

SIDOSPÅR 4/09

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum





Robert Sjöö Museichefen har ordet

Europeiska perspektiv

Vi har länge varit stolta över vår restaureringsverksamhet. Nu har vi fått bekräftat att det Thom, Stefan & Co gör på en del av våra utvalda fordon ligger i Europa-topp. Genom ekonomiskt stöd från den organisation som vi är aktiv medlem av, International Association of Transport and Communication museums (IATM) kunde museet 13-16 oktober stå värd för en internationell workshop med restaurering, konservering och antikvariskt hantverk som tema. 17 deltagare från 10 länder tillbringade fyra dagar tillsammans i såväl föreläsningssalar som verkstäder. Synen är inte gemensam på vad man kan, bör eller får göra på ett museiföremål men majoriteten av de spontana kommentarerna från deltagarna efteråt var att detta var ett av de mest givande möten man varit med på. Utifrån både värdskap och kunskapsförmedling kunde vi konstatera att våra antikvariska ambitioner och vår kunskap om tekniskt utförande står i viss särklass även om den vilar på en bräcklig grund. Att därför föra samman expertisen från museer med liknande utmaningar har därför ett stort värde inte bara för kunskapsutbyte utan också i uppbyggnaden av ett nätverk av kontaktpersoner, som en liten och okonventionell verksamhet är beroende av. Sista helgen i oktober fick jag på IATM:s styrelsemöte i Haag massor av lovord för ett mycket lyckat arrangemang som genom framgången kommer att stå som förebild för liknande projekt inom vår museikrets, transport och kommunikationsmuseer.

Eftersom nämnda styrelsemöte avhölls i Holland ingick även ett studiebesök på järnvägmuseet i Utrecht under ledning av den färgstarka museichefen Paul van Vlijmen. Jag vet att många är kritiska till den relativa "tivoliseringen" av Hollands järnvägmuseum men jag måste erkänna att jag blivit mycket förtjust i angreppssättet man valde när museet byggdes om i mitten på 2000-talet, som

Thom Olofsson förklarar en del av färgkemins mysterier. Foto, Katarina Sandberg.



hämtat betydligt mer från Euro Disney än från andra museer. Framgången kunde mätas i besökssiffrorna som steg från 150.000 till 650.000 för att nu ha stabiliserats runt 350.000. Man når också det Europas kulturpolitiker strävar efter, underrepresenterade grupper. Många av museets besökare har aldrig tidigare gått på museum. På Sveriges Järnvägmuseum känner vi igen oss i att även vi når fler museiovana men tyvärr bryr sig inte våra kulturpolitiker om vare sig oss eller industriarvet och då kanske man ska satsa på en annan häst, nöjesindustrin, för att samtidigt kunna garantera vård och förvaring av det världsarv vi förvaltar. Vi får väl se om vi får resurser att göra något. Första steget för oss är trots allt att satsa direkt på samlingarna.

Genom vår samling kommer vi att vara representerade på en tillfällig utställning just i Utrecht, "Royal Trains", med Sveriges sista(?) kungliga järnvägsvagn, vilken togs ur trafik så sent som 2001 och som vi själva på grund av dess längd inte kunnat visa i våra utställningslokaler. Utställningen i Utrecht öppnar den 14 april nästa år, i närvaro av drottning Beatrix, och pågår sex månader. Under sensommaren är det så dags för repliken av John Ericssons "Novelty" att återigen bege sig ut i Europa för en utställning om järnvägens pionjärer på DB Museum i Nürnberg. Utställningen "Railway Pioneers", som öppnas i början av augusti, samlar de viktigaste av Europas repliker av tidiga ånglok som "Rocket", "Marc Seguin" och naturligtvis "Adler", och är föranledd av de tyska järnvägarnas 175-årsjubileum. Att jubileer är en bra väg till framgång vet vi, liksom roliga, publika projekt och samarbete över nationsgränserna. Låt oss därför fortsätta på den inslagna vägen.



En lokman har gått ur tiden

Karl-Erik Eggefjord
1928 – 2009



Karl-Erik vid provkörning av SJ E2 1120 Gävle-Storvik-Gävle 1984-05-24.

I mitten av oktober nåddes vi av budet att den för de flesta av oss järnvägsintresserade i Gävle välkända profilen Karl-Erik Eggefjord avlidit.

Karl Erik Eggefjord var född 1928 i Aspeboda. Tåg kom tidigt in i bilden för Karl-Erik eftersom fadern var bromsare. Han 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. 1945 tog SJ över och Karl Erik började där som reparatör men 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.

Karl-Erik fortsatte även efter sin pensionering med att köra lok och har under åren bidragit med mycket till Sveriges Järnvägmuseum, dels som reparatör och dels som lokförare. Karl-Erik var också fram till sin död väldigt aktiv i Gävle Varvs historiska förening.

Vi inom Järnvägmusei Vänner deltar med familjen i saknaden. Må Karl-Erik vila i frid.

Lennart Lundgren

Modelltåg-09

17-18 oktober kl. 10 - 16

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



För trafiken mellan hall 6 och 5 byggdes den så kallade "sammanbindningsbanan". Det är den som syns i förgrunden. Foto: Lennart Lundgren.

Helgen 17 – 18 oktober ordnade Järnvägmusei Vänner i samarbete med Sveriges Järnvägsmuseum den traditionsenliga modulträffen för modelljärnväg på Järnvägsmuseet. Arrangemanget blev en succé både vad det gäller utställare och besökare.

Uppenbart är att arrangemanget, som ordnas för 4:e året i rad, fyller en stor funktion med trevlig och social samvaro mellan besökare, utställare och arrangörer.

Besökarna uppgick till 1629 personer under två dagar. Besökarna kom från olika delar i Sverige, bl.a. körde Sveriges Järnvägs-



Det känns bra att ha kunniga medlemmar. Här är det vår konstnärinna Maria Loberg Olsson som strax innan öppnandet dekorerar "sammanbindningsbanan". Foto: Gunnar Jonsson.

museum upp ett fullsatt årgångståg från Stockholm.

Modulerna kommer från Mälarmodulmöte som har medlemmar i stora delar av Mellansverige. I hall 5 och 6 fanns den stora H0-anläggningen. Nytt för i år var att man valt att bygga samman de båda systemen som finns i H0 via en sammanbindningsbana som Järnvägmusei Vänner byggt åt Sveriges Järnvägsmuseum.

H0-delen bestod av över 150 moduler med över 200 meters körsträcka. Körtiden för ett tåg från ena änden till den andra var ca 50 minuter.

I hall 1 visade Slamra en N-skaleanläggning som bestod av ett 30-tal moduler med ytterligare ett 20-tal meters spårlängd.

Olle Frykmo visade också upp sina egna moduler i skala N samt Jörgen Edgar demonstrerade sin egen byggteknik.

En begränsad marknad fanns också på plats som besöktes av många.

Slutligen ett stort tack till alla medverkande!

Lennart Lundgren

En del av modulerna i hall 6. 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 fuktionsnärskap 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 2010 är årsavgiften 260 kr och för familjemedlemmar 50 kr. Avgiften kan betalas till föreningens Plusgiro 496 90 19-1. (Årsbok och medlemstidning ingår inte i familjemedlemskapet)

Adressändring mm. Kontakta medlem@jvmv.se eller via post JvmV box 407 801 05 GÄVLE

SIDOSPÅR

Nummer 4 - 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 1 2010 utkommer i mars
Presstopp 10 februari

SIDOSPÅR 4/09

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum



Omslagsbilden:

Byvalla - Långshyttans Järnväg, BLJ, omkring 1960. Lok nummer 5 THOR på väg till Byvalla med blandat tåg.

Foto: Hans Eriksson.

Forskarmötet den 10 och 11 oktober

Ett trettio-tal amatörforskare hade lockats till det av Järnvägmusei Vänner anordnade forskarmötet på Sveriges Järnvägmuseum i Gävle den 10 och 11 oktober. Det var mest kända ansikten från tidigare träffar, men också några nya. Tyvärr hade inte heller denna gång några "proffs" från den akademiska världen mött upp, vilket ju är mest synd för dem. Vi får hoppas på en brestning inför nästa möte.

Efter introduktion och information från museichef Sjöö om den lagda utredningen och möjlig utveckling inför framtiden talade förre generaldirektören för Banverket, Pelle Granbom. Ämnet var "varför järnväg?" Men många frågor till Pelle rörde hans tid som generaldirektör och framtidens järnväg. Det blev en mycket givande diskussion och ämnena som berördes var allt från spårvidden på romarnas hästspårvägar till Citybanan i Stockholm och dess kapacitet.

Nästa tema var okända ånglok där Ulf Diehl presenterade en rad frågetecken i den svenska ånglokshistorien. De flesta lok vid banorna med allmän trafik är kända, men det finns undantag. Bland dem är ju de första loken på Köping – Hulås Järnväg. Däremot finns det ganska många okända lok som använts på industribanor och vid banbyggen. På annan plats i tidningen presenterar Ulf i detalj alla frågetecknen kring den "okända loken". Deltagarna, och alla andra, uppmanades att höra av sig om man hade pusselbitar som kan föra forskningen framåt.

Andra intressanta programpunkter var museets ångloksljud som Bruno Kock spelade in på 1960-talet. Utrustningen var, enligt våra ögon och öron enkel, men innehållet mycket intressant. Robert Herpai berättade också lite om bakgrunden till att inspelningarna gjordes. De gamla

rullbanden har bevarats väl, och allt finns nu överfört till digital form inför framtiden. Tänk om man hade gått vidare den gången för femtio år sedan och spelat in fler loktyper, kanske lokomotorer och rälsbussar och varför inte högtalarutrop? Kanske finns det ute på olika håll? Någon som har? Hör i så fall av er till Robert på museet.

Andra programpunkter var Conny Sernfalk som presenterade all känd fakta om ett enda SJ-lok, B 1038, Christer Fredriksson visade bilder och berättade om järnvägarna i Blötberget och Hans Karlsson Nyhlén presenterade sin favoritstation, Deje.

Lördagskvällen var det middag i museet under angenäma former. Samtalsämnet var inte oväntat järnvägar i alla dess former. Huvuddelen av besökarna kom framåt midnatt så till ro i de uppställda sovvagnarna vid Hennans station.

På söndagen fortsatte diskussionerna och efter lunch blev det ett mycket uppskattat besök vid museets fordonsmagasin vid Nynäs. Här kunde deltagarna i egen takt studera de många fordon som normalt inte kan visas i museets utställning.

Arrangemanget var som vanligt lyckat, och välorganiserat. Programmet var varierat och tempot lugnt. Det fanns mycket tid till att prata både i hela gruppen och man och man emellan. Dessa forskarmöten har definitivt funnit sin form, och planerna är att ha två möten per år, minst ett i Gävle och det andra på andra intressanta platser. Nästa års första möte planeras till våren, förhoppningsvis kombinerad med järnvägshistoriska fältstudier på några intressanta platser. Information kommer i framtida Sidospår.

LOK

Förre generaldirektören för Banverket, Pelle Granbom berättar om "varför järnväg?"
Foto: Lennart Lundgren.



Recenserat

Gunnar Jonsson har läst!



Föreliggande litterära alster från Allt om hobbys förlag är den nionde årsboken i serien Allt om modelltåg och ska man tro författarkollektivets intentioner så lär det komma

ett par till så att man "tar sig förbi" Krister Brandts gällande rekord på tio årsböcker. Årets bok har som det känns inget särskilt tema, och inget fel i det!

Tvärt om är det ju så att i en bok där ämnen varierar som kompassriktningen på en snurrande kompassnål finns det alltid något som kan intressera, mer eller mindre.

Claes Mattissons serie om de mellan-svenska malmvagnarna liksom Kenneth Landgrens dito om järnvägarna på 1960-talet, denna gång med fokus på resgodshanteringen. Dessa är små pärlor för den informationssökande modellrallaren och platsar utan vidare i referensbiblioteket. Christer Engström levererar en radda artiklar i den högre tekniska skolan. Här avhandlas hur olika modellmotorer och dito digitaldekodrar påverkar varandra under varierande förutsättningar och vad som blev det bästa i ett Ma-lok från Jeco. Likaså tips hur omprogrammering av digitaldekodrar ljusfunktioner kan göras och hur man bygger om en "svensk köpsignal" så att det blir en korrekt modell av en svensk huvudljussignal.

LOKs serie om den svenska 0-vagnen i alla dess skepnader rullar oförtrutet vidare, denna gång med smalspårstema. Hans Svensson summerar 25 års filosofi i ämnet smala spår i modell, jag hoppas han inte tänker slå av på takten i sitt filosoferande för det hela är mycket läsvärt och inspirerande.

Handfasta byggtips får man aldrig för mycket av och i denna upplaga serveras vi förutom de tidigare nämnda Engströmska artiklarna även två husbyggnadsartiklar med vitt skilda val av såväl byggmaterial som förebilder.

Robin Högbergs artikel om den hundraåriga tågfarjeleden Trelleborg-Sassnitz. En korthistorik direkt knuten till beskrivning av ett N-skalaprosjekt genomfört av Jan Svensson (med ett förflutet på SJ:s

tågfärjor) och hans kompis Stig, ett bygge som onekligen imponerar. Vidare får vi oss en rad "hemma hos reportage" till livs.

LOK har besökt dansken Pelle K. Soborg och hans välbyggda modelljärnväg med amerikansk förebild. En anläggning som även figurerat flitigt i den utrikiska MJ-pressen. Pelle är för övrigt medarbetare i amerikanska Model Railroader magazine.

Rutger Friberg har onekligen varit i farten tycks det och levererar inblickar från såväl hemmabanor i varierande skalor som museer och mässor. En riktig aptitretare är "bakom kulisserna" reportaget från Loxx i Berlin.

Sammanfattningsvis är årets upplaga av Allt om modelltåg i mitt tycke intressant och inspirerande läsning, kanske tack vare spridningen i artiklarnas ämnen.

Ett par saker har jag dock lite funderingar över.

Förebilden (Obp- vagnen från DHJ) till LO Karlssons smalspårsprojekt har en ganska säregen konstruktion som avviker från en "vanlig" NN- eller O- vagn. Viss släktskap i konstruktionen tycker jag mig kunna se till de två Tyskbyggda BLJ- vagnarna 300 och 301 som finns bevarade i Jädraås. En liten historik om förebilden hade satt kött på benen kan man tycka.

Robin Högborgs artikel om kungsleden (om än med utökat historiskt bildmaterial) är i det närmaste identisk med en artikel i samma ämne publicerad i tidningen Allt om hobby's septemhernummer.

Och då ska vi ha i åtanke att årsboken Allt om modelltåg också släpps i september månad. (!?)

Om modelljärnväg inte anses få plats i tidningen eller om det är mer lönande att ge ut de samlade artiklarna i en årsbok vet inte jag.

Personligen hade jag tyckt att det hade varit trevligt att kunna njuta de ovan refererade artiklarna i lagoma doser utportionerat under året i åtta nummer av tidningen Allt om hobby.

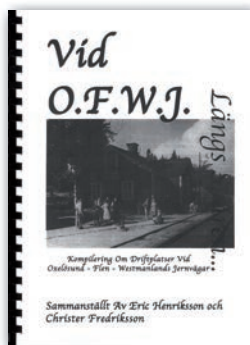


Kjell Aghult har läst!

Längs spåren vid Oxelösund-Flen-Westmanlands Järnvägar.

Av Eric Henriksson och Christer Fredriksson. Format A4, plastband. 272 sidor, svart/vita bilder.

Som namnet anger behandlar boken främst infrastrukturen. Inte bara platser med allmän trafik beskrivs utan också sådana för internt järnvägsbruk, t ex grusgropar och banvaktsstugor. Vidare företag inom ba-



Överraskande är att bombevakning byttes mot ljud- och ljussignaler redan på 1920-talet! Stationsföreståndare och banvakter på respektive platser är givetvis förtecknade – på senare år t o m några externa hyresgäster.

Trafikplatsernas klassificering är ett generellt dilemma – något "tidlöst" system finns inte. I stället har fyra olika strukturer funnits, med omorganisationer emellan. Tyvärr finns ingen lättgripbar "översättningstabell" systemen emellan.

Kompendiet tycks främst använda det äldsta klassificeringssystemet (stationer, håll- och lastplatser etc). Det var i bruk i över ett sekel och är därigenom välkänt. Kompendiet använder dess övergripande begrepp "driftplats". Detta innebär dock i dag en viss tågdriftsroll och har där ersatt termen "station". Denna term hänförs nu helt till kommersiella frågor.

Någon term har skapats för bruk enbart i kompendiet, t ex linjelasplats. Som ordet antyder användes linjespåret för lastning/lossning.

Klassificeringsproblemet får ihågkommas vid läsningen.

För vissa uppgifter anges alternativa datum. Författarna borde här ha utvalt det mest troliga. I andra fall motsäger uppgifterna om resp. trafikplats varann. Runt Kungsör tycks viss oklarhet om objektens ordning råda.

Alla banvaktsstugor har omnummerats. Tyvärr har uppgifterna skrivits mycket finstilt, vilket kan försvåra för vissa läsare.

Författarna har gjort ett mycket imponerande arbete. Förutom arkivforskningen har många utomhusstudier gjorts. För den ämnesintresserade bör kompendiet inte saknas i hyllan. Särskilt då TGOJ var privatbana så länge.



Boken finns att köpa hos Järnvägmusei Vänner samt i butiken på Sveriges Järnvägmuseum i Gävle.

Se annons på sidan 7!

nans revir med industrispår.

Redovisningen är mycket noggrann. Till de traditionella ämnena spårssystem och byggnader kommer ett specialområde som signalsystemet.



Den 14-15 maj arrangerar Sveriges Järnvägmuseum Ängelholm "Dieseldagar".

Temat är tunga diesellok med motor från General Motors (GM). Anledningen är att vi tycker det är dags att lyfta fram alla de lok som NOHAB i Trollhättan en gång byggde på licens av GM, och som i mer än 50 år har gjort god tjänst för främst Skandinavien men även Europas järnvägsbolag.

Dieseldagarna blandar gamla och nyare lok. Vi hoppas på ett 20-tal deltagande lok från främst Skandinavien, men även lokägare från andra länder har hört av sig och är intresserade. Arrangemanget riktar sig på fredagen den 14 maj till tågintresserade från Sverige och Europa medan lördagen den 15 maj även vänder sig till allmänhet och familjer.

Programmet finns på SJVM hemsida www.banverket.se/sv/Sveriges-jarnvags-museum/Huvudrubriker/Om-Sveriges-jarnvagsmuseum/Utställningen-i-Angelholm/Program-2010.aspx

I samband med ett arrangemang av denna storleken behöver vi hjälp av ideellt arbetande personal från Järnvägmusei Vänner. Det handlar om spårvakter, flaggvakter, nattvakter, skivvakter, trafikpersonal och inte minst folk som är pålästa om GM-lok och kan visa hytterna på loken, eller hjälpa till vid certifikatkörning. Om du har någon form av JTF-kompetens krävs bland annat intyg på din hälsokontroll, samt fortbildning i JTF. Är du intresserad av att vara med kan du maila mig på adress: henrik.reuterdahl@banverket.se.

Med hopp om ett stort och lyckat arrangemang!

Henrik Reuterdahl

Projektledare

Järnvägsförstatligandet



Svartälvs Järnväg, öppnad för trafik 14 januari 1889, var en av de banor som tidigt (23 mars 1910) kom att "räddas" av staten. Bilden är tagen omkring 1910 och visar Rockesholms station. Tåget dras av lok 2 "Rockesholm" och är på väg mot Grythytted. Foto: Nybergiska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum.

Det har i år gått 60 år sedan beslut fattades om att förstatliga, (införliva med SJ) större delen av det svenska järnvägsväsendet som fortfarande inte var i statlig ägo även kallat enskilda järnvägar. De sistnämnda hade i regel kommuner som aktieägare, undantagsvis industriföretag eller motsvarande. Bortsett från Köping-Hults järnväg torde ingen annan svensk järnväg byggts i vinstsyfte. (Bolaget hade vid starten statlig garanterad avkastning på nedlagt kapital. vilken man förlorade) Till grund för beslutet låg proposition 1939:207.

Som framgår ovan hade staten tidigare förvärvat enskilda järnvägar. En vanlig orsak var att bolaget inte kunde betala ränta på statliga lån. Bolaget försattes då i konkurs och staten blev därefter ägare till järnvägen. Ibland bildades ett statligt bolag med SJ-tjänstemän i styrelsen, som skötte driften. Efter en tid införlivades järnvägen i SJ-nätet. Ibland skötte SJ driften på uppdrag av Riksgäldskontoret såsom vid Svartälvs järnväg. Trafiken kunde också skötas av enskild järnväg. Ett sådant exempel är Åmål-Årjängs järnväg. Det bör i detta sammanhang erinras om att den som fått koncession på att anlägga en järnväg var skyldig att uppehålla driften. Kunde ägaren av olika anledningar inte fullgöra sina skyldigheter var han förhindrad att realisera järnvägens tillgångar så länge staten inte medgett att koncessionen skulle upphöra. Ett exempel på detta är Ronehamn – Hemse järnväg vars konkursbo sålde järnvägen och den nya ägaren blev sittande med egendom som inte kunde realiserats. Först efter en utdragen rättsprocess löstes problemet.

Propositionens tillkomsthistoria började 1933 då riksdagen i skrivelse den 7 juni 1933 (nr 267) begärde en utredning om förvaltnings- och driftskostnaderna för ett sammanslaget svenskt normalspårnät (underförstått förstatligt) i jämförelse med motsvarande kostnader vid järnvägssystemets nuvarande uppdelning på statens järnvägar och ett flertal andra enheter. Tankegångarna var inte nya. Under 1920-talet arbetade man med tanken på att sammanföra de enskilda järnvägarna i grupper med gemensam förvaltning. Något nämnvärt resultat uppnådde man inte.

Järnvägsstyrelsen fick i uppdrag att verkställa utredningen och efter diverse turer blev man färdig och resultatet publicerades i Statens järnvägars publikationer 1936:1. Samtliga aktuella järnvägar utredades inte. Rena bruksbanor som exempelvis Laxå – Røfors eller banor för lokaltrafik som Stockholm – Saltsjöns järnväg togs inte med. Man föreslog även ändrad distriktsindelning för I – III distrikten som gavs beteckningen Stockholm Norra och Södra, Göteborg Norra och Södra, Nässjö samt Malmö. Enligt utredningen skulle de enskilda järnvägarna fördelas på distrikten enligt följande:

Stockholms norra distrikt

1. Bergslagens (Falun – Ludvika)
2. Grängesberg – Oxelösund (Rekarne – Kolbäck, Valskog – Köping)
3. Gävle – Dala
4. Sala – Gysinge – Gävle
5. Stockholm – Västerås – Bergslagens
6. Södra – Dalarnes
7. Uppsala – Enköpings

Stockholms södra distrikt

1. Grängesberg – Oxelösund (Oxelösund – Ludvika)
2. Stockholm – Nynäs

Göteborgs norra distrikt

1. Bergslagens järnvägar (Göteborg – Ludvika, Daglösen – Filipstad)
2. Dal – Västra Värmlands
3. Dalslands
4. Kil – Fryksdalens
5. Lysekils
6. Lödöse – Lilla Edets
7. Nora bergslags
8. Uddevalla – Vänersborg – Herrljunga

Göteborgs södra distrikt

1. Borås – Alvesta (Borås – Värnamo, Hilaröd – Axelfors, Hestra – Gislaved)
2. Göteborg – Borås
3. Halmstad – Nässjö (Halmstad – Värnamo, Falköping – Landeryd, Torup – Hyltebruk, Reftele – Gislaved, Kinnared – Ätran)
4. Varberg – Borås – Herrljunga

Nässjö distrikt

1. Borås – Alvesta (Värnamo – Alvesta)
2. Halmstad – Nässjö (Värnamo – Nässjö, Vaggeryd – Jönköpings hamn)
3. Kalmar
4. Karlskrona – Växjö, Växjö – Alvesta
5. Nässjö – Oskarshamn
6. Skåne – Smålands
7. Sölvesborg – Olofstrom – Älmhults
8. Tidaholms
9. Östra Centralbanan

Malmö distrikt

1. Bjärred – Lund – Harlösa



2. Börringe – Östratorps
3. Hälsingborg – Hässleholm
4. Kristianstad – Hässleholm
5. Landskrona & Hälsingborgs
6. Landskrona – Lund – Trälleborgs
7. Malmö – Simrishamns
8. Malmö – Trälleborgs
9. Malmö – Ystads
10. Trälleborg – Rydsgårds
11. Vellinge – Skanör – Falsterbo
12. Ystad – Brösarps
13. Ystad – Eslövs
14. Ystad – Gärnsnäs – S:t Olofs
15. Ängelholm – Klippans
16. Östra Skånes

Enligt utredningen kunde betydande man göra betydande rationaliseringsvinster. Exempelvis räknade man att personalen kunde minskas med 2000 personer. Rationaliseringar kunde även göras inom förvaltningstjänsten och inom verkstads – och förrådstjänsten. Även trafiktjänsten kunde rationaliseras genom att man fick gemensam taxa och nya transportvägar som innebar att växlingsarbetet koncentrerades och snabbare transporter med fjärrgodståg. I enstaka fall föreslog man att den regelbundna trafiken skulle upphöra, exempelvis Glimåkra – Älmhult. Bandelen Bjärred – Lund ansågs endast ha lokal betydelse och borde därför inte införlivas med SJ.

Utredningen ger en god bild av järnvägarnas tillstånd i början av 1930-talet. Som exempel kan nämnas att av tre tenderlok var två överhettningslok och ett våtånglok och av 8 tanklok var ett överhettningslok. Persontågen vakuumbromsades och godstågen handbromsades. Som ett resultat av utredningsarbetet tillsatte regeringen en kommitté som fick i uppdrag:

- 1) Utredning och förslag rörande förstatligande helt eller delvis av landets enskilda järnvägar:
- 2) Utredning och förslag rörande sammanförande av de enskilda järnvägarna till ett mindre antal enheter med bibehållande av enskild äganderätt och drift samt
- 3) Utredning och förslag rörande vidtagande av ekonomiska och tekniska rationaliseringsåtgärder vid järnvägarna i samband med eller oberoende av under bågge föregående punkter ifrågasatta åtgärder.

Anledningarna till det utvidgade uppdraget kan ha varit att man ville förbättra järnvägens konkurrensförmåga gentemot den växande biltrafiken (buss och lastbil samt i viss mån privatbilismen) samt flera järnvägars dåliga ekonomi. Dessutom måste formerna för ett förstatligande utredas (tvång eller frivillighet mm). Den allmänna uppfattningen vid denna tid var att järnvägarna var stommen i Sveriges transportsystem.

Kommitténs betänkande publicerades i serien Statens Offentliga Utredningar under nr SOU 1938:28. Kommitténs majoritet föreslog att så gott som samtliga enskilda järnvägar skulle förstatligas, i första hand genom frivilliga överenskommelser eller som sista utväg tvångsinlösen. Endast en sådan lösning skulle ge Sverige ett väl fungerande järnvägssystem.

Betänkandet remissbehandlades i sedvanlig ordning. Generellt sett kan man säga att betänkandets förslag godtogs. Järnvägsstyrelsen anförde bl.a. att ett förstatligande av de smalspåriga järnvägarna skulle innebära en ekonomisk uppoffring för SJ. Några handelskammare befarade att ett helt förstatligat järnvägsnät skulle i större utsträckning tvingas ta ovidkommande hänsyn, underförstått politiska och andra, bl.a. ifråga om att lägga ned ej behövliga järnvägar.

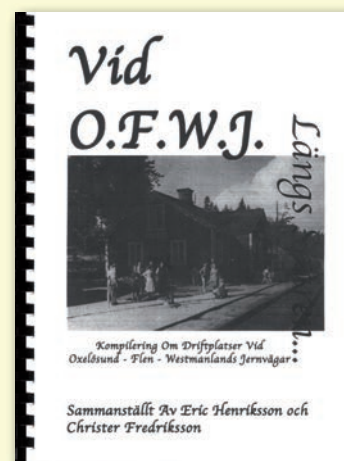
Propositionen följde i allt väsentligt betänkandets förslag.

Vid en eftersyn kan man konstatera att de angivna remissinstanserna farhågor varit berättigade. Man kan spekulera över

hur ett SJ med ett krav på förräntning på nedlagt kapital skulle sett ut idag. En modern järnväg har persontrafik på särskilda höghastighetsspår och godstrafik på konventionella spår. Härtill kommer den lokala persontrafiken på särskilda spår. Den nuvarande ordningen med ett banverk som är beroende av anslag för sin verksamhet främjar inte en rationell användning av järnvägen i transportsystemet.

Järnvägsförstatligandet behandlas av Gösta Alvfors i en bok med samma namn som rekommenderas den som vill ha en allsidig belysning. ISBN 91-85098-21-3

Längs spåren vid Oxelösund - Flen - Westmanlands Järnvägar



En sammanställning av Eric Henriksson och Christer Fredriksson

Boken är i format A4, 272 sidor, spiralbunden rygga. Mängder av bilder och ritningar.

Innehållsförteckning

- Inledning
- Metod
- Uppläggning
- Fragment över Historiken om O.F.W.J.
- Stationsområdets byggnader
- Klassificeringen av järnvägsanhalter
- Övriga byggnader kring stationen
- Järnvägsmiljöer
- Banfakta om O.F.W.J. / T.G.O.J.
- Anhalter längs O.F.W.J.
- Oxelösund - Valskog
- Rekarne - Kolbäck
- Bilagor
- Källförteckning o Litteratur.
- Anhalter i korthet
- Bangårdsskisser
- Industrianor i O.F.W.J. närhet
- Läsarhandledning m.m.

Boken kostar 375 kr (för medlemmar i JvmV 350 kr) + porto 60 kr. Beställer gör du genom att betala in aktuellt belopp till JvmV Plusgiro 49690 19-1. Glöm inte namn och adress! Boken finns även att köpa i butiken på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle

Tre svenska fot



Finspång 1880. Mellan bruket i Finspång och Lotorp byggdes 1854 en 7,5 kilometer lång bana med spårvidd 891 mm. Hästar var dragkraft från början. Efter ombyggnad av banan ersattes hästarna 1876 av ångloket "Lotorp". På bilden syns loket klart för att dra iväg med tåget mot Lotorp. Bangård och byggnader tillhör Pålseboda - Finspångs Järnväg, 891 mm, vilken i sin helhet öppnades för trafik 19 september 1874. Denna bana var då den tredje trefotabanan som i sin helhet öppnades för allmän trafik. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.



Om ni betraktar en museijärnväg så kan det ha hänt att du någon gång stannat upp och funderat lite på hur alla de självklarheter som vi idag ser eller läser om egentligen kom till.

Och det är också tanken med denna inledande artikel i en serie om de mekanismer eller, som i vissa fall rena slumpar som styrt järnvägarnas byggande och tankegångar.

Så om du vill så finns nu möjlighet att följa med på en historisk vandring från järnvägarnas första stapplande steg fram till dess att de var etablerade färdmedel och även förebilder för senare moderniteter i vårt samhälle.

Naturligtvis så är ju det ett ämne som åtskilligt av vår järnvägslitteratur fyllt bokhyllorna med, och jag skall väl inte sticka under stolen med att det finns många som är oerhört mycket bättre än jag på detta. Nej, se dessa rader mera som en utblick i det samhälle som spårvidden föddes i och dess världssyn och värderingar. För att lyfta fram detaljer samt egna åsikter och kommentarer är det därför mer än välkommet om ni som läsare fyller på eller påpekar, historia är aldrig mera rätt än det man läser eller forskar fram.

Så vad var det för faktorer som gjorde att en mycket stor del av det svenska smalspårnätet kom att byggas med 891 millimeters spårvidd!?

Ja, som så mycket inom teknik så var det naturligtvis oerhört många små eller stora saker som kom att fastställa måttet, men vi börjar med vad det egentligen är.

Tre svenska fot enligt 1800-talets mått-system är det som ger den för oss mera välkända siffra 891 enligt det metriska systemet.

Mått var storpolitik

Och direkt faller vi ett historiskt problem, vi närmar oss ovetande med detsamma en större politisk konflikt som hade stämplat oss som revolutionärer om vi sagt "891 millimeter" i 1840-talets Sverige.

Det metriska systemet skapades i samband med Napoleon-krigen som ett enhetligt system för mätning länder emellan.

Högst praktisk med tanke på att en stor del av Europas fastland var under fransk kontroll men en nagel i ögat på det etable-

rade samhället, alltså skulle Sverige inte använda det och det kom att prägla vår tekniska värld in på 1970-talet.

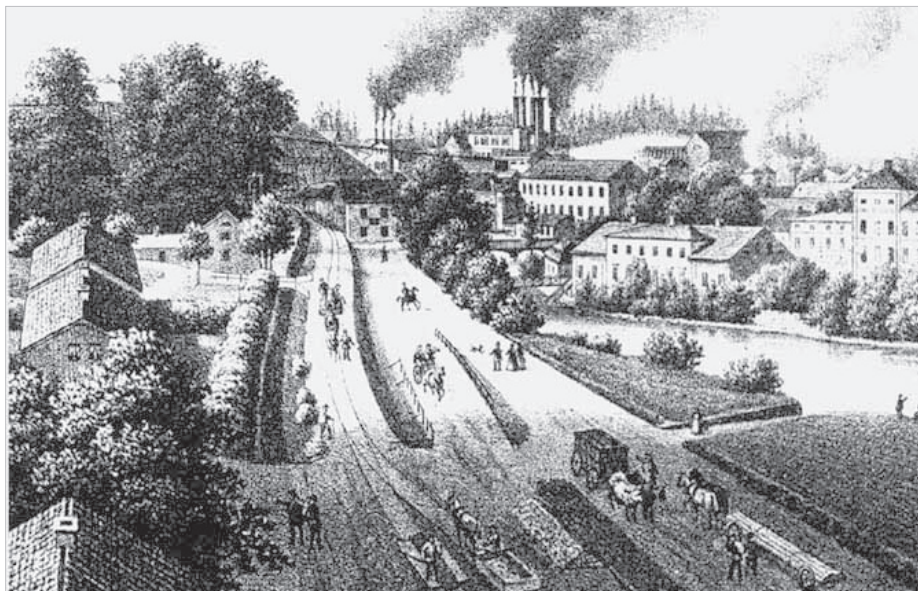
Men tum, fot eller alnar eller alla de mått och vikttermer som användes under järnvägarnas barndom gav inte bara mängder med olika storlekar, storlekarna var dessutom olika mellan länderna för t.ex. en svensk fot var 297 mm medan en preussisk endast var 291.

Så det är ur den synpunkten vi måste förstå de problem som tillverkare av rullande materiel hade om de tänkte satsa på export.

Järnbanornas första skälvande år

Att de första järnvägarna av större mått kom att byggas av engelska krafter är väl

Litografi från 1860-talet som visar del av hästbanan Finspångs bruk - Lotorp. På huvudspåret ner mot hamnen rullar vagn lastad med stångjörn. Bakom den kommer en kanonvagn förspänd med två hästar. På sidospåret väntar vagn med tackjärn Foto: Ur bokverket Sveriges Industriella Etablissementer





nästa onödigt att skriva, så välkänt som det är att järnvägens lokomotivdrift utvecklades där.

Så att våra storebröder inom normalspåret får dras med 1435 mm är på grund av att det är engelska tum som styrt där.

Men varför då Svenska fot som har fått äran att användas på så stor del av de svenska smalspårerna?

Om normalspåriga banor så gott som helt dominerades av engelska influenser eller konstruktörer så fick de övriga spårvidderna utvecklas på egna vägar, det blev aldrig intressant för större utländska investerare att lägga pengar i små lokala transportsystem.

Så på detta sätt fick vår moder hästjärnvägen fritt fram att opåverkat ta sina mått och tekniker till sig vilka senare kom att bilda standard för de lokdrivna smalspårsbanorna.

Att aldrig engelska spårbyggare fick komma med i bilden kan läsas mellan raderna ovan.

När kapitalstarka investerare gick in i ett banbygge hade de oftast intressen i andra industrier och företag, skulle de släppa till pengar ställde de kravet vilka som skulle leverera.

På detta sätt gynnade man sina egna intressen, fick det eller det företaget mer att leverera så blev utdelningen högre för aktieägarna dvs. denne själv.

Väl tänkt ur egen synvinkel men systemet hämmade konkurrens och utveckling vilket på längre sikt skulle mota bort Storbritannien från topplatsen inom teknik.

Hästbanorna, de första 891-järnvägarna.

Med den kraftiga utveckling inom järn och trähanteringen som följde under 1840-talet började det stå klart för många att det gamla transportsystemet var otillräckligt.

I århundrade hade malmforor dragits fram av böndernas hästar på oländiga vägar eller osäkra isar vintertid.

Men malmen var bara en liten del av vad den nya tiden krävde, bondesamhällets nära

producerade dagsbehov kunde inte längre förse de större framväxande bruken med mat eller träkol.

Allt längre bort måste blicken vändas efter råvaror och brödföda, men till sin förskräckelse upptäckte man att de många fredsåren inte bara varit till fördel.

De härvägar och landsvägar som indelningsverket påfordrat av allmänheten som tillät transporter och snabba marscher genom landet hade inte underhållits och i många fall nästan försvunnit i marken.

Så den som tänkte sig landtransporter över längre sträckor skulle nog av sin samtid ha betraktats som färdig för därkistan.

Det var helt enkelt omöjligt att frakta tyngre saker än ett halvt ton, vägarna bar helt enkelt inte dessa laster längre utan större tyngder var hänvisade till sjötransporter. Och detta var ju också de stora kanalbyggenas tid för Göta kanal hade visat vägen för Svensken om framtiden.

Trodde han, för de lilla system som växte upp mellan kanalerna skulle väl aldrig bli något mer av än en liten teknisk kuriositet?

Men framtiden ville något annat, för de små järnprofilerna som sammanband sjösystemen skulle bara några decennier senare förpassa kanalerna till historien, även om vi inte skall bortse från deras betydelse även i vår tid.

Detta var i denna värld som hästbanorna behövdes och utvecklades i.

En egen svensk linje

Så fri från utländsk påverkan och kontroll kunde nu bruken bygga upp egna transportsystem för interna men även externa frakter.

Visserligen kom några betydande banor som Frykstadbanan att byggas med utländskt kapital och fick således 1101 mm eller 44 dåtida engelska tum (3' 8") men en egen inhemsk linje var tydligt skönjbar. Men varför då tre fot, finns det några fördelar eller var det redan vedertagna mått som följde med in i järnvägstiden?

Rekonstruktion från början av 1940-talet som visar hur ett "tågsätt" kunde se ut på hästbanorna Finspång - Lotorp och Norrköping Fiskeby. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.

Något entydigt svar går ju naturligtvis inte att få för de flesta är sedan länge försvunna eller så saknas dokument från tiden.

Endast om någon samtida stiger fram ur skuggorna och kan berätta kan vi få en sanning framlagd, men när det inträffar är jag inte säker på att den första frågan att ställa vore om varför de valde tre fot på hästbanorna.

Alltså har vi inte mer än mer eller mindre kvalificerade antaganden att göra, men de som forskat i ämnet har ett flertal intressanta uppslag som jag skall försöka sammanfatta framöver.

Men som grund kan vi konstatera att bredder mellan 700 och 900 millimeter står att finna i de flesta länder, att vi hamnat i dessa dimensioner är alltså i sig inget unikt.

Men att det lät sig utvecklas på sådant sätt får vi blicka ut lite från vår horisont och snabbt studera hästens fysiologi som var den tillgängliga dragkraften.

Hästarnas krav på en bana

Så nu var det dags för lite egen forskning i ämnet som kan verka lite långt från ämnet järnväg. Nu har jag den diskutabla turen att ha tre hästintresserade tjejer hemma, och i samband med en sådan tog jag och förhörde mig med en sakkunnig ridlärare hur en häst fungerade.

– Det bästa exemplet på 1800-talets på draghäst är den som idag kallas Nordsvensk lanthäst även om den mindre Welsh-hästen användes som dragare i gruvgångar och vidare på tillhörande spår.

Gångstilen kan enkelt beskrivas som passgång men hovarna höjs så lite som möjligt vid steg och som synes kan man se att hoven vrides utåt vid steg.



"Bradur". Foto: Storbyns ryttares arkiv

Så vi gick och hälsade på hästen "Bradur" som var av den rasen, en för övrigt mycket kelsjuk personlighet som inte riktigt förstod att 550 kilo häst inte passade som knähund.

När vi ledde det vänliga djuret så kunde jag efteråt i spåren med måttstocken konstatera att det var omkring 0,8 meter brett på det största avståndet mellan hovarnas ytterkanter, alltså gått och väl rymmande mellan skenorna på en trefotsbana.

Med denna högst amatörmässiga metod kunde vi i alla fall konstatera att våra förfäder ingalunda kastade krona och klave när det bestämdes bredden, nej det var istället en djup kunskap om hästen som låg bakom!

Så min egna högst personliga åsikt är att man helt enkelt tog fram tumstocken och mätte bredden, la till lite extra och vips så hade den svenska trefotsbanan fötts.

Mera tekniska aspekter

Nu finns det ju lite historiska belägg för banbreddens utvecklande, järnvägsforskaren Erik Sundström skriver att vid anläggandet av Pålshoda - Finspångs Järnväg PFJ så uppstod rättsliga problem som gav trefotssystemet en fördel.

(Banan var bland de första banorna som byggdes direkt för lokomotivdrift och inte som flertalet banor där det var fråga om att ersätta hästen med ånglok)

Från början var banan avsedd att byggas med spårvidden 32 tum eller 802 millimeter.

Men disponent Harald Asplund vid Kristinehamns mekaniska ville inte att andra skulle licenstillverka hans patent med utsvängda rambalkar vid rosten.

Claes Adelsköld som ledde projekteringen såg det som ett avgörande problem då det skulle omöjliggöra en tillräckligt stor rostyta för ångpannan.

Så hans tidigare övertygelse om 32-tums-systemets överlägsenhet ändrade han därefter och rekommenderade istället tre svenska fot eller 891 millimeter för smal-spåriga banor.

Då Adelsköld var vägledande vid den tiden så kom trefotssystemet att helt dominera det svenska smalspårnätet, det fanns visserligen många varierande spårvidder men då oftast på avskilda banor som av hävd haft annat, eller banor som köpt in färdiga koncept som ex. Deucavilles 600mm-system.

Ekonomi, alltid vägledande

Nu var det ju som tidigare nämnt redan ett stort antal hästdragna banor i landet som i takt med tiden måste öka dragkraften med ånglok.

Loktillverkarna såg sig därför i många fall tvungna att kunna erbjuda lok med de spårvidder som banornas ägare begärde, men tre fot var redan så etablerad att det tillät en viss serieproduktion av denna typ



Norra Hälsinglands Järnväg, Sveriges nordligaste trefotsbana öppnad för trafik 12 december 1896. På bilden har lok nummer 2 med persontåg just ankommit från Hudiksvall. Foto: Nybergiska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum.

som på detta sätt blev billigare.

Så därför föll det sig nog att starkt nerslitna hästbanor med behov av skenbyte ändrade spårvidden så att det passade, säkerligen enligt dåtidens seder smörjda av försäljarnas flaskputande portföljer, vem vet.

Utländska tillverkare och då främst Tyskland som hade börjat få 900-bredden etablerad kunde lätt modifiera sina standardlok till spårvidden, i vissa fall genom omsvarvning av hjulflänsarna.

SRJ:s Orenstein & Koppel-lokomotiv "godstågstyskarna" som köptes in under första världskriget var avsedda för Ryssland med spårvidden 875 millimeter.

Då ju Tyskland senare hamnade i krig med landet blev det leveranssvårigheter så de hamnade i Sverige istället.

Hur de modifierades för vår spårvidd kan inte jag, men några i läsekretsen kan kanske utveckla det i en separat artikel framöver om dessa lok

Hästbanor som kan studeras

En bana nära mina nya hemtrakter i Hornadal, Born – Engelsfors, hade fram till nedläggningen 1891 tre svenska fot och är ett bra exempel på en banas utvecklande från hästbana till ånglokstragna tågset.

Banan var dessutom föregångaren till Byvalla - Långshyttans Järnväg (BLJ), och

Byvalla - långshyttans järnväg omkring 1960. Lok nummer 5 "Thor" med blandat tåg på väg mot Byvalla. Foto: Hans Eriksson.



alltså kan lite av någon museibanas vagnpark spåras till en före detta hästbana.

Nya rön verkar dessutom peka mot att den ursprungligen kan ha haft 39 verktrum eller 742 mm spårvidd och således vart breddad inför lokdriftens införande.

Tre svenska fot, en etablerad spårvidd

Vid förra sekelskiftet hade spårvidden tre svenska fot vunnit sådan omfattning att någon nyanläggning av andra spårvidder inom smalspår knappt förekom.

Endast utbyggnader och sammanbindningar av separata spårssystem utfördes som exempelvis Blekingebanorna med sina 3,5 engelska fot eller 1067 mm.

Nya trefotsbanor öppnades flera decennier in på 1900-talet medan de övriga spårvidderna sakta tynade bort, breddade till normalspår eller nedlagda var deras lott.

Även om det hade spåts att bantypen skulle vara avsedd främst för persontrafik utanför tätbyggd så kom dessa banor att spela en stor roll inom industri- och skogsbanorna.

Dala-Ockelbo-Norrsundets Järnväg (DONJ) kan mycket väl vara den 891-bana som transporterat de tyngsta lasterna, deras Mallet-lok är bjässar som skulle kunna mäta sig med riksbanorna i dragkraft.



Sveriges sydligaste trefotsbana, Östra Blekinge Järnväg. Huvudlinjen öppnad för trafik 19 januari 1899. På bilden Fågelmara station 1954. På bilden SJ rälsbusståg med fordon av typen YCo4p. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

Men inte att glömma de "stor-tyskar" som trafikerade SRJ vilka naturligtvis tävlar om den titeln och det är väl rätt, allt beroende på hur man räknar.

Utan att gå in på detaljer om olika lokomotiv eller rullande materiel så kan det bara lugnt konstateras att alla av landets tillverkare kunde leverera sina skönheter till de olika banorna.

Den tekniska likheten till kontinentens 900-mm banor säkrade också att utländska leverantörer kunde stimulera utvecklingen även om de aldrig kom att dominera, Svenska tillverkare stod orubbliga i boet!

Hur gick det efter storhetstiden?

1939 års principbeslut i riksdagen om att enskilda järnvägar skulle förstatligas omfattade till största delen det existerande 891-nätet då Statens Järnvägars del av det nätet var obetydlig.

Vartefter de föll in under SJ:s regi sattes banorna under lupp och studerades om de var livskraftiga eller döende.

Ett antal av dem hade bara en kort tid av drift framför sig, depressionsåren hade ofta slagit sönder grunden för deras existens genom att industrier slog igen eller

Växel, med tre olika spårvidder i Växjö, vilken hade sitt ursprung från fyra olika privata järnvägar. Växjö - Alvesta och Carlskrona - Växjö Järnväg, båda 1435 mm, samt Växjö - Åseda Järnväg, 891 mm och Växjö - Tingsryds Järnväg, 1067 mm. Foto från tidningen Signalen 1950.



gruvtransporter fallit bort på ett oreparabelt sätt.

Men större delen fann man nog vara av värde och kom att gå en framtid till mötes, kanske inte lysande men i alla fall inte oviss.

Nya loktyper kom att införskaffas, både ång- och dieseldrivna och rälsbussarna som kom att sköta persontrafiken hade normalspårsstandard, någon styvmoderlig behandling möttes 891-orna inte av.

Att vissa banor var dödsdömda och snart försvann kunde ju inte sopas under mattan, men det gällde alla spårvidder vid denna tid.

Efter förstatligandet kom bandelarna att få uppleva en förbättring enligt många mening då materielen kunde standardiseras och trafikanterna upplevde det enklare att resa då det var samma förvaltning oavsett spårvidd.

De banor som aldrig kom att förstatligas var som nämnts antingen redan dödsdömda eller egentligen inte avsedda för allmän trafik utan för bolagets egen godstrafik.

Så sent som under fyrtioalet projekterades aktningvärda sträckor smalspår som t.ex. Fagerhult - Åseda med 15 km, en löjlig siffra mot vad som gällde 1890 men hög för sin tid.

Roslagsbanan avidag, Tågmöte i Visinge 20 mars 2009. Till höger en nyrustad motorvagn på prov försedd med bullerdämpande "kjolar". Foto: Erik Sjöholm.



Men allt har ett slut?- nästan!

Är en sanning vi alla känner till och detta gällde även smalspårsnätet.

Som mest kom 891-nätet att omfatta över tretusen mil och kom att utgöra 15 procent av järnvägsnätet, nog så imponerande för en bantyp som skulle vara lokalt betingad men som kom att täcka stora delar av Sverige.

Men drabbade av samma omvälvningar som övriga järnvägsnätet skulle den första tidens optimism övergå i en obevklig vandring mot nedläggning.

Så en efter en försvann banorna i den takt som underlaget sviktade eller att underhållet blev ekonomiskt omöjligt.

Sjuttio- och åttiotalet får vi nog sätta som slutet för det Svenska smalspårsnätet vilket vid denna tidpunkt nästan uteslutande var 891-spårvidd.

Nordmark - Klarälvens Järnväg höll ut in på nittiotalet innan dess banvallar lämnades åter till den mark som fött dem, allt övrigt utom de som blivit smalspårsföreningar var sedan länge blott minnen och knappt det. Men inte alla, en bana bet sig fast genom krisen och kom att gå en framtid tillmötes och det är SRJ, visserligen nu en del av Stockholms lokaltrafik men mycket vital och modern!

Med dessa slutrader hoppas jag att ni fått en inblick i spårviddens betydelse för vårt land även om det mesta säkert är välkänt, men har ni bekanta med intresse kan ni ju gärna låta dem läsa dessa blygsamma rader, kanske växer det ett frö inom dem att göra sitt för historien t.ex. hos någon av de smalspåriga museiföreningarna.

Men att de som dagligen reser på dagens få meter 891-bana från Stockholm Östra, vet om att de åker på en spårvidd som kan ha bestämts av hästarnas hovar, det lovar vi inte att de gör men vem vet!?



Ulf Diehl

Okända ånglok

På det Järnvägshistoriska forskarmötet i Gävle den 10 oktober anordnades ett seminarium på temat okända ånglok. Avsikten var att sammanställa vår kunskap om ett antal ånglok som trotsat alla identifieringsförsök. Tanken var att en sammanställning skulle kunna fungera som en referens vid arkivstudier om en funnen handling eller brev berör ett av dessa ånglok. Naturligtvis kan denna sammanställning även fungera som ett incitament att fördjupa sig i något av dessa problem. Det finns många perifera arkiv som ännu inte utnyttjats till fullo. Har Du någon information om dessa lok? Hör av dig till Sidospårs redaktion.

Ulf Diehl inledde med att beskriva att ett antal lok som identifierats de sista decennierna.

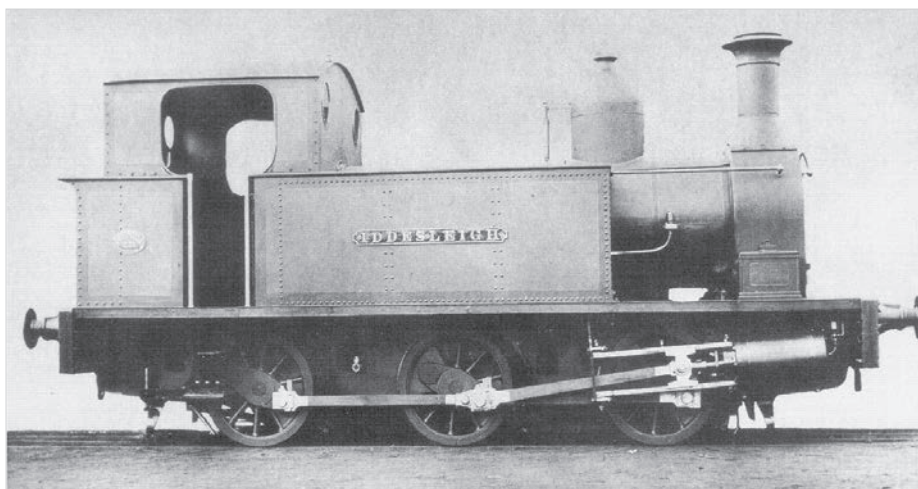
Vi vet numera att HSJ 5 HJO är ett systerlok till Vadstena - Fågelstabanans WADSTENA.

Arkivstudier i Nynäsbanans arkiv avslöjade en hittills okänd SNJ 8 i form av en Preussisk T9, byggd av JUNG 1913 och som tillfälligt inregistrerades vid SNJ innan det återvänder till Stettin och senare Litauen.

Det mystiska lilla loket på Södra Kinnekullebanan har avslöjats som en Henschel 1902 köpt 1920 i Köpenhamn av Lidköpingsbanans maskinchef på spekulation. Slutligen visades en bild av Bagnall-loket IDDESLEIGH (uppkallad efter första earlen av Iddesleigh) innan det som nybeställning skeppades till Nydqvist & Holm 1885 för att de närmaste 20 åren fungera som uthyrningslok vid olika banbyggen (MHJ, MKontJ, LLEJ), innan det såldes till Laxå - Rönfors. Bengt Dahlberg har förtjänstfullt visat genom brev från N&H:s korrespondens att loket är direktbeställt till Nydqvist & Holm.

Vi vet numera även att ett, möjligen två, av KHJ:s lok är byggda av R&W Hawthorn 1854.

I den följande redogörelsen över okända lok presenterades ett antal lok av Ulf Diehl (UD), Bo Gyllenberg (BG) som ersatte Mats Freding (MF) samt Lars-Olov Karlsson (LOK).



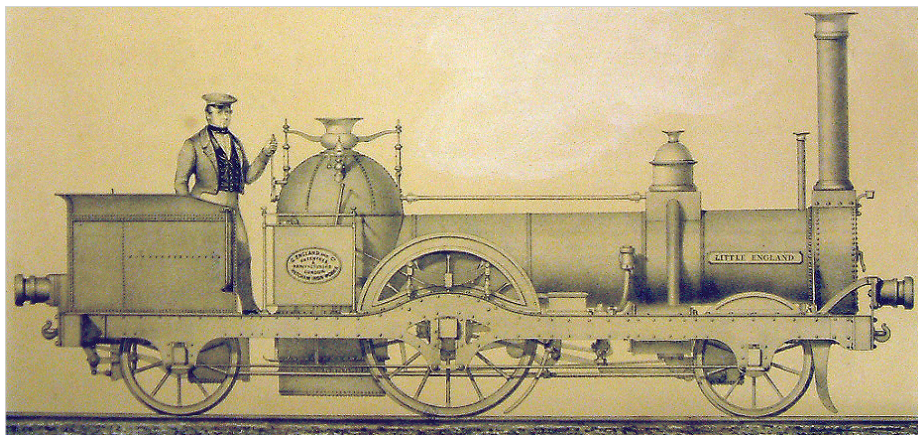
Loket IDDESLEIGH" levererat från Bagnall 1885 till Nydqvist & Holm. Leveransfoto

Köping - Hultsbanans tidigaste lok är fortfarande inte klarlagda. Ett förslag till lösning presenterades i SPÅR 2007 och författaren har ännu inte sett avgörande skäl att förkasta det som där framlagts. Sålunda kan vi tro att de båda loken från R&W Hawthorn blev KHJ WILSON och WASP och är därmed identifierade. Även tankloket CARL från Fairbairn 1855 är klart. Därmed återstår tre lok; "Little England", "Courier" och "54".(UD)

LITTLE ENGLAND 1855

Ett välkänt lok visat på Världsutställningen i London 1851. Framtaget av tillverkaren G.England, Hatcham Iron works, London som en loktyp för lätta expresseståg, men som snabbt visade sig för alltför litet. Namnet är ju en travestering på tillverkarens namn. I en välkänd beskrivning "The Locomotives of Boulton's siding" beskrivs att en skylt med namnet Little England dyker upp på kontorsväggen i mitten av 1860-talet och det har då antagits att KHJ:s lok återexporterats till England. Christer Fredriksson har dock visat att pannan såldes till Dalkarlsbergs gruvor vid lokets skrotning.

Little England. Foto NRM York



År namn första kända mottagare

1848	Little-England	Sandy & Potton Rwy
1849	Eclipse	Dundee & Perth and Aberdeen Rwy
1849	Dwarf	London & Blackwall Rwy
1850	Pigmy-Giant	London & Blackwall Rwy
1850	England	Edinburgh and Glasgow Rwy
1850	England	Liverpool, Crosby and Southport Rwy
1850	Little-England	Utställningsloket
1851	-	Liege&Namur Rwy ?

Ovanstående lista skiljer sig avsevärt från vad som anges i British Steam Locomotive Builders (Lowe, 1975) men är en nyare sammanställning.

Det är osäkert om två av loken hette bara "England" eller om de också hette "Little England". Loken såldes snabbt vidare till nya ägare, eftersom de visade sig för små.

Vi vet att G England använde sig av tillverkarnummer och att dessa troligen startade med 101 (ett knep för att ge tillverkaren större prestige). Hans tillverkningskapacitet beräknas till cirka 8 lok/år vid denna tid. Som framgår av illustrationen var det ett litet lok, men enligt beskrivningen kunde det dra 7 personvagnar på

slät bana i 45 miles per hour eller uppför en 10% stigning med 25 miles per hour. Den olösta frågan är alltså vilket av dessa lok som kom till Köping-Hultbanan, där loket snart förvisas till tjänst för banavdelningen och till att driva verkstadsmaskinerierna. (UD)

COURIER 1855

Detta är nog det lok som väckt mest debatt bland de presumtiva Köping - Hultloken. Många har svårt att tänka sig att ett Cramptonlok med 2188 mm drivhjul anskaffas till grustågen på Köping - Hultbanan. Men vi skall tänka oss att loket i första hand inte anskaffades för att dra gruståg, utan för att användas i den trafik som planerades starta redan 1856 och där man året innan helt saknade ånglok för någon form av trafik. Loket är i sig ett mycket välkänt lok, av många ansett som det vackraste Cramptonloket och byggt av LNWR i Crewe 1847 under ledning av Alexander Allan (men med Gooch slidstyrning !)

Argumenten kan fördelas:

Framsta **argument för**:

COURIER är ett icke engelskt namn. Endast två lok kända, varav det andra var ett bredsårslok på Great Western. Engelsmän understryker att namnet är ett "oengelskt namn" och sålunda faller utanför all vanlig namngivning. Men att loket kom från England är helt klart.

LNWR-loket är helt passande slopat 1854.

Det är inte så gammalt, bara 8 år 1855 och det faller väl in i bilden att det inte köptes urgamla och uttjänta lok till KHJ.

LNWR COURIER var grönmålat vid leverans och mer grön färg beställdes 1856 av KHJ.

Framsta **motargument**:

Munktell skriver i sin rapport att loket är tillverkat av G England 1852. Det skulle då kunna vara ett systerlok till Little England. Detta motsägs dock av att alla KHJ källor beskriver Little England, som ett speciellt lite lok mest använt av baningenjörerna. Fanns det två lok av samma typ skulle det säkert omnämnts. Vi vet även att G.Englands lok normalt var blåmålade.

Undertecknad vill även, med all vördnad, ifrågasätta Theophron Munktell och hans kompetens. Om man 1853 bygger ett lok som Förstlingen, så har man inte lärt sig mycket om ånglokteknik. Kanske skulle Asplund ha sänts för att inspektera KHJ lok i hans ställe? (UD)

KHJ 54/ÖREBRO 1855

Detta är ett lok som trotsat alla identifieringsförsök. Loket kallas 54 vilket troligen är ett nummer från en järnväg.

Hade det varit ett tillverkningsnummer så hade det säkerligen varit sammankopplat med tillverkarens namn. I vart fall så passar bara ett nummer inte KHJ, som efter reparation döper om loket till ÖREBRO (utan nummer).

Det kallas Kopparluren och beskrivs som "ett mycket gammalt lok". Enligt Munktells besiktning har det en ovanlig konstruktion av ångpannan, dock i fullgott utförande och tjocklek. Beskrivs särskilt ha "Waste Water Gear" Något engelskt lok med nummer 54 och slopat på 1850-talets början har inte kunnat återfinnas, trots genomgång av bl.a. Bertram Baxters loklistor för alla engelska järnvägar. Numret är rätt högt vilket tyder på en större järnväg. Även om man kan ställa sig tveksam till Munktells kännedom om ångpannor, så skulle den "ovanliga" ångpannan kanske tyda på ett experimentlok, som lämnats tillbaka till tillverkaren utan att det omnämnts i några källor. Ser man på de övriga två loken, som köps i panik 1855, så är de ju inte särskilt gamla och den okände köparen i England har inte varit rädd för avvikande konstruktioner. Annars är det känt att det fanns massor av gamla uttjänta och utslitna ånglok till salu i England vid denna tid.

Vi skall nog tänka oss att loken anskaffades för att även fungera som trafiklok, inget av de tre loken verkar särskilt lämpade för ballasttåg. (UD)

YEJ 6 ESLÖV 1865

Ystad-Eslövs Järnväg gav 1865 Claes Adelsköld i uppdrag att köpa ett begagnat lok i England, eftersom de två Beyer, Peacockloken var fördröjda i leveransen. Enligt protokollet återtogs detta beslut, men likafullt finns YEJ 6 ESLÖV på plats 1865. Besiktningsredogörelsen av YEJ inför öppnandet ger inget besked om tillverkningsår.

Lokets säljs 1870 till NOJ byggnad enligt YEJ styrelseprotokoll och tidningsnotiser. Detta lok har därför antagits vara det lok som sedan blev NOJ 10 WIMMERBY. Dock visar inte denna bild av NOJ 10 WIMMERBY ett Manning Wardle lok från tidigt 1860-tal, utan uppvisar alla konstruktionsdrag av ett Manning Wardle-lok tillverkat i början av på 1870-talet, speciellt den helsvepta sidotanken med ledstångens placering. YEJ 6 = NOJ 10 bör därför tills vidare avföras och istället konstatera att YEJ 6 kom till NOJ:s byggnad och allt om loket är okänt, utom troligen en engelsk tillverkare 1850-1864. För bilder av MW lok från 1860 och 1870-talet kan man titta i "The Locomotives built by Manning Wardle & Company av F.W Harman 2007 del 2 Standard gauge".

I den efterföljande diskussionen påpekades att NOJ hade en välutrustad verkstad och att loket under perioden 1870-1899 kanske kunde fått en ny sadeltank utförd efter mönster av "systerloket". TURVEY/STOREBRO (1899 togs fotot av WIMMERBY). Tyvärr saknar vi t.v. alla angivelser av tillverkningsår för detta lok. Se vidare om NOJ byggnadslok nedan. (UD)

Sladdarö gruvor 1865

Sladdarö ligger nordöst om Östhammar i Roslagen. Gruvor på ön började brytas på 1820-talet. Malm sändes till Dahls Bruk, Finland och Olofsfors. Inmutning skedde 1858, och ön med gruvor såldes 22/7 1865 till Thomas Snowdon, Stockton-on-Tees med svenskt ombudskonsul C.F. Mathiesen. Snowdon ägde även Stabby gruvor, Masum gruva, Lotsholms gruva m.fl.

I augusti 1865 leverans av ett lok och 20 vagnar med åf Hudiksvall enligt Gefle-Posten 11/8 1865. Gefle-Posten 25/10 1865 nr 83 "Lokomotiv och lastvagnar ditfördes nyligen av åf Söderhamn".

1865 skall finnas 600 m järnväg från Westerlunds gruva förbi Stora & Lilla Badstugruvan och Sladdarö gårds gruva till lastkajen på öns västra sida vid Sjöbodfjärden. Alltsammans konkurssatt 1868, troligen på grund av för lite malm. Enligt rykten skulle gruvorna "saltats" med högvärdig Dannemoramalm. I konkursen ingick gruvor, ön och Sladdarö gård.

Konkursförättning skedde 15-16 maj 1868. Enligt kronofogdens förrättningsprotokoll fanns: Ångmaskin tillverkad i England 1865 om 8 hkr i maskinhus av korsvirke och tegel. 1000 Rd, 12 lastvagnar för järnvägen 100 Rd, railweg 2300 fot lång 500 Rd, 6 st järnvägsväxlar, ett parti rälsspik. ståltrådslina 15 Rd, körwind med ketting och lina 15 Rd, 4 hästar m.m. Sladdarö historia har beskrivits i ett privattyck av Helen Scott.

Frågan är om det var ett ånglok eller en ångmaskin som stod i maskinhuset. Erik Sundström, som besökt ön, berättade att cirka 600 m halvfärdig terrasserad banvall finns kvar och även maskinhuset som kunde ha varit ett lokstall. Behövde man importera en ångmaskin från England från 1865 och den bokförda kostnaden är hög för en "vanlig" ångmaskin.

Kanske finns kronofogdens försäljningslista kvar i något arkiv? Bilder välkomnas. (UD med hjälp av Erik Sundström)

I diskussionen framfördes att Lantmäteriets arkiv kan ge något om denna bana. Också Bergsmyndigheten kan ha dokumentation.

Nässjö-Oskarshamnbanans byggnadslok 1870

Enligt Albert Engström fanns vid NOJs byggnad ett lok "Turfy" eller liknande.

Detta har sedan länge kunnat kopplas ihop med Manning Wardle 325/1870 av K-klass som levererades 3 november 1870 till E. Clark, Punchard & Co för byggandet av Bedford & Northampton Railway som nr 3 TURVEY. Dvs samma entreprenadfirma. Detta kan nog anses som mycket troligt och Västra Klagstorp Tygelsjö Järnväg anger även i sina VoV rapporter att loket "Småland" (fd STOREBRO) är tillverkat 1870.

Om nu NOJ 10 WIMMERBY inte är fd YEJ 6 (se bild till höger) utan tillverkad på 1870-talet är det möjligt att man kan söka TURVEYs systerlok NOJ 10 WIMMERBY hos samma entreprenör. MW 315/1870 nr 1 NORTHAMPTON levererades 6 september 1870 och kan kanske vara det numera mystiska NOJ 10 WIMMERBY. Tyvärr saknas en riktigt bra bild på KTJ2 för att kunna göra jämförelse mellan loken. Att NOJ då skulle haft tre byggnadslok låter mycket. Detta tycks även varit fallet med HNJ (UD)

Elfkarleö Bruk 1872

Detta är ett välkänt lok, som sedan många år finns på Sveriges Järnvägmuseum i Gävle. Det är tillverkat av Henry Hughes, Falcon Works i Loughborough och vi vet att det importerades av Graham Brothers från England och besiktigades 11 juli 1876. Problemet är vad det ursprungligen varit för loktyp. Det uppvisar många speciella konstruktionsdrag och är troligen kraftigt förändrat utseendemässigt med ny ångpanna. Det finnas indicier att det är ett fd ångspårsvägslok. Vi saknar bilder och beskrivning av loket med dess gamla ångpanna. (LOK)

Dannemora Gruva 1872

Vid Dannemora Gruvintressenters möte 1872 behandlades en fråga om en järnväg över gruvfältet som mötets 14:e punkt:

För Herrar Intressenter företeddes ett av Herr Major Adelsköld uppgjort förslag till smalspårig järnväg utgående från den station som av Upsala-Margrethills järnvägsbolag skall läggas å ängen söder om Sparbanksgruvan, och fortlöpande därifrån förbi Södra och Mellanfälten intill Sjögruvan i Norra fältet; uppgående kostnaden för denna järnväg jämte ett Lokomotiv och 20 vagnar till 87 000 Riksdaler. Intressenterna uppdrogo åt Kabinettskamarherren C Reutersköld samt åt Friherrarna Tamm och von Essen att jämte Förvaltningen låta verkställa granskning av detta förslag, till



NOJ 10 WIMMERBY i Eksjö 1899. Foto Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum

åstadkommande av möjlig besparing uti anläggningskostnaden, börande Förvaltningen, sedan ett förslag av nämnde herrar blivit fastställt, skyndsamt gå i författning om denna järnvägs byggande.

Om järnvägen blev byggd är inte helt klarlagt. Av boken om Dannemora - Harg framgår dock att Adelsköld senare samma år lade fram ett förslag till smalspårig bana från Dannemora till Nybols lastageplats (Hargshamn?) och i det förslaget tycks gruvfältsbanan ha tagits in som en del. I ett brev från gruvbolaget till Järnvägmuseum 3 februari 1944 menar bolaget att banan byggdes som normalspårig. Längden av banan var 1,5 km. "Eftersom malmhögarna lågo utefter hela banan kan man knappast tala om regelbunden trafik på densamma utan banan utgjorde i hela sin sträckning bangård, trafiken kanske i början sköttes av gruvans personal, men loket och vagnarna försålles snart och vagnarna tillfördes och avhämtades genom järnvägens försorg. Spårvidden måste emellertid ha varit normal, ty redan 1876 beslöts att inlägga tredje skena för att järnvägen skulle kunna trafikeras av Dannemora - Hargs Järnvägs AB. (BG/MF)

HNJ byggnadslok 1874

Entreprenörerna Billup & Makinson hämtade två tvåaxliga lok med namn "Champion" och "Sylf" från England till banbyggnaden av Halmstad - Nässjö Järnväg. Möjligen fanns tre lok. Enligt "Boken om HNJ" (Leander 1984) så ankom ett till Halmstad 3 juli 1874, ett med åf SVANEN 7/11 1874 från England via Göteborg och möjligen ett tredje i juli 1875. Alla troligen borta 1877. I juli 1874 drog "Champion" och "Sylf" första tåget Halmstad - Torup. (UD)

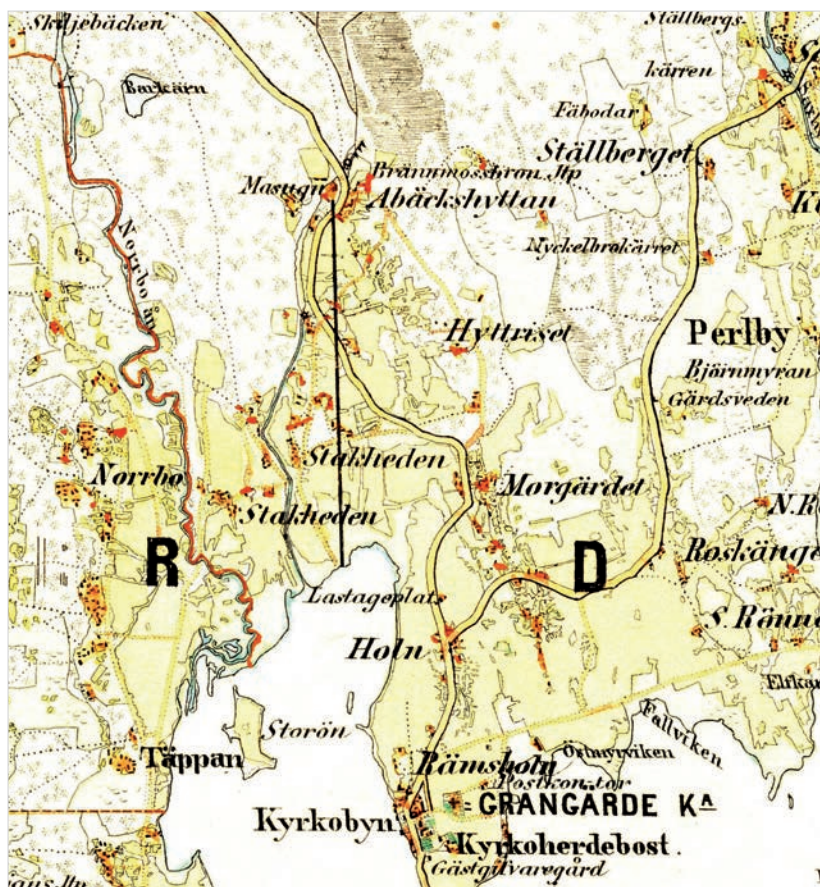
Nyhammars bruk (1874)

Nyhammar nordväst om Ludvika (se kartan till höger) har haft järnhantering sedan 1600-talet. Den lilla Abäckshyttan är upprinnelsen till det moderna Nyhammars bruk och är känt 1686. Hyttan låg norr om Bysjön och vid Kolbäcksån. Den nedbrann 1815 och återuppbyggdes. I mitten av 1870-talet byggdes ny masugn, besemerverk med två konvertrar och smedjan utvidgades. För transporter mellan hyttan och hamnen vid Bysjön byggdes en järnväg för hästdrift. I en lokal skrift anges att banan byggdes 1815, men i bruksböckerna återfinns noteringar för första gången 1866 med Abeckshytte Jernvägs Undersöknings Conto och Abeckshytte Jernvägs Byggnads Conto. Järnvägen fick 2,5 fots spårvidd, 742 mm.

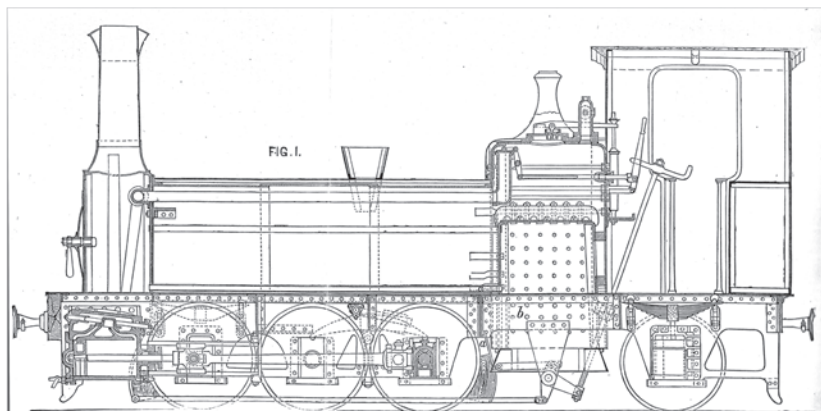
Bruket övertogs 1866 av grosshandelsfirmorna Godenius & Co och N M Höglund i Stockholm, vilka lämnade förslag till bruket. År 1874 beställde Godenius & Co ett ånglok i England för 13 146,50 kr att användas på banan till hamnen. Det ankom kraftigt försenat i november 1874. Detta lok är okänt. Det användes i Nyhammar till dess bruket fick normalspårsförbindelse 1902 och användes sedan några år som lokomobil fram till 1910.

År 1874 började bruket bygga en ny järnväg, Abeckshytte - Salå jernväg, som också skulle byggas med 742 mm spårvidd. Ett lok beställdes 1875 hos Kristinehamn, men när det var leveransklart 1876, hade arbetena på järnvägen avbrutits och Nyhammar ville inte ha loket. Det köptes tillbaka av Kristinehamn med rejäl rabatt. (BG/MF)

Kommentarer från deltagarna: Det finns papper på vilka justeringar man fick göra på det engelska begagnade loket som

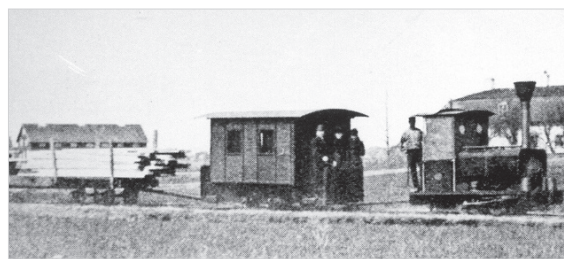


Kartan över järnvägen Nyhammars bruk - Lastageplatsen har ställts till förfogande av Christer Fredriksson.



Ritning på Kristinehamns lok NYHAMMAR från utställningen i Philadelphia 1876.

Det ena loket vid Värmbols bruk, ångvagnen "Kaffebrännaren". Foto genom BG/MF.



Ångloket Charles med "blandat tåg" på Robertsfors - Sikeå Järnväg 1895. Foto genom BG/MF.

finns i Håksbergs arkiv. Det finns också kostnader, plåttjocklekar mm. Anteckningarna är från 1874. Det finns ritning (se nedan till vänster) på Kristinehamns lok NYHAMMAR från utställningen i Philadelphia 1876 som Järnvägmuseet har köpt från Philadelphia State Museum. Men bilder från utställningen saknas.

Loket Charles i Robertsfors (1889)

Robertsfors masugn i Västerbotten anlades på 1750-talet. För att förbättra transporterna ned till utlastningshamnen i Sikeå, anlades en ca 10 km lång bana för hästdrift från 1875. År 1889 köpte man ett ånglok från England via brukets agent Charles Bell och banan byggdes om till lokets spårvidd 750 mm (kanske 762 som var vanligare). När banan elektrifierades 1900, ställdes Charles i reserv och skrotades 1918-19. Ångpannan sattes in i en timmerbogserare.

Folke Åström, som skrev en artikel om banan i TÅG 9/71, hade en teori att loket var tillverkat av Falcon Engine. Jan Ericson efterfrågade senare under 70-talet uppgifter i Industrial Railway Society i England och fick uppgift från ett par forskare att det troligen rörde sig om ett lok tillverkat av Dick, Kerr & Co. Man spekulerade i att loket var en annullerad exportorder. (BG/MF)

Värmbols bruk 1889

Här finns det två ånglok, vilkas tillverkare inte är kända.

Det första benämndes vid bruket som en ångvagn och kallades "Kaffebrännaren", se vidstående bild. Det hade stående ångpanna och var enligt uppgift byggt vid Värmbols bruk (massafabrik) omkring 1889. Det ersattes av ASEA:s första ellok 1891-1893. Skrotat omkring 1912.

Det andra inköptes från AJMA 1917 och beskrivs som något större än ångloket Jung 1285/1908. (BG/MF)

Hamra järnväg 1899

Gustaf de Laval uppfann separatoren 1878 och den kom att revolutionera mjölkhanteringen. För att exploatera uppfinningen bildades AB Separator 1883 och anlade verkstäder centralt i Stockholm. 1894 förvärvades Hamra gård Tullinge och 1899 uppfördes ett stort gjuteri på Hamra gårds marker intill Tullingesjön söder om Stockholm. Samma år började man bygga en 600-bana från gjuteriet till Tumba station, 2,5 km.

Den 27 oktober 1899 köper bolaget ett ånglok för 8000 kr från Oscar Wernlund i Sundsvall. Wernlund skall enligt uppgift varit ingenjör och inblandad i SWB byggnad Ängelsberg - Vansbro, men det är inte

bekräftat. Han hade i alla fall under ett antal år en firma som sysslade med import och export av järn och metallvaror.

Loket såldes 30 juli 1906 till en Hj. Forselius för 5000 kr. Denna person har inte kunnat identifieras.

Orenstein & Koppel levererade 1899 loket nr 367 till svenske generalagenten Carl Ström. Vem han levererade loket till är inte känt. 1916-17 ägs det av Byggnads AB Contractor, som 1917 sålde det till Stockholms stad för arbeten vid Hammarbyleden. Därifrån finns ett foto. Är det Hamraloket? (BG/MF)

Kommentarer från deltagarna: Notera den lilla ledskenegnistsläckaren på bilden från Hammarbyleden. Det kan vara samma lok på bilderna.

Fredriksskans 1899

Gävle Stad byggde från 1898 en ny hamn vid Fredriksskans. För den nya hamnaläggningen behövdes stora mängder fyllnadsgrus och man öppnade totalt tre grustäcker.

År 1899 startades en grustäkt på kronoskärret Limön, 6 km öster om Fredriksskans. För utlastningen av grus byggdes en bana och ett ånglok anskaffades från England. I offerten 3 jan 1899 från Graham Brothers till Gävle beskrivs loket enligt följande: Ett begagnat tanklokomotiv för 3 engelska fot spårvidd (914 mm) med 8 tums cylinderdiameter, 12 tums slaglängd, 3 fot 2 tums hjulbas, 2 fots hjuldiameter, fyrkopplat och med 130 skålpunds arbetstryck. Priset var 435 pund fritt platsen i Wales och säljaren var en firma John Birch & Co, 10 & 11 Queen Street Place i London.

När loket ankom till Gävle i slutet av maj visade det sig helt obrukbart och reklamerades hos Graham Brothers. En av firmans ingenjörer åkte till Gävle och höll med om att loket inte kunde användas.

Den 6 juni återkom Graham Brothers och bad staden returnera loket till John Birch & Co i London.

Graham Brothers ordnade raskt fram ett annat lok, tillverkat av Dick, Kerr & Co i Kilmarnock i Skottland och det är det loket som syns på bilden.

Hägghults stenbrott 1901

I Kommerskollegie näringsstatistik fanns ett ånglok här den 31.12 1901. I samma handlingar 31.12 1906 står det "ett mindre lokomotiv om 15 hkr". Loket bör väl ha funnits kvar till 1908 då OK 2799/1908 inköptes. (BG/MF)

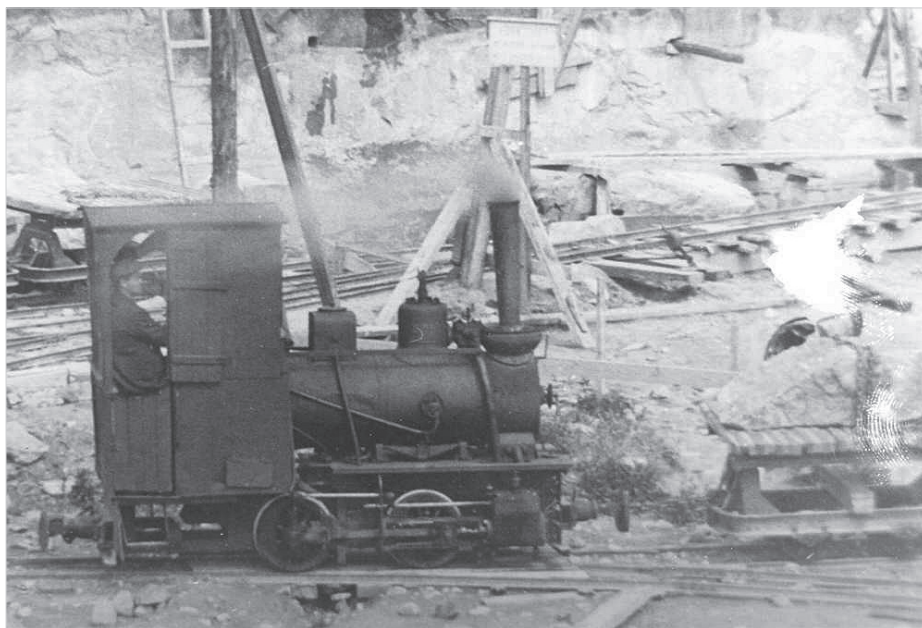
Kommentarer från deltagarna:

Hägghult ligger nära SOEJ, Färnström vill gå in på stationen på SOEJ, men fick ingen



Ångloket med vagnar på järnvägen Hamra - Tumba. Foto genom BG/MF.

Nedan: Bild på loket under arbetet med Hammarbyleden i Stockholm. Foto genom BG/MF.



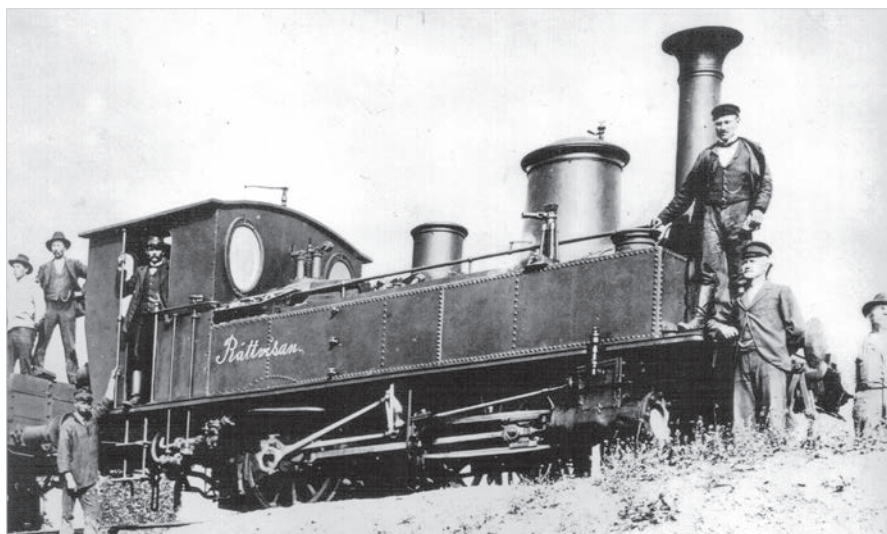
Limön runt 1900. "Graham Brothers ordnade raskt fram ett annat lok, tillverkat av Dick, Kerr & Co i Kilmarnock i Skottland och det är det loket som syns på bilden".

rabatt som han ville ha. Spårvidden antas ha varit 802 mm

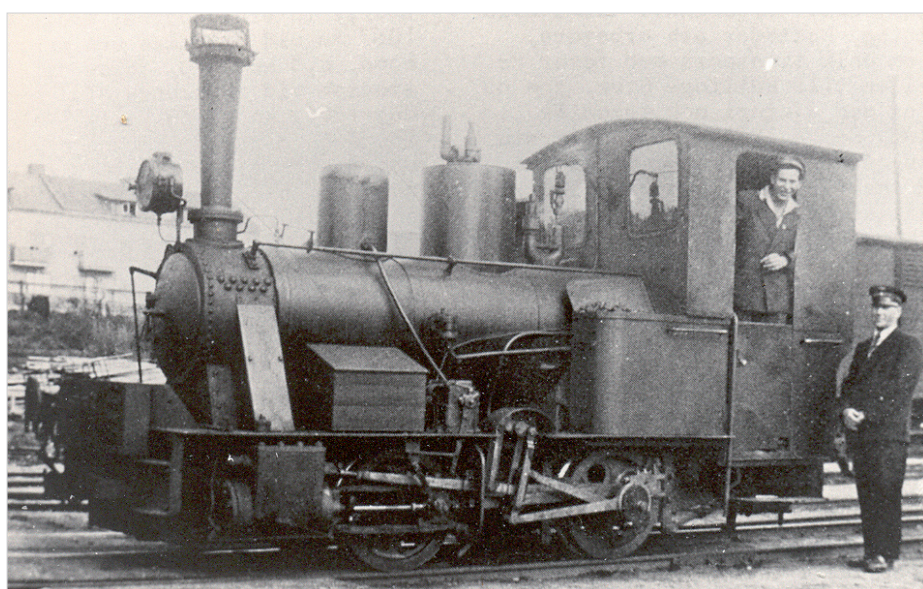
LReJ byggnadslok "Rättvisan"

Fyrkopplat byggnadslok använt 1903-1904 på Lund - Revinge Jvg byggnad av Sandell & Sandwall (som tidigare byggt Borås-Alvesta Jvg och Borgholm - Böda Jvg).

Loktypen har bl.a funnits vid Bayerska (DIV) och Sachsiska Statsbanorna VIIT, men sannolikt även på tyska industrier och privatbanor. Det står nummer 1873 på röskåpets front. Se även Y Holmgrens mycket utförliga artikel i SPÅR 1990, som även ger bakgrunden till namnet som ralarna gav loket. (UD)



"Rättvisan" två fotografier, foton genom Sveriges Järnvägmuseum.



"Kallingeloket", här någonstans på Östra Blekinge Järnväg. Foto genom BG/MF.

"Kallingeloket" under sina sista dagar. Ulf Diehl tog bilden i Kallinge 1961.



Utdrag ur Kallinge järnverks kassabok december 1917.

Investeraren i Lokomotiv	6000	✓	459	✓
Monteringen till en Östra Blekinge Järnvägs lokomotiv	692055	✓	1292055	631
1889 Engh. Hosen Högskolan				1212
Monteringen till en Färdtjänstlokomotiv Lokomotiv				1212
				428X 631

Kallinge järnverk 1917

En av Sveriges mera omskrivna lokgator. År 1917 köper Kockums Jernverks AB i Kallinge ett ånglok, som ingen lyckats identifiera. Loket är tvåaxligt och fyrkopplat. Vid inregistrering i Ångpanneföreningen konstaterades att loket hade en panna av tysk tillverkning med nr 1259/1874. Det hade också en nummernärkning "4" på lokets högra sidobox. År 1933 fick loket en ny panna från Hvilans Mek Verkstad i Kristianstad. Det ställdes upp i en lekpark 1963, men skrotades 1967. Bland flera teorier om loket kan nämnas att det skulle använts på Vikbolandsbanan till 1917 samt att det skulle kommit via Östra Blekinge Järnväg, som åren 1915-17 byggde linjen Torsås-Gullaboby.

Jag kan idag ge en ytterligare pusselbit efter att ha letat i Kallinge järnverks och Östra Blekinge Järnvägs arkiv.

Utdrag ur Kallinge järnverks kassabok december 1917, se bilden nedan.

John Wetterberg var trafikchef på Östra Blekinge Järnväg. Hur loket kommit i hans ägo vet jag inte. Östra Blekinges styrelseprotokoll och kopieböcker för aktuella år nämner inte loket med ett ord. Hade det använts på Gullabobanan hade det stått någonstans i materialet. (BG/MF)

I diskussionen framkom efter tolkning av kassaboken att priset var cirka 12.000 varav halva kostnaden lämnades i järnskrot. Yngve Holmgren har skrivit om detta lok i höst i ÖSJ bladet.

Det har spekulerats om lokets ursprung. Det har sökts i tyska källor på det tyska tillv.nr men utan framgång. Möjligen kan Heilbronn passa, som levererat ett lok med pannnummer 1259/1874 men detaljer som cylindrar stämmer inte.

Räkenskaperna finns på Landsarkivet i Lund.

Loket Balder på DVVJ byggnad 1917

Dal-Västra Värmlands Järnväg byggdes mellan Mellerud och Arvika åren 1917-1928. Entreprenören K L Gunnarson byggde Mellerud-Billingsfors-Blomskog och Skånska Cementgjuteriet Blomskog-Arvika. Båda hade flera egna lok, varav Cementgjuteriets är helt klarlagda. Viss del av arbetet sköttes också som nödhjälpsarbete genom Södra Sveriges Statsarbeten, från 1924 Arbetslöshets-Kommissionen. I AK:s arkiv finns ett par bilder på ett smalspårigt ånglok med det på hytten påmålade namnet BALDER. Detta lok har inte kunnat identifieras. (BG/MF)

Hillevikens tegelbruks lok 1912

AB Hilleviken anlade 1883 ett större tegelbruk på Färingsö i Mälaren väster om Stockholm. En lertagsbana fanns, som 1912-13 förlängdes och ett ånglok anskaffades. Redan 1915 ombyggdes banan till kabeldrift och ångloket såldes efter beslut i tegelbruksbolagets styrelse 18 november samma år. Loket har tidigare antagits vara Orenstein & Koppel 6703/1913, men senare forskning har visat att det loket inköptes nytt till en skogsbana i Sörmland. (BG/MF)

Kolsva Fältspatsgruva 1913

En bana med 600 mm spårvidd anlades omkring år 1900 mellan Kolsva Jernverks fältspatgruva och Torps lp 3 km norr om Åsby station på KUJ/KURJ. Banans längd var 3,9 km. Banan jämte lastkaj vid Torp och bro över Hedströmmen anlades av arrendatorn av fältspatbrottet, men inlöstes 1924 av AB Kohlswa Fältspatsgruva, ett dotterbolag till Kohlswa Jernverks AB. Hästar var dragkraft de första åren men före årsskiftet 1913/1914 infördes ångloksdrift av arrendatorn, John H Olson. I själva fältspatbrottet fanns spår och mellan markplanet och botten på dagbrottet ledde ett lutande plan där en förbränningsmotor var dragkraften.

I korrespondensen i Kolsva bruksarkiv finns ett brev från AB Järnvägsmateriel 29 oktober 1924 till arrendatorn John Olson: Med kännedom att av Eder kommer att försäljas räls, tippvagnar och lokomotiv, som vi på sin tid levererade, få vi härmed erbjuda oss inköpa samma enligt följande priser: räls 110 kr per ton, för vagnarna 125 kr per styck, för lokomotivet 3500 kr." I årsredovisningen för AB Järnvägsmateriel 1913 kan man utläsa att AJMA:s lok "Herman" sålts under året. Vilket lok som bar det namnet är dock okänt.

Kommentarer från deltagarna: Lotta var det första lok som ÖSLJ fick, i drift i Mariefred idag. Loket kan ha varit inköpt

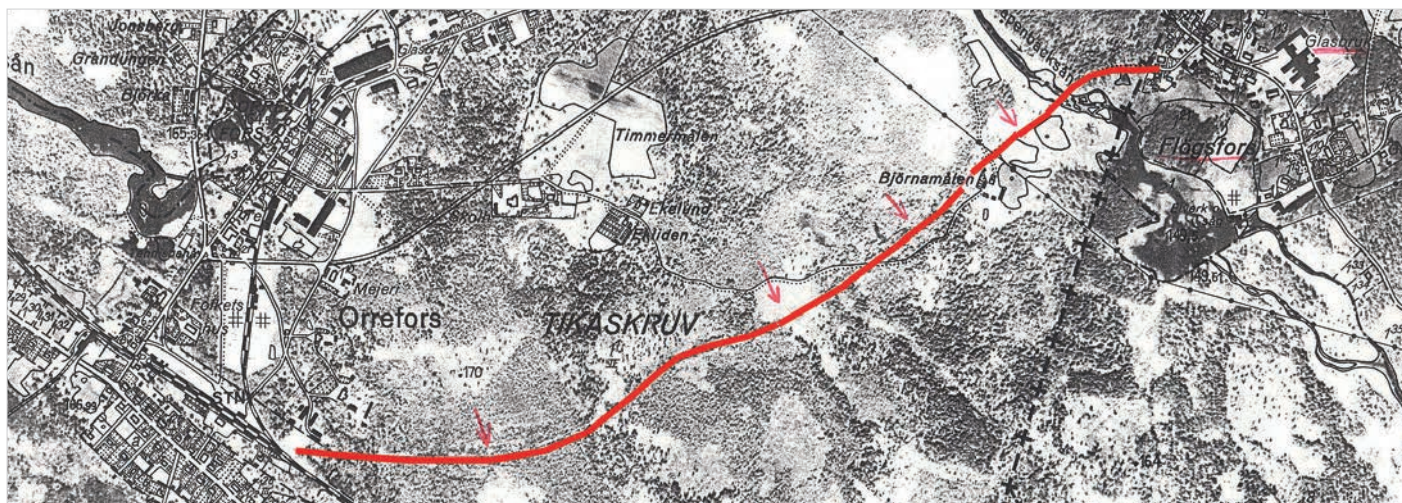


Två bilder på det oidentifierade ångloket "BALDER. Bilderna tagna vid byggandet av Dal-Västra Värmlands Järnväg åren 1917 - 1928. Foto: AK arkiv.



Järnvägen mellan Kolsva Jernverks fältspatgruva och Torps lp 3 km norr om Åsby station på KUJ/KURJ. Bilden visar deras första lok, här på bron över Hedströmmen. Foto genom BG/MF.





Vy över Bockholmssättra tegelbruk. Foto: vykort daterat 1906.

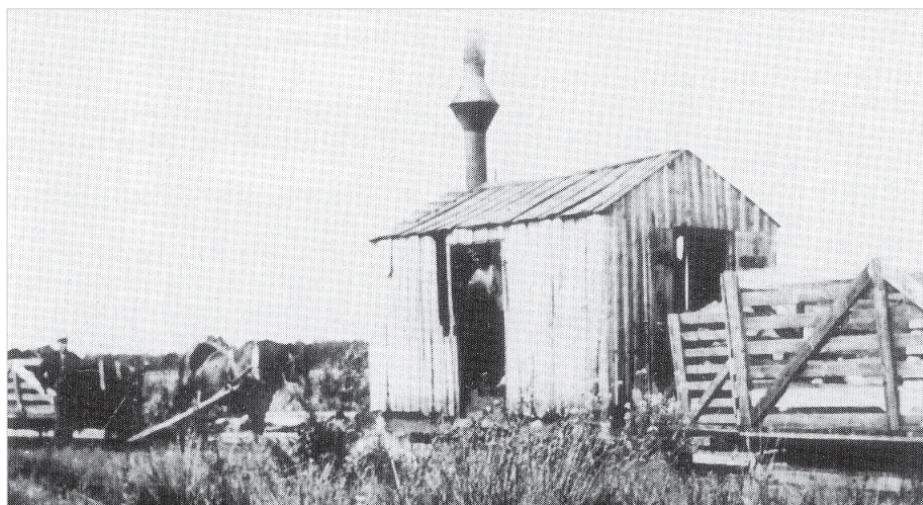
som begagnat och namnet kan då stamma från tidigare ägaren?

Bockholmssättra 19??

Stort tegelbruk invid Mälaren. Anlagt i början av 1800-talet. Ägt från 1874 av Bockholms-Sättra AB. Driften nedlades 1916.

Ur Industrilok i Södermanland "Enligt

Bilden visar den ena av de "vandrande uthusen". Foto från Folke Askmans arkiv.



Flygsfors glasbruk 1918

Flygsfors glasbruk nordväst om Nybro (se kartan ovan) startades 1888 som fönsterglasbruk. Det övertogs 1918 av AB Svenska Fönsterglasbruken och nedlades 1920. Det återuppstod senare 1930 och tillverkningen omlades till konstglas.

Glasbruket anlade vid obekant tidpunkt en 3 km lång 600-bana (se kartan nedan) från Flygsfors till Orrefors station på Kalmar Järnväg. År 1918 fanns ett ånglok och 4 lastvagnar.

Trafiken på banan lär ha upphört vid glasbrukets nedläggning 1920. Ångloket är inte närmare känt. Av en inventarieförteckning för glasbruket 1925 framgår att ångloket var på 16 hästkrafter. Det såldes 1929 som skrot till Halmstads Jernverk. (BG/MF)

Perstorps torvfabriks lok (2 st?) 1920

Enligt Industrilok i Skåne Kristianstads län fanns två ånglok anskaffade omkring 1920 och skrotade före 1933. De beskrivs enligt följande: Ombyggda lokomobiler, som även försågs med väggar och tak av bräder, varefter de liknade "vandrande uthus".

Köpinge Andelstörvströförening, som ägde fabriken, anskaffade omkring 1915 två motorlok till den 5 km långa banan ned till Perstorps station. Antagligen fick man inte tag i bränsle till motorloken när krigsavsparningarna slog till med full kraft runt 1916-17, och därmed kom tanken upp att bygga om ett par lokomobiler.

Engenomgång av Statens torvingenjörs arkiv, som har mycket handlingar om Köpinge, har inte gett något som helst resultat. Antagligen blev loken mycket kortlivade. När flytande bränsle fanns att tillgå 1919, borde man ha övergått till att använda sina motorlok. (BG/MF)





Ett museum - två arenor



Julklappstips i butiken!
Hela december

Pepparkakstågbakningstävlingen

Startar 28 november. Förskolor och fritids i Gävle kommun bjuds in att bygga ett pepparkakståg - kom och rösta på din favorit.

Julgransplundring & priscermoni för bästa pepparkakståg. **Söndag 10 januari.**



Öppet: tis-sön kl. 10-16

Julafton, juldagen & nyårsafton, nyårsdagen stängt.

i Ängelholm:

Luciatåg 12/12

Ångtågsturer till Båstad

Biljettsläpp 1/12

Jullovskul 19/12 - 10/1



För mer information se
www.jarnvagsmuseum.se

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

SWEDISH RAILWAY MUSEUM

GÄVLE • ÄNGELHOLM

www.jarnvagsmuseum.se