid öppet vatten fraktas vidare med båt. Under sommarhalvåret gick det annorlunda till. Det sjörika landskapet gav möjlighet till ett annat system, transport med pråmar på sjöarna och hästkörning, hästbanor, mellan sjöarna. Kanaler anlades där så var lämpligt. När Filipstads bergslags kanal stod färdig 1856 kunde järnet och malmen transporteras på vatten från Filipstad till Sjöändan. Denna komplicerade land- och sjötransportled sträckte sig i sin helhet från bruken vid Dalagränsen (Rämsverken) till Kristinehamn och Karlskoga. Den kom att omfatta 15 sjöar, 7 kanaler, spår försedda pråmar och 11 rallbanor för häst längs tiomilasträckan. Olägenheterna var stora och transportkostnaderna höga. Kombinationen av naturförutsättningarna, topografi, malm, skog och vattenkraft, samt ett så vidsträckt system av kommunikationsleder på land och vatten torde vara enastående i hela världen. Närmast jämförbara område är Norbergs bergslag.

En transportled, Yngs-Daglöse järnväg, gick från Persberg till Filipstad. Den öppnades för trafik 7 november 1853. Malmen från gruvfältet fördes med pråm över Yngen till Vinternäset och därifrån



Filipstad år 1931. Den vita byggnaden i bildens överkant t.h. om Lersjön är Finnshyttans bruk. Samrealskolan ses vid det ljusa fältet (skolgården) t.v. om mitten. Filipstad V ligger utanför bildkanten t.v. den lila linjen är filipstad - Lersjö Järnväg och den blå linjen som går ut till höger är Yngs - Daglöse Järnväg. Vykort, samling Curt Fredén.

med hästbana till hamnen i Filipstad. Det av Ferlin i dikten Syner i Lövsprickningen

*Nu brinner vårens blåa eld, på Abborrbergets krön,
Där dansar Kalle Knopare gudomligt ung och skön.*

*Krökt sitter Ian speleman och flinar vid sitt spel
Och Rallar-Anton känner sig rätt salig för sin del.*

ombesjungna Abborrberget är även välbekant i järnvägshistorien.

På den branta sluttningen byggdes en bergbana. De nedgående vagnarna med last drog upp de tomma vagnarna. Banan kan i lutning, längd och höjdskillnad idag jämföras med Skansens bergbana. Efter nedläggningen behölls banvallen och fick

för en järnvägsnalgiker de poetiska namnen Kärleksvägen och Kärleksstigen. På vykortet ses den senare komma från höger i en svag båge ned till kajen vid Daglösen.

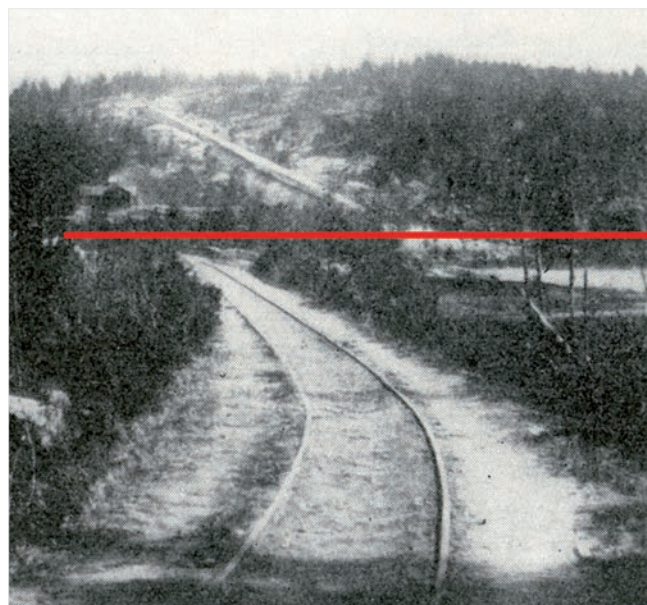
Filipstad-Lersjö Järnväg byggdes troligen samtidigt med Yngs-Daglöse järnväg. Hästbanans uppgift var att transportera tackjärn från Storbroyttan och från bruken i Nordmarkstrakten till kajen vid Daglösen. Banvallen syns tydligt på vykortet. Den byggdes om till gata och fick namnet Malmgatan.

Vid kajen hade de olika bruken sina filialkontor, faktorier, som övervakade omlastningen till ångbåtarna för vidarebefordran genom Filipstads Bergslags kanal till Sjöändan. Den då centralt belägna

Yngs - Daglöse Järnväg.

Spåret i förgrunden kommer från hamnen i Filipstad och ansluter till bergbanan vid Abborrberget vilket syns i bakgrunden. Vid bergbanans högsta punkt fortsätter spåret till Yngen och slutpunkten Vinternäset.

Det röda strecket visar var Östra Värmlands järnväg kom att korsa Yngs-Daglöse Järnväg. Till höger mot Nyhyttan. Fotot från slutet av 1860-talet, Sveriges Järnvägmuseum.





”stationen” kunde ha kallats Filipstad H(amn).

Järnvägsbyggandet i Sverige kom igång på allvar på 1860-talet. Järnvägen kom till en början bli ett utmärkt komplement till sjösystemen och kanalerna för att sedan helt ersätta dessa. Östra Värmlands

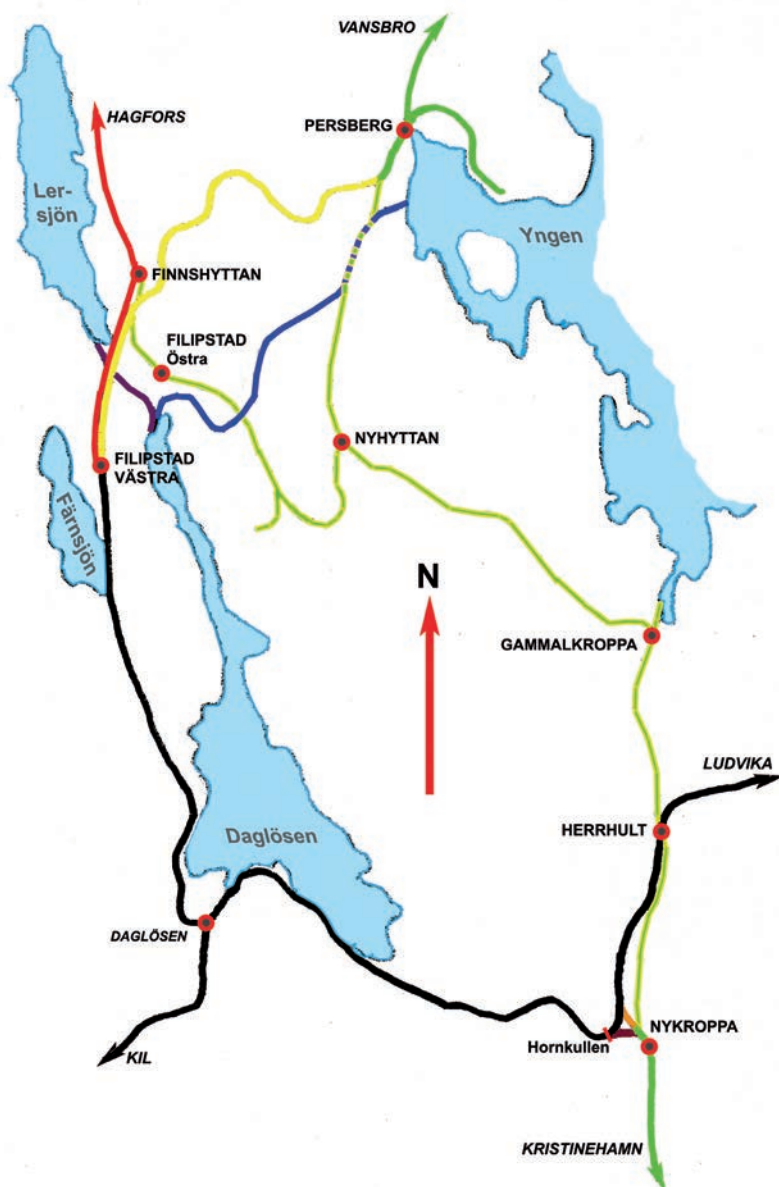
järnväg mellan Kristinehamn och Persberg med sidobanan Nyhyttan–Finnshyttan var färdig år 1876. Detta år fick Filipstad järnvägsförbindelse åt tre olika håll. De två övriga förbindelserna var linjen från Filipstad V till Daglösen (Bergslagarnas Järnväg, BJ) och smalspåret till Nordmark (Filipstads Norra Bergslags Järnväg,

Filipstad 1931. Norra delen av bangården vid Filipstad V. Den oannonserade hållplatsen vid NKIJ låg t.v. om Samrealskolan. Vykort, foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum.

FNBJ). Den senare uppgick 1920 i NKIJ, Nordmark–Klarälvens Järnvägar. NKIJ ägdes av Uddeholmsbolaget som hade egen elkraft. Banan övergick till eldrift 1921 och var därmed en av de få enskilda järnvägar som elektrifierades tidigt.

På vykortet över Filipstad Västra (överst på den här sidan) syns i förgrunden FNBJs lokstall och bangård samt ett av de femton elektroloken loken som tillverkade av AEG i Berlin 1920–21 för NKIJ.

På normalspåret står ett ånglok med två boggiepersonvagnar. Fram till början av 1940-alet rullade direktvagnar i tågen P 7 och 8 (senare P 40) mellan Filipstad V och B:s Göteborg. Restiden var under slutskedet drygt 6 timmar. Efter elektrifieringen av BJ blev istället Ludvika ändstation för de båda tågen. Ångloksdragna persontåg mellan Filipstad V och Daglösen började successivt att ersättas av rälsbuss från sommaren 1955. I början av 1960-talet hade ångloken i godstrafiken helt ersatts av dieseldrivna lok.



Kartan till vänster: Järnvägarna kring Filipstad

Lila linje. Filipstad-Lersjön järnväg. Hästbana 1853-1874.

Blå linje. Yngs-Daglöse järnväg. Hästbana 1853-1874.

Svart linje. Filipstad Västra-Göteborg (Bergslagarnas järnväg, BJ) öppnad 1876.

Röd linje. Filipstad Västra-Nordmark-Hagfors, smalspår, öppnad 1876, elektrifierad 1921. Nedlagd: Persontrafiken 10 juni 1950, Godstrafiken (Filipstad - Finnshyttan) 18 maj 1951. Filipstad V - Finnshyttan 1950, Finnshyttan-Hagfors 1974. Finnshyttan - Musjöheden 1 augusti 1874.

Grön och gul/grön linje. Östra Värmlands Järnväg Kristinehamn-Persberg med sidospår Nyhyttan-Filipstad Östra - Finnshyttan. Stickspår till grusgröp vid Stensta. Hela järnvägen öppnad 1876.

Såld till statens Järnvägar 1 januari 1917 för att bli en del av Inlandsbanans södra del.

Gul/grön linje. Delen Nykroppa-Persberg nedlagd 1964, samtidigt som en ny linje öppnades via Filipstad (gul linje).

Gul och svart linje samt brun linje vid Hornkullen. Omläggning 1964 Nykroppa-Filipstad-Persberg (gul linje, nybyggd sträckning). 1998 nytt spår till Persbergs gruvor.

Guldfärgad linje. 2002 nytt anslutningsspår norr om Nykroppa mot Ludvika.

Trafik idag (2008): motorvagn Kristinehamn-Ludvika. I övrigt godstrafik.

I bakgrunden på båda vykortet syns Sam-realskolans tvåvåningsbyggnad. När det kommunala gymnasiet tillkom år 1947 hade en tredje våning byggts till. Real-skoleelever och gymnasister som skulle resa hem mot Nordmark kunde kliva på eftermiddagståget vid en hållplats cirka hundra meter norr om skolan t.o.m. vårterminen 1950, då persontrafiken lades ned. Till skolan åkte eleverna buss. Hållplatsen var oannonserad men synes ändå ha varit legal. För att underlätta påstigning fanns en kort jordvall på skolsidan av spåret. När hållplatsen anlades känner jag inte till.

Under åren 1876–1950 fanns i och kring Filipstad sex järnvägsstationer med person- och godstrafik, varav fem var knutpunkter. Antalet beror på att Filipstad inte hade någon genomgående trafik och dessutom två spårvidder, normalspår och smalspår. Anknytning till Bergslagsbanan fanns vid Daglösen och Herrhult, till Inlandsbanan vid Nyhyttan och till smalspåriga NKIJ vid Filipstad V och Finnshtytan. Den sjätte stationen var Filipstad Ö som låg mellan Nyhyttan och Finnshtytan. I närheten av Hennickehammar tillkom den 2 juni 1945 hållplatsen Hennickehammaren.

En tänkt rundtur berörde således tre järnvägsbolag (BJ, SJ och NKIJ). Den snabbaste resan från Filipstad V (avg. 1425) och åter via Daglösen, Herrhult, Nyhyttan och Finnshtytan (ank. 1538) tog 4 timmar och 35 minuter år 1940. I Finnshtytan var väntetiden dryg tre timmar vilket hade fått den förmodade resenären att tillryggalägga de sista två kilometrarna till fots och därmed reducera tidsåtgången för rundresan till knappt 2 timmar.

Den nybyggda sträckningen av Inlandsbanan nådde Norrlandsterrängen norr om Filipstad. Landskapet är präglad av nordsydliga dalgångar. Vy mot norr vid Skribotjärnen, halvvägs till Persberg. Bilden togs 28 juli 1984. Foto: Curt Fredén.



År 1926		År 1940
0830	Avg. Finnshtytan	0830
0857	Ank. Nyhyttan	0848
0901	Avg. Nyhyttan	0854
0920	Ank Herrhult	0908
0935	Avg. Herrhult	1425
0957	Ank Daglösen	1437
1015	Avg. Daglösen	1455
1030	Ank. Filipstad V	1507
1655	Avg. Filipstad V	1525
1701	Ank Finnshtytan	1521
8,31	Restid	6,51
1425	Avg Filipstad V	1425
1440	Ank Daglösen	1437
1500	Avg Daglösen	1454
1514	Ank Herrhult	1506
1658	Avg Herrhult	1509 Y
1718	Ank Nyhyttan	1523 Y
1735	Avg Nyhyttan	1524 Y
1810	Ank Finnshtytan	1538 Y
1950	Avg Finnshtytan	1853
2000	Ank Filipstad V	1900
5,35	Restid	4,35

Trots alla järnvägarna kring Filipstad är staden den enda tätorten i Värmland som inte haft järnväg till Karlstad.

Förändringar i järnvägsnätet började så smått på 1950-talet. Vagnnätet byggdes ut och förbättrades. Lastbilsnäringen gynnas och privatbilen blev snart varje familjs egendom. Bilen framställdes som symbolen för tidens framåtskridande och nyvunna frihet. Allt detta drabbade järnvägstrafiken och de olönsamma linjerna försvann efter hand. Den 10 juni 1950 ersattes persontrafiken till Hagfors med landsvägsbuss, året efter upphörde godstrafiken mellan Filipstad V och Finnshtytan och spåret revs. Persontrafiken mellan Filipstad Ö och

Finnshtytan upphörde 1954. Inlandsbanan började bli olönsam. För att förbättra lönsamheten och rationalisera driften vidtogs en stor förändring år 1964 vilken innebar en ny sträckning mellan Nykroppa och Persberg via Daglösen och Filipstad samt byggande av ett 9 km nytt spår till Persberg. Nivåskillnaden är betydande, ca 50 m. Filipstad blev äntligen genomfartsstation. Sträckan mellan Nykroppa och Gåsgruvan lades ned och banan revs senare liksom sidospåret Nyhyttan – Finnshtytan, totalt ca 25 km.

En resa från Filipstad till Inlandsbanans norra ändpunkt, Gällivare, tog då två dagar i anspråk med övernattnig i Östersund. Redan efter fem års trafik på den nya sträckningen började Inlandsbanans södra del att stympas mellan Mora och Lesjöfors. Persontågen till och från Filipstad blev allt färre och den reguljära trafiken upphörde den 2 september 1985. Senare har sporadisk trafik förekommit mellan Filipstad och Kristinehamn. Idag får Filipstadsborna ta bussen till Nykroppa för att kliva på motorvagnen från Kristinehamn och fortsätta på gamla Bergslagsbanan till Mora.

Enligt regeringsbeslut 2008 skall ett antal projekt såväl för väg som järnväg genomföras under 2009 och 2010 vid sidan av hittills gällande investeringsplan. Elektrifieringen av den nära fyra mil långa järnvägen mellan Nykroppa och Kristinehamn ingår i detta projekt som fått namnet Närtidssatsningen.



Källor: Bodstedt, I. A., 1945: *Historik över Sveriges småbanor 1802–1865*. 271 s.

Nyström, G., 1948: *Filipstads Bergslags och Bjurbäcks kanaller samt sjöförbindelsen mellan Filipstad och Karlskoga*. Filipstad. 16 s.

Sundström, E. & Eriksson, H., 2004: *Smalspår och sjöfart i Bergslagen. 802-banorna*. Stenvalls. 191 s.

Svenska Järnvägsklubben, 1999: *Järnvägsdata 1999*. Svenska Järnvägsklubben nr 68. 413 s.

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

Sextioett (61) år har gått

– sedan jag, den 15 juni 1948, anställdes som kontorsvakt, "springschas", vid Lokmästar- expeditionen på SJ lokstation i Gävle. Någon vecka före denna dag hade jag, efter två år på den "Tekniska linjen" vid Högre Folkskolan avslutat min skolgång. Min pappa var lokförare, redan från min födsel närde han drömmen om att sonen en dag skulle gå i hans spår!

Våren 1948 hade jobbet som kontorsvakt på lokmästarexpeditionen blivit ledigt. Förste kontorist Manne Ruhmén var granne till oss i kvarteren "Lilla Tierp". Han meddelade pappa att han hade reserverat jobbet som "springsch..", d.v.s. kontorsvakt, till sonen, d.v.s. till mig. Pappa var naturligtvis mycket glad för detta när han berättade för mig om att jobbet var en bra start för vägen till en lokmannabana.

En vacker försommardag började jag, med en lön av kr. 7.50 per dag, som kontorsvakt på lokmästarexpeditionen vilken var belägen på nedre våningen i det hus som idag är högkvarter för Sveriges Järnvägs-museum. Denna sommar stod lokmx under ombyggnad och renovering. Verksamheten var därför utflyttad till två äldre tvåaxliga "kontorsvagnar", vilka stod på spåret intill östra väggen på lokstallet.

Vid samma tid hade en skada inträffat på vändskivan till "OKB-stallet". Efter inspektion konstaterades svåra skador och sprickor i vändskivans centrum. För att reparera skivcentrum måste vändskivan, efter



Personalen vid lokmästarexpeditionen i Gävle år 1949. **Första raden fr.v.** lokmästare Gunnar Jansson, förste kontorist Manne Ruhmén, kontorsbiträde Ville Söderström, stallförman John Andersson. **Andra raden fr.v.** verkstadsmästare Erik Danielsson, kontorist Ture Ternström, lokmästare Albin Hagström. **Övre raden fr.v.** kontorsvakt Bernt Forsberg, kontorist Egon Lindgren. Foto: Sveriges Järnvägs-museum.

utrymning av lokstallet, lyftas upp. Samtliga innestående ånglok "evakuerades", vilket nästan lyckades innan skivcentrum totalhavererade. Två trafikdugliga lok, B 1311 och S 1258, blev instängda i stallet. Ett tredje lok, A2 1004, stod under revision på ett av sänkgravsspårerna.

Allt dagligt lokunderhåll måste flyttas över till UGJ-stallet där vändskivediametern var 16000 mm. Ett B-lok med fyraxlig tender hade en hjulbas på 16150 mm. För att vända dessa lok måste skivspåret förlängas med ett överhäng i vardera änden på ca. 30 cm!

Jobbet som kontorsvakt bestod bl.a. av att skriva ut morgondagens tjänstgöringslista för "skubbspersonalen" varför jag fick lära mig maskinskrivning. Vidare fick jag, "i ur

och skur", cykla staden runt med tjänstgöringsorder till hemmavarande lokpersonal, vilka med "UF-dag" stod till beredskap. Jag lärde mig att skriva ut fribiljetter. Ordinarie personal hade tillgång till 24 fribiljetter/år. Hustru och barn under 16 år hade 36 biljetter/år. Varje fribiljett gällde för en sträcka av 300 km varför det gällde att räkna ut hur många kilometer det var från Gävle C bort till "Hotahejti"!

År 1948 förstatislades GDG, Göteborg – Dalarne - Gävle, den största enskilda järnvägsförvaltningen i Sverige. Inom Statens Järnvägar inordnades GDG i ett nytt distrikt, VII Distriktet, med högkvarter i Göteborg. Vid denna tid var Gävle lokstation lokaliserad till IV distriktet och 15 ms med huvudort i Bollnäs. Inom VII

Gävle lokstation en vårdag i mars år 1953. På vändskivan står J-lok 1295, utskrivet till tåg 777 på Sala-banan med lokf. Åke Larsson. På ställcirkeln fr.v. står loken: S 1258, K4 912, K4 1901, L 963, A-tender, G10 1846, N-lok, B 1106, N 1443 och E2 1459. Vändkivan körs av stallförman Oskar Lindgren. Mannen i ljus rock är ing. Sune Nilsson. Foto: Sveriges Järnvägs-museum.



distriktet bildades tre maskinsektioner, 33 ms Göteborg N, 34 ms Åmål och 35 ms i Gävle. GDJ verksamhet vid Nynäs flyttades därmed över till Gävle Södra vilken därmed kom att bli en av de större lokstationerna i landet.

Chefsbefattningen kom därmed att uppgraderas, från lokmästare i Ca 22 till ingenjör i Ca 25.

Till lokstationsföreståndare utsågs ingenjör Lars-Erik Billvall, vilken efter några år befordrades till kmiö (*kanslimiö*). Han kom att efterföljas av ing. Sune Nilsson, vilken senare kom att chef för LAMCO malmkana i Liberia.

Hösten 1950 uppnådde jag åldern 17 år, varmed jag antogs som "stationskarlsaspirant" (stkasp).

Daglönen ändrades till månadslön, kr. 230:-/månad, samt 6 fribiljetter/år. Ett år senare kom nästa "befordran", nu till "extra ordinarie stationskarl" (eostk), vilket innebar en något förhöjd lön samt 12 fribiljetter/år. Därmed kom min tid på lokmx att avslutas för att följas av två år i lokstallet.

En tidig septembermorgon år 1951 hälsades jag välkommen av stallförman Oskar Lindgren, vilken frågade mig om jag någonsin hade sett dagens ljus en morgon vid denna tid!

Under tre veckor fick jag, bortsett från nattjänsten, följa en erfaren stallkarl på hans turer.

Jag fick lära mig att putsa ånglok, vilket var en mycket viktig uppgift vid denna tid. Vidare lärde jag mig att passa under tryck stående ånglok, köra vändskivan, jobba på kolbryggan, slagga ånglok m.m.

En vanlig syssla var att kapa slipersved. Veden användes för påeldning av kalla lok. Jobbet utfördes på "beting". Stallförman ställde ut en stav som mål för dagens kapning. Ibland när det var dåligt väder

fuskade vi och flyttade tillbaka staven någon meter. Det hände någon gång att fuskat upptäcktes av stallförman, varvid vi fick en rejäl utskällning.

I slutet av oktober detta år blev jag uttagen till en 4 veckors lokbiträdeskurs. Förutom studier av Säkerhetsordningen och andra särtryck fick vi grundligt lära oss att smörja ut både ång- och ellok. Efter kursens slut åkte vi eldarelev ett par veckor innan det åter var dags för stalltjänst.

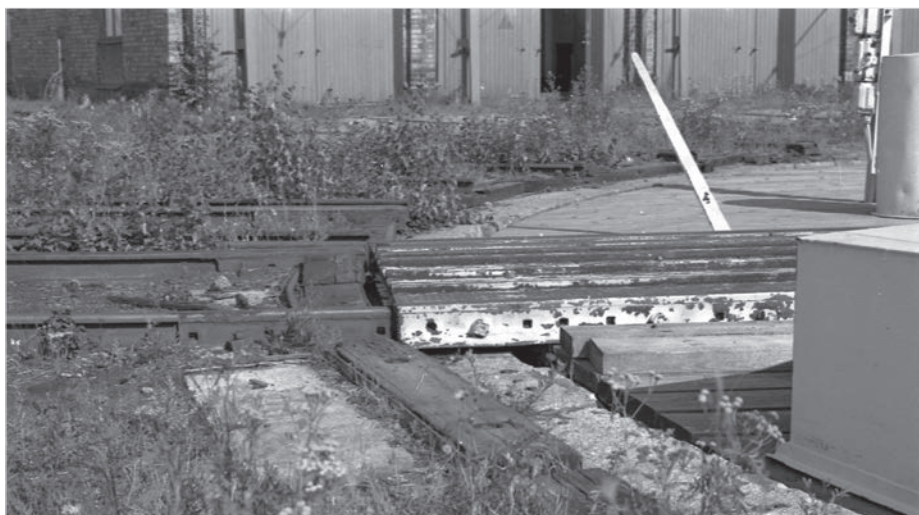
Jag fyllde 18 i november och blev därmed tillåten att jobba nattjänst. Detta kom att celebreras en oförglömlig nyårsnatt år 1951. Jag och min jämnårig kollega Bengt Sundberg var utskrivna till nattpasset i stalllet. Tjänsten började kl. 20.30 och slutade kl. 06.00 morgonen efter. Vi kom överens om att hålla ett hyfsat tryck, sådär 10-11 kg/cm², på två av de utestående ångloken.

Vi närmade oss 12-slaget och det nya året. I god tid hade vi tagit plats på våra utvalda lok och lyssnade ut i nyårsnattens tystnad och mörker. Några större fyrverkerier eller "sprängladdningar" förekom inte vid denna tid.

Plötsligt hördes de första klockslagen från Staffanskyrkan. Långt bortifrån hörde vi klockorna från Hel. Trefaldighetskyrkan. Klockslagen blandades av hessa tjut från visslor från i inre hamnen liggande fartyg! Vi räknade klockslagen, för att vid det sjätte dra på för fullt med våra lokvisslor! Fartygen besvarade våra visslor med växlande korta och långa tjut och vi följde med i "klaviaturen".

Det blev en "Nyårskonsert", värd sitt namn!

Bilden nedan: UGJ-stallets vändskiva med "rälsöverhäng" från år 1948. Foto: Bernt Forsberg, september 1981.



Intervju med tre veterander. Fortsättning från sidan 3

Rune Lundby är född 1921 i Gävle. Han flyttade när han var 7 år till Moranoret 1928. Familjen bodde i järnvägsåkar och fadern arbetade som lokförare. Rune fick prova på eldaryrket redan som 10 åring. Han började sedan som lokputsare och sedermera lokeldare mellan 1939-1950. 1950 började han sedan som lokförare.

Bert O Bergström är född 1927 i Gävle (på samma BB som Rune Lundby). Hans far arbetade på Helsans bryggeri. Under skoltiden tillbringade han mycket tid på järnvägsstationen där hans intresse för yrket började. Maj 1942 började Bert på GDJ som notisbud. Som Bert säger själv så upptäckte de snart han var skriv och läskunnig varför han fick avancera till Tågberedningen 1944. 1946 blev det banavdelningen och SJ efter lumpen 1948.

Karl Erik Eggeford är född 1928 i Aspeboda. Fadern var först bromsare och gick sedan vidare till banavdelningen och blev banvakt 1932. Karl Erik gick i skolan i Moranoret. 1944 flyttade familjen till Vetlanda där han fick jobb som 16-åring med att reparera rälsbussar. Han fick också prova på lokeldaryrket. SJ tog över 1945 och Karl Erik flyttade 1946 till Gävle där han fick jobb som lokeldare. 1949 fick han egna turer som lokeldare. 1955 gick han rälsbusskurs. Som lokförare började han 1979.

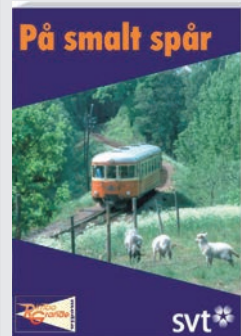
Järnvägs musei Vänner vill passa på att tacka deltagarna för er medverkan.

Lennart Lundgren

Historisk järnvägsfilm på DVD för Jvmv medlemmar

RGM018 På smalt spår - Den kända TV-filmen som SVT Växjö gjorde om banan Växjö-Västervik 1983 innan något beslut om banans framtid var fattat. Vi ser tåg på hela banan mest rälsbusstrafik och möter människorna som jobbade på järnvägen samt andra som använde och berördes av järnvägen. En klassiker som kommer under oktober.

Medlemspris för Jvmv medlemmar. Beställ genom att betala 225 kr till plusgiro 69 92 46 - 5 och ange vad du vill ha och vem som beställer.



Även övriga titlar till medlemspris. Om dessa kan du läsa på www.rimbogrande.se

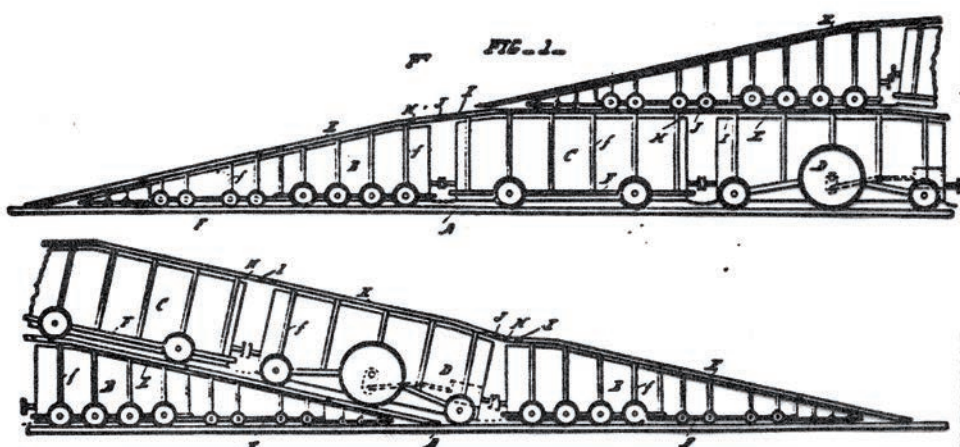
Rimbo Grande, Box 2009, 141 02 Huddinge, rimbogrande@telia.com 08 - 774 24 34 (kvällar & helger)

Anordning för att förhindra tågkollisioner



Bilden på sid 14 i Sidospår 2/09 kom mig att erinra mig ett amerikanskt patent av år 1895, som jag tror skulle kunna roa Sidospårs läsekrets..

Patentet avser Anordning för att förhindra tågkollisioner och har inlämnats till USA's Patentverk den 13 oktober 1894. Det beviljades den 26 mars 1895. Vad uppfinnaren föreslår är att man skall ge varje tågs framände och tillika dess



bakände en stark kilform. Dessutom skall varje tåg både på de kilformade ändpartierna och på 'ryggen' förses med räls. Två sådana tåg skall alltså - avsiktligt eller av våda - kunna mötas på spåret varvid det ena helt behändigt klättrar upp på och över det andra! Lika galant kan ett snabbare tåg köra om ett långsammare. Inga dubbelspår behövs sålunda! Uppfinnaren nämner dock

att det ännuande tågets framände måste befinna sig på större avstånd från rälsen än änden på det ännuande tåget!

Verkligheten är dock understundom uppfinnarens största motståndare. Vad rätt du tänkt fast det blev fel!

Carl-Göran Nilson

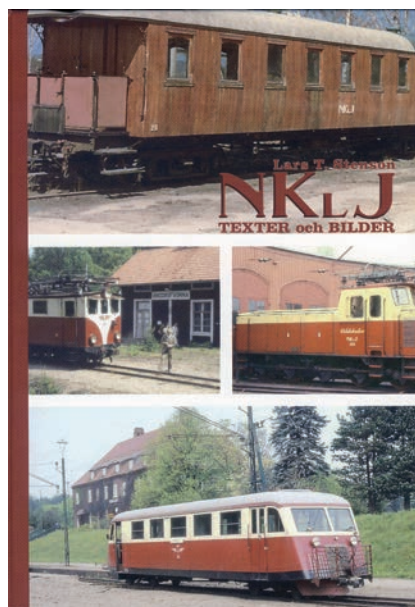


Recenserat

"NKIJ texter och bilder" är titeln på den bok som Lars T Stenson sammanställt utifrån de artiklar som han tidigare har publicerat i tidningen "Smalspårigt" vilken är Smalspårfrämjandets medlemstidning, tillika under många år Sveriges enda modelljärnvägstidning. Hitintills har Lars skrivit ett drygt tjugotal artiklar sedan 2002 om Nordmark - Klarälvens Järnvägar (NKIJ) som legat till grund för boken. Det är nog bara en artikel som saknas i boken. Sedan har Lars redigerat, kompletterat och rättat innehållet och som han skriver i förordet "för att förhoppningsvis öka läsvärdet". Om läsvärdet har ökat är svårt att uttala sig om utan att läsa artikel för artikel och jämföra. Bildvärdet har ökat genom att ca 15 ytterligare fotografier finns med.

Det är ingen historik om NKIJ, men väl ett antal fristående små kapitel som var och ett bidrar med kunskap om NKIJ. Visst är det kul att på detta sätt förädla ett arbete, få lite längre varaktighet och ökad tillgänglighet. En bok är ett beständigare media än en tidning.

Det är lätt att delvis dra en parallell till Harry Brunk, USA som skrev en uppskattad artikelserie "Up Clear Creek" med över 100 artiklar i följd i Narrow Gauge & Short Line Gazette där sedan 54 artiklar kom ut i bokform.



Merparten av innehållet handlar om NKIJ:s rullande materiel och innehåller en del om modellbygge, där Lars visar en hel del av sina modeller samt hur dessa har kommit till. Det finns även några artiklar om stationer, byggnader och banor. Som illustrationer förekommer det rikligt med fotografier, 16 ritningar/skisser på rullande materiel och några spårplaner/kartor. Fotografierna kommer från mängd olika källor men ursprungsangivelsen för fotografierna haltar och är väldigt ojämn. Detta är viktigt att ange ursprung korrekt och under varje foto. Fotografiernas storlek i boken är överlag god, där man för det mesta har

undvikigt "frimärksbilder". Dvs där foton avbildas för små så att informationen i fotografierna går förlorad. Det är annars en vanlig sjuka bland bokproducenter. Dessutom är kvaliteten på fotografierna bättre i boken än i tidningarna.

Layouten är lite väl enkel och haltar på en del håll. Speciellt märks det på bokens omslag där flera bilder har blivit vingklippta. I stil med när en känd författare av en bok om rälsbilar tyckte att det var dåligt, för kylaren kom inte med på fordonet ifråga. En bild har blivit så vingklippt att den finns med på ett separat blad tillsammans med rättelser om illustrationerna på omslaget, vilket antyder att ändringar i sista stund som gick lite väl fort.

Men för de som inte har tidningarna kan boken ge en lagom dos av en hel del. Men frågan är om man redan har tidningarna, om det är då värt att köpa en bok med nästan samma innehåll? Ja, faktiskt, eftersom en hel del illustrationer har bytts ut mot nya och att de blivit fler samt att de som är kvar är återgivna med högre kvalitet.

Boken, ISBN 978-91-633-4251-6, är på 160 sidor i format A5 och inbunden med hårda pärmar. Det senare uppskattas. Den finns att köpa hos Hagfors Kommun, Plusgiro 122460-9 och kostar 300 kr inklusive porto och expeditionskostnad, märk beställningen med "NKIJ-boken". Den finns även att köpa hos Tjustbygdens Järnvägsförening (www.smalsparet.se).

Göran Engström





Ett bildsvep från museidagen 2009. Text & foto: Rolf Sten

Årets museidag, Tågspanardagen, är avslutad. Vädret var på bra humör likaså verkade besökarna vara. Uppskattningsvis var det omkring 3000 besökare.

Hela dagen avlöpte i stort sett efter planerna. Tyvärr gick inte påeldningen av Sandträskloket B 1108 riktigt som det var tänkt eftersom minst tre tuber uppvisade läckor. Därför blev det bara en kort tur borta vid UGJ-stallet i stället för den planerade till Forsbacka.



"Banvaktshustrun" Christina Engström höll öppet hus i banvaktstugan. Det var många intresserade som besökte den under dagen.

Till höger: Är det möjligen en tågspanare? Vagnen, SJ BC01 1032, rullade i Pendeltåget till Gävle C.

Pendeltåget mellan Gävle C och museet drogs av ånglok, på bilden S1 1923. På bilden syns även den gästande motorvagnen X16 960 från svenska Motorvagnsklubben.



Oljeeldade E10 1746 med sliperslastat tåg ljuder över museiområdet. Nytt för i år var att tåget medförde en passagerarvagn så att man kunde digga ljudet på nära håll.



Även i år arrangerade Järnvägsmusei Vänner en marknad i hall 6 och 5. På bilden JvmV sekretariat, för stunden benämnt av Anders Hendel och Thomas Gustavsson,



B 1101 (Sandträskloket) ställdes av som beredskapslok för 45-50 år sedan och har sedan dess inte varit under ånga. Planen var att under museidagen koppla upp och elda på loket för att därefter ta en tur med tåg till Forsbacka. Tyvärr gick det inte att genomföra på grund av tubläckor. Trots dessa gjordes vid 15-tiden en kortare tur vid UGJ-stallet. På bilden till vänster har den ångdrivna luftpumpen startat efter 50-års slummer. Nedan pågår uppkoppling av loket och samtidigt är Inspecta på plats och varmprovar ångpannan. Trycket är drygt 12 kg och säkerhetsventilen har löst ut. Till höger syns F 1202 som inför museidagen var utdragen i dagsljuset.





Dagens andra tur med det sliperslastade tåget drogs av R 976. En synnerligen njutbar ljud- och ångupplevelse.



Elloket Za 267 hade uppgiften att vara växellok. Ett synnerligen praktiskt och smidigt fordon om man har tillgång till kontakledningsspänning.

Den överallt närvarande Henrik Reuter Dahl hade fullt upp med att se till att allt fungerade som planerat.



Med årgångstågets vagnar och E10 1746 som dragkraft anordnades på eftermiddagen en tur till Kolforsen och åter. På bilden har tåget just kommit tillbaka till museet och Hennan.





Kommentarer till artikeln om R02a 2702 i Sidospår nummer 2/09 samt fråga till Robert Sjöo

I artikeln talas om pigmentet Carpe Mortuum. Något sådant pigment känner jag ej till, förmodligen avses Caput mortuum.

Det är intressant att kopallack har kommit till användning. Det lär väl vara omkring 60 år sedan de svenska färgfabrikanterna slutade tillverka kopallack, då det allmänt ansågs att fet alkydlack hade bättre egenskaper samt var billigare.

Användningen av kopallack är något som säkert diskuteras hos de svenska järnvägs-museiföreningarna. Därför borde de lämpligt om Kenneth Landgren i ett särtryck redovisar både metoden samt inköpsstället.

I artikeln talas vidare om nytillverkat kulturglas och smidning av vagnsbultar.

Många frågar sig om järnvägs-museum har obegränsat med pengar och arbetskraft. Frågan är hur det svenska kulturarvet förvaltas. En del järnvägs-museiföreningar i detta landet har så mycket som 20 vagnar som står utomhus och väntar på revision. Brist på pengar och arbetskraft gör att många av dessa vagnar kommer att gå förlorade, samtidigt som järnvägs-museum kostar på en enda vagn, en otroligt kostnadskrävande revision. Robert Sjöo vad tycker du om detta? Har vi råd att låta stora delar av "arvet från fäderna" gå förlorat samtidigt som en vagn får en otroligt kostsam revision?

Naturligtvis kan inte järnvägs-museum ge ekonomiskt bidrag till järnvägs-museiföreningarna. Något som är möjligt och kanske önskvärt är att de museiföreningar som struntar i att förvalta "arvet från fäderna" skänker några vagnar till järnvägs-museum

Rickard Berglund

Svar från Robert Sjöo

Att Sveriges Järnvägs-museum skulle ge intryck av att ha outsinliga resurser är både smickrande och lite märkligt. Om vi lägger jämförelsevis blygsamma anslagen till fel saker kan alltid diskuteras. Jag är emellertid övertygad om att vår restaurerings-verksamhet som resulterat i Årgångståget, Rapidloket nr 846 och tredjeklassvagnen Co8 2772, är mycket väl satsade pengar för

just vården av vårt kulturarv. Det handlar nämligen inte bara om att få fram, vackra och trafikdugliga fordon utan i lika hög grad om att bygga upp och förmedla förlorad kunskap om det osynliga kulturarvet i form av äldre metoder, material och tekniker för underhåll, revision och uppbyggnad av järnvägs- fordon eller för den delen större, tekniskt avancerade föremål. Detta kräver både forskning, egen produktion och kontakter med externa samarbetspartners.

Kvitton på att vi tänker rätt är de dubbla EU-stöd som vi har fått för projektet, det stora engagemanget från företag och enskilda personer i materialframtagningen och nu senast i att museet i oktober kommer att stå som värd för ett seminarium för världens expertis i ämnet "restaurering av stora föremål". Utgångspunkten är restaureringen av vår restaurangvagn Ro2a 2702. De övriga studieobjekten är regalskeppet Wasa och golvmosaik från 1700-talet i Stockholms slott. Seminariet finansieras av en internationell museiorganisation, IATM.

När det gäller att ta hand om "arvet från fäderna" så måste man alltid välja. Det järnvägshistoriska fordonsarvet överstiger till sin omfattning våra och järnvägs-museiföreningarnas gemensamma resurser för att såväl förvara som förädla beståndet. På museet har vi gjort vad vi har kunnat för att skapa ändamålsenlig förvaring av vår samling för att framför allt stoppa förfallet. Samtidigt pågår en omfattande och nödvändig utgallring. Tyvärr är nog sanningen den om järnvägens kulturarv att många av de bevarade fordonen har betydligt mer gemensamt med skicket på regalskeppet Wasa än med det kulturhistoriska värdet.

De flesta av mina kollegor på andra museer menar att man inte får renovera museiföremål över huvudtaget. Att förbättra är att jämställa med att förstöra föremålets värde. Man ägnar sig i stället åt konservering av det befintliga tillståndet. På kulturhistoriskt skyddade byggnader måste man däremot regelbundet göra underhåll och ibland renoveringar och återställningar och man kan därför jämföra vår restaurering av fordon med byggnadsvård. De åtgärder vi gör genererar också i kunskaper och produkter som sedan kan tillämpas vidare, av fler än vi själva. Ett statligt museum är skyldigt

att bedriva forskningsverksamhet och vi har valt restaureringen som forskningsområde. För mer information om produkter och metoder kan vår projektledare, Thom Olofsson, kontaktas.

På museet vill vi ändå lyfta skicket på fler fordon för trafik eller utställning men det står inte i motsatsförhållande till restaureringen och det gäller inte allt som inte kan rulla. Jag skulle till exempel gärna se renoveringsprojekt med rimliga ambitionsnivåer för hugade medlemmar från Järnvägs-musei vänner. Trots att våra medel inte är obegränsade skulle en anslagsslant kombinerad med frivilligt arbete kunna resultera i att ytterligare några fordon kunde användas i publik verksamhet i stället för att stå undanskymda i magasin. Du som är intresserad: Hör av dig till föreningen!

Robert Sjöo

Första biljettången?

Circular Ordres No. 31.

Chefen för Statens järnvägsbyggnader, har anbefallt, att, till förekommande af försnillning vid passagerare trafiken å Statens järnvägar, passagerare biljetterna skola, vid den vanliga visitationen före tågens afgang från respective stationer makuleras medelst klippning, ungefärligen så, som vid expedierande af bagage förfäres; Och anmodas Stations inspectorerne för denskull att, sedan särskildt för ändamålet konstruerade saxar nu blifvit samtliga konduktörer m.fl. tilldelade, tillse det denna åtgärd med noggrannhet verkställles.

Gborg den 3 apr 1861 Sten fr Westrell

Efterlysning



Min lokomotivförareuniform har förkommit, vi har letat överallt i två år.

Nu efterlyser jag ev. tips som leder till att den återfås. Det handlar om uniformsmössa, lokförarrock med äldre SJ knappar och A-loksmärken med ring på kragarna. Västen med äldre knappar och klock-

kedja saknas också.

Mössan är tillverkad av Löfströms. Jag har haft den sedan 1979.

Hittelön till den som ger tips så den återfås.

Tack på förhand.

Kenneth Landgren 070-6146270. kenneth_landgren@hotmail.com



Bildfrågan

Är det någon av läsarna som kan säga något om vidstående bild? Viss information säger att den är tagen i Stockholmsområdet.

Hör av dig till Sidospår. Epost:

sidospar@jvmv.se Post: Se adress på sidan 3.



Sadi Carnot och ånglokens utveckling



Den franske ingenjörsofficeren och forskaren Sadi Carnot 1796-1832, vars brorson med samma namn blev fransk president, visade 1829 att den högsta möjliga verkningsgraden för en ångmaskin

är $(T_1 - T_2)/(T_1 + T_3)$ där T_1 är ångans högsta temperatur räknad i grader Kelvin, T_2 dess lägsta temperatur, och T_3 ångbildningsvärmets, alltså en temperaturökning som skulle motsvara energin för förångning av vattnet. Då är $T_2 = 373$ och $T_3 = 540$. Man ser alltså att ju högre T_1 är, desto bättre blir verkningsgraden och under hela 1800-talet försökte man ha så hög T_1 som möjligt genom att koka vattnet vid hög temperatur, men det gav två problem. Dels medförde det höga tryck i pannan, där $T_1 = 433$ (160 C) ger 6,3 bar och 6 % verkningsgrad, $T_1 = 463$ (190 C) ger 12,8 bar och 9 %, $T_1 = 473$ (200 C) ger 15,9 bar

och 10 %, $T_1 = 483$ (210 C) ger 19,5 bar och 11 %. När man på 1880-talet nådde tryck omkring 12 bar (11 bar övertryck) fick man problem med att cylindrar och ventiler inte tillät ångan att expandera helt ned till 1 bar (100 C) utan fick släppa ut ånga med högre T_2 , men det löste man genom compoundmaskineriet, där ångan expanderade först i en högtryckscylinder, därefter i en lågtryckscylinder, och mot slutet av 1890-talet byggdes ånglok med tryck upp till 17 bar. Det krävde pannor med mycket tjock plåt och tjocka tuber, vilket var svårt att tillverka och ganska riskabelt, men gjorde att man kunde bygga större lok som ändå betjänades av en eldare.

Redan tidigt hade man prövat att minska T_3 genom att låta avloppsångan blåsa in i vattenbehållarna exempelvis i långa tunnlar, men då blev vattnet ofta så varmt att injektorerna inte fungerade.

Då kom den genialiske tyske uppfinnaren Wilhelm Schmidt, som observerade att T_1 var ångans temperatur, inte vattnets. Han patenterade därför 1901 ångpannor med överhettare, där alltså vattnet kokade vid omkring 190 C, och ångan därefter värmdes i speciella tuber till exempelvis

250 C som gav en verkningsgrad 14 %, men inte krävde speciellt tung panna. Hans uppfinning slog på några år igenom i hela världen. De första loken i Sverige med överhettare var vid BJ 1905 och SJ 1906, och ett SJ litt A finns bevarat uppskuret på museet i Gävle.

Nästa uppfinning var ångturbinloken, där den stora vinsten var att om man lät avloppsångan kondensera genom att förvärma vattnet kunde T_3 reduceras kraftigt. Ångturbiner med kondensor blev på 1920-talet vanliga vid ångkraftverk, och många försökte konstruera ångturbinlok, i Sverige bröderna Ljungström. Deras två första provlok visade tyvärr att det var nästan omöjligt att bygga en kondensor som tålde skakningarna i ett lok. Man byggde då turbinlok utan kondensor för TGOJ som för säkerhets skull krävde att de skulle kunna byggas om till vanliga kolvånglok. Turbinerna visade sig fungera bra och loken gick i trafik till elektrifieringen, men utan kondensor blev inte verkningsgraden bättre än för vanliga kolvånglok, så det byggdes inga fler.

Erik Sundström

Första loket med överhettning av typ Schmidt tillverkades vid Nydqvist & Holm 1905 och hade tillverkningsnummer 775. Det registrerades vid Bergslagens Järnvägar, BJ, som A nummer 52. När BJ förstatligades 1948 fördes loket över i SJ:s littererings- och nummersystem där det kom att bli SJ C7 1814.

Loket slopades 1967 och blev 1972 överfört till Järnvägmuseum vilka i sin tur deponerade loket hos NOHABS ångloksklubb där det idag finns bevarat. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum.



Ett museum - två arenor



Modelltåg-09

17-18 oktober kl. 10 - 16

Modelltåg-09, en
utställning i miniatyr
i ständig förändring.



Järnvägens kvinnor - 22 oktober



Läs mer om föreläsarna på vår hemsida
www.jarnvagsmuseum.se

Höstlov-
26 - 30 oktober

Spökteatervandringar,
Spökrälsbuss mellan Gävle C
och museet mm.



Arkivens dag - 14 november

Tema: Liv och död. Fri entré.

Öppet: tis-sön kl. 10-16

Höst och vinter i Ängelholm



Loklekis
varje onsdag

Höstlovskul 10/10 - 1/11
Spökjakt 29/10

Gränslösa Dagar 7-8/11

Luciatåg 12/12
Ångtågsturer och konsert

Jullovskul 19/12 - 10/1

För mer information se www.jarnvagsmuseum.se



Öppet tis-sön kl. 10-17
Julafton och nyårsafton stängt

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

SWEDISH RAILWAY MUSEUM
GÄVLE • ÄNGELHOLM

www.jarnvagsmuseum.se