

SIDOSPÅR 1/10

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöö Museichefen har ordet

Museer i ett trafikverk

Vår omvärld förändras. Den sista mars 2010 försvinner vår huvudman Banverket. Den första april uppstår den nya myndigheten, Trafikverket, som lyckligtvis fått regeringens uppdrag att ta hand om oss. Samma process gäller Vägverket och dess museum i Borlänge. Trafikverkets museer kommer att bli en särskild resultatenheter inom det nya verket, inledningsvis med begränsade förändringar. Jag har i dagarna fått förtroendet att leda denna samlade museiverksamhet, vilket jag ser som en spännande och stimulerande utmaning. Jag har också fått i uppdrag att snabbt få till en organisation som får det löpande arbetet att rulla på men också att på sikt få till en organisation som leder till större samordning av museerna och även ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Redan i höstas gjorde förberedelser för vissa förändringar och ett första steg har tagits genom att Henrik Reuterdahl har anställts för att samordna de publika verksamheterna i Gävle och Ängelholm samt tågtrafiken. Mia Lundstedt och Mai Kurdve kommer att fortsätta att leda den operativa verksamheten som tidigare medan Sten Holm kommer att kunna koncentrera sig på fordonsansvaret. Henrik har jobbat hårt med föreskrifter och dokumentation för ett nytt trafiktillstånd som Transportstyrelsen kräver i samband med byte av huvudman. Redan andra veckan i april är en transport planerad av kungavagnen till utställningen "Royal Trains" på Nederländernas järnvägmuseum i Utrecht.

Vi kommer in i det nya verket med flaggan i topp. Besöksrekord i både Gävle (45 440) och Ängelholm (42 872) är ett vackert kvitto på att vi bedriver en uppskattad verksamhet. Självklart har lågkonjunkturen haft stor inverkan. Många har stannat hemma under sommaren när vi har vår högsäsong men då kan vi å andra sidan konstatera att vi står oss väl i konkurrensen med inhemska besöksmål. Det kommer att bli viktigt att lyfta fram museiverksamhetens potential i Trafikverket. Behov och möjligheter för museet är presenterade i utredningen *Järnväg i världsklass* men det är självklart så att det inte är den första frågan man kommer att ta tag i. Vi måste ha tålamod och skapa ett behov av förändringar som leder till både större nytta för trafiksektorn och bättre förutsättningar för oss att fullfölja vårt museiuppdrag. Mycket lägligt hann samma utredare, Ann Louise Kemdal, även med att se över Vägverkets museum och har nyligen presenterat utredningen *Vägval för vägmuseet*.

För Järnvägsmusei Väners del finns ingen anledning till oro. Sveriges Järnvägmuseum kommer att finnas kvar liksom Vägverkets museum, vilket dock av förklarliga skäl måste byta namn och vad passar bättre än Sveriges Vägsmuseum? Jag rekommenderar ett besök på museet i *Pylonen* i Borlänge i anslutning till Vägverkets huvudkontor, som också blir Trafikverkets, för ett besök i den fina utställningen. Det är endast öppet vanligt kontorstid, vardagar 10-16, men det är fri entré.



Börje Thoursie 1921-2010



En varm, ödmjuk och kunnig nestor och vän till Sveriges Järnvägmuseum är borta. Själv kallade han sig för *Huskatten* när han kom med sina meddelanden och egna iakttagelser från verksamheten. Börje kom att tillbringa åtskilliga timmar i och vid museets utställningar i Gävle, både som spontan kollega till receptionspersonalen och som extra attraktion och guide för särskilt nyfikna museibesökare. Här visade sig Börjes fenomenala sociala förmåga att läsa av när det var rätt att träda

in och berätta mer om det du inte visste att du vill veta. Just den fantastiska förmågan att berätta - och det utifrån ett till synes outtömligt förråd av kunskap - har givit livslånga minnen hos museibesökare, kollegor och vänner. Medlemmar i *Järnvägsmusei vänner* har också genom årsboken *SPÅR* kunnat avnjuta hans lika målände formuleringskonst med det skrivna ordet.

På tal om meddelanden från huskatten så minns jag en skriftväxling med det hos oss utomhus undanställda, smalspåriga, elloket *Herman Behrman*. En morgon när jag kom till kontoret så låg ett brev adresserat till *CMus* på skrivbordet, undertecknat av nämnde Herman. Han undrade om det fanns någon plats inne i värmen bland de andra museiloken för honom också. Han var ju inte så stor och så frös han så förskräckligt. Jag svarade Herman artigt, men lite undvikande, på Börjes postadress, men denna fyndiga framställan ledde snart till att loket både fick en yttre omvårdnad och en hedersplats i utställningen. Sådan var Börje. I stället för att rya och gorma om hur fel det kunde vara med det ena eller andra så framförde han kloka och humoristiskt formulerade påpekanden som faktiskt var betydligt svårare att värja sig emot än den vassaste kritik. De kom heller inte särskilt ofta och var väl underbyggda så de var snarare välkomna.

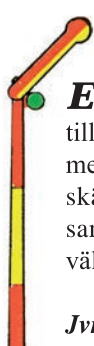
Börje hade också en mer officiell betydelse för museet. Han var i tjänsten som baningenjör vid SJ till stora delar ansvarig för museets nyetablering i den före detta lokstationen på Sörby Urfjäll i Gävle 1970. Han förstod tidigt att de budgeterade medlen inte skulle räcka till men ändå lyckades han klara av uppgiften inom kostnadsramen utan att snåla in på behoven. Mer berättade han inte. Kanske kan man gissa att det snöröjdes ovanligt mycket den inte alltför snörrika vintern 1969-70. Börje var museivän redan då, innan vänföreningen fanns, och i samband med pensionen accepterade han en styrelsepost i den då unga *Järnvägsmusei vänner*, ett uppdrag han fortsatte med i 15 år. I redaktionen för årsboken *SPÅR* bidrog han ända till och med den senaste årsboken 2009.

Vi saknar vår kära huskatt, även om det med åren blev alltmer glesa kontakter. Samtidigt kan vi glädjas åt de minnen han lämnat efter sig både i våra medvetanden, i artiklar, i foto- och videodokumentationer och som sagt i själva museet. Tack Börje!

Robert Sjöö



Ovanstående bild på Börje Thoursie, är tagen av Kjell Palén, vid en guidning 17 juli 1992.



Järnvägsmusei Vänner

Ett Stort tack

till alla medlemmar som i samband med inbetalningarna av årsavgiften skänker pengar till JvmV verksamhet. Stort som smått är lika välkommet!

JvmV styrelse

Digitalt arkiv

Järnvägsmusei Vänner har för Järnvägsmuseets räkning planerat, installerat och driftsatt ett digitalt arkiv.

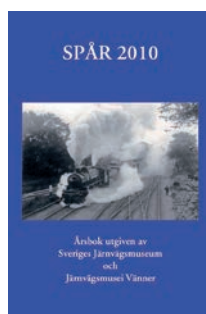
Detta består av två kabinett med hårddiskar vilka är placerade i olika byggnader och förbundna via ett nätverk. I det ena kabinettet finns den så kallade mastern och i det andra finns en säkerhetskopiering av mastern. Arbetet med detta digitala arkiv har gjorts av Nils-Erik Bjärlund och Rolf Sten.

I arkivet kommer efterhand allt digitaliserat material att läggas in. Detta medför att all hantering av CD och DVD:er på sikt kommer att upphöra.

Rapport från ett pågående projekt

Arbetet med Järnvägsmusei Vänner informationsmonter pågår för fullt. Det har hittills lagts ned cirka 1000 timmar ideell tid. Till det tillkommer den tid som modellproduktion i Gävle har gjort. Detta har sannerligen blivit ett stort projekt men arbetet fortsätter med samma entusiasm. Projektet har hela tiden utvecklats genom att nya idéer har tillkommit, bland annat kommer det att finnas ett D-lok kopplat framför vagnen Co8cs. Flera kameror kommer också att användas. Vi har också handikappanpassat montern.

Årsboken SPÅR 2010



Från och med i år kommer årsboken SPÅR att skickas ut till medlemmarna redan under mars/april månad. Om leveranstiden fungerar så har du nu fått årsboken i samma utskick som detta nummer av Sidospår.

Påminnelse



till er som ännu inte har betalat medlemsavgiften Glöm den inte!

Årets medlemskort kommer att skickas ut tillsammans med Sidospår nummer 2.

Om ni behöver det tidigare, ta kontakt med oss så skickar vi det!

Modellbyggandet fortsätter. Hela underredet har renoverats och lackerats på vagnen. Ett flertal delar har nytillverkats bland annat fattades ena dörren. Annars är målsättningen att modellen kommer att återställas till det fantastiska skick den en gång varit i, med så mycket originaldelar som är möjligt. Plåten i sidorna är riktade och håller nu på att grundlackas. Efter att gavlarna blir renoverade kommer den rengjorda originalinredningen att monteras tillbaka.

Fortsättning på sidan 14

Maria Loberg Olsson lägger ned många arbetstimmar med att färdigställa den 2 x 4 meter stora oljemålningen som bildar bakgrund i montern. Foto: Lennart Lundgren.



JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

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

Du kan hjälpa Sveriges Järnvägsmuseum i arbetet med att vårda, bevara och utveckla de unika järnvägshistoriska samlingarna som finns på museet genom att bli medlem i Järnvägsmusei vänner som är en ideell förening vars medlemmar bl. a. hjälper museet med renovering av gamla och nya järnvägsobjekt, guidningar och fuktionsnärsskap vid olika arrangemang.

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

För år 2010 är årsavgiften 260 kr och för familjemedlemmar 50 kr. Avgiften kan betalas till föreningens Bankgiro 5777-5561 eller Plusgiro 496 90 19-1. (Årsbok och medlemstidning ingår inte i familjemedlemskapet)

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

SIDOSPÅR

Nummer 1 - 2010, årgång 7

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

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

© JvmV 2010 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospar@jvmv.se

I redaktionen även:

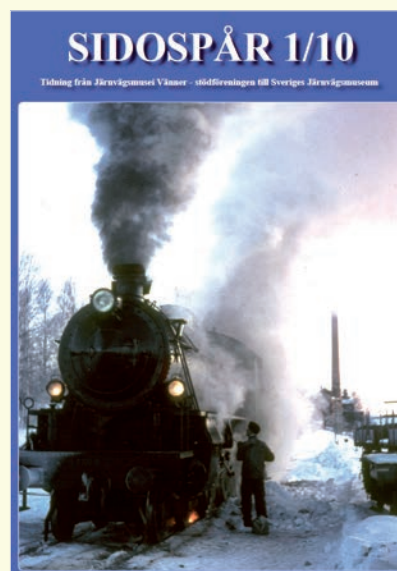
Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

Ulf Diehl ulf.diehl@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 2 2010 utkommer i juni

Presstopp 15 maj



Omslagsbilden:

SJ A8 1808 (före detta BJ H3s 112) klagörs i Åmål, 19 februari 1968, inför den stundande provkörningen. Foto: Björn Malmer.

Curt Fredén Lindfors och Geijersdal – stationer med småbanor i östra Värmland

Den värmländska järnvägshistorien har lockat många författare. En utmärkt översikt med utförlig litteraturförteckning finns redovisad av Svante Forsaeus i boken "På värmländsk räls. Järnvägar i Värmland under 150 år."

Bergslagarnas järnväg (BJ) erhöll koncession år 1871 för byggandet av järnväg mellan Göteborg och Falun. Delen Kil–Daglösen–Filipstad öppnades för allmän trafik 1 augusti 1876. Från nyåret 1877 var även fortsättningen till Ludvika och Falun öppnad för allmän trafik. I slutet av 1941 var sträckan Göteborg–Daglösen elektrifierad. BJ förställdes 1 juli 1947.

Genomgående persontåg mellan Falun och Göteborg upphörde 31 maj 1970 och ett flertal uppehåll på småstationerna lades ned, bl.a. vid Lindfors. Uppehållen vid Geijersdal hade upphört 28 maj 1967. Båda stationerna hade redan tidigare avbemannats och nedklassats till mötesplatser. Den 10 juni 1985 upphörde motorvagnstrafiken

Vy över Lindfors ca 1940. Framför BJs station är flaggan hissad. Bosjöbanans ändpunkt låg söder om stationen vid godsmagasinet som syns i bildens nederkant. Mitt emot detta ligger Blombackabrikets godsmagasin. Byggnaden med det vita taket i höger bildkant är Åstorps torvfabrik. I bakgrunden ses tegelbruket med lergravarna. Foto: Samling Curt Fredén.



mellan Kil och Ställdalen. Före nedläggningen hade delsträckan lägst resandesiffror av alla sträckor i SJs dåvarande affärsbanenät. Sporadisk persontrafik har senare förekommit. Bandelen trafikeras idag av godståg.

Småbanor

För transporter till och från normalspåret anlades småbanor av skiftande slag beroende på vilken funktion de hade att fylla, t.ex. jord- och skogsbruk. Av kostnadsskäl byggdes dessa med mindre spårvidd och bansträckningen anpassades efter terrängförhållandena och de geologiska förutsättningarna. Spåren kunde anläggas med små kurvradier och schaktningsarbetena blev billigare än för normalspår.

För transporten av den manuellt upprädd och torkade stycketorven från mossen var tidigare järnvägen den överlägset bästa transportformen. Det var givetvis billigare och lättare att lägga ut ett enkelt décauillespår, 600 mm, än att bygga en grusväg på det mjuka underlaget.

Brännertorvproduktionen hade från början av 1900-talet och fram till ca 1950 en stor betydelse för landets bränsleförsörjning. Genom energikrisen på 1970-talet med höjda oljepriser ökade intresset åter för energiutvinning ur torv. Betydande mängder torv används också som jordförbättringsmedel. Nutida torvutvinning är högt mekaniserad och sker till största delen utan rälsbundna fordon.

Den blå linjen utvisar sträckningen på industribanan ute på Åstorpsmossen.

Den gröna linjen visar södra delen av industribanan Lindfors - Blombacka.

Den röda linjen visar Lindfors - Bosjöns Järnväg, LBB.

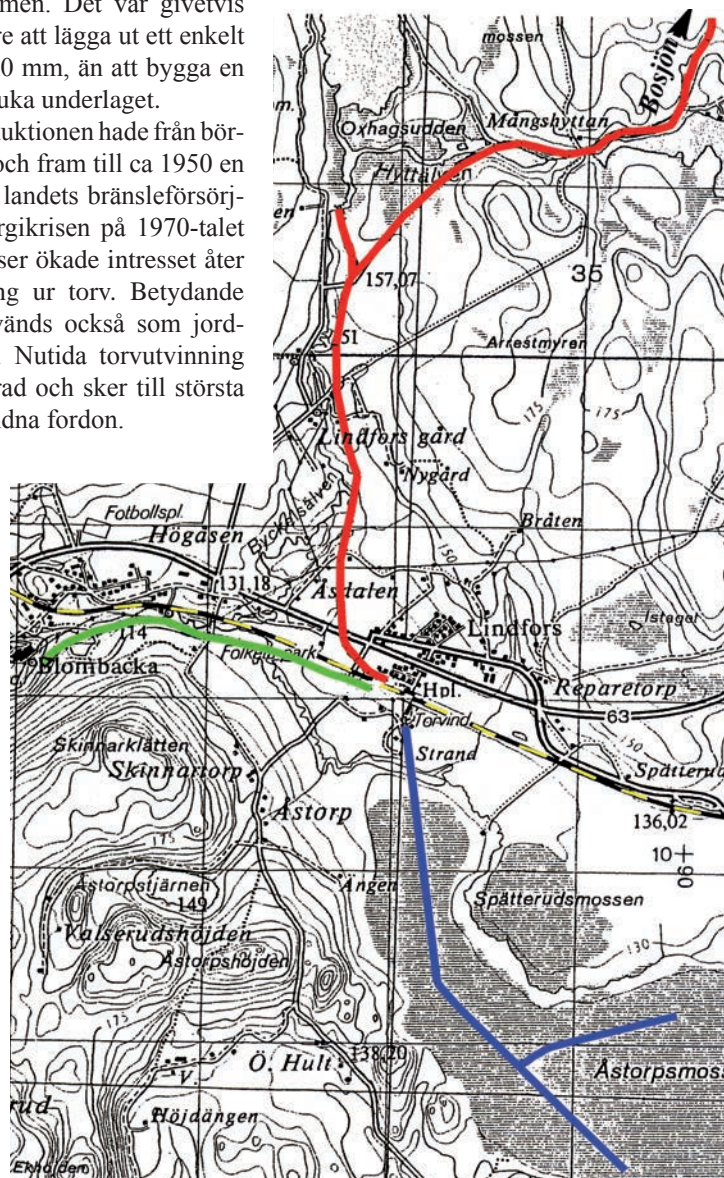
Utsnitt av topografiska kartan 11 D SO. (Tryckår 1969). Skala 1:50 000. En ruta = 1 km.

Lindfors

Under ett tjugotal år var Lindfors "järnvägsknut" med två spårvidder inom stationsområdet. De tre 600 mm banorna hade ingen kontakt med varandra eller med BJ utan skötte sina transporter på egen hand. Dessutom förekom en 600 mm bana inom tegelbruksområdet öster om stationen. Tegeltillverkningen började 1930 och lades ned 1956.

Åstorpsmossen

På södra sidan av Lindfors stationsområde anlades en torvfabrik år 1922. Driften har nedlagts och återupptagits vid ett flertal tillfällen. Fabriken hade ett 600 mm spårnät. Det var inte ovanligt att torvfabriker drabbades av eldsvåda. Så har även skett med Åstorpsfabriken. Den har brunnit och återuppbyggts två gånger. Torvströfabriken lades ned 1971. Byggnader och räls är





Lindfors station på 1930-talet. LBB "travershus" skymtar i fonden (jämför med bilden till vänster). Till vänster syns Blombacka bruks godsmagasin med portalkran för omlastning. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.



Lindfors 4 juni 1927. LBB lok nummer 2 "Lotta" med blandat tåg, klart för avgång mot Bosjön. I bakgrunden "travershuset". Spåret till höger är BJ lastspår. Foto: Nybergiska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.



Resandetåg 3191 med elektriska motorvagnen X16 966 susar förbi Lindfors 7 maj 1982. Tåguppehållen slopades 31 maj 1970. Under godsmagasinet skärmtak var Blombacka brukets el-ackumulatorlok och en flakvagn uppställda. Loket, vagnen och ett par hundra meter räls från torvbanan flyttades senare till hembygdsgården i Molkom. Foto: Curt Fredén.

borta. Banans utsträckning i mossen är väl synlig mellan torvgravarna.

Trallvagnarna drogs manuellt under större delen av drifttiden. År 1960 överfördes till Lindfors ett bensinmotorlok på 15 hästkrafter tillverkat 1942 av Berg & Co. Mek. Verkstad i Lindsberg från AB Södra Vi torvmossar i Småland (norr om Vimmerby) Torvströfabrik. Loket övertogs 1971 av Hasselfors Bruks AB och fördes till Ekebymossen vid Säbylund utanför Kumla. Där skrotades det år 1975.

Lindfors–Blombacka

Industribana med spårvidden 600 mm, längd 2,7 km. Banan, som öppnades 1915, låg på södra sidan av Lindfors station och gick till Blombacka bruk (Uddeholmsbolaget) som tillverkade järntråd, ställinor, spik m.m. För driften på banan användes ett el-ackumulatorlok. Banan lades ned i mitten av 1950-talet. Driften vid bruket avvecklades 1981. Banvallen är till större delen gångbar och längs den kan man göra "arkeologiska fynd" från drifttiden. Den siste lokföraren hette Aron Jonsson. Han var också ledare för brukets blåsorkester.

Förr var det vanligt att bruken hade egen blåsorkester.

Lindfors-Bosjöns järnväg, LBB

Skogsbana med spårvidden 600 mm, längd 28 km. Banan och dess historia är omsorgsfullt beskriven av Staffan Mörling. Större delen av banan anlades i moränterräng, som ställvis är storblockig. I görligaste mån undveks bergskärningar. De första kilometerna präglades av fast, rödaktig lera, s.k. Bergslagslera. Söder om Västerrud nådde banan Brattforshedens sand och grusavlagringar. Sista etappen av det vägbygget gjordes mellan Mangshyttan och Lindfors gård när rivningen var klar. Söder om Västerrud hade LBB ett kort stickspår till en egen grusgrop. Norr om Västerrud gick banan genom några dyner som ingår i ett av Brattforshedens naturreservat. Mellan Alsterns nordspets (Paradissjön) och Forshyttan tvärades ett flackt sandområde med kärr.

Banan öppnades för provisorisk gods- trafik 14 februari 1913, allmän godstrafik 30 dec. samma år (officiellt 31 juli 1914). Persontrafik på egen risk från 1 mars 1914. Banans ekonomi var aldrig stark och föranledde flera ägarbyten och trafikuppehåll. Efter en märklig rättstvist med åtföljande konkurs lades banan ned och revs etappvis med början från Bosjön 1931. Banvallen längs Bosjön byggdes om till väg 1930 och sträckan mellan Västerrud och Mangshyttan var ombyggd innan banan helt lades ned. Sporadisk trafik för frakt av timmer från sydänden av sjön Stor-Böckeln och virke från Lindfors gård till Lindfors för omlastning förekom t.o.m. våren 1948. Timret hade via en ränna från Lill-Böckeln

Geijersdal under BJ-tiden på 1930-talet. De båda småbanorna hade sin ändpunkt hitom ställverkshuset. Foto: Sune Nylén.

flottats över den 3 km långa Storböckeln med s.k. ankarspel, en upprepad procedur med ankring av båt och framvevning med lina av timmersläpet. Det behövdes mycken arbetskraft på den tiden. Året efter var även denna del av banan riven och banvallen mellan Lindfors gård och Mangshyttan hade blivit väg. Åtta av de kvarvarande vagnarna lyftes över bangården till Blombackabrukets bana. Övriga vagnar och de båda ångloken Petter och Lotta skrotades.

Geijersdal

De båda bruksbanorna utgick från västra delen av stationsområdet i Geijersdal och gick mot norr över delar av Brattforsheden på var sin sida om hyperitberget Gräshöjden. Banorna var inte samtida. Stationsområdet låg på en flack fastmarksö av sand i södra delen av Geijersdalsmossen.

Brattforsheden är en stor sand- och grusavlagring, ett isälvsdelta, som har en mångfald av former, vilka bildats under olika förhållanden. Terrängformer som är präglade av inlandsisens avsmältning är bl.a. deltaytorna, åsarna och dödisgroparna. En viss omdaning genom landhöjningen och klimatets påverkan har senare skett. Vinden och det rinnande vattnet har eroderat landskapet och byggt nya landformer. Spektakulära sådana former är höga och långa dyner samt djupa raviner. Hela avlagringen är ett område av riksintresse för naturvården och friluftslivet. Utöver de järnvägsarkeologiska sevärdheterna och naturreservaten bör nämnas ett bevarat krigsflygfält, som ligger en dryg kilometer väster om banvallen till Ångsågen. ”Fält 16” är numer ett kulturreseptat.

I Geijersdalsmossen utgör flera dyner (manar) markanta inslag i torvmarken. Vid inlandsisens avsmältning utgjorde området en grund vik av ishavet. Dynerna bildades successivt när landet höjdes ur havet. Till följd av fuktigare och varmare klimat med större nederbörd och högre medeltemperatur inleddes en försumpningsprocess för drygt 6000 år sedan och Geijersdalsmossen bildades. Geijersdalsmossen är ett naturreservat

Lungälven, som avvattnar Alstern, har skurit ned djupt i de finkorniga sedimenten som ligger mellan Brattforsheden i väster och ett berg- och morän område i öster. De finkorniga sedimenten utgörs av silt och siltig sand. Jordarten silt är en sammanfat-



tande benämning av jordarterna finmo och mjåla. Silten är den jordart som suger upp mest vatten på ett dygn och har dessutom förmågan att hålla kvar stora mängder vatten. Siltiga jordarter råkar lätt i flytning när de är vattenmättade. De är därför tjäl- och skredfarliga.

Allteftersom älven eroderade sig nedåt till underliggande fastmark (morän) utbildades ravinsystem i sedimenten. Processen började så snart sedimentplattan höjts ut. Ravinerna har små upptagningsområden för ytvatten och de har uppstått genom grundvattenläckage. Klimatet kan även ha varit en verksam faktor för ravinbildningen. Ravinområdet i Lungälvens dalgång är ett naturreservat.

Geijersdal-Ångsågen

Brattfors AB byggde redan 1885 en 4 km lång hästbana från Geijersdal till sin ångsåg vid Alsterbodarna vid Alsterns sydspets. Spårvidden var troligen 643 mm. Från vägkröken före vägkorsningen med BJ kan den smala och tallbevaxta banvallen följas upp till och över den flacka Brattforsheden längs västra kanten av Gräshöjden. På slutningen ned till Alstern var banan S-formad. Underlaget längs nästan hela bansträckningen utgjordes av grusig sand, närmast Geijersdal av torv.

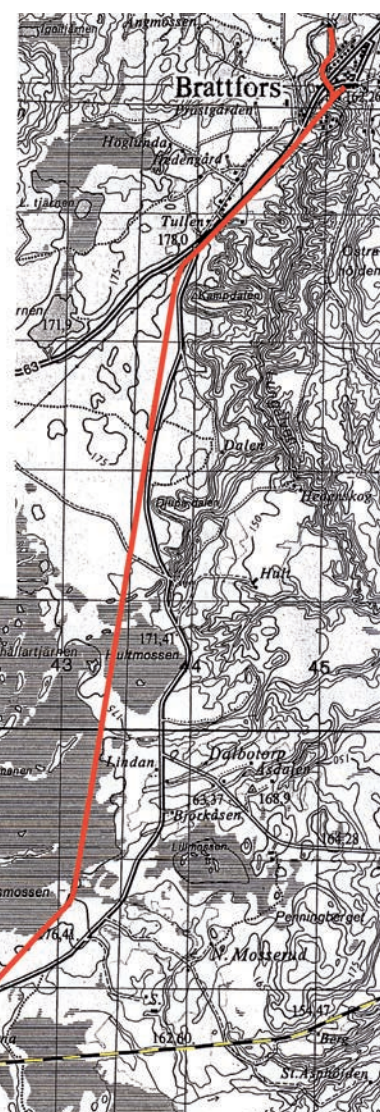
Grön linje utvisar sträckningen Geijersdal - ångsågen.

Röd linje utvisar sträckningen Geijersdal - Brattfors.

Järnvägarna kring Geijersdalsområdet. På den topografiska kartan 11 D Munkfors SO. Skala 1:50 000. 1 ruta = 1 km.

Hästarna drog enkla trallor till banans högsta del, varefter de rullade till banänden med handbromsning. Deltaytan är ganska plan varför banvallen kan ha anlagts med en liten lutningsgradient.

Ångsågen låg på kanten av deltaytan invid nuvarande väg 63. Tillhörande bostäder byggdes i svackan till en vik av Alstern. Beroende på slutningsgradienten ned till Alstern nådde banan stranden/kajen ett par hundra meter norr om svackan. Till Alstern fraktades malm för sjötransport till irtåhyttan, från ångsågen huvudsakligen





Brattfors hytta sedd från andra hållet, jämfört med bilden ovan. Foto: vykort.

sågat virke till Lindfors för vidare transport med BJ. En ångbåt med tillhörande lastpråm användes för transporter på Alstern och för timmersläp. Enligt Rollof skall vraket av ångbåten ligga på botten vid Pardix. Uppgiften har inte kunnat verifieras. Vraket av pråmen kan ses under vattenytan vid södra strandkanten intill Ångsågens parkeringsplats. Längs vikens strand kan man under vattnet även skönja delar av en stenkista, som kan ha varit fundament till en kaj, timmerstockar och andra rester från ångsågstiden. Banan revs i etapper 1896–1902 sedan sågen brunnit. En del av rälsen användes till sidospåren i Brattfors. Övrig räls såldes 1904 för 3 224kr och 60 öre.

Utglesning av skogen gör att banvallen är väl synlig på slutningen ned till Alstern. Utförlig information om Ångsågen och banan finns vid rastplatsen invid Alstern.

Geijersdal–Brattfors.

Industri- och timmerbana med spårvidden 750 (742) mm, längd 8 km, till Brattforshyttans masugn (Uddeholmsbolaget). Öppnad för trafik 1902. Banan fortsatte någon kilometer norrut till en såg vid en damm i Lungälven.

Anläggningskostnaden blev 51294kr och 16 öre exklusive rullande materiel.

Banan byggdes med få kurvor och blev

därför inte anpassad till det bästa underlaget. Södra delen av banan gick genom kärr- och sandområden. Där torven var ett par meter mäktigt byggdes kavelbroar som underbyggnad till banvallen. På en risbädd placerades långtimmer och vinkelrätt mot detta lades tvärtimmer (kavlar). Vid Hultmossen skar banan igenom några meterhöga dyner och kom sedan ut på en sandplåtå. De sista kilometerna till Brattfors gränsade banan till Lungälvens ravinlandskap. De största ravinerna i närheten av banan, Djupa dalen och Kampdalen, är 20–25 m djupa och 1200 m resp. 700 m långa. De djupa ravinerna ger upphov till ett lokalklimat som gynnar flora och fauna.

Masugnen blåstes ner 1920 och Uddeholmsbolaget använde därefter banan för virkestransporter fram till nedläggningen. För driften användes ett ånglok. En motordressin fanns som mest användes för posttransport. Trots att banan aldrig öppnades för persontrafik fanns det en liten tvåaxlig personvagn som vid behov kopplades till tåget. På båda sidor om banan fanns små gårdar vid Gråshöjden och Dalbotorp. Där banan korsade stigen mellan dessa kunde trafikuppehåll göras. ”Hållplatsen” kallades av lokalbefolkningen för Puffelbo, ett synnerligen onomatopoetiskt (ljudhärmande) namn. Någon

Brattfors hytta 1910. Till höger om lokstallet syns personvagnskorgen. Foto: Ölander, samling Jernkontoret.

särskild anordning för påstigning behövdes inte eftersom insteget till personvagnen var lågt. Även om resan skedde på egen risk så betydde den mycket för lättillgängligheten till främst tätorten Brattfors. I och kring Geijersdalsmossen finns höga dyner och av de boende i Dalbotorp och Gråshöjden utnyttjades dynerna för en lätt framkomlig stig på torr mark. Stigen är fortfarande synlig på norra sidan av den lilla bäcken från mossen mot Dalbotorp. Fortsättningen av stigen mot Gråshöjden är en vandringsled.

Banan lades ned 1932 och revs 1935. Syllar som fanns kvar i början av 1950-talet användes som ved vid Ångarna. Banans sträckning mellan Ångarna och fram till riksväg 63 är väl synlig och utnyttjas till viss del som vandringsled.

Källor

Muntlig information av Bertil Johansson, Örebro, och Hans Richardsson, Lerum.
Styrelseprotokoll Brattfors AB.
Litteratur: Adell N. & Brännlund, P.-O. 1999: Östra Centralbanan Linköping–Hultsfred. *Frank Stenvalls förlag*. S. 201.
Aghult, K., Lind, L.O., & Sandin, G., 1999: Järnvägsdata 1999. *Svenska Järnvägsklubben nr 68*. 416 s.
Forsaeus, S., 1996: Järnvägar i Värmland. *Nationen och hembygden. Skriftserie utgiven av Värmlands nation i Uppsala XV*, 29–118.
Fredén, C., 2001: Beskrivning till jordartskartan 11D Munkfors SO. *Sveriges geologiska undersökning, ser. Ae nr 150*. 76 s.
Gustafsson, K., 2003: Brattfors bruks bana. I Sundström, E. & Eriksson, H., 2003: *Småspår och sjöfart i Bergslagen. 802-banorna*. Stenvalls. S. 158–160.
Karlsson, L. O., 1991: Sveriges järnvägsmuseum 1990. I *SPÅR. Järnvägsmusei vänners årsbok 1991*. S. 121.
Mörling, S., 1977: Skogsbana. Historik över Lindfors-Bosjöns järnväg. *Svenska Järnvägsklubben nr 22*. Andra upplagan. 192 s.
Rollof, Y., 1962: Vattenvägar i Värmland. *Tidskrift i Sjöväsendet 125*, s. 547–696 och 764–808. Kungl. Örlogsmannasällskapet. Karlskrona.
SJK Småbaneavdelning, 1981: Industrilok i Närke. 48 s.

Mårten Dunér

AB Trafikrestauranger – vad döljer sig bakom namnet?

1856 – 1909

Privata entreprenörer har kontrakt med Kungliga Järnvägsstyrelsen, både vad gäller restauration på stationerna och så småningom också ombord på tågen (från den 25 maj 1897). Varje entreprenör opererar under eget namn.

1909 – 1938

Under 1902 har Svenska Turisttrafikförbundet bildats, en organisation som har till uppgift att ”främja utvecklingen av resandetrafik inom Sverige.” Framförallt handlar det om att arbeta med upplysning om Sverige i utlandet och på så sätt väcka intresse för turism i landet. Intressenter i organisationen är Kungl Maj:t, Utrikesdepartementet och Kungliga Järnvägsstyrelsen. Som medlemmar kan t ex kommuner, hotell, turistorganisationer, trafikförvaltningar men även enskilda personer söka inträde.

Tyvär är ingen av intressenterna eller medlemmarna intresserad av att bidra med några större summor pengar, varför verksamheten för en tynande tillvaro trots det vällovliga syftet. 1907 kläcks så en idé för att organisationen ska få ekonomi på verksamheten. Man låter bilda ett dotterbolag till Turisttrafikförbundet: **Turisttrafikförbundets Restaurangaktiebolag (TR)** som tar över all restaurangverksamhet som bedrivs hos SJ. Samtliga privata entreprenörer sägs upp per den 31 december 1908 och det nya bolaget tar över verksamheten fr o m den 1 januari 1909.

I styrelsen för det nybildade bolaget sitter – i majoritet – representanter för Turisttrafikförbundet och – i minoritet – representanter för Statens Järnvägar. Aktierna i bolaget är fördelade så, att 3000 preferensaktier – med en röst per aktie – finns i privat ägo, medan 750 stamaktier – med fyra röster per aktie – finns i Turisttrafikförbundets ägo. Statens Järnvägar är alltså inte aktieägare i bolaget och har sålunda ingen rösträtt på bolagsstämman.

SJs enda inkomst från verksamheten är det arrende som bolaget betalar för lokalerna – rullande, flytande och stationära. Utdelningen på aktierna tillfaller på intet sätt SJ.

Mellan åren 1927 och 1935 gör restaurangbolaget mycket goda affärer. Det resulterar i en aktieutdelning på 30000 kr till de privata aktieägarna, 7500 kr till Turisttrafikförbundet samt dessutom ett bidrag om 60000 kr till Turisttrafikförbundets turistdragande verksamhet.



Bilden ovan: Stockholm Central på 1930-talet. Fournering av restaurangvagnarna pågår. Bilden nedan: 1950-talet, interiörbild från en av Dollartågets restaurangvagnar. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.



Dessa förhållande föranleder riksdagens församlade revisorer att 1934 inleda en granskning av verksamheten, då man anser att SJ får stå för en alldeles för stor del av verksamheten. Efter många och långa diskussioner, bl a i Riksdagen, åtar sig SJ att bilda ett eget restaurangaktiebolag. Namnet blir **Aktiebolaget Trafikrestauranger (TR)**. Kontraktet med Turisttrafikförbundets Restaurangaktiebolag sägs upp till

den 31 december 1938. Det nya bolaget tar över personal, lokaler, utrustning mm och

Logotype från annons 1942





Restaurangvagn Ro3. Arrangerad bild i samband med reklamfotografering 23 maj 1955. Foto: Seved Walther, Sveriges Järnvägsmuseum.



Logotype från annons 1948

verksamheten startar den 1 januari 1939.

1939 – 2000

AB Trafikrestauranger, dotterbolag till SJ, bedriver verksamheten som det tidigare bolaget gjort under sina knappt 30 år. All verksamhet är samlade under namnet Trafikrestauranger eller TR. Det är de lokala restaurangerna som ansvarar för furnering och bemanning av de tåg som passerar orten. Tågverksamheten växer dock undan för undan, och i slutet av 1960-talet börjar TR planera för att låta tågverksamheten bli en egen division inom bolaget. 1969 står den nya Vagnbasen klar i Stockholm. Verksamheterna skiljs år. Tågverksamheten blir **TR-service** för allmänheten. Restaurangerna marknadsförs under respektive namn. Namnet TR hamnar mer och mer i bakgrunden.

I slutet av 1980-talet uppstår en intern diskussion inom TR om man ska försöka förbättra det skamfilade rykte som namnet TR-service har, genom att byta namn på divisionen. Det nya namnet blir **Service på Tåg**. Namnbytet genomförs den 6 december 1990. Trots namnbytet når man inte det resultat man önskade. Dessutom skapar det nya namnet stor förvirring inom SJ och hos allmänheten. Gäller det all service på tåg? Från biljettklippning, städning till mat och dryck? Namnet Service på Tåg används mindre och mindre. I mitten av 1990-talet har det dött sotsdöden

och används inte längre. Radioanropet för furneringstruckarna blir helt enkelt 'TR'. Dessutom har ju X2000 introducerats och växt med rekordfart. Där arbetar TR-personalen under namnet X2000 eller SJ. Något behov av eget namn på verksamheten finns inte längre.

Under slutet 1990-talet börjar rykten tala om att SJ vill sälja TR. Men försäljningen genomförs trots allt inte förrän år 2000 när planerna för en bolagisering av SJ har kommit så långt att man ser att den kommer att ske under hösten 2000.

Den 22 april 2000 skrivs köpeavtalet under och TR upphör att vara ett dotterbolag till SJ. Den nya ägaren är **Compass Group**, en enorm internationell koncern med säte i London. TR inlemmas i den svenska verksamheten under namnet **Scandinavian Service Partner** eller **SSP**. Det nya namnet börjar användas den 1 oktober 2000. Verksamheten pågår som tidigare.

2000 – 2004

Under resten av 2000 och hela 2001 pågår verksamheten inom 'gamla TR' som vanligt. De stationära restaurangerna blir dock mer och mer SSP. De marknadsförs dock fortfarande under sina egna namn. Med tågverksamheten händer inte mycket. Man bemannar fortfarande verksamheten ombord åt SJ och lastar och lossar varor. Nu under namnet SSP.

I början av 2002 visar det sig dock att Compass Group smider vissa planer för den gamla catering- och ombordverksamheten från TR. Man har under en längre tid haft ögonen på en tåg cateringoperatör i Europa under namnet **Rail Gourmet**. Rail Gourmet, RG, är dotterbolag till flygcatering-företaget Gate Gourmet, som i sin tur är dotterbolag till det schweiziska flygbolaget Swissair. Under 2002 går Swissair i konkurs och ur konkursboet köper Compass

Group bolaget Rail Gourmet.

Samtidigt händer det saker i Sverige. SJ har kommit långt med sin bolagisering. Planerna på att överta all verksamhet ombord offentliggörs i slutet av juli 2003. Då har Compass Group beslutat att tågverksamheten från 'gamla TR' ska bli ett eget bolag under namnet **Rail Gourmet Sverige AB** eller **RG** kort och gott. Det svenska bolaget ska ingå i Rail Gourmet International med säte i Zürich. Ägandet ligger fortfarande hos Compass Group i London. Det svenska bolaget börjar operera under det nya namnet den 1 oktober 2003. Då har SJ redan sagt upp avtalen om ombordbemanningen. Den 1 januari 2004 tar SJ tillbaka bemanningen i 1 klass på X2000 och den 4 april 2004 tar man tillbaka resten av bemanningen, dvs övriga tåg inklusive Bistrobemanningen på X2000. Kvar för Rail Gourmet blir att leverera mat och dryck till tågen.

Under 2004 upphandlar SJ cateringtjänsten. Tyvärr förlorar Rail Gourmet den till LSG Sky Chefs, Lufthansa Service Gesellschaft, ett dotterbolag till tyska flygbolaget Lufthansa. Tågen bemannas nu fullt av SJ och LSG levererar.

Rail Gourmet Sverige AB upphör med verksamheten den 31 december 2004. Serveringarna på stationerna har helt och hållet blivit SSPs enheter under egna namn. AB Trafikrestauranger har upphört att existera.

TR-annons 1948

Några tåg för 50 år sedan

När man för 50 år sedan reste med tåg till Strängnäs kom tågen från Åkers Styckebruk och kunde se ut som här på fotot (till höger) från vintern 1960. Tågsammansättning Ha-lok, två boggielvagnar (BFo5 och Bo13) och en tvåaxlig vagn (B3d). Några år tidigare hade boggielvagnarna varit direktvagnar till/från Stockholm flera gånger om dagen, men 1960 fick resenärerna byta i Åkers Styckebruk med undantag av en förbindelse till Strängnäs 17.34 lördagar och från Strängnäs söndagar kl 19.00.

Passar även på att visa några foton på några andra persontåg på linjen Åkers Styckebruk – Strängnäs, vilka är tagna vid Ulvhäll i Strängnäs stads utkanter år 1961. Det är först tåg B 3003 från Mariefred (06.48) till Strängnäs (07.25). Det var ett skoltåg, vilket gick vardagar. Tåget medförde från Åkers Styckebruk två styckelevagnar. Dessa kom från Stockholm och växlingen krävde ett uppehåll i Åkers Styckebruk på sju minuter. Det kan nämnas att personvagnarna lämnade Strängnäs i tåg P 358 kl 11.30 i tåg till Skebokvarn. Några år tidigare hade detta tåg fortsatt till Norrköping.

Det andra tåget, som är taget på samma ställe, är tåg P 350 från Strängnäs (07.26) till Skebokvarn (08.57). Tåget bytte nummer till P 383 i Åkers Styckebruk och det gick vardagar. Det vände i Skebokvarn och kom åter till Strängnäs kl 11.25. Industrin i bakgrunden är en betongelementfabrik ägd av A-Betong (i dag Skanska Prefab) anlagd 1959. Fabriken hade anslutande industrispår och flera egna lok.

Text & Foto: Bo Gyllenberg



Den 22 oktober förra året genomfördes Järnvägens kvinnor – seminarium för kunskap och inspiration på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle.

Sammanlagt 34 deltagare var anmälda, fem föreläsare var inbjudna varav en fick förhinder p.g.a. sjukdom.

Robert Sjö, chef för Sveriges Järnvägsmuseum, hälsade alla välkomna och lämnade ordet över till Mino Akhtarzand (Gd Banverket), som invigningstalade.

Efter hennes tal presenterade seminariets moderator Lars Berggrund (Ordf. för Sveriges Järnvägsmuseums Museiråd) seminariets första föreläsare: Helena Wojtczak från Hastings i England. Hon berättade om brittiska kvinnors arbete vid järnvägen från 1830 till nutid. År 2005 gav hon ut en bok som heter *Railwaywomen – Betrayal & Triumph in the Workplace*. Helena har



ett förflutet inom järnvägen som British Rails första kvinnliga konduktör år 1978. Precis som i Sverige var det i arbeten som grindvakter och telegrafister som man hittade de första engelska järnvägskvinnorna. Ett undantag är en kvinna som Helena har hittat i sin forskning som arbetade som rallare. Det var Elizabeth Ann Holman som utklädd till man arbetade sida vid sida med andra män som rallare vid byggandet av Great Western Railway.

Helena Wojtczak tillsammans med museets projektledare Christina Engström.

Precis som i Sverige dröjde det till 1960-1970-1980-talet innan kvinnor på finns på befattningar inom järnvägen som man kan betrakta som icke traditionella. Grindvakter, kontorsgöromål och städning är exempel på befattningar där man kunde hitta kvinnor. Under första och andra världskriget blev männen inkallade i krigstjänst och Helena visade exempel på de arbeten som de brittiska kvinnorna utförde under dessa krig. Det var i stort sett inget arbete som ansågs opassande för kvinnor, när det blev fred blev de uppsagda.

Ann-Sofie Ohlanders föreläsning tog upp vilka möjligheter kvinnor, ogifta och gifta, har haft i det offentliga genom tiderna. I och med hennes föreläsning fick seminariet deltagaren en bakgrund för att kunna förstå utvecklingen för de kvinnor som tog tjänst vid järnvägen. ▶

Övertalighet



Bilden visar Hållsta grusgrop 22 augusti 1970. Foto: Jöran Johansson.

En stor mängd, före detta, litt Gs-, Gsh-, Gm- och Gmh-vagnar moderniserades under 1950- och 1960-talen med större axelavstånd, 5 m, och helgjutna lagergafflar, nya större fjädrar, andra grövre axlar samt nya buffertar för att öka lastförmågan och höja hastigheten till SJ standard för denna typ av vagnar. Detta trots att efterfrågan av dessa mindre vagnar sedan länge hade börjat minska och man i många transportavtal medgav att 2 st av dessa erhöles till samma pris som en större litt G, Ge, Gr eller Gbbs eller motsvarande.

Många vagnar blev därför övertaliga och ställdes därför upp i bl.a. Hållsta grusgrop från mitten av 1960-talet och

framåt i väntan på tillstånd att få skrotas. Vagnarna var inte slojade utan ansågs vara trafikvagnar, men underhölls inte, och medräknades i vagnavräkningen med TGOJ när det gällde antalet vagnar av olika typer och kapacitet som koordinationsavtalet föreskrev. Koordinationsavtalet gjorde att de fick stå i många år i bl.a. Hållsta, Valskog och Eskilstuna. Främst var det litt Gs-vagnar samt träpersonvagnar och även post och resgodsvagnar som ställdes upp. Dessutom ställdes ett antal fd tjänstevagnar upp på olika mindre använda spår. Alla dessa vagnar var alltså uppställda för skrotning, dvs ingen mera trafik för dessa vagnar.

Övertaliga malmvagnar ställdes upp i Oxelösund, Grängesbergs Malmbangård och vid Eskilstuna verkstad i väntan på skrotning, dock reglerades dessa senare ej av koordinationsavtalet.

Kommunerna var inte blida över att TGOJ ställde upp vagnar som var skrotfärdiga att förfalla och vara en anskrämlig syn för närboende och besökare. Denna syn som fotot visar över vagnarna i Hållsta grusgrop, var en vanlig syn i Hållsta och Valskog under 1960- och 70-talen. Väder och vind samt ungars lek gjorde att vagnarna såg allt sämre ut med tiden.

Christer Fredriksson



► Ingela Östlund berättade om det bokprojekt hon håller på med som ska resultera i en biografi om Wilhelmina Skogh. Den kommande boken har fått titeln Wilhelmina Skogh – en entreprenör av det ”svagare könet”. Denna starka kvinna, som målmedvetet och med stora krav på disciplin på sina anställda, startade och drev flera järnvägshotell och järnvägsrestauranger. Kronan på verket för hennes karriär var väl hennes övertagande av Grand Hotel då hon 1902 utsågs som VD för det kända hotellet. Under åren 1908-1910 uppförde hon Villa Foresta, en gigantisk privatbostad i form av en borg där Wilhelmina tänkte tillbringa sina år på äldre dagar. Så blev

det inte, hennes karriär slutade av olika orsaker ganska tragiskt i undanskymdhet och ett förmodat självmord år 1926.

Nästa föreläsare var Hjördis Matti med ett förflutet på 1950-talet som platsvakt vid Rensjöns station som ligger utmed Malm-banan. Vid mitten av 1990-talet fram till sin pension var Hjördis anställd på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle. År 1996 skrev hon en artikel i Järnvägsmusei Väners årsbok SPÅR om Järnvägens kvinnor. Artikeln kom till efter arbetet med en utställning om just Järnvägens kvinnor som visades på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle. Under arbetet med utställningen märkte hon vad svårt det var att hitta kvinnorna

i arkiven både vad det gäller dokument och fotografier. Hennes artikel är den enda som har gjort ett försök att samla fakta och information om de kvinnor som i olika roller tjänstgjort vid järnvägen från 1856 då de första järnvägarna öppnade. Hjördis berättade också om ett bokprojekt som hon har varit med om. Boken heter Livet längs linjen – Minnen och människoöden längs Malm-banan 1930 – 1970. Från arbetet med boken berättade Hjördis om olika människoöden utmed Malm-banan som projektet har kommit i kontakt med.

För att sammanfatta intrycket efter seminariet uppnåddes de mål som satts upp

Fortsättning på sidan 15

De första loken på KHJ, en omvärdering?

Hittills har namnen på loken förväntats vara nyckeln till deras ursprung. I nedanstående utredning får andra uppgifter dominera.

Bakgrund

I Spår 2000 har Christer Fredriksson publicerat en mängd notiser, som rör händelser med anknytning till KHJ. Dessutom finns ett antal bilagor i form av PM eller brev. När jag hade läst detta material några gånger, förstod jag att materialet måste systematiseras i någon form. För att bringa reda skrev jag in notiserna i ett enkelt registerprogram, med uppgift om datum, namn och notisinhåll. Vad som framträdde var en ganska tydlig, men inte så detaljerad bild av lokbeståndet vid KHJ. Ett misstag var att det första loket gavs namnet *Förstlingen* (p.g.a. den låga vikten), vilket gav till resultat, att tidpunkten för göteborgslokets ankomst, blev okänd. Detta misstag förklarar varför även jag i min artikel i Sidospår 3/2008 ansåg, att *Wilson* var Burges lok från Göteborg. Redogörelsen nedan är resultatet av denna bearbetning samt inhämtande av uppgifter om engelska lok från 1850-talet. Men först några reflektioner över de förhållanden, som rådde vid KHJ, under åren 1854 – 1857.

KHJ och direktionerna

Tanken var att entreprenören George Burge skulle anskaffa den nödvändiga rullande materielen till järnvägen, men hans skiljande från uppdraget betydde att den engelska direktionen övertog ansvaret för detta. Den engelska direktionen saknade säkert vissa insikter om svenska förhållanden, men hade i gengäld goda kunskaper om brittisk järnvägsindustri. Problemen för KHJ hade troligtvis blivit ännu större om denna utländska kompetens saknats. När Burge avskedats blev det alltså den engelska direktionens uppgift att snabbt finna en lösning på det skriande behovet av lok. Ett av Burges lok stod i Göteborg, men det övriga behovet löstes genom inköp av begagnade lok. Tullfrihet för införsel söktes för sex lok under 1855, men endast fem lok importerades från England detta år.

Namnen

I Yngve Holmgrens artiklar i Järnvägsteknik från 1964 läggs största mödan på att ordna namnen samt att ge rimliga kopplingar mellan ursprungliga namn och senare. Förutom namnuppgifter saknades information om loken. Två namn, *Little England* och *Kurir* (*Courier*), knöts till

kända lok i England, men för övriga lok var bara namnen kända. När Yngve Holmgren fann ett PM från Munktell till VoV, blev konturerna lite skarpare och loken *Oscar, Wilson, No 54* och *Kurir*, fanns nu beskrivna om än översiktligt. I två artiklar i Järnvägsteknik 1974, redogör han för sina upptäckter och avfärdar att *Kurir* skulle ha varit f.d. LNWR *Courier*. Ulf Diehl väcker i Spår 2003 tanken att loket *Wilson* kan ha fått sitt namn efter sin tillverkare. Även om man inte bör märka ord, så känns namnens hårda historiska knytning till loken ännu svagare, om man beaktar att A.E. von Rosen skriver ”Bolaget äger ett ... Locomotif, *Little England* kalladt” i sitt svar på Grills och Munktells PM. Om vi accepterar att namnen i de flesta fall utgör en osäker koppling till en tidigare tjänst i Storbritannien, så ökar påtagligt möjligheterna att beskriva de olika loken utifrån uppgifterna i Spår 2000.

Ett lok har sin benämning kvar och det är *No 54* eftersom inget av de andra loken hade nummer. Dessutom har Yngve Holmgren uppgifter om att loket var märkt 54 (alt. 1854). Behovet av namnskyltar på de begagnade loken var obefintligt, eftersom de avvek mycket tydligt från varandra. Även om jag kommer att hävda att *Kurir* och *Little England* var i huvudsak av samma typ, kan man utgå ifrån att de var lätt åtskiljbara.

Källkritik och brist på material

Jag har accepterat trovärdigheten hos de människor, som var med när det hände. M. A. Grill och Theofron Munktell har under tecknat ett PM till Kongl. Styrelsen för Allmänna Wäg och Vattenbyggnader. Detta dokument är helt avgörande, men p.g.a. syftet är informationen om de enskilda loken olika omfattande. Lok som p.g.a. storlek eller skick inte anses uppfylla kraven berörs i andra avseenden översiktligt. I sammanfattningen nämns att tre lok (*Oscar, Wilson* och *Kurir*) kan användas för persontrafik. Loket *Little England* omnämns varken i sammanfattningen eller i beskrivningen av de enskilda loken, eftersom det flyttats från Örebro till Ålsäng.

Loken ankomna under 1855

Flera samstämmiga uppgifter finns i notissamlingen, som uppger att sex lok ankom till järnvägen under 1855 och namnen på dessa är också kända. Däremot är det oklart i vilken ordning de levererats. 16/6 står det fyra större lokomotiv färdiga i England för bolagets räkning. Det femte loket är ännu inte färdigt eller också har den engelska

direktionen ännu inte har funnit ett femte lok, som är lämpligt för järnvägen. Från augusti till oktober skeppas de från England till Sverige. Det lok, som kom till Skebäck 14/6 1855, måste vara Burges lok, som hade kommit till Göteborg redan 1854.

I den grafiska framställningen nedan, framgår tidpunkter och förkortade notiser avseende ankomster.

De enskilda loken, som kom 1855

Burges lok = *Wasp*

2/4 1853 ansöker den svenska direktionen om tullfri införsel av två lok med 14 tums cylindrar och kostnaden skulle uppgå till £ 1 000 per styck. Loken blev inte levererade under 1853 p.g.a. för sen beställning. För övrigt, se ovan.

14/6 återfinns följande notis i Nerikes Allehanda, vilken åter kan återges då den i allt väsentligt återger vad som hänt med Burges lok:

”Hösten 1854 ankom det första lokomotivet från England till Göteborg där det övervintrade. När isarna övervunnos togs det till Stockholm och i onsdags den 13/6, med ångskonerten Nerike till Skebäck. Det är ovanligt lätt och lär ej väga mer än omkring 40 skeppund, men är också ej egentligen beräknat att användas för transport av passagerare och waror utan hufvudsakligen afsedt att användas såsom ’hjälp-lokomotiv’ för järnvägsarbetets underlättande. I nödfall kan det dock äfven begagnas för förstnämnda ändamål, ehuru det naturligtvis ej han draga särdeles betydlig träng. Detta mindre lokomotiv, som dock är 22 fot långt, är visserligen ej särdeles betydande, men dess hitkomst måste dock vara glad tidning för enhvar”

14/7 gör loket sin första resa upp till Örebro och under augusti finns en notis om att loket ”arbetar duktigt och gör allt längre resor utåt linjen”, men redan 29/11 inträffar olyckan. ”Ett mindre men nytt och prydligt lokomotiv, benämnt *Wasp* (Geting), fick nemligen sin panna sprängd och blef derigenom naturligtvis fullkomligt obrukbart och nästan totalt förstört.” Under januari till april finns det noteringar om att loket stod på verkstad och därefter upphör alla noteringar om loket.

Vad talar för att ovanstående noteringar avser *Wasp*?

1. Priset. 1 000 pund utgör mindre än halva priset för ett av loken från Fairbairn och bekräftar att det rör sig om ett litet och lätt lok. Materialkostnaden utgjorde en betydande del av totalpriset.

2. Vikten. ”lär ej väga mer än 40 skeppund (6,8 ton)” Den låga vikten utgjordes

troligen av ”kollits” vikt, alltså tomvikt och delvis nedmonterat. Lokets vikt i tjänst skulle ändå knappast överstiga 10 ton. En så låg vikt fördelad på tre axlar skulle medföra en för låg adhesionsvikt i förhållande till 14 tums cylindrar.

3. Litet lok. Trots att de, som beskriver loket, saknar referenser och troligtvis aldrig tidigare sett lok i verkligheten, beskrivs det som litet. Alla de lok som anländer senare, även *Little England* beskrivs som relativt betydande. Om ett så litet lok hade inspekterats av Munktell sommaren 1856, hade han påpekat det.

Troligtvis var *Wasp* ett litet byggnadslok med axelföljd B-2. Även med en tjänstevikt hos loket av under 10 ton skulle loket kunna ha dimensioner (ungefärligt) 14x16 tum, drivhjul 3½ - 4 fot. Troligtvis rörde det sig om ett ’long boiler’ lok med ett axelavstånd på 7 – 8 fot (2,1 – 2,4 meter). En fråga för framtida forskning bör bli att undersöka Burge lokinnehav vid tiden och då speciellt lok tillverkade 1853 för att finna systerloket, som bör ha funnits.

Little England

En intressant beskrivning av loktypen finns i boken ”The Evolution of the Steam Locomotive” av G.A. Sekon, utgiven 1899, där författaren kallar loktypen ”Little Englanders”. Loktypen tycks ha varit mycket omtalad och om KHJ inköpte ett lok av denna typ, vore det inte förvånade om den engelska personalen ”kallade” loket *Little England*, även om det saknade namnskyld.

Lokets historia hos KHJ:

Loket omtalades första gången 21/11 1855: ”hvilket förut varit använt på järnvägen i grannskapet af Örebro, har sjöledes anlant till Arboga ... Det säges väga icke mindre än 100 skeppund (17 ton)” och 29/11 Västmanlands Läns Tidning: ”Locomotivet *Little England*, hwilket förut varit sjöledes anlant hit till Arboga, för att begagnas wid jernvägens fullbordande. Det synes wara ganska wackert.”.

Loket står fortfarande ”under skjul” i Ålsäng när Munktell gör sin inspektion, vilket påpekas av A.E. von Rosen i sitt svar. Se Spår 2000.

Våren 1857 hade loket flyttats till Örebro ”och används för trafik och ballastarbete m.m.”. Nyaste noteringen om loket, som finns i Spår 2000, är i ett PM från SJ andra distrikt i Göteborg daterat 24/11 1859: ”Derjemte en liten Englands tankmachin med 9’ cylindrar för ingenjörernas behof”.

Trots att loket ”kallades” *Little England* behöver det inte ha överensstämt helt med loket på den kända avbildningen. Intressant

är de samstämmiga uppgifterna om att loket var nytt eller nästan nytt. Endera kan det ha varit ett av de senast tillverkade loken av typen (Aron uppger att tillverkning skett så sent som 1856), eller var det ett äldre lok, som genomgått totalrenovering och kanske viss modernisering i samband med detta.

Kurir

Lokets namn har olyckligtvis knutits till ett LNWR cramptonlok med namnet *Courier*. Munktells beskrivning av loket utesluter detta samband. Den tidigaste notisen i Spår 2000 om loket lyder: Green paint rekvirerad från förrådet till loket *Kurir*. Den utgör en blandning av engelska och svenska, men om en engelsman kallat loket *Kurir*, blir det mer troligt att namnet var manifesterat med skylt och i så fall bör loket ha varit avsett för en mellaneuropeisk kund. Inget i Munktells beskrivning av loket motsäger antagandet att det rör sig om ett lok av *Little England*-typ. Jag fördjupar mig inte mer i detta här, utan hänvisar till artikeln i Sidospår 3/2008. Endast några tillägg till inlägget i Sidospår 3/2008: Angående viktfordelning och därmed adhesionsvikten hos cramptonlok, visar en kontroll av hur det förhöll sig med detta hos de två typer av äkta cramptonlok, som funnits i Danmark, att mina farhågor bekräftas och att axeltrycket också hos LNWR *Courier* bör ha överstigit 10 ton.

Lokets aktiva historia hos KHJ tycks ha varit kortvarig. Vid Munktells inspektion ansågs loket driftdugligt, men det låga ångtrycket i kombination med små cylindrar, bör ha begränsat lokets användbarhet på Nora-linjen. Loket omnämns som trafikdugligt 29/8 1856 och 7/4 1857. Vid årsskiftet 1857-1858 föreslogs att *Kurir* skulle säljas, för att ersättas av ett fyrcoppelat lok till Nora-linjen. Någon försäljning blev inte av.

Wilson

Munktell beskriver loket sålunda: ”Tender Locomotiven *Wilson*, tillverkat 1852, ... Ångcylindrarne af 14 tums diameter och 18 tums slag, placerade invändigt, verka på 2:ne par sammankopplade drifhjul af 5 fots diameter, hvilka jemte ett par styrhjul... Lokomotivet är af äldre construction och ramverket af nog svaga dimensioner, hvarigenom bräckor på åtskilliga ställen uppkommit och är koppelveffen på en axel afbruten så att drifhjulen icke kunna sammankopplas... Med iakttagande af föreslagne mindre ångtryck anses denna Locomotiv ännu någon tid kunna begagnas äfven för Passagerare trafik...” Dimensionerna tyder på att loket är ett

mindre standardlok för godståg eller blandad tjänst. Tjänstevikten kan ligga runt 20 ton. Intressant detalj är benämningen ”koppelveffen”, vilket skulle kunna tyda på att det rör sig om ett lok med utvändigt ramverk. En koppeltapp borde ha varit enklare att åstadkomma med begränsade verkstadsresurser och skulle den i så fall ha beskrivits på detta sätt. Ramverkets skador skulle kunna tyda på att loket hade sandwich-ramar, vilka hade svagheten att syra i ekplankorna gav rostangrepp på bultarna, som höll ihop konstruktionen (Aron). Lokets dåliga skick, framför allt ramverkets, talar också emot att detta skulle kunna vara Burges lok, eftersom det skulle ha varit oanvänt vid ankomsten till KHJ. En tillverkare, som byggde lok med utvändiga sandwich-ramar och som höll fast vid en del ålderdomliga detaljer var E.B. Wilson i Leeds. Boken ”E. B. Wilson & Co. locomotive works list” av Clive Hardy utgiven 1982 upptar de av författaren kända loken. Eftersom dokumentation saknas från tillverkaren, baseras listan på uppgifter från köparna. Loken på MaSJ finns med, men som C-tanklok. Listan upptar ett lok, vars kända data helt överensstämmer med KHJ *Wilson*. C. C. Williams, som var entreprenör vid Oxford, Worcester & Wolverhampton Railway (färdigställd 1854), ägde ett B1-tenderlok med invändiga cylindrar 14” x 18” och drivhjulsdiametern 5’. Loket, som var byggt 1852 och hette *Canary*, erbjöds till järnvägen, som dock inte övertog det. Utseendet bör ha varit likt GDJ *Norden*, men med E. B. Wilsons typiska dom och säkerhetsventilsinklädnad.

Notiserna i Spår 2000 visar att loket gjorde mycket liten tjänst hos KHJ. 7/2 1856 meddelas: *Wilson* har ej utfört någon tjänst under januari. I augusti försöker man åtgärda den dåliga pannan och under en stor del 1857 står loket ”under reparation. I PM från SJ i Göteborg 24/11 1859 står: ”... , samt en ballast machin.” I en rapport till VoV nämns att loket *Örebro* (se nedan) stod avställt under juli – september som hårt slitet, så man kan anta att denna ”ballast machin” var *Wilson*.

No 54 - Örebro

Munktells beskrivning av detta lok är mycket kortfattad utom i avseende på dess användbarhet i trafik, vilken ansågs vara mycket liten. Han skriver: ”Locomotiven N:o 54, är afven af gammal construction och tiden för dess tillverkning okänd. Pannan är till dess construction olika de förstnämnde men af lika grofva plåtar, och befinnes Locomotiven i afseende till åtskilliga delar sämre beskaffenhet vara i ▶

Det går framåt med Ro2 2702




Vagnen har rensats upp både ut- och invändigt, rötskadorna var tyvärr omfattande. Men panelen har tagits ner och nytt regelvirke har lagts in. Invändigt har sidoväggarna monterats ner, och nytt virke läggs in. På vagnens gavlar har det

**Text och foto:
Kenneth Landgren**

Till vänster: Ny panel har satts upp provisoriskt. Fönstren renoveras efterhand.

Till höger: Gaveln i matsalsdelen, här syns nyinlagda trädelar tydligt.

bytts en del stomvirke. Taket byts delvis ut. Takduken till lanternintaket är färdigsydd av Saltsjöbadssegl. Arbetet med vagnen går åt rätt håll. Den här vagnen blir en värdig representant i trävagnståget tillsammans med BCo72770 och Co8 2772.

Mycket arbete återstår dock, inredningen är ett kapitel för sig då en del detaljer tyvärr saknas. Där kan DU göra en insats om du vet någon som har några saker från Ro2. Hör i så fall av dej till Sveriges Järnvägsmuseum eller till Järnvägsmusei vänner. 



► det skick att den ej får för passageraretrafik begagnas förr än en större reparation å densamma blivit verkställd". Vi får bara reda på att loket är av gammal konstruktion och att pannan avviker från de redan beskrivna loken (*Oscar* och *Wilson*).

Järnvägen bedömde dock att detta lok lättare skulle kunna sättas i driftdueligt skick än loket *Wilson*. I en rapport till VoV från 7/4 1857 skrevs: "En utaf de äldre Locomotiverne, No. 54 som vid besiktningen de 27 sistlidne Augusti befanns oduglig för trafik, har sedan förliden höst undergått en stor och ganska fullständig reparation, så att densamma från Februari månad under namnet *Örebro* kunnat ... användas för trafik och ballastarbete m.m." Loket avställdes dock redan sommaren 1859 "såsom hårt slitet"

Oscar

Det finns ingen anledning att behandla detta lok mer ingående, eftersom loket finns beskrivet av Munktel i Spår 2000 och av Ulf Diehl i Sidospår 2/2008 och Spår 2008. Man kan nog vara ganska säker på att loket var mycket likt det i Spår 2008 avbildade loket för Waterford & Tranmore Railway.

R.W. Hawthorn-loken?

Dessa lok saknas i ovanstående redogörelse eftersom de sannolikt aldrig kom till Sverige.

Sammanfattning

Jag vill åter påpeka, att avsikten med denna genomgång av notiser i Spår 2000 har varit att presentera den information dessa ger, utan att ifrågasätta riktigheten om uppgifter inte motsäger varandra.

Rapport från ett pågående projekt. Fortsättning från sidan 3



Lennart Lundgren arbetar med inpassning av Hennans framsida. Foto: "Lennarts Kamera".

Lokhistoriker i Storbritannien kan inte ha kunskap om svenska förhållanden, men vi i Sverige kan utifrån våra kunskaper ställa relevanta frågor. Jag hoppas att det framgår av texten vad som är antaganden och förslag från min sida och avsikten med dessa är främst, att ge nya infallsvinklar för fortsatt forskning.

Lars Persson 

Bengt Lindberg arbetar med iordningställande av ena gaveln på Co8CS. Foto: Lennart Lundgren.

Maria Loberg Olsson fortsätter med arbetet att färdigställa den 2 x 4 meter stora oljemålningen som bildar bakgrund i montern.

Den fasad av Hennans station som också kommer att finnas i montern börjar ta form. Det återstår tak och dörr.

Jag har också gjort en undersökning av den papperslapp som vi fann i vagnen. Jag lyckades få kontakt med en av de personer som varit med och byggt vagnen. Jag hoppas få göra en riktig intervju med honom om detta. Papperslappen kommer naturligtvis att läggas tillbaka mellan golven samt kompletteras med ännu en som beskriver renoveringen. Jag har tyvärr inte fått reda på vem som beställt vagnen men det kommer jag också att undersöka.

Montern kommer att placeras i museets hall 1 och ett officiellt överlämnande till museet hoppas vi ska kunna ske i september.

Arbetet med ett mycket roligt och spännande projekt fortsätter!

Lennart Lundgren 

Källor: Spår 2000, Spår 2008, Sidospår 2/2008, Järnvägsteknik 1 och 2 1964

Järnvägsteknik 4 och 5 1974, E. I. Ahrons, *The British steam railway locomotive, 1825-1925*, G. A. Sekon, *Evolution of the steam locomotive, (1803-1898)*, Clive Hardy, E. B. Wilson & Co locomotive works list, 1982.

Gamla järnvägsknappar i ny tappning



I järnvägmuseala sammanhang och även av andra anledningar har det vid olika tillfällen funnits önskemål att utrusta en uniform med äldre knappar som det skulle vara svårt att uppbringa tillräckligt antal av. Diskussioner har då på olika håll förekommit om att låta tillverka äldre knappar igen, många gånger har det stannat med bara funderingar. Men, vid några tillfällen har det blivit verklighet. Då tiden går blir det generationsskifte i järnvägsföreningarna och nya människor tillkommer som är roade av att samla på gamla knappar och märken. Då kan kunskapen med åren blekna om dessa nytillverkade knappars tillkomst. Trots att knappserierna varit relativt små, så förr eller senare sprids de för vinden och kan bli svåra att placera i historien. Vi ska titta på de knappar som tillverkats ”på nytt” och hur de skiljer sig från sina äldre föregångare, trots att de ibland är tillverkade med originalverktyg (med originalstampen).

Bild ett (*ovan*) visar knappar från MGJ (Malmö-Genarps Järnväg) och MLJ (Malmö-Limhamns Järnväg). I övre raden ser vi de nytillverkade och i undre raden likadana av äldre tillverkning. De nytillverkade MGJ-knapparna tillverkades i en liten serie i både försilvrat och förgyllt utförande i kavajstorlek (23.5mm



i diameter) i privat regi 1985. De är tillverkade i originalverktyget. De gamla knapparna från MGJ-tiden är märkta SPORRONG & Co STOCKHOLM, medan de som tillverkades 1985 är märkta SPORRONG MADE IN SWEDEN på baksidan.

Till MLJ's hundraårsjubileum 1989 togs ett mössvinghjul fram för personalen som skulle efterlikna det gamla mössvinghjulet enligt 1899-års Uniformsreglemente för Enskilda Järnvägar, med banans signatur i form av en krona ovanpå vinghjulet. Det gav mersmak. Så när MLJ's samtliga föreskrifter moderniserades och reviderades under början av nittioalet, ändrades uniforms/beklädnadsbestämmelserna också. Trafikchefen beslutade att vissa äldre knappar och emblem åter skulle komma till heders, däribland A-loksknappen i förgyllt utförande. Ursprungligen var A-loksknappen i förgyllt utförande avsedd för lokpersonalen vid EJ (Enskilda Järnvägar, alltså inte bara MLJ) enligt 1899-års Uniformsreglemente. MLJ's nya förgyllda A-loksknappar tillverkades i två storlekar (24mm och 15mm i diameter) och är båda märkta SPORRONG MADE IN SWEDEN på baksidorna. De skiljer sig också från sina föregångare genom att de stora partierna på framsidorna inte är polerade, utan matta. De gamla är alltid blankpolerade.

Bild två (*nedan*) visar knappar från BJ (Bergslagernas Järnvägar) och JGJ (Jönköping-Gripenbergs Järnväg). Även här ser vi i övre raden de nytillverkade knapparna, med sina föregångare i den undre raden. De nytillverkade BJ-knapparna med bolagets märke togs fram av BJs (Bergsla-

gernas Järnvägssällskap i Göteborg) under senare delen av sjuttioalet, tillsammans med BJ's mössvinghjul i både försilvrat och förgyllt utförande. Knapparna togs fram i två storlekar (23,5mm och 15mm i diameter) och är båda märkta SPORRONG MADE IN SWEDEN på baksidorna. De tillverkades både i försilvrat och förgyllt utförande, men den förgyllda varianten har ingen historisk förebild. Båda varianterna har en matt (icke polerad) framsida förutom kanten. Den försilvrade knappens föregångare hade alltid de stora partierna på framsidan polerade och fanns från flera tillverkare.

Initiativet till de nytillverkade knapparna med JGJ's knapp som förebild, med ett Malletlok som motiv togs av en privatperson. Originalknappen hade tillverkats av firma Petterson i Stockholm som köptes upp av Sporrong. Originalverktyget fanns inte kvar utan ett nytt verktyg var tvunget att graveras. Projektet övertogs av ÖSIJ (Östra Södermanlands Järnväg i Mariefred), men oturligt nog sprack verktyget. Året 1971 har nämnts i det sammanhanget. Så det blev inte några större serier av denna trevliga knapp. Knappen tillverkades i två varianter, den ena som vanlig kavajknapp i förgyllt utförande med lödd botten. Den andra är en emaljerad obottnad knapp med vanlig ögla på den kontraemaljerade baksidan, kanske litet för fin att bära på kavaj! JGJ's Malletloksknappar var förnicklade, ÖSLJ's båda varianter är dock förgyllda.

Tack till Mikael Dahlgren fixade bilderna!

Järnvägens kvinnor, fortsättning från sidan 11

för seminariet, ... seminarium för kunskap och inspiration, en stor mängd intressant och viktig kunskap förmedlades. Alla föreläsare bidrog med tankeväckande och ibland häpnadsväckande kunskap. Många bland deltagarna och föreläsarna uttryckte en inspiration för att gå vidare mot nya projekt, precis det som vi hoppades kunna uppnå med seminariet.

Någon ställde frågan om det blir någon fortsättning med nya seminarier med tema Järnvägens kvinnor. Frågan får naturligtvis tankarna att sätta igång, vi får se vad det kan bli i framtiden. Ett stort tack till alla föreläsare och till alla som kom och lyssnade!

Christina Engström



Sidospår rättar!

I förra numret av sidospår, överst på sidan 11, har både bild och bildtext blivit fel. Redaktören ber å det ödmjukaste om ursäkt.

Bilden skulle ha varit ovanstående och texten följande:

Södra Ölands järnväg, SÖJ, var Sveriges sydligaste trefotabana. Ottenby station, södra slutpunkten på SÖJ. Året är 1956 och en Hilding Carlsson rälsbuss med släpvagn väntar på att få starta färden norrut. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

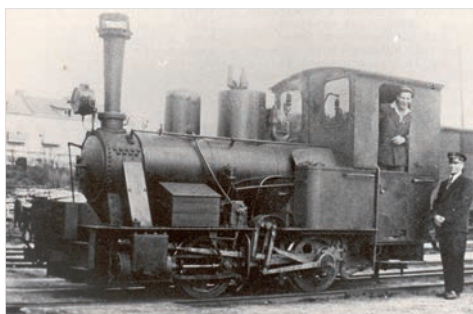
Komplettering angående "Kallingeloket"

Mer text till bilden på sidan 17 i Sidospår 4/09

Från den pensionerade lokföraren i Göteborg, Nils-Eric Axelsson, har vi fått följande komplettering:

Bilden är tagen i Ronneby av Olof R Ekwall. Loket har varit inne på huvudverkstaden i Ronneby för revision. Eldaren heter Gustaf Persson och lokföraren Jarl Johansson. Brukets lokförare hette Karl Persson. På hans gravsten, på Bredåkra

kyrkogård, står titeln "LOKFÖRARE".



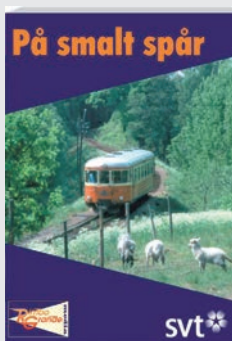
Historiska filmer på DVD för Jvmv medlemmar

- Lennarts järnvägsfilmer del 2
- SJ fraktar allt del 5
- På smalt spår
- Lennarts järnvägsfilmer del 1
- SJ Busstrafik 1945-1965
- HBJ + KVBJ = 1067
- SJ fraktar allt del 4
- Blekingebanan 1942-1958
- Västgötabanor 1917-1961
- Järnvägar på Gotland & Öland
- Järnvägar i Skåne 1941-1955
- SJ fraktar allt del 2
- Järnvägen i försvarets tjänst
- NVHJ + glimtar från KBJ & MÅJ
- SJ fraktar allt del 1
- I Roslagens famn
- En dag med Roslagens bussar
- Kronans rallare

Medlemspris för Jvmv medlemmar. Beställ genom att sätta in 225 kr per film till plusgiro 69 92 46 - 5 och ange vad du vill ha samt namn och adress.

Läs mer om filmerna på www.rimbogrande.se

Rimbo Grande, Box 2009, 141 02 Huddinge, rimbogrande@telia.com, 08-774 2434 (kvällar & helger).



Den sista eldarskyffeln i daglig tjänst?



Den sista eldarskyffeln i daglig tjänst i Sverige torde vara den som finns i lokstallet hos TGOJ Trafik i Eskilstuna. Nu får den dock inte skotta kol utan loksand i stället. Hos TGOJ fylls sandboxarna med sand i lösvikt och inte med hjälp av "sandkorvar" som varit vanliga i över tjugofem år på de flesta lokstationer. Locken till sandboxarna på olika loktyper har ju en högst varierande storlek och form. Hos exempelvis Rc-loken är påfyllnadshålet till sandboxen runt och passar utmärkt att fylla med hjälp av "sandkorvar" eller med en skopa med cirkelformig spets. Ma-lokens sandboxar är rektangulära och har ett rejält lock som dock inte går att öppna så att springan blir särskilt hög. Här är en eldarskyffel optimal i både höjd och bredd och då skyffelbladet också är relativt långt så rymmer den också ganska mycket sand i varje skyffeltag. Så länge Ma-loken är i tjänst i Eskilstuna så kommer eldarskyffeln att ha sin självklara plats i en skottkärra med loksand!

Göran Enqvist

Apropå "På tur med Åke och Willy" i nummer 2 2009

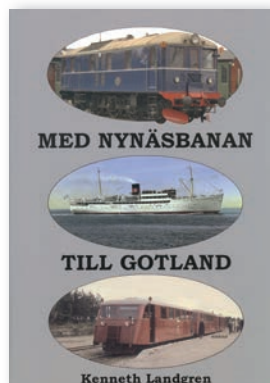
Läste i Sidospår nummer 2 2009 artikeln "På tur med Åke och Willy". Då jag under en kortare tid bodde på en av de omnämnda gatorna, Schalegatan, (under min tid som fornminnesinventerare för RAÄ sommaren 1979) var det intressant att få veta lite om den järnväg som passerade i området. Men nu till saken. På sidan 12 omnämns en fest som hölls i samband med förstatligandet 1950. Att Åke Grönberg var med som inhyrd artist förstår jag men att Sigurd Wallén skulle ha varit med stämmer inte. Han dog den 20 mars 1947.

Lars G Holmblad



Recenserat

Lars Olov Karlsson har läst!



Kenneth Landgren, flitig och välkänd skribent, modellbyggare, lokförare och tidvis medarbetare vid Sveriges Järnvägmuseum, har slagit till igen. Denna gång med en

bok om båtförbindelsen till Gotland och med den järnvägarna på båda sidor vattnet. Det är en minst sagt blandad läsoplevelse, men på ett mycket positivt sätt.

Vi får lära känna såväl Stockholm – Nynäs som Gotlands järnvägar, förutom massor med fakta om båtar och hamnar i Nynäshamn och Visby. Kenneth har ju redan tidigare skrivit SNJs historia (utgiven av SJK), medan Gotlands järnvägars historia också finns i bokform, skriven av John Kvarnstedt. Men trots dessa böckers information så finns det mycket nytt i den nya boken. Framför allt är bildmaterialet njutbart. Det är inte mycket lok- och vagnfakta, men desto mer om trafiken och samspelet med sjöfarten.

Det som verkligen beskrivs är de olika båtarna och deras historia, kanske marginellt för oss järnvägstokar, men klart intressant. En spännande historia är exempelvis den om båten Hansa som torpederades och gick under 1944. Men även de andra båtarna får sina historier berättade på ett underhållande och informativt sätt. Och historien skrivs fram till idag på såväl land- som sjösidan.

Läsningen görs också levande med en

rad personliga berättelser, mer eller mindre detaljerade. En del av dessa små historier hade kanske vunnit på att få lite mer utrymme, och kanske en och annan kommentar, men det är en liten anmärkning. Några större sakfel kan åtminstone denne läsare inte hitta. Det enda är i bildtexten till Fårö-färjan på sidan 138 där bilen faktiskt är en Mercedes 220, inte 170 (det syns på lyktorna). Och är felet inte större än så förstår ni att det är ett bra jobb nedlagt på faktagranskning!

En mycket trevlig bok utgiven av Stockholm Nynäs Järnvägs kamratförening. Formatet är A4 och sidantalet hela 248. Köp den!



ISBN 978-91-633-5010-8. Boken kan köpas genom att sätta in 350 SEK (inklusive porto) på Plusgiro-kontonr: 84 75 16 - 2, ange Gotlandsboken.

Bengt Spade har läst!



Äntligen har den kommit! Järnvägsdata med trafikplatser! Ett näst intill otroligt uppslagsverk över de svenska järnvägarna med allt från Bergslagens tidiga sjö- och bruksbanor till Botniabanen. Denna fjärde och betydligt utvidgade svenska järnvägsencyklopedi över det svenska bannätet rymmer hela 75 % mer information än föregångaren från 1999!

Arbetet med det nya uppslagsverket har tagit lång tid och det skulle enligt den ursprungliga planen varit klart till järnvägens 150-årsjubileum 2006. Föga anade författarna att man kanske tagit sig an ett verkligt sisyfosarbete. Glädjande nog gav man ändå inte upp!

Järnvägsdata har nu fått tillägget ”med trafikplatser”, en nyhet som visar sig vara ett omfattande register över varje svensk banas trafikplatser, uppbyggt under nästan

fyrtyo år av Kjell Aghult. Här får läsaren information om det svenska järnvägsnätets ca 7 500 trafikplatser med avstånd från utgångsorten, på vilken sida av banan som stationshuset ligger, höjd över havet, vilken typ av trafikplats det rör sig om, anslutande banor samt inte minst tidpunkterna för kända förändringar.

Nytt är också att Gunnar Sandin har inlett varje banbeskrivning med en kortfattad men mycket välkommen historik.

En annan nyhet är att författarna, förutom den traditionella redovisningen av banorna i deras historiska skepnad, även har moderniserat beskrivningarna och anpassat sig till dagens benämningar och linjesträckningar. Detta har t.ex. för den tidigare privatbanan Bergslagens järnvägar inneburit att utöver beskrivningen av denna finns även en redogörelse för ”Bergslagsbanan” som är Banverkets nutida benämning på systemet Kil-Falun, Falun-Gävle och Grängesberg-Frövi, alltså delar av fd BJ, GDJ och FLJ.

En välkommen nyhet för oss som inte riktigt hängt med i järnvägsnätets alla förändringar är att dagens trafiknät återges med kartor över Banverkets åtta driftledningsområden. På kartorna är också trafikplatserna inlagda – om än med en knappt läsbar text.

Förhållandet att i Järnvägsdata med trafikplatser redovisa de förändringar som fram till dags dato sker och har skett, särskilt av de historiska platserna och begreppen, kan naturligtvis skapa osäkerhet hos läsare som kan och månar om sin järnvägshistoria. Författarna påpekar också mycket riktigt detta. Men mycket har ju faktiskt hänt, särskilt under de 60-70 år som gått sedan de stora förstatligandena genomfördes. Därför tycker jag det känns bra att även dagens situation speglas, särskilt som det görs mot en historisk bakgrund. Järnvägen hör onekligen framtiden till och vi måste nog därför också acceptera att tiden inte längre står still på spåren. Det är således nödvändigt att invanda begrepp och förhållanden anpassas till det nya som sker.

Ett verk med en sådan omfattning som Järnvägsdata med trafikplatser kan kanske inte bli i alla avseenden fullkomligt. Några iakttagelser gjordes vid min översiktliga genomläsning. Den tydliga och luftiga layout som föregångarna hade har tyvärr övergivits, förmodligen med nödvändighet för att komprimera verkets omfång. Tabellbeskrivningarna av trafikplatserna har t.ex. fått trängas med övrig brödtext på ett sätt som ibland äventyrar överskådligheten. De olika typsnitten i tabell och brödtext ger tyvärr inte tillräcklig kontrast.



Boken är limmad med mjuka pärmar i liggande A5 format och omfattar 174 sidor, 73 bilder samt 35 ritningar.

Den kostar **135 kronor plus porto 25 kronor**. Du beställer genom att betala aktuellt belopp **Bankgiro 5872-9500**. Sällskapet Ostkustbanans vänner (OKBv). Glöm inte att ange Ditt namn och adress. **Passa på innan restupplagan tar slut!**

Den här boken är skriven av Rolf Sten och utgiven av Sällskapet Ostkustbanans vänner 1994.

Den beskriver i detalj Härnösand - Sollefteå Järnvägs (HdSJ) tillkomst. Här finns information om förhistoria, byggnadstiden, stationer och lastplatser, trafiken, det rullande materialet samt personalen och dess arbetsvillkor. Kort sagt, du finner det mesta om HdSJ under privatbanetiden.

Heldragna gränslinjer mellan de två hade kanske räckt för att ytterligare skilja dem åt. Vidare hade mellanrad före brödtextens underrubriker underlättat läs- och sökbarheten i det kompakta verket, men även här är det nog en nödvändig eftergift för att begränsa sidantalet. Vad som dock inte är helt bra är att många foton saknar bildtexter och uppgifter om bildkälla. Några av de aktuella bilderna är visserligen vykort med påtryckt information, men den är här och var knappt läsbar.

För många utgör stationshusen sinnebilden för järnvägen, precis som tågen. Om det för mej som läsare och konsument av Järnvägsdata med trafikplatser må vara tillåtet att redan nu uttrycka en from önskan inför nästa utgåva – kanske 2019 – så skulle jag gärna vilja se uppgifter om just stationshusens byggnadsår och om möjligt även arkitekter.

Nåväl, alla från den mest inbitne kalenderjägaren till ban- och trafikförvaltningarnas tjänstemän har i Järnvägsdata med trafikplatser fått en närmast bottenlös källa att ösa kunskap ur!

Min välanvända Järnvägsdata 1999 kan nu pensioneras!

Kjell Aghult, Lars Olof Lind och Gunnar Sandin. Järnvägsdata med trafikplatser. Svenska Järnvägsklubben skriftserie nr 83. Stockholm 2009. 24x21 cm, 480 sid, ca 50 illustrationer samt kartor. ISBN 91-85195-05-7.

Lars Olov Karlsson har läst!



Gullblankabanan Sedan sju år tillbaka ger Föreningen Larsbo Kalk och Stripa Gruvas Vänner årligen ut ett välgjort och intressant temahäfte i A4-format. Ämnena varierar, men nästan alla utgivna böcker har haft mer eller mindre om järnvägarna i området. Lars Hagström, känd järnvägsvän och museiman i Lindesberg, har medverkat i de flesta, vilket är en garanti att vi järnvägsvänner också ska ha utbyte av häftena.

2009 års häfte ägnas helt åt Guldsmedshyttan – Gullblanka Järnväg, en industribana med klara drag av ”riktig” järnväg. Man hade aldrig allmän trafik och ingen egentlig persontrafik, men som på många andra håll fick lokalbefolkningen åka med, på egen risk, på godsvagnarna. Banan, som byggdes 1907 - 1908, fick spårvidden 802 mm. Anledningen till spårviddsvalet var att man på billigt sätt kunde köpa in begagnad materiel från den just nedlagda Bredsjö – Degerfors Järnväg.

I häftet finns massor med verkligt fina bilder, speciellt på de båda loken, tillverkade i Kristinehamn 1872. Det var BDJs båda första lok, nummer 1 ”Degerfors” och 2 ”Dalkarlsberget”.

I förordet ber Lasse Hagström nästan om ursäkt för att historiken inte är djupare och mer fullständig, men det som sägs är synnerligen omfattande och intressant. De fina bilderna kompletteras med kartor och spårplaner. Det enda jag egentligen saknar är några uppgifter om vad som hände med loken efter nedläggningen 1933. De ska enligt en uppgift ha funnits kvar in på 1950-talet.

Ett trevligt häfte på 28 sidor med många verkligt fint återgivna bilder.

Det köpes enklast genom att man kontaktar föreningen, exempelvis via e-mail till ing-marie.nilsson-tarkkanen@lindesberg.se eller på telefon 0581-81156. Häftet kostar 60 kronor + porto och är värt varenda krona.

Kenneth Larsson har läst!



Östra Södermanlands Järnväg, ÖSIJ, har fyllt 50 år. Det är en respektingivande ålder och faktum är att denna väl-skötta 600-millimeters pastisch är den tredje äldsta museibanan i världen. Jubileet har firats på olika sätt och som sig bör har det även nyligen utkommit ett påkostat jubileumsbokverk – Östra Södermanlands Järnväg och dess föregångare, Sveriges äldsta museibana, 1959–2009.

Boken, utgiven på Trafik-Nostalgiska Förlaget, har Sven Fredén som huvudredaktör men de olika kapitlen om föreningen och banan har 13 olika författare, något som ibland leder till en del upprepningar. Framställningen inleds med ett förord av ingen mindre än ärkebiskopen Anders Wejryd, ständigt medlem i ÖSIJ. Sedan följer en intressant och välskriven bakgrund till att den här typen av närmast leksaksliknande järnvägar en gång byggdes och lite definitioner på vad en museijärnväg egentligen är.

ÖSIJ:s egen historia är också fascinerande och de tuffa pionjäråren med synnerligen primitiv trafik på tegelbruksspåren vid Lina är spännande att följa. Sedan har det bokstavligen rullat på – med ett antal om- och tillbyggnader av den ursprungligen normalspåriga bana som numera är basen för ÖSIJ. Med Mariefred som centrum har 600-millimetersentusiasterna skapat en trovärdig illusion av hur så smala banor en gång kunde se ut. Arvet efter de personfö-

rande banorna med sådan trafik, plus en del industribanor, vårdas ömt i en region med ett synnerligen gott trafikunderlag, något som sannerligen inte gäller alla museibanor i Sverige.

Bildmaterialet i boken är både rikligt och välvalt, med en hög tryckkvalitet. När det gäller texterna är kvaliteten lite mera ojämn, något som är nära nog oundvikligt i en bok av den här smörgåsbordstypen. Men mycket är riktigt bra. Till exempel Lennart Welanders skildring av hur det gick till när en förhållandevis liten skara åkte land och rike runt och letade efter vagnar, underreden och vagnskorgar som skulle kunna användas i den framtida museitrafiken. Kul är det också att läsa om hur det gick till när ÖSIJ:s lok Sexan hämtades hem från Polen och inte minst hur det lastades av i Sverige, en nog så strapatsrik historia med militär inblandning. Även ÖSIJ:s kanske inte fullt lika kända tid med museal rälsbusstrafik på normalspår får ett eget kapitel och över huvud taget är det inte mycket som saknas i detta slösande rika praktverk om en svensk museibana.

Två randanmärkingar drar dock ner det annars givna toppbetyget. Vi saknar en reflektion av vad museibanan betytt för bygden och likaså kommer det fram väldigt få resandesynpunkter. Den bifogade DVD:n känns också ganska onödig, den utnyttjar inte på något sätt den rörliga bildens styrka. Mycket känns som stillbildssatta radioföreläsningar.

Men det är petitesseer i sammanhanget – ÖSIJ:s jubileumsbok är det mest ambitiösa bokverk någon svensk museibana åstadkommit. Grattis till de 50!

Boken kostar 330:- och kan beställas per post genom insättning av kr. 390:- på plusgiro 60 16 00-0, ÖSLJ. Ange "jubelboken" samt ordentlig avsändare!

Gunnar Sandin har läst!



Extraturer kring Ostlänken

Historiker om järnvägar och järnvägslinjer brukar ha inledningskapitel om drömmar, tankar och planer innan spaden kommer

i marken. När historien om Ostlänken en gång ska skrivas torde det bli ett tjockt kapitel. Redan på 1980-talet började både SJ-strateger och engagerade kommunalpolitiker skissa på en kapacitetsstarkare, rakare och därmed snabbare järnväg som skulle ersätta den gamla Statsbanan Järna-Nyköping-Åby från 1910-talet och underlättat östra Södermanlands och mellersta

Östergötlands förbindelser med huvudstaden. Snart nog kom länken ifråga att infogas i en större plan, den om Götalandsbanan och om ett nät av svenska höghastighetsbanor som ska ställa tillrätta några av Nils Ericsons grundläggande misstag för drygt hundrafemti år sen. Men ingen grävskopa har börjat tugga jord ännu så det återstår att se hur många sidor det blir innan den stora boken om Ostlänken tar fart på allvar. Redan har dock banan förutom kilovis med utredningar gett upphov till en doktorsavhandling: Johan Wänström, Samråd om Ostlänken, 2009, lämpligt nog producerad vid länkens sydände, det vill säga på Linköpings universitet. Banverket har sponsrat.

Det har generellt blivit trögare att genomföra stora infrastrukturprojekt och inte minst järnvägsbyggen i Sverige. Förutom de gamla och alltid närvarande ekonomiska problemen har det kommit nya krav på miljöhänsyn liksom nya möjligheter för kommuner (planmonopolet) och enskilda intressenter att bromsa. Botniabanan med dess miljardslukande fördröjningar är det främsta aktuella exemplet. En utredning undersöker möjligheterna att skynda på processen men den är inte klar ännu. Och med den starka ställning som miljön har i den moderna samhällsdebatten blir det nog svårt att genomföra radikala förändringar.

Demokrati är ett annat begrepp som man måste ta vederbörlig hänsyn till. Det är i och för sig ingen nyhet. I den traditionella koncessionsprövningen låg att länsstyrelsen inkallade möten där menigheten fick yttra sig om den planerade banans nytta för orten. Det är en institution som Wänström inte behandlar i sin annars goda skiss av det svenska samrådsförfarandets rötter.

Allt nog, 2005–2008 genomförde Banverket ett antal samrådsmöten om Ostlänken och det är de mötena som Wänström koncentrerar sig på, även om han kort relaterar opinionerna och opinionsarbetet kring banprojektet i stort.


På samrådsmötena gavs information om projektet i allmänhet och om avsnittet som berörde den aktuella orten i synnerhet, och det gavs tillfälle till diskussion. Men Wänströms poäng var att det inte skedde något samråd i begreppets djupare mening. Banverkets informatörer var förhållsvis enligt sin instruktion neutrala och tog inte ställning för eller mot alternativa linjedragningar. Den allmänhet som dykt upp hade däremot i regel bestämda åsikter, oftast riktade mot bestämda förslag som på ett eller annat sätt berörde deras hem eller fastigheter, i den mån de inte kritiserade projektet som sådant. Därmed

var man inne i en politisk dimension och diskussion, men de kommunpolitiker som eventuellt var närvarande valde ofta att sitta tysta. Det var i enlighet med Banverkets önskan och det var ju inte kommunen som ordnade mötena.

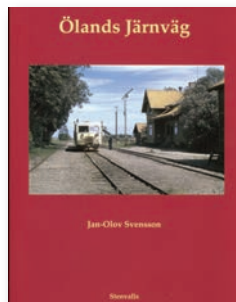
Problemen verkar delvis olösliga:

Om det på nationell nivå tas beslut om att det ska bli möjligt att åka tåg mellan Stockholm och Göteborg på två timmar krävs det att järnvägen anpassas för hastigheter över 300 kilometer i timmen genom alla kommuner. Om medborgarna längs den planerade sträckningen tar lokalt förankrade beslut om en placering av järnvägen som medför en krokigare och därmed långsammare sträckning kommer det i slutändan inte att gå att nå det nationellt beslutade tvåtimmarsmålet.

De medborgare som kommer till samrådsmötena har därmed mycket små möjligheter att påverka besluten genom argument där. Effektivare är att arbeta traditionellt partipolitiskt, driva opinion i medierna eller utnyttja juridiska möjligheter.

Och då undrar man om inte samrådsmöten tillhör de extraturer som kunde elimineras för att beslutsprocessen kring nya järnvägar ska kunna gå lite snabbare. 

Kjell Aghult har läst!



1987 utkom boken "Ölands Järnvägar" av trion Göran Adolfsson, Hjalmar Nilsson och Sune Lantz (N. arbetat i företaget). Boken behandlade "trafikbanan" ÖJ och skogsbanan vid Böda. Kanske därför fick titeln flertalsform. Boken är sedan länge utsåld och kallas här ÖJ 87.

En ny bok har nu utarbetats av Jan-Olov Svensson. Den behandlar enbart trafikbanan, varför titeln har entalsform. Format och faktamängd har ökat. Arkivmaterialet har åter genomgått och förut oredovisade delar lyfts fram. Foton har hämtats ur tre stora samlingar, som ej använts tidigare. Banans vardag på senare år har därmed blivit väl illustrerad. Denna bok kallas här ÖJ 09.

Min egen kontakt med banan – utöver spridda arkivstudier – skedde sommarloven 1955, 1956 och 1960. På familjesemestern i Köpingsvik. Med långt till vinterovädren var banan en idyll.

Trafikplatserna redovisas summariskt i ÖJ 87. I ÖJ 09 är redogörelsen mycket

noggrann med ibland två kartomgångar. De många goda foton förhöjer ytterligare intrycket. Dock har personalämnet ej förts vidare från ÖJ 87. Referens saknas därmed till den trevliga arbetslivsskildringen En stins minns (Eric Fransson, 1998). Ämnena ekonomi och trafikstruktur har däremot fått mer plats.

Senare års terminologifrågor om trafikplatser hade än ej uppträtt: Ölandsbanan lades ned 1961 och den första stora strukturändringen kom 1964.


Drygt ett dussin trafikplatser avbemannades före banans nedläggning. Av dem hade Skäftekärr och Alböke vägbevakning, här fick förarna nu veva bommar. Grindarna vid Kalleguta ersattes av bommar fjärrstyrda från Öjkroken. Platsvakten där hade redan förut bommar att passa.

Krigsårens låga biltrafik skapade ett blivande plankorsningsproblem. Vid fastigheten Gröndal, 3 km öster om Borgholm, korsade bödalinen länsvägen Borgholm-Byxelkrok. ÖJ fick 1945 tillstånd att slopa grindbevakningen, sth för tågen nedsattes till 20 km/h. Redan i folkbilismens start blev detta otillräckligt och automatiska bommar sattes upp till turistsäsongen 1956 (sid 21, mittbilden). Så skedde även vid vägen i Köpingsvik hlp östra ände, också där hade sth 20 gällt tidigare. Ena bommen skymtar i nedre bilden på sid 21.

Sammanfattande grafiska tidtabeller för lämpliga år visas. Man får inblick i bl a motordriftens frammarsch. ÖJ sista graf (1947-06-09) kördes alla persontåg med rälsbuss. För godstrafiken – utöver betsäsong – gick ett ångtåg varannan dag i vardera riktningen. Detta bestod till nedläggningen, med tiden med lokomotor. Under betkampanjerna tillämpades länge separat tidtabellsbok och graf. I motsats till Gotland, där bettågen fanns i ordinarie tidtabellen.

Båtsamtrafiken med fastlandet är ännu oklar. Två rederier fanns länge Kalmar-Färjestaden, Postverket och Ångbåtsaktiebolaget Kalmarsund. Vem som ÖJ samverkade med är obekant. Med SJ tåg färja tillkom ett tredje rederi.

Rullande materiel redovisas i ÖJ 87 kortfattat. ÖJ 09 går betydligt djupare i fakta på individnivå. Vagnskort, verkstadsjournaler etc har uttömts.

För småbanevännen är ÖJ 09 ett måste, särskilt om intresset gäller smalspår. Den rätt genuina miljön är väl fångad i foton. Tekniska uppgifter av olika slag lämnar knappast mer att önska. 

"Ölands Järnväg" av Jan-Olov Svensson. 216 sidor, format A4. 243 foton, varav flera i färg.



Missä inte



Dieseltågturer till Helsingborg, Åstorp och Båstad,
visning av många GM-lok, åk med i lokhytten eller
spaka loket själv, Diesellok-konsert, mat & dryck,
musik, minijärnväg, järnvägshobbymarknad
Barnens tält, och mycket mer!

För information om tidtabeller och biljettpriser se vår hemsida
som uppdateras kontinuerligt, www.jarnvagsmuseum.se

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM
ÄNGELHOLM