

SIDOSPÅR 2/10

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjö Museichefen har ordet

Ett utåtriktat Trafikverk

Museiverksamheten har nu funnits i Trafikverket i en och en halv månad och bitarna börjar falla på plats. De flesta tekniska systemen fungerar och vardagen är inte helt olik den i Banverket. Till sist ordnade det sig även med budgeten för resten av verksamhetsåret så arbetet med att nå målen i verksamhetsplanen kunde starta på allvar. En preliminär organisation för Trafikverkets museer kunde också beslutas. Vi kommer naturligtvis att behålla varumärket Sveriges Järnvägmuseum som tills vidare består av två avdelningar, "Samlingar och Kunskap" med Katarina Sandberg som chef och "Publik och Trafik" under Henrik Reuter Dahl. I Henriks avdelning finns de publika verksamheterna i Gävle och Ängelholm. "Sveriges Väg-museum" blir under åtminstone 2010 en egen avdelning med Jan-Olof Montelius som ansvarig chef.

Banverkets museiråd har ombildats till en internstyrelse för Trafikverkets Museer som har fått mycket god intern representation med tre chefer från Trafikverkets ledningsgrupp och fyra platser för extern museiexpertis så förutsättningarna ser riktigt lovande ut för en framgångsrik verksamhet. Järnvägmusei vänner får också en plats i internstyrelsen. Jag har i likhet med övriga verksamhetsområden och resultatenheter i Trafikverket fått ett uppdrag att finna formerna för ett trafikslagsövergripande perspektiv och effektivisering. Samtidigt ska jag också titta på prioriteringar av utvecklingsbehoven från utredningarna som nyligen gjorts om museiverksamheten, en långsiktig organisation samt mervärden för Trafikverket. Arbetet ska ligga till grund för verksamhetsplaneringen 2011-2013 och samtidigt utgöra beslutsunderlag för hur Trafikverket bäst utnyttjar museerna.

Generaldirektören för Trafikverket, Gunnar Malm, har varit mycket tydlig med vikten av att jobba utåtriktat för att

lansera det nya verket. Det har passat oss alldeles förträffligt. Redan inom de första sex veckorna har museerna fått stor uppmärksamhet både externt och internt. Banverkets och Vägverkets utställning "Bana väg" som stått på Arkitekturmuseum återöppnades i samband med invigningen av Trafikverket på Sveriges Väg-museum i Borlänge den 19 april. Det stora bidraget för vår del var naturligtvis "Dieseldagar" i Ängelholm den 14-15 maj. Trots regnväder en av dagarna kom över 6.800 personer och njöt av diesellok i allt från uppvisningskörning, hyttåkning och utfärdståg till motorlokskonsert. Mycket beröm på experternas internetforum talar för att det var en satsning som också höll hög kvalitet.

Vi passade också på att inviga en utställning lånad från Tekniska Museet, "Kvinnors uppfinningar" under den första dieseldagen. En lokal anpassning hade gjorts av utställningen som gav fem(!) helsidor i en helgbilaga till Helsingborgs dagblad. Media har också troget bevakat dieseldagarna som torde vara Trafikverkets hittills mest uppmärksammade arrangemang. Som om det inte vore nog med det genomfördes

Kommunalrådet, Åsa Herbst, inviger utställningen "Kvinnors uppfinningar" i Ängelholm. Foto: Robert Sjö.



också en inspelning i Ängelholm för TV4-serien Sveriges historia – från stenålder till nutid med Martin Timell och Dick Harrison som ciceroner vid vårt ånglok, E 902, under ånga. De första sex avsnitten visas denna vår medan de återstående delarna kommer att sändas våren 2011. Missa då inte del 11, "Folkets århundrade". Nu hoppas vi på att den svårflörtade Gävlepressen uppmärksammar familjedagen på museet i Gävle den 23 maj och satsningen på allergivänliga djur (av trä) i banvaktarmiljön. Visst måste väl ändå museiverksamheten göra nytta för Trafikverket!?



Yngve Handspik som till vardags arbetar som produktionssamordnare på Trafikverket Trafik har suttit i museirådet sedan det bildades. Han har också varit instruktör för lokförare och plockade fram sina gamla kunskaper under dieseldagarna i Ängelholm. Foto: Robert Sjö

Trafikverkets logotype



Järnvägmusei Vänner

Forskarmöte

Helgen 20-21 mars ordnade JvmV ännu ett forskarmöte på Sveriges Järnvägsmuseum, den här gången i Gävle.

Till vår glädje slog vi deltagarrekor, hela 42 forskare deltog.

Tretton olika föredrag hann vi med innan vi tvingades att bryta på grund av tidsbrist. Sammantaget var det två nyttiga och lärorika dagar. Nästa forskarmöte är planerat till i oktober, även det troligen i Gävle.

Årsmöte

JvmV årsmöte hölls den 24 april på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle. De olika punkterna behandlades snabbt och effektivt. I föreningens styrelse är följande personer valda: Rolf Sten, ordförande, Thomas Gustavsson, sekreterare, Anders Larsson, kassör. Övriga ledamöter är: Lars Granström, Gunnar Jonsson, Bengt Lindberg, Lennart Lundgren, Erik Sundström samt Anders Hendel.

Efter årsmötet kåserade Rolf Sten på temat "Järnväg som hobby"!



Dieseldagar i Ängelholm

Från Gävle till Ängelholm och åter kördes ett så kallat "transporttåg" vilket genom JvmV försorg tog upp medlemmar på sin väg till och från Ängelholm. Tåget kördes från Gävle till Ängelholm 12 maj och åter 16 maj.

14-15 maj genomförde Sveriges Järnvägsmuseum i Ängelholm det stora arrangemanget Dieseldagar 2010 och cirka 100 medlemmar från Järnvägmusei Vänner medverkade som funktionärer under dessa två dagar. Även en marknad ingick i arrangemanget och naturligtvis deltog JvmV i denna. Se bildreportage från Dieseldagarna på sidan 10!

Från Mai Kurdve, gruppchef på Sveriges Järnvägsmuseum i Ängelholm har följande mail inkommit till JvmV:

"Stort TACK till alla er som bidrog till att Dieseldagarna blev en sån succe!"

Trots dåligt väder (bl a ösregn lördag fm...) kom det över 6 600 besökare under de två dagarna!"

Vänliga hälsningar och än en gång TACK!

/mai och övriga på museet"



Bilden ovan: "Transporttåget" på väg till Ängelholm. SSRT RC6 1325, IBAB T43 222, två Jvm sovvagnar, Jvm Sittvagn samt Cafévagn. Foto: Gunnar Jonsson.



Till höger: JvmV försäljningsbord på marknaden. Foto: Lennart Lundgren.



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 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 2 - 2010, årgång 7

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

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

© JvmV 2010 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospår@jvmv.se

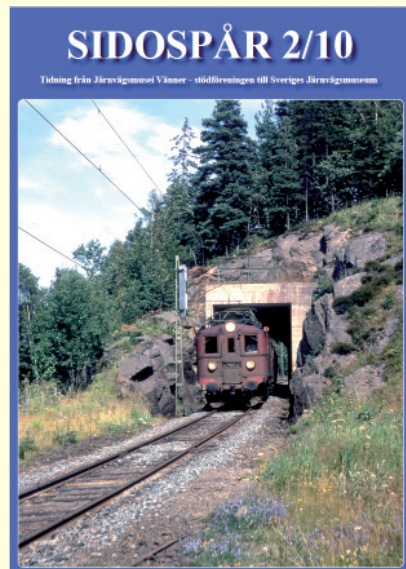
I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

Ulf Diehl ulf.diehl@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 3 2010 utkommer i september
Presstopp 15 augusti



Omslagsbilden:

Du 222 med tåg från Borås till Göteborg kommer ut ur tunneln vid Långenas. Året är 1967 och Björn Malmer tog bilden.

SJ godsvagnar Tankvagnar littera Q12p nr 320982–320983 och 323953



Q12p 320982 efter färdigställandet på Kalmar Verkstad i mars 1949. Foto: Kalmar Verkstad, samling Sveriges Järnvägmuseum.

Interna bränsletransporter

Kort efter andra världskrigets slut blev flytande motorbränsle åter tillgängligt i större omfattning. Redan hösten 1945 påbörjade därför SJ övergången från gengasdrift till drift med flytande bränslen. Omställningen gällde såväl lokomotorer, motorvagnar och rälsbussar som landsvägsfordon.

Inom VI distriktet med Borås som huvudort vållade övergången en del problem vad gäller bränsleförsörjningen. Distriktet utgjordes av banor som förstärkats under krigsåren. Befintliga cisterner och pumpar ägdes som regel av oljebolag med vilka de enskilda järnvägsbolagen haft leveransavtal. Distriktschefen fick därför i uppdrag att förhandla med oljebolagen om inlösen av befintliga anläggningar så att motorbränslet kunde upphandlas på sedvanligt sätt.

I oktober 1945 framförde distriktschefen i Borås önskemål till Järnvägsstyrelsens Drifttjänstbyrå om att 2 tankvagnar för 891 mm spårvidd skulle anskaffas. De var avsedda för interna transporter av motorbränsle på smalspårnätet i östra Småland. Den ena vagnen skulle avdelas för råolja och den andra var avsedd för bensin/bentyl/motyl. I början av december vidareände Drifttjänstbyrån önskemålet till Maskintekniska byrån med begäran om utförande. Till en början övervägdes att inköpa begagnade lösa cisterner av den typ som flera oljebolag vid denna tidpunkt använde till provisoriska tankvagnar. Dessa planer kom dock att överges ganska omgående.

Under januari följande år utarbetades inom Maskintekniska byrån två alternativa förslag till tankvagnar. Båda förslagen baserades på ombyggnad av vagnar ur Östra Smålands Järnvägs nummerserie 130–137. Alternativ 1 innebar att befintliga axlar av typ 23k med glidlager skulle behållas. Detta skulle ge en lastförmåga på 10,5 ton som medgav en cisternvolym på 14,5 m³. Alternativ 2 innefattade byte till axlar typ 251 med rullager samt nya bärhjul. Lastförmågan skulle då bli 11,5 ton och volymen 15,5 m³. Kostnaden beräknades till 6.000 per vagn för alternativ 1 respektive 8.500 per vagn för alternativ 2. Både Drifttjänstbyrån och Godstrafikbyrån med-

Oljebolaget Caltex använde tankvagnar för bensintransporter till Öland. Transporten över Kalmarsund gick med tågfärjan Bure. Färjestaden på slutet av 1950-talet. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum.



delade att alternativ 2 var att föredra.

Upphandling och beställning

Det kom att dröja till april 1947 innan Maskintekniska byrån sände ut sin anbudsförfrågan till ett antal tänkbara leverantörer. Dessa var ASJ Falun, Kockums i Malmö, Landsverk i Landskrona, Kalmar Verkstad, Motala Verkstad samt Nydqvist & Holm i Trollhättan. Förfrågan avsåg ombyggnad av 2 öppna godsvagnar littera Nsp ur nummerserien 320982–320989 tillverkade 1920 i Görlitz och övertagna med Östra Smålands Järnväg. Ombyggnaden innefattade rivning av golv, väggar och stolpar samt demontering av axlar, bärhjul och lagergafflar. En cistern med uppstigningsanordning skulle tillverkas och monteras. Bromsplattform skulle anordnas vid ena gaveln. Nya axlar typ 251 med rullager skulle monteras i likhet med nya lagergafflar och bärhjul. Slutligen skulle tryckluftsbromsen ändras från 6" till 8" bromscylinder.

Anbudstiden gick ut den 19 maj 1947 men då hade inte något anbud inkommit. Efter telefonkontakt överskoms därför med Kalmar Verkstad att arbetet skulle utföras "på bok och räkning". Ombyggnaden beställdes i början av juni 1947 och leverans skulle ske snarast möjligt.

Ombyggnad och leverans

Redan i slutet av juni 1947 gjorde Kalmar Verkstad en förfrågan om möjligheten att få öka cisternens yttre diameter från 1800 mm till 1900 mm. Gavlarna skulle på så sätt



Q12p 320983 användes på 1960-talet som bränsledepå i Hallstavik och försågs därför med utrustning tankning av rälsbussar och lokomotorer. Rimbo passerades vid transport för påfyllning. Foto: Anders Jansson.

kunna utföras lika gavlarna till normalspåriga cisternvagnar. Till smalspårsvagnarna avsåg man dock att använda 8 mm tjock plåt i motsats till normalspårsvagnarnas som var 10 mm. Maskintekniska byrån medgav i början av juli att ändringen fick ske. Dock under förutsättning att cisternens längd minskades från 6470 mm till 5730 mm för att volymen 15,5 m³ skulle bli oförändrad. Nya ritningar över cisternen skulle upprättas av Kalmar Verkstad och godkännas av SJ.

I mitten av december 1948 hade arbetet kommit så långt att Kalmar Verkstad var i behov av de båda vagnarna. Nsp nr 320982–320983 beordrades därför omgående till Kalmar för ombyggnad. I slutet av mars 1949 var arbetet klart och tankvagnarna kunde levereras till 27 trafiksektionen i Småland.

Användning i allmän trafik

Ursprungligen var de båda tankvagnarna

avsedda för SJ interna bränsletransporter. De kom dock att redan från början upplåtas för allmän trafik mot en avgift på 5 kronor per vagn och dygn. Q12p 320982 var avsedd för bensen och fotogen. Q12p 320983 var avsedd för eldnings- och motorbrännolja. Eldningsolja 3 fick transporteras i sistnämnda vagn under förutsättning att kunden ombesörjde eller bekostade rengöring av vagnen efter transporten.

Genom den ökade användningen av överföringsvagnar minskade snart behovet av smalspåriga tankvagnar och de båda vagnarna kom att i stor utsträckning stå avställda. Efter några år fick de på 27 trafiksektionens initiativ kostnadsfritt disponeras av oljebolaget Caltex. De användes därefter flitigt för bensentransporter från fastlandet till Öland och tåg färjan Bure var en länk i dessa transporter.

Behov av ytterligare en tankvagn

I februari 1955 begärde distriktschefen i

Borås att ytterligare en tankvagn skulle anskaffas för trafik inom 27 trafiksektionen. I begäran uppgavs att den av oljebolaget Shell ägda och på västgötasmalspårerna placerade Q12p 503472 var till salu för 3.000 kronor. Vagnen var tillverkad av Nydqvist & Holm i Trollhättan 1928 och tankvolymen var 14,95 m³. Avsikten var att den skulle användas för interna transporter av motorbrännolja till Öland samt att den därutöver skulle ställas till Caltex förfogande för planerade transporter från Kalmar till Blomstermåla.

Maskintekniska byrån ställde sig negativ till det föreslagna inköpet men sedan Trafikbyrån tillstyrkt genomfördes det i mars 1955. Månaden därpå sändes vagnen från Göteborg till Kalmar. Vid ankomsten dit ommärktes den med sitt nya nummer 323953.

Omplacering till Roslagsbanan

Järnvägstrafiken på Öland upphörde hösten 1961. De 3 tankvagnarna flyttades därför under 1961 till 39 driftsektionen (Roslagsbanan). Året därpå blev det aktuellt att slopa vagnarna ur driftvagnparken. Distriktsledningen i Stockholm begärde då att de skulle tilldelas I distriktet som tjänstevagnar. Avsikten var att vagnarna skulle utnyttjas som förbrukningsförråd för motorbrännolja i Rimbo, Hallstavik och

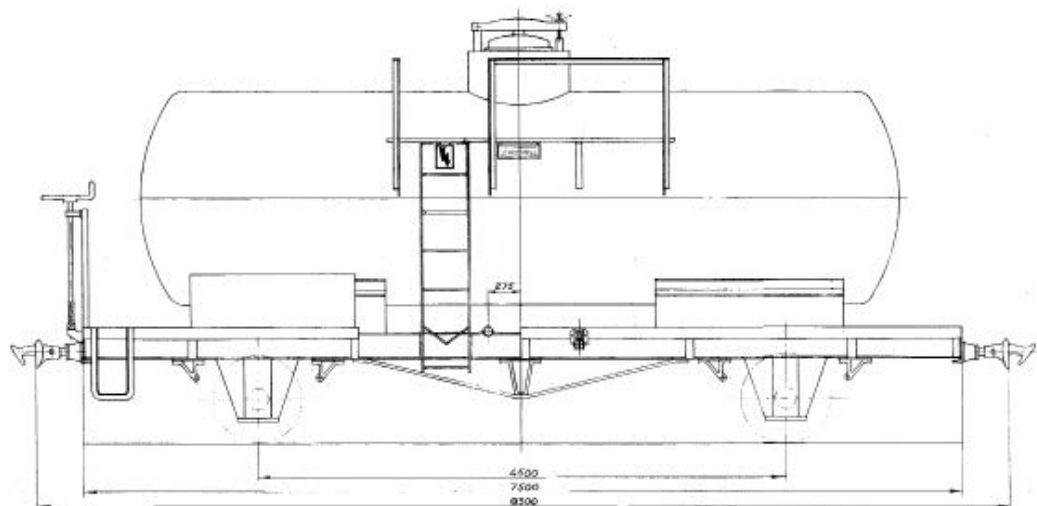
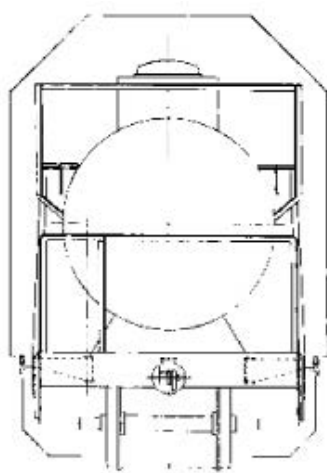
Tabell:

Ombyggda littera Q12p

SJ-nr	Littera	Tillverkad	Ombyggd	Längd	Hjulbas	Volym	Last
320982	Q12p	1920 Görlitz	1949-03 Kalmar V	7500	4500	15,5	11,5
320983	Q12p	1920 Görlitz	1949-03 Kalmar V	7500	4500	15,5	11,5

Inköpt littera Q12p

SJ-nr	Littera	Tillverkad	Inköpt	Längd	Hjulbas	Volym	Last
323953	Q12p	1928 NOHAB	1955-03 Shell	8350	4500	14,95	10



SJ littera Q12p

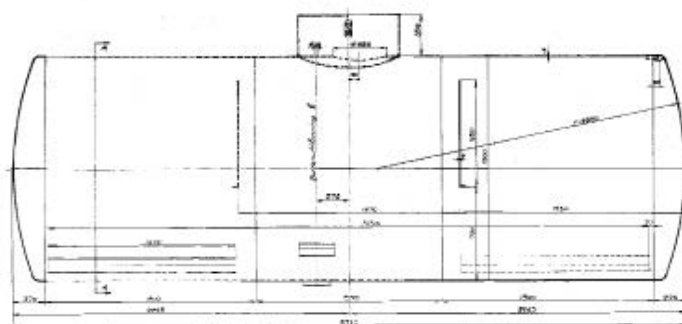
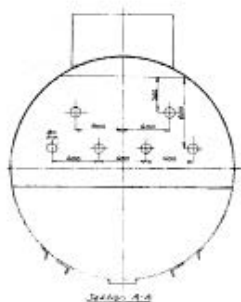
320982-320983

Förslag

Underlag: SJ Mbr 70196

Cistern utförande

Underlag: KVAB 00-6513



Faringe. På så sätt skulle även transporterna från Stockholm kunna ske i vagnarna. Järnvägsstyrelsens Driftavdelning avslag begäran med hänvisning till att bränsletransporterna kunde ske i normalspårig tankvagn på överföringsvagn eller med tankbil. Från distriktets sida genmälades att sådana transporter skulle fördyra motorbränslet avsevärt samt att alla tillgängliga överföringsvagnar behövdes för den allmänna trafiken. Resultatet blev att de aktuella tankvagnarna behölls i trafikvagnparken efter att ha kompletterats med utrustning för tankning av järnvägsfordon. Fortsättningsvis användes de som bränsleupplag i Rimbo, Hallstavik och Hargshamn.

Avveckling

I takt med att rälsbusstrafiken på Roslagsbanan upphörde minskade behovet av tankvagnarna. I april 1967 meddelade

Leveransfoto 1928 på VGJ Q 1363 sedermera SJ Q12p 503472. Ombyggd 1955 av Kalmar Verkstad till Q12p 323953.



chefen för Mörby lokstation att Q12p 320983 inte längre behövdes i Hallstavik och därför var övertalig. Det föreslogs att vagnen skulle byggas om till malmvagn för trafiken Dannemora–Hargshamn. Den var i gott skick och försedd med rullager. Cisternen skulle efter demontering kunna användas för eldningsolja på Stockholm Östra. I april 1968 beordrade Centralförvaltningens

Maskinavdelning ombyggnad i enlighet med förslaget. Arbetet skulle utföras vid driftverkstaden i Mörby. Golv, stolpar och väggar skulle tas från slopade vagnar. Vag-

nen skulle efter ombyggnaden erhålla littera NNsp och lastgränsen skulle sättas till 14 ton. Ombyggnaden utfördes aldrig och Q12p 320983 skrotades hösten 1970.

Q12p 323953 tilldelades Järnvägsmuseum 1970 för deposition hos museibanan Anten–Gräfsnäs som 1978 köpte vagnen. Q12p 320982 behölls av SJ till 1977 då den såldes till museibanan Uppsala–Lenna. Dessa båda vagnar finns således kvar som museiföremål.

Q12p 323953 såldes av SJ till museiföreningen Anten–Gräfsnäs Järnväg. Efter upprustning kan den numera beskådas på museibanan. Foto: Anders Jansson.



Mössmärke eller citronkaramell?



Den uniformsintresserade har säkert noterat att det i SJ's Beklädnadsföreskrifter SJF 230, gällande från och med den första januari 1957 talas om - *Mössmärke i nylon för viss ledningspersonal*. Men hur många har stött på märkena i verkligheten?

Tanken var att undvika att det skulle kunna ske någon form av överslag från elektrisk utrustning till mössmärket om detta var av metall. Hur relevant en sådan risk egentligen skulle kunna vara är inte känd. Enligt föreskriften skulle märkena som fanns i fem valörer beroende på lönegrad eller om den anställda var icke ordinarie tjänsteman, ha samma utseende som motsvarande märken av metall men

ha hål för att kunna fastsys på mössan. I vilken omfattning märkena kom att användas i verkligheten vet vi inte, men de torde inte varit särskilt vanligt förekommande. Vid samtal med ett antal personer i olika delar av landet vid SJ's elavdelning under slutet av sjuttioalet och tidiga åttiotalet, som varit i tjänst när märkena fanns enligt föreskriften var det ingen som hört talas om dem.

Märkena finns i två olika utföranden, dels med både de svarta och -förgyllda partierna målade så att de på lite håll ser ut som sina motsvarigheter i metall. Den andra varianten är tillverkad av svagt genomskinlig nylon i en starkt citrongul färg

som ska gestalta de -förgyllda- delarna, endast de svarta partierna är målade. De sistnämnda märkena för omedelbart tanken till godisaffären och gula vingummi eller sura citronkarameller!

Märkena är helt plana och är mycket svagare i sina reliefer än metallmärkena, man kan på baksidorna svagt urskönja att firma Sporrang tillverkat dem.

Märkena var avsedda att bäras i båtmössa, pälsmössa eller skidmössa. Bilderna som Mikael Dahlgren fixade visar både fram och baksida på båda varianterna av utförande.



Erik Sundström

Landsvägar, värdshus och anslutningstrafik

På medeltiden fanns bestämmelser att resande statstjänstemän skulle kunna begära gratis logi och mat hos bönderna längs vägarna. Redan 1279 föreskrevs att varje by skulle ansvara för att det fanns övernattningsmöjlighet och att resande skulle betala. På många håll ansågs det ändå så besvärligt att staten 1560 föreskrev att det vid landsvägarna skulle inrättas gästhus och tavernor. År 1622 bestämdes att det åtminstone i varje stad skulle finnas en gästgivargård. Vi fick 1636 en "Krögare- och Gästgivar-ordning" som föreskrev att vid de riktiga landsvägarna skulle finnas gästgiverier med två till tre mils avstånd. Ofta fanns dessutom värdshus och krogar halvvägs mellan gästgiverierna. Vägarna indelades i landsvägar som skulle vara åkbara med vagn, och härads- och sockenvägar som kunde vara smalare och enklare. Nya gästgivarordningar kom sedan 1649, 1664, 1734 och 1766. Från 1860-talet byggdes stadshotell i alla städer. Först 1878 delade man ansvaret mellan skjutshållning och gästgiverier, där skjutshållarna betalades med skattemedel.

De flesta resor var korta, in till närmaste stad eller regemente, och långväga resande var i allmänhet statstjänstemän som skulle inkassera skatt eller inspektera de lokala förvaltningarna. På 1700-talet gjorde Linné och hans lärjungar långa forskningsresor, delvis på vägarna om det fanns sådana. I Mellansverige och södra Norrland fanns också flera pilgrimsleder sedan 1400-talet för de som skulle vallfärda till Nidaros, och utanför de bebyggda trakterna var det vandringsleder med "själstugor", ett slags vandrarhus som sköttes av de stora klosterordnarna.

Gods gick sällan längre sträckor, men bönder körde någon gång i veckan till torget i närmaste stad med ägg, mjölk, smör och grönsaker, och det gjorde att städer sällan låg längre på större avstånd än 5 - 6 mil i södra Sverige. Ett viktigt undantag var bergsbruket som krävde och kunde betala långa transportsträckor, eftersom man före elkraftens tid var helt lokaliserade till vattenfallen och måste transportera malm och järn långa sträckor. I gamla hästvagnar med trähjul kunde man inte transportera

mer än 150 - 170 kg. På vintern kunde man däremot ta 400 - 500 kg i slädar över snön, och det passade bra då bönderna inte hade mycket att göra i jordbruket. I Bergslagen fanns många vintervägar ända till exporthamnarna som Gävle, Västerås, Kristinehamn och Karlstad. Det enda som var ännu billigare än släde var båttransport över sjöar, och man lät ofta järnet vänta ett halvår vid någon järnbod eller faktori för omlastning, även om det gav långa leveranstider och tvingade bruken att låna pengar med järnlagren som pant.

Många av dagens riksvägar och länsvägar har sitt ursprung i gamla vägar, och det kan vara intressant att se hur de fram till 1930-talet gick centralt genom alla byar även om vägarna då bitvis blev ganska krokiga. Milstolpar skulle vara uppsatta vid landsvägar med avstånd 2,6 km = en fjärdingsväg = fjärdedels gammal mil för att bestämma hur mycket man skulle betala för skjutsen. Från 1734 skulle det också finnas vägvisarskyltar där landsvägar korsades eller grenades. Inom vissa län

Fortsättning på sidan 17

Hosäter 213 – banvaktstuga som lever upp i sommar



Banvaktstuga 213, Hosäter. Stod ursprungligen mellan Lottefors och Arbrå. Finns sedan några år på Järnvägsmuseet i Gävle. Foto: Christina Engström.

Ett av Sveriges Järnvägsmuseums mål är att förmedla kunskap om svensk järnvägs-historia, en historia som är otroligt mång-facetterad. Besöker man Trafikverkets två järnvägsmuseer i Gävle och i Ängelholm inser man snart detta. Metoderna för att förmedla historia kan variera, inget utesluter det andra.

Ett sätt kan vara att levandegöra en miljö, att låta besökaren uppleva historien genom att gå på upptäcktsfärd. Med hjälp av sina fem sinnen kan besökaren på ett lustfyllt sätt ta del av en del av järnvägs-historien som vi inte visat upp i lika stor grad tidigare. Denna tanke har under det senaste halvåret varit ledstjärnan för det projekt som startade i september 2009 och som nu avslutades i slutet av maj 2010. Mia Lundstedt (*chef för publika verksamheten i Gävle*) har varit projektledare och undertecknad, Christina Engström (*Arkiv och bibliotek i Gävle*) får väl anses som idégivare.

Projektets idé var att levandegöra miljön i och kring banvaktstuga och uthus som står på SJVM:s område i Gävle. Vi ville visa hur banvakten, banvaktens hustru och deras barn levde och arbetade i denna miljö. Banvaktstuga och uthus har en gång stått utmed norra stambanan mellan Lottefors

Ett typiskt uthus med plats för 1-2 kor, 1 kalvkätte, foderbod, vedbod, materialbod och dass. Foto: Christina Engström.



Sveriges Järnvägsmuseums finsnickare Stefan Carlsson. Foto: Christina Engström.

och Arbrå, banvaktstugans fullständiga namn är Hosäter 213.

Stugan är byggd enligt 1872 års modell, en vanligt förekommande typ av banvaktstuga utmed SJ:s banor. Med gaveln mot banan och fönster åt båda hållen hade man uppsikt över banan även när man befann sig inomhus. Det var inte bara tågen som banvakten skulle ha uppsikt över, banvallen användes även av "gångtrafikanter", för dessa gällde att man hade giltig gångbiljett.

Själva stugan har varit tillgänglig för museibesökaren under åren vid olika evenemang. Men uthuset däremot, har levt en

ganska anonym tillvaro genom åren. Den har bl. a. fungerat som vinterförvaring för utemöbler. Eftersom ingenting av den ursprungliga inredningen fanns kvar var en uppgift att leta ritningar som visar hur det kan ha sett ut, det har varit en av mina uppgifter. Ett förslag lämnades fram till projektledaren som i sin tur gjorde vissa anpassningar för att uthuset skulle kunna fungera publikt gentemot besökaren.

I uthuset fanns en ladugårdsdel med plats för 1-2 kor, 1 kalvkätte, foderbod, vedbod, materialbod och dass. Vissa uthus hade gödselluckan placerad på uthusets bakre gavel, från hörnet fanns ett plank





Med hjälp av moderna maskiner baxar Stefan in kon i uthusets stalldel. Foto: Christina Engström.

som dolde gödselstacken ut mot banan. I slutet på planket placerade man utedasset med ingång från baksidan. På detta sätt kunde man lätt hantera avföringen genom att dra ut den på gödselstacken.

Hosäter har en bevarad gödsellucka som syns inne i ladugårdsdelen, den vetter mot uthusets baksida.

I ladugårdsdelen har vi gjort i ordning ett bås med plats för 1 ko, båset är byggt med löstagbara plankor, precis som man byggde enligt befintlig ritning, där finns även en kalvkätte.

I foderboden har det byggts ett litet hönsburet och plats för en gris. I vedboden finns det återigen ved, en huggkubbe och sågbock. I materialboden förvarade banvakten sina verktyg och redskap som han behövde för att kunna sköta sitt arbete som banvakt. Ur museets rekvisita-förråd har vi plockat fram spadar, hackor, signalflaggor m.m. och placerat dessa i materialboden.

I och med att dasset har fått sin inredning kan vi nu, som svar på den återkommande frågan bland barn när de besöker banvaktstugan, "Hade de ingen toalett?", visa utedasset.

I ritningar som gjordes när uthuset plockades ner är dasset ritat i detta utrymme, i äldre ritningar stämmer allt överens utom just detta utrymme. Det är istället markerat som vishusbod. Kan det vara så att det tidigare funnits ett separat utedass förbundet med uthuset med ett plank och att vishusboden vid ett senare tillfälle gjorts om till dasset? I hur stor omfattning som arrangemanget med plank och separat dasset fanns har jag inte lyckats att få fram.

Utanför stuga och uthus har trädgården fått ett lyft. Ett antal fruktträd, buskar och blommor har planterats, vår förhoppning är att dessa ska vara till glädje för barn och vuxna när trädgården fått några år på sig att växa till sig.

För att ytterligare levandegöra miljön skulle man kanske ha haft levande djur som skulle ha flyttat in i uthuset, men av förklarliga skäl är detta inte möjligt. Vi har då valt en lösning som innefattar djur, men med den skillnaden att det är djur gjorda av trä. Vi har beställt djur av en träskulptör som i samarbete med en konstnär har gjort en ko, en kalv, en gris, 5 hönor och en tupp och en liten katt. Alla djur är gjorda i naturlig storlek för att passa in i miljön. För barnens lek finns en del föremål som nyttillverkats för att passa i storlek för barn. För barnens lek finns spadar, högafflar, skottkärror, yxor, mjölkpallar. Om ko eller gris eller kanske katt behöver borstas kan man göra det med de borstar som finns i barnstorlek.

Uthuset är i första hand inte en lekmiljö, här kommer guidningar att göras för barn och vuxna med målet att förmedla en del av svensk järnvägshistoria på ett lustfyllt sätt. Man kan säga att leken kommer in som ett verktyg för att förmedla kunskapen om hur man levde förr i tiden. När det inte är guidningar är uthuset öppet för alla. Man kan i banvaktstuga och uthus gå på upptäcktsfärd genom att lyssna, smaka, titta, känna och lukta.

Dessa idéer som Mia och jag har arbetat med hade inte gått att genomföra om vi inte hade haft tillgång till en skicklig snickare



Så har då kon kommit på plats i båset och huskatten kollar på fotografen som var Christina Engström.

som har förverkligat våra tankar på hur vi ville att det skulle bli. Denne duktige snickare hittade vi i museets finsnickare Stefan Carlsson. Han har gjort allt från bås och skottkärror till att svarva hönsägg.

Miljön kan ytterligare utvecklas, man kan komplettera med en dressinbod eller kanske en jordkällare som fanns vid de flesta banvaktstugorna, en förutsättning för att kunna förvara livsmedel kallt året runt. Först och främst ska en utvärdering göras efter sommarsäsongen, sedan får framtiden visa hur man kan utveckla banvaktstugans område.

Även hushållsgrisen har kommit på plats i sitt bås även om den inte verkar bry sig om fotografen Christina Engström.



Dieseldagarna i Ängelholm

Sveriges Järnvägmuseum i Ängelholm genomförde temadagar fredag och lördag den 14 och 15 maj. Temat i år var diesel vilket ingen kunde undgå. Det fanns ett stort antal diesellok med GM tema både inne på museiområdet och utanför. Deltagande lok var; T41, T42, T43, T44, Tb, Td, Tmy, Tmz, Tmx, DSB My, DSB Mx, NSB Di3. En mycket imponerande loklista.

Ett flertal tåg åkte runt i Skåne; bl.a. ett tåg som bestod av vagnar från DSB museumstog Danmark, ett tåg i samarbete med Nässjö Järnvägmuseum samt ett makadamtåg.

Dagarna hade många besökare trots det dåliga vädret. Över 6600 besökare besökte det mycket väl genomförda arrangemanget. Dessutom åkte över 4200 personer på de flertalen tåg som fanns.

Programmet omfattade demonstration av spårsvets, fotoupställning av diesellok vid vändskivan, visning av lok med öppna hytter, lokhyttsäkning, rälsspiktävling, järnvägshobbymarknad, minibana, modelljärnväg med GM-lok, diesellokskoncert. Den nya utställningen "Kvinnors uppfinningar" invigdes av kommunalrådet Åsa Herbst.

Initiativtagare och ansvarig för arrangemanget var Henrik Reuter Dahl sektionsschef för den publika avdelningen vid Sveriges Järnvägmuseum.

För att genomföra ett så här stort arrangemang behövs ett stort antal frivilliga. Järnvägmusei Vänner deltog med ca 100 personer. Arbetsuppgifterna bestod av växling, lokförare, sälja kaffe på tåg, sälja biljetter, järnvägsmarknaden, nattbevakning mot klotter, städning o.s.v.

En väldigt stor insats gjorde också den planeringsgrupp som sedan utgjorde trafik och personalexpedition/ledning.

Arbetsinsatserna blev många speciellt växlingspersonalen hade långa arbetsdagar.

Det fanns i alla fall möjligheter till trevlig samvaro på kvällarna.

Vi gratulerar Sveriges Järnvägmuseum Ängelholm till ett mycket imponerande arrangemang.

Lennart Lundgren



Kvällsfotografering av Danska och Norska diesellok. Från vänster: DSB Mz 1401, NSB Di3 602 och 616, DSB Mx 1001 samt DSB My 1159. Foto: Gunnar Jonsson.



Upp över Hallandsåsen, stigningen börjar med 13 promilles lutning. Till vänster syns banvallen för det dubbelspår som leder till den blivande tunneln genom åsen. Än så länge bara belagt med ett spår. I skrivande stund, 30 maj, rapporterar Sveriges Radio att man nu har fått "hål" genom hela åsen. Foto: Gunnar Jonsson.



Infarten till Grevie. Möte med tåg draget av DSB My 1159. Foto: Gunnar Jonsson

Forståndiga föräldrar som har försett sina barn med hörselskydd. Dieselmuller kan vara väldigt högt. Foto: Gunnar Jonsson



Fikapaus. Från vänster Tim Svensson och Björn Fura. Foto: Gunnar Jonsson.





Kvällsfotografering av diesellok. Från Vänster: IBAB T43 222, SJ T41, SJ T42 205 G12/7707 samt T43 239. Foto: Gunnar Jonsson.



DSB Mz 1401 som dragkraft till ett av utfärdstågen, här i Ängelholm. Foto: Gunnar Jonsson.

Samling kring vändskivan i Ängelholm och publiken får njuta av dieselmullret från museets T41. Foto: Gunnar Jonsson.



Mängder av fotografer fanns längs linjen när tågen passerade. Foto: Gunnar Jonsson.

Även museets SJ T42 205 G12/7707 fick den äran att dra tågen. Dess dieselmuller är överväldigande. Foto: Lennart Lundgren.



Stena Recyclings Tmz 1416 var ett av loken som var dragkraft i lördagens regnväder. Foto: Gunnar Jonsson.



Sveriges industriella etablissementer - ett bokverk i två delar

En fascinerande bok med namnet "Sveriges industriella etablissementer" gavs 1872 ut med färglitografier från 51 svenska industrier utförda av Gustav Pabst.

För varje industri finns en beskrivning av företaget. Här finns historiska data om ägare, teknisk bakgrund, personal och i vissa fall företagets ambitioner ifråga om skola, bibliotek och nykterhet. När boken skrevs hade svenska industrin högkonjunktur, och vi hade ännu många järnbruk över hela landet, och hade börjat bygga upp en textilindustri.

Stambanorna mellan Stockholm, Göteborg och Malmö var färdiga, men annars gick det mesta av trafiken med segelfartyg och ångbåtar.

Urvalet av industrier är kanske märkligt, då man skriver mest om trakterna kring Stockholm, Göteborg och Norrköping, och ingenting om Bergslagen, Norrland eller södra Götaland.

Det har varit svårt att hitta närmare uppgifter om Pabst, som utöver denna bok gjorde en del för Illustrerad Tidning fram till ungefär 1878. Släkten Pabst var framgångsrikt engagerade i den amerikanska bryggeriindustrin i Milwaukee och en Gustav Pabst var 1878 chef för Illinois Central Railway.

Det är intressant att leta i texten och litografierna efter referenser till järnvägar. Det är inte så många, troligen eftersom vi fortfarande köpte mest lok och vagnar från England, som i stället var de svenska stålverkens största marknad.

En av de beskrivna industrierna var Nydqvist & Holm i Trollhättan. De beskrivs

som den för tillfället enda loktillverkaren i Sverige. Det är riktigt, då Motala och Kristinehamn hade avbrutit sin tillverkning, och det finns inga lok på bilden. Man skriver bara att Nohab hade levererat 8 väldiga ånghästar till UWHJ, 1 till Norrländsk järnväg (=Söderhamn) och 13 till Statens Stambanor. Det finns dessutom några få referenser till industrispar.

Finspongs Bruk hade vid denna tid en hästbana till hamnen, och på litografin ser man banan med en troligen kalklastad vagn dragen av en häst, en kanonvagn dragen av två hästar och en vagn som stakas fram av en person. I texten nämns att brukspatron Ekman också låtit bygga banan Finspong - Lotorp och tagit initiativ till Fiskeby - Norrköping. Det nämns också att bruket hade en s.k. luftbro utan "sleepers och rails" men med grova järnkablar fästade vid grova stolpar. Den gick uppifrån sjön Bönern över trädtopparna ned till brukets verkstäder. Inuti kanongjuteriet fanns en av fasta järnpelare uppbytt "railväg".

Tanto sockerbruk i Stockholm hade utsikt bortemot Liljeholmens station. Man hade flera små järnvägar utomkring och inuti bruket.

Ämmebergs zinkverk och gruvor hade en järnbana med samma spårvidd som SJ, med varsin gren från Knalla och Isåsa gruvor, därefter i skarpa kurvor ned till hamnen vid Ämmelångens södra strand. På litografin ser man långt bort ett ånglok med 8 vagnar.

Carnegie bryggeri i Göteborg hade på bruksplatsen ett järnvägsnät löpande omkring kontoret "slottet" och fram till porterbryggeriet

Carlsviks fabriker i Stockholm hade spinneri och väveri strax söder om Fridhemsplan. Man hade en stor brygga vid Mälaren med hästbana, och en järnväg mellan två fabrikslokaler, vilande högt uppe i luften på järnstöttor. Små vagnar drevs fram och tillbaka genom en ändlös kedja.

Jönköpings Tändsticksfabrik låg intill SJ och hade byggt en särskild järnbana som genomlöper fabriksstomten, med sådan spårvidd att stambanans lokomotiv kan användas. På bilden visas ett SJ persontåg på ingående från Falköping och ett växlingståg inne på industriområdet.

Jonsereds fabrik låg intill SJ och på bilden finns ett godståg och en lastkaj, men ingen antydning om spår inne på området.

Rosendahls fabriker hade trämassafabriker i Mölndal och Trollhättan, och huvudkontor och magasin i Göteborgs hamn, där man på bilden kan se en godsvagn.

Dannemora gruva trodde sig få en väsentlig lättnad när banan Uppsala - Gävle blev klar med bibana till Dannemora, bland annat för att transportera malm till Harnäs masugn, vars tackjärn sedan med båt transporterades till Kallerö hamn.

Därför transporterades det tre mil till Österby bruk med landsvägslokomotiv, det andra i Sverige.

Rörstrands porslinsfabrik vid Karlberg i Stockholm avbildas med ett blandat tåg i förgrunden. Det sägs att man just har börjat tillverka "telegrafhattar" av porslin.

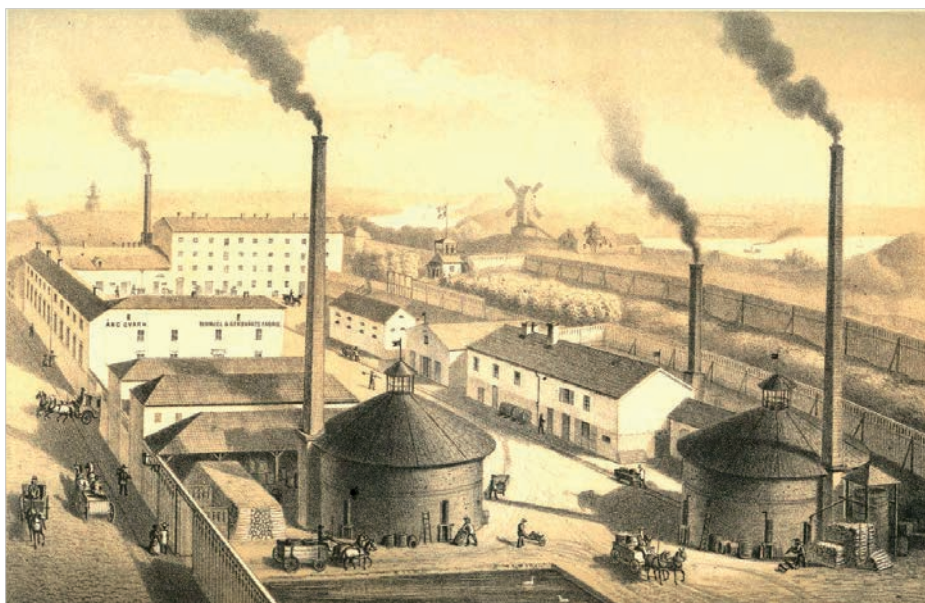
En annan märklig uppfinning som nämns är att Stålfors knivfabrik i Eskilstuna hade grävt ned ett 76 fot långt "språkrör" av bly från kontoret till verkstaden.

Sveriges Industriella Etablissementer del 2

Den första delen av 1870-talet var en expansiv tid för svensk industri som exporterade mycket stål till goda priser, då svensk malm och svenskt träkol passade så bra med Bessemermetoden.

Litografi över Finspongs bruk





Den första delen av bokverket som trycktes 1872 blev tydligen uppskattad inom industrin, och ytterligare ett femtiotal industrier ville bli presenterade. Flera av dem blev snabbt avbildade på litografier av G Pabst och beskrivna, men sedan tycks något ha hänt.

Del 2 trycktes inte förrän 1879, och då hade man för några av industrierna fått göra små tillägg i texten där man beklagade att de redan hade blivit nedlagda, kanske bara tillfälligt.

Av bilderna hade flertalet samma storlek och stil som i del 1, men några hade mindre format och annan stil än Pabst.

Flera beskrivningar är av intresse för järnvägens historia. Kockums i Malmö sägs tillverka järnvägsvagnar, men inga detaljer nämns eller avbildas.

Friestedts Tekno-Kemiska fabrik på Hornstullsgatan i Stockholm har på bilden interna spår med handdragna vagnar. Man tillverkade bl a benmjöl och superfosfat.

Fiskeby pappersbruk hade anlagts 1870

Litografi Friestedts Tekno-Kemiska fabrik

och hade en hästbana från SJ station till fabriken.

Motala verkstad ingick i en koncern med Norrköpings varv och Lindholmens varv. Man hade 1873 tillverkat 17 ångbåtar, 7 fatygsmaskiner och 20 järnvägsbroar, men inga lok.

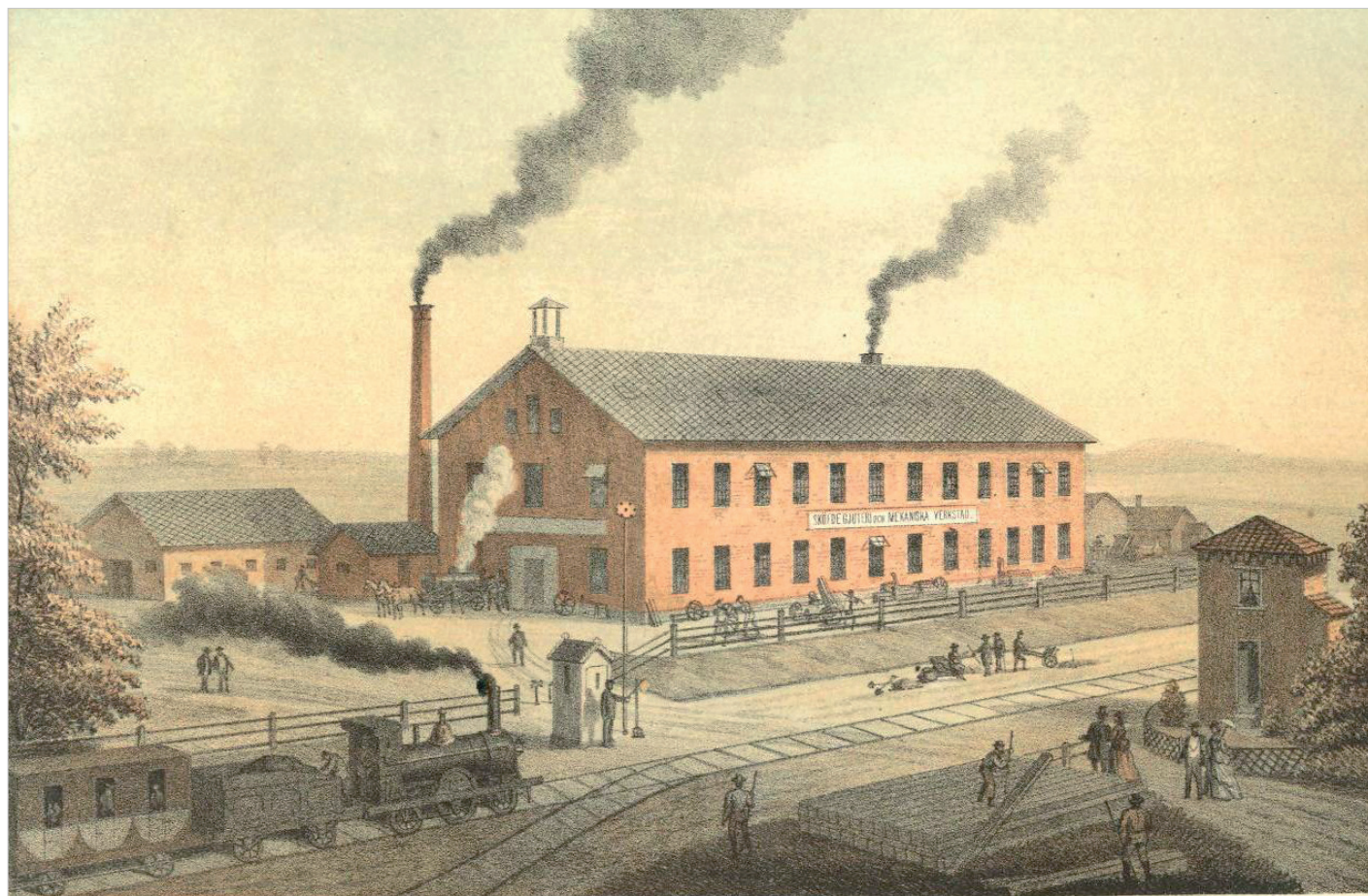
Åtvidabergs bruk hade järnvägsförbindelse norrut förbi Edshyttan.

Tidaholms snickerifabrik hade tillverkat inredningssnickerierna till SJ stationshus från Nässjö till Örebro och Göteborg till Falköping, och stationerna mellan Hultsfred och Västervik. Man hade 1875 fått anslutning till Hjo-Stenstorps järnväg och var inblandade i diskussioner om banans förlängning till Vartofta för anknytning till Ulricehamnsbanan.

Bergsunds Verkstad i Stockholm ansåg att man levererat de flesta broarna till SJ. Göteborgs mekaniska verkstad var den enda som hade fått med några bilder från verkstadens inre. Intressant maskinteknik, men inga synliga delar till järnvägsvagnar, men man nämner att en större verkstadsbyggnad för järnvägsvagnar blivit uppförd på Hisingen.



Litografi över Sköfde Gjuteri- och Mekaniska Verkstad





Oxelösunds badanstalt, SPÅR 2009 – ett tillägg

I en artikel i SPÅR 2009 skrev jag om Oxelösunds badanstalt och dess framväxt som ett resultat av en satsning som gjordes av OFWJ. Under den tid som jag har letat i olika arkiv inför artikeln var det en uppgift som jag inte lyckades lösa innan SPÅR 2009 gick i tryck.

Men av en händelse fick jag svar på frågan om var det första kallbadhuset var placerat. På baksidan av Eric Henrikssons arbete om OFWJs banvaktstugor och stationer finns en karta från 1880 som visar kallbadhusets första placering. Vid bokstaven P på kartan ser man kallbadhuset. När kallbadhuset senare flyttas görs det till det lilla skäret strax söder om kallbadhuset på kartan.

Christina Engström



Rättelse och komplettering

Erik Sundström har skrivit texten till fotot av BJ 52 på sidan 15, Sidospår nummer 3/09. Jag vill härmed rätta några av dessa uppgifter som inte sällan refereras felaktigt:

1972 slopades loket, överlämnades till JVM som avstod från loket varvid NOHAB i sista ögonblick erbjöd sig att ta emot loket som deposition. Loket befanns i Vislanda.

1972-08-21 Avsänd till NOHAB, Trollhättan där NOHABs Ångloksklubb hade bildats på initiativ av NOHAB-anställda. (dåvarande Bofors-NOHAB)

1972-08-23 Anlände loket till NOHAB,

Trollhättan

1973 Friköptes loket av Bofors-NOHAB för 15.000kr. Klubben (ursprungligen bara NOHAB-anställda) erhöll loket för 1 kr förenad med viss förbehåll av Bofors-NOHAB.

Alltså, loket är inte deponerat av JVM utan ägs sedan 1983 helt av NOHABs Ångloksklubb och dessutom sedan 1992-11-30 utan något förbehåll.

Loket erhöll först 1987 ett varaktigt hem i Stallbacka Lokstall (f.d Kanalverkets lokstall) i Trollhättan och är tillsammans med andra objekt under renovering. Kvarstående arbeten består av bearbetning och montering av lokets rörelsemaskineri som förstördes (t.ex avbruten kolvstäng!)



i samband med ovarsam flyttning med diesellok då loket stog avställt utomhus på Bofors-NOHAB området c:a 1980. Medlemskap i klubben är sedan 80-talet öppet för alla.

Med vänliga hälsningar

Wolf Clarke

ordf NOHABs Ångloksklubb

Ny utställning på Sveriges Järnvägmuseum Gävle 30 maj – 26 september 2010

Övergivna platser – Jan Jörnmark

Vad händer med gamla byggnader, hus eller fabriker när de överges? Ja, en del förfaller långsamt och försvinner, andra renoveras och ger plats för nya verksamheter. Och det är det här mellanrummet, mellan det gamla och det nya som fascinerat Jan Jörnmark.

Vad kan våra övergivna järnvägar och platser säga oss om vår ekonomiska historia och samtid? I utställningen får vi en inblick i stationshus där stinsen för länge sedan har pensionerats och stämpelklockor som har stannat vid det klockslag då den siste arbetaren lämnade byggnaden. Med uttrycksfulla fotografier och skarpsinniga texter skildrar Jörnmark det moderna samhällets förändring med extra tonvikt på järnvägen.

Med kameran som sällskap åker Jan Jörnmark landet runt och fotograferar övergivna platser.

Text och bild i samspel ger betraktaren en spännande inblick i Jörnmarks sätt att tolka vårt samhälles utveckling.

Skee övergivna stationshus. Foto: Jan Jörnmark



Nattbanmästare- en tjänsts upphörande

I en tidigare artikel, Sidospår 3/09, redogjorde jag kort för ett begrepp som för oss var nytt, resebanmästare eller nattbanmästare som det egentligen heter.

När den skrevs var det inte utrett varför begreppet upphörde just runt 1916, i alla fall som benämning i arvodesstaten. Jag skrev då att det får bli en senare sak att utreda. Nu är det senare.

Under 1910-talet och åren innan var det stora diskussioner om trafiksäkerheten såväl på Statens järnvägar som hos de enskilda järnvägarna.

Under 1911 godkände Kungliga järnvägsstyrelsen att distrikten, efter att de inkommit med förslag hur banbevakningen skulle ordnas (mest för att nedbringa kostnaderna) att distrikten själva fick ordna med bevakningen på vilken sätt som de ansåg bäst. Villkoret var att trafiksäkerheten inte försämrades.

Denna period, låt oss kalla försöksperiod, ledde delvis fram till den nya banbevakningsordningen som kom att gälla från 1916.

I Meddelande till personalen nr 1 1914 står det på sidan 6 att – *Den inspektion, som hitintills av särskilt anställda nattbanmästare, sker hädanefter i regel genom banmästare av 2:a klass eller banvaktsförmän.*

Järnvägsstyrelsen beslutade den 21 januari 1914 att nattinspektionen skulle så genomföras med den iakttagelsen av att tjänstgöring under nattinspektion ej fick omfatta längre perioder än en vecka för en och samma person. (redogörelse för uttalande och beslut av 1914 års kommitté ang. löneförhållanden vid Statens Järnvägar)

Tjänsterna banmästare av 2 klass och

banvaktsförmän är tjänster skapades på förslag av 1906 års lönekommitté. Anledningen till banvaktsförmän var den att höja lönen för vissa av banvakterna utan att det påverkade banmästarnas lönebildning. De banvakter som under större delen under året hade förmansliknande arbetsuppgifter kom att få titeln banvaktsförmän och en viss löneförhöjning.

Banmästarna kunde ha en lönebild utgörande 780-1080 kr. Dock har nattbanmästarna ett maxarvode av 900 kr/år. (1906) Här kan man ana att yrket inte stod särskilt högt.

Och mycket riktigt är det på det viset. På sidan 177 i 1906 års lönekommitté så står det:

Vad gäller de s.k. nattbanmästarna, vilka ha till uppgift att från nattågen utöva kontroll däröver, att banvakterna verkställa föreskriven postering för dessa tåg, har järnvägsstyrelsen bestämt, att de ska erhålla ett maxarvode av 900 kr.

Vidare står det: Enligt vad kommittén blivit upplyst, lär järnvägsstyrelsen fundera på att införa förändringar i avseende å ifrågakvarande kontroll eller åtminstone att låta nattbanmästarinstitutionen i dess nuvarande form upphöra. Då emellertid de nuvarande nattbanmästarna, vilkas tjänsteåligganden dock inte lär i ansvarfullhet kunna jämföras med övriga banmästares, synas böra erhålla någon löneförbättring, får kommittén föreslå, att de må erhålla begynnelsearvode och två löneförhöjningar lika med övriga banmästare, men att maxarvudet begränsas till 1260 kr. (Detta maxarvode kan nås efter 6 år + fri bostad)

45:0) A. D. Almqvists m.fl. nattbanmä-

tares framställning till Järnvägsstyrelsen af den 18 december 1904 (af styrelsen överlämnad den 17 februari 1906):

att nattbanmästare måtte komma i åtnjutande av antingen dagtraktamente vid tjänsteresor eller motsvarande milpengar.

Distriktförvaltningarna vid 1:a och 3:e distrikten hade avstyrkt bifall till framställningen, varemot förvaltningarna vid övriga distrikt förordat antingen dagtraktamente eller milpengar för nattbanmästarna.

Av ovanstående drar jag slutsatsen att tjänsten kom med tiden att bli rätt ”omodern” varför den inte kom att ses med de behövandes glasögon. Sen spelade klart den ekonomiska biten in. Tjänsten upphör ju under den värsta krisen världen hade skådat fram till dess, Första världskrigen. Osthyveln gick över allt.

Vad hände sedan? Fanns det inget behov av att ha kontroll av personalen utmed linjen att de hade gjort sitt arbete? Helt klart tror jag att visst fanns kontrollbehovet. Det blir en annan artikel om vad som kom att följa härpå.

Robert Herpai



Källor:

Tidningen Järnvägen 1911-16
Meddelande till personalen 1911-16
Särtryck 12 utg. 1916
SJ cirkulärsamling
Redogörelse för uttalande och beslut av 1914 års kommitté ang. löneförhållanden vid Statens Järnvägar
Underdånigt betänkande angående reglering af löneförhållandena för personalen vid Statens järnvägar/ afgifvet af den af Kungl. Maj:t den 30 januari 1906 för ändamålet tillsatta kommitté.



Banstandarden på järnvägsnätet krävde långt in på 1900-talet ständig tillsyn. Bilden kommer från SJ:s jubileumsskrift från 1906 och visar tunneln vid Grafversfors.

Skanning av Sveriges Kommunikationer

Sveriges Järnvägsmuseum äger en av de fyra kompletta uppsättningar av tidtabellen Sveriges Kommunikationer som finns kvar i Sverige. De andra finns på Carolina i Uppsala, Kungliga biblioteket och universitetsbiblioteket i Lund. Tidtabellen som började att ges ut 1867 innehåller tider för tåg, ångbåtar mm. och ges fortfarande ut, dock i mindre omfång och under ett annat namn, Restider.

På grund av mängden frågor från forskare och allmänhet om tider för tågens gång har museets uppsättning av tidtabellen Sveriges Kommunikationer utsatts för alltmer slitage. För att kunna säkerställa fortsatt service med svar på tidtabellsfrågor har vi beslutat oss för att digitalisera vår samling.

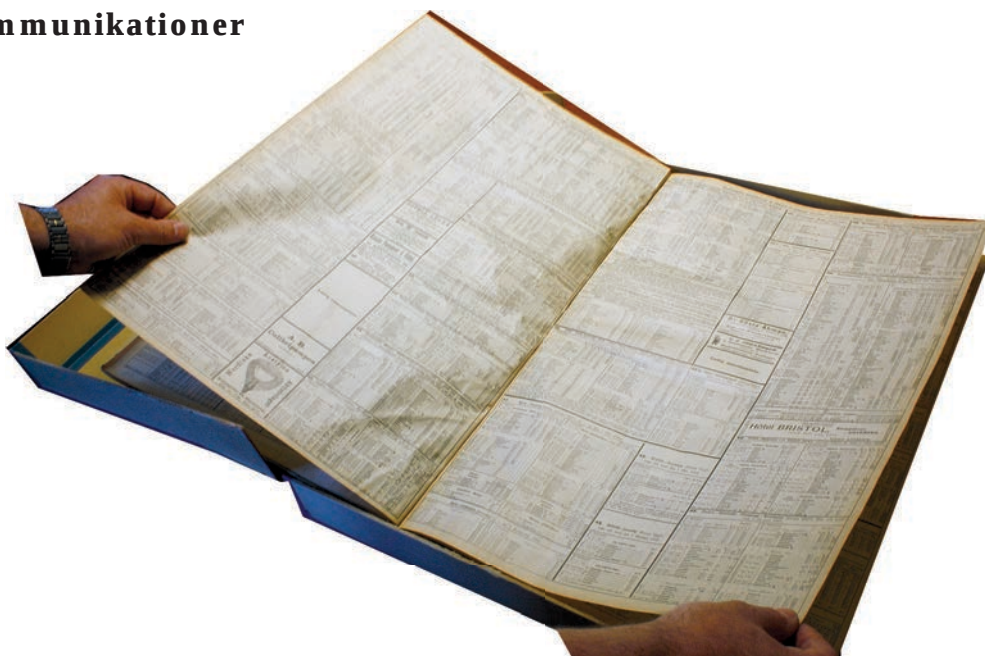
I början av juni sänder museet därför Sveriges Kommunikationer för åren 1871-1913 till Riksarkivets skanningscentral, MKC, i Fränsta för skanning. Arbetet beräknas pågå under hela året varför vi under denna tid enbart kan svara på tidtabellsfrågor gällande tiden efter 1913.

När materialet är färdigskannat kommer det att underlätta sökningen ur tidtabellen och ger då större möjligheter för var och en att ta del av materialet.

De digitala tidtabellerna kommer till en början att finnas internt sökbara för museet.

Projektet är möjligt bl.a. genom bidrag från Förlaget Sveriges Kommunikationer.

Robert Herpai



I Sveriges Kommunikationer är det inte bara tidtabeller. På "köpet" blir alla annonser och övrig information också skannat. Sidformatet är cirka 35 X 55 centimeter.



Gardiner

Nyhet!

Nu kan du på inredningsbutiken Village köpa tyg och andra tillbehör med det fantastiska mönstret av kontaktledningarna från Horreds station.

För den riktigt insatte kan man säkert känna igen sig. Inredningskedjan Village har sitt huvudkontor i Horred och designern har inspirerats av utsikten vid den lokala stationen.

Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle har blivit förtjusta i tyget och låter nu sitt café prydas av nya gardiner med mönster av Horreds kontaktledning.

Vill du se mer vad som erbjuds besök www.village.se och för att se tyget i gardinversion besök Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle och tag en kopp kaffe.

Maria Davidsson



Foton: Peter Iller



ställde landshövdingarna höga krav på milstolparna, som i Gävleborgs län där man satte upp gjutjärnsstolpar med kung Gustaf III emblem och landshövding F A U Cronstedt namn.

Järnvägarna ställde sådana krav på kurvradier och lutningar att man många gånger byggde helt skilt från landsvägarna även om ändpunkterna var samma. Till det bidrog också Nils Ericson's princip att bygga stambanorna där det var billigast och enklast, alltså minst problem med markinlösen. Tydligast är det i Småland där man sedan länge haft vägar längs åarna, t ex Lagan och Nissan, där också samhällena låg, och där konflikten mellan Ericson och sekreteraren Swederus blev så stark att denne avgick. Där järnvägarna ändå gick ganska parallellt med gamla vägar hände ofta att värdshus och gästgiverier ersattes av järnvägsrestauranger och järnvägshotell, se SPÅR 1991 där banan Katrineholm - Linköping beskrivs.

När järnvägarna tagit över den långväga trafiken fanns skjutshållningen fortfarande kvar som matningstrafik utgående från stationerna, som därför ofta hade stora väntplaner. På 1920-talet ersattes hästskjutsarna av bussar och taxi, och på 1970-talet flyttade restauranger och hotell ut till bensinmackarna, liksom på många håll lanthandlarnas efterträdare.

När de första järnvägarna öppnats för persontrafik kunde man snart köpa resebeskrivningar där man för varje station kunde läsa om sevärdheter, hotell och matställen.



Vissa handlade bara om en viss bana, andra var snarast texter till resekartor, som 1863 när en broschyr beskrev Stockholm-Göteborg, Hallsberg-Örebro-Arboga och Malmö-Alvesta. Under 1870-talet kom ett fåtal resebeskrivningar, men mycket läsvärd och humoristisk är Claës Lundins "Ströftåg" som berättar personligt om hans resa 1875 från Stockholm till Gotland, Kristianstad, Västakusten, Filipstad, Ludvika och hem igen till Stockholm, till stor del på järnväg, men med underbara skildringar av båttrafiken till Filipstad.

Ett fåtal resebeskrivningar gavs ut tillsammans med resekartor som hade gästgivar-gårdarna inprickade, med avstånd där emellan i fjärdingsväg. Märkligt nog hade Akrell's resekarta från 1857 inga järnvägar inritade. Man kan se att resa Stockholm-Uppsala passerade gästgiverier i Rotebro, Märsta och Alsike. Ville man fortsätta mot Gävle skulle man passera gästgiverierna Högsta, Läby, Yfre, Mehede och Västana. Från Stockholm mot Enköping passerade man Barkarby, Tibble, Gran och Lislena. Nästa karta av von Mentzer 1864 hade däremot järnvägarna inritade.

Svenska Turistföreningen bildades 1885 och redan 1886 började Bonniers ge ut "Illustrerat Sverige", en serie böcker i flera delar. De var i fickformat med röda band, och beskrev resor i första hand på järnväg, station för station, närmast båtförbindelser och sist landsvägsresor. Upplägget var inspirerat av Baedeker's böcker som gavs ut i Tyskland och 1879 första gången beskrev Sverige. Turistföreningen övertog kring sekelskiftet vad Bonniers börjat med och gav ut handböcker för de olika landskapen, fortfarande i röda fickformat med järnvägar som första alternativ. I vissa handböcker angavs föreningens representanter i olika orter, och det är intressant att se att i de flesta småorter var det stationsföreståndaren! Dessutom följde man i vissa fall Baedeker's ide att betygsätta hotell och restauranger.

Böcker för någon viss stad eller järnvägssträcka, sponsrade av lokala köpmannaföreningar genom många sidor med annonser, började ges ut på 1870-talet, bl a J Mankells bok "Stockholm förr och nu" som ger en del information om Stockholms stationer, men mest intressant är nog annonserna, man bl a beskriver stationsur, telegrafer och uniformsknappar.

Resebroschyr utgiven av Mora - Vänerns Järnväg 1884.

Wilhelmina Wahlgren, senare Skogh, drev 1890 järnvägshotell med restaurang i Bollnäs och Storvik, och hon delade aviftsfritt ut till gästerna en resehandledning för järnvägen Gävle - Falun - Mora och Insjön, skriven på svenska, engelska och tyska.

Därefter började resehandböcker för enskilda banor ges ut av järnvägsbolagen.



Svamp som börjar bli sällsynt

En svamp som brukade vara tämligen vanlig i hela landet men knappast är det numera är *syllsvampen Lentinus lepideus*.

Som många andra svampar föredrar den en speciell växtplats, nämligen grova stycken av barrträd på fuktig mark, och typiskt exempel var järnvägens slipers, åtminstone de som var så gamla att de inte var arsenikimpregnerade. När nu alla huvudspår har fått betongslipers börjar *syllsvampen* bli mer sällsynt, och man hittar den bara på museibanor och gamla industrispår, eller kanske på industriruinerna.

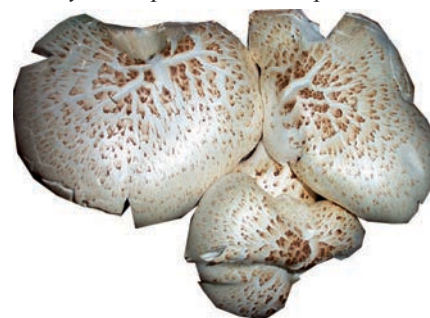
Syllsvampen har en decimeterstor hatt med vita skivor undertill och smutsvit något brunfjällig översida, och tjock hård fot med bruna fjäll, ofta osymmetriskt placerad så att den kan växa fram åt sidan från vedstycket. Hatten är inte hård med seg och trädig inuti. Syllsvampen är inte giftig men knappast möjlig att äta för sin konsistens.

En fortfarande vanlig svamp är däremot vedmusslingen *Gloeophyllum sepiarium* som växer på alla slags torr barrved, från döda stubbar till staket, stolpar, trädgårdsbord och roddbåtar, och även slipers, gärna upplagrade. Vedmusslingen är oftast formad som en hästhov eller mösskärm och sitter på exponerade lodräta ytor. Den är rödbrun, mörkare i mitten, har en undersida med labyrintiskt slingriga bruna skivor, och är ganska hård och mörkbrun inuti.

Erik Sundström



syllsvampen Lentinus lepideus





Recenserat

Gunnar Sandin har läst!



Dubbelsidig fusion
Banverket och Vägverket går samman till Trafikverket. En av dessas aspekter är att vara en stor arbetsgivare.

Vars relationer till en viktig personalkategori underlättas av att det på arbetstagar-sidan redan har skett en fusion: ban- och vägarbetare utgör tillsammans en sektion inom LO-förbundet Seko. Förra året manifesterades samverkan genom en minnesskrift med den vitsiga huvudtiteln *Vägval och spårbyten* och den långa undertiteln "Historien om hur rallarna och deras arvtagare i 100 år har arbetat och kämpat för ett bättre liv". Författare är ekonomihistorikern Mats Utbult. Med sitt frikostiga format och dito illustrationer påminner den om en annan facklig historik som häromåret recenserades i *Sidospår*, Lokförare i Stockholm.

Som undertiteln antyder började det med järnvägsbyggarna. Rallarna hade, och har än mer i myten, en starkt individualistisk prägel men som lokalt tidigt forcerades till sammanhållning och gemensamma aktioner genom den dominerande arbets- och löneformen gruppäckord. Organiseringen på nationell nivå och inom LO-familjen var besvärligare, delvis på grund av den individualistiska traditionen som gjorde att många attraherades av syndikalismen med dess fackligt och politiskt radikalare framtoning.

De stora banbyggena tog slut för den gången. Omställningen till vägbyggen och andra anläggningsarbeten var inte så märkvärdig eftersom många rallare redan hade provat på sådant, om vilket bland annat antologin *Rallarminnen* och Gustav Hedenvind-Erikssons böcker vittnar. Inte heller nu byggdes dock några särskilt starka fackorganisationer. Samma sak kan konstateras beträffande de rallare som blev kvar efter ett banbygge i funktionen som banvakter, vilkas ofrånkomliga geografiska utspridning försvårade inbördes kontakter och ett kollektivt uppträdande. Banvakterna var en utpräglad låglönegrupp men stod ändå i egna ögon ett snäpp högre än banarbetarna som först sent fick rätt

till åretruntanställning och därmed var beroende av sidoinkomster, från småbruk eller vad det kunde vara. Ett tillfälligt lyft ur låglöne-träsket som Utbult berättar om fick emellertid de som 1945–47 sattes till att skaffa fram lokved åt SJ och drev upp löneläget i hela skogshuggarkåren.

Organisationsarbetet relateras till den allmänna sociala och politiska utvecklingen men boken berättar också mycket om själva arbetet. Där erbjuder den inga större nyheter eftersom det finns åtskilliga beskrivningar av det traditionella banunderhållsarbetet som under lång tid knappast förändrades. Utvecklingen bromsades av att banarbetarkåren allmänt åldrades och att många veteraner ogärna tog till sej det nya. Det fanns också inom järnvägsfacket ett gammalt skråtänkande som förstärktes genom de starka yrkesorganisationer som fanns parallellt med den geografiska indelningen.

Så småningom kom Banverkets utbrytning ur SJ, och den värderas sammantaget positivt av de bararbetare som Utbult intervjuar. SJ:s fokus hade inte precis legat på nybyggnad och banunderhåll. Nu blev det rejält ökade (om än fortfarande otillräckliga) anslag till banan. Löneutveckling och arbetsvillkor förbättrades också genom självständigheten, tycks vara en allmän uppfattning bland de aktiva.

Vad Trafikverket kommer att innebära för de anställda vet vi förstås inte, men trenden till privatisering lär fortsätta. Därmed blir färre järnvägs- och vägarbetare statsanställda och deras sektion inom Seko krymper. Det blir i framtiden svårare att skriva en sammanhållen historik om deras fackliga organisering.



Ingrid André har läst!



Järnvägslivet

På de flesta arbetsplatser berättas det - vardagshändelser och skrönor. Där man ger någon typ av service till allmänheten florerar alltid historier om märkliga möten och

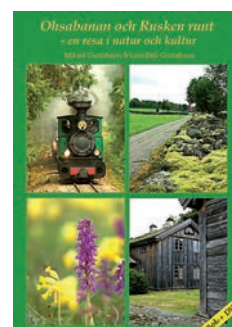
knasiga kunder. Snacket fungerar som ett kitt, som traditionsbärare och ibland som ett sätt att hantera en besvärlig vardag. Ibland finns det någon som skriver ner och ger ut sådana berättelser. Järnvägen utgör förstås inget undantag, det har berättats järnvägshistorier under hela 1900-talet. Jag tänker till exempel på signaturen Two Steps samlingar järn-

vägsberättelser från 1920-30 talen och på J.S Mauritz- *Järnvägslivet* från 1936. Den bästa romanen om tåg anses vara Gustav Olsons- *Tåg ut*, den kom 1951.

Nu har det kommit ytterligare en samling berättelser från järnvägen - glädjande nog från dagens resande. Det är Åke Johansson, som på Ordfront kommit ur med *Trainspottern och andra berättelser från järnvägen*. Den innehåller ett drygt 30-tal korta berättelser (utmärkt tågläsning!). Johansson, som tidigare redigerat boken *Järnvägsliv* - en antologi för En bok för alla, arbetar själv som tågmästare med bas i Sundsvall. Hans historier utspelas därför i huvudsak norr om Stockholm. De handlar om allt från kärlek på tåg, berusade passagerare och practical jokes arbetskamrater emellan. Johansson väjer inte heller för att berätta om det värsta - när någon begår självmord genom att kasta sig framför ett tåg. Han ger till och med en modern variant på den gamla skrönan om paret som skulle till -Venice- och som hamnade i Vännäs. Bäst gillar jag titelnovellen -Trainspottern som tog över tåget-, där Johansson ömsint berättar historien om hur tågnörden Janne, som vet allt om tåg och kollar dem dagligen på stationen, en gång råkar få sitt livs dröm uppfylld - att köra ett tåg på riktigt. Alla yrken har sina egna ord och uttryck. Johanssons språk är på det hela taget trevligt och lättläst. Emellertid tycks alla, som i min barndom var konduktörer, numera betitlas tågmästare. Och ett nytt begrepp har jag lärt mig - överliggning - den interna beteckningen på hotell, där järnvägar sover över. Trevlig resa med *Trainspottern*!



Christer Karlsson har läst!



Ohsabanan och Rusken runt – en resa i natur och kultur av Mikael Gustafsson och Lars-Erik Gustafsson

Det är inte helt lätt att recensera denna bok, särskilt inte om

man vill kategorisera den till en viss genre. Jag försökte bestämma mig för om det var en järnvägsbok, en fotobok eller en guide över sevärdheter. Den är lite av alltihop, vilket kan vara en svaghet men också en styrka, beroende på läsarens preferenser. För min egen del blev behållningen större när jag började se boken som en inspirationsbok, där man kan hämta intryck för att bli inspirerad att besöka Ohsabanan

och de vackra omgivningarna. Den kan kanske också tjäna som en inkörsport till ett djupare intresse för banan och att rent av bli medlem i järnvägsföreningen. Boken domineras av de vackra bilderna. Dock verkar en del bilder ha blivit lite mörka i trycket. Måhända skall det vara så av konstnärliga skäl, vilka jag inte förstår att uppskatta. Avsnitten om natur och kulturlandskapen vittnar om ett djupt naturintresse hos skribenten. Trots att jag har ett stort naturintresse har jag svårt att uppskatta makrobilder på blommor och småkryp. Lite väl många sådana för min smak.

För den som mest läser boken med den järnvägsintresserades ögon ges en bred översikt över vad man kan se och uppleva längs Ohsabanen. Man får också en bild av historiken för banan och om museiföreningens start, nutid och framtid. Det finns även avsnitt som behandlar tekniken kring ånglok och 600-mm järnvägar. Texterna är skrivna så de kan läsas av alla, inte bara av den genuine järnvägsentusiasten. En invändning man kan ha är att de olika kapitlen ibland känns lösryckta och den röda tråden är svår att hitta. Vissa textavsnitt hade mått bra av en hårdare redigering. Som exempel kan nämnas, att i princip samma text som behandlar ombyggnad av vagnar för att transportera storbehållare, finns beskrivna under såväl "historiken" som ett par sidor längre fram under "lok och vagnar".

Med boken följer en DVD-film som bilaga. På filmen får vi bl.a. följa med ett tåg mellan Ohs bruk och Bor, draget av det Tyska loket. Därefter presenteras de andra ångloken och motorloket "Ohs". Det är en trevlig och njutbar film, där vi också får inblick i vilken utmaning det är att hålla dessa gamla lok i körbart skick. Bl.a. kan vi se sekvenser från tillverkning och montering av nya ångpannor. En annan scen som jag tyckte var trevlig var vattentagning ur en bäck med hjälp av lokets ejektor. För att travestera på ett uttryck – en film kan säga mer än tusen ord och bilder.

Sammantaget tycker jag att boken förvarar sin plats även hos en inbiten järnvägsentusiast. Kanske inget för den rena kalenderbitaren med de flesta av oss finner säkert inspiration och glädje av boken. Med tanke på att det dessutom följer med en trevlig DVD-film får man god valuta för pengarna.

Utgiven av LEG-video. ISBN 978-91-633-5545-5.

Lennart Lundgren har läst!



Järnvägsminnen 9
Så har den kommit, del 9 av serien Järnvägsminnen utgiven av Trafik-Nostalgiska förlaget. Denna gång handlar boken

om smalspår i Bergslagen. Boken bygger på bilder av framlidne Hans Eriksson i Smedjebacken som ofta besökte och fotograferade banorna. En annan mycket intresserad och kunnig person, Erik Sundström, har skrivit text och kompletterat med egna bilder. Hans hade åstadkommit en fantastisk samling färgdiabilder främst från Helleforsbanorna. Eriks bilder är mestadels från Dala-Ockelbo-Norrsundets Järnväg (DONJ).

Jag själv började fotografera i mitten av sjuttioalet och är väldigt glad att få ta del av andra personer som var ute och fotade tidigare. Boken innehåller fantastiskt fina bilder. Ett exempel på detta är den mycket fina bild som symboliserar Bergslagen med flera horisonter i olika blåtoner.

Boken börjar med historien om järnhanteringen. Sedan får vi följa Säfsnäs järnväg, Gyttorps krutbruk, Dalkarls gruvbana, Nybergets gruvor i både bild och text. Kapitlet Hellefors bruksbanor på 1960-talet omfattar ett stort antal bilder både på fordon samt miljöer. Vi får också följa med på de resor Svenska Järnvägsklubben gjorde under 60-talet. Boken omfattar också trakterna kring Köping med Köping-Uttersberg-Riddarhyttans Järnväg. Östra kanten speglas med Byvalla-Långshyttans Järnväg. Västra kanten speglas med Nordmark-Klarälvens Järnvägar. Något som skulle vara intressant i alla dessa kapitler vore en fordonsförteckning så läsaren fick reda på vad som hände med alla dessa fantastiska fordon. Kanske bokens format inte rymmer detta?

På 10 sidor i slutet får vi lite av historien och se Eriks bilder från DONJ.

Boken innehåller mycket fina bilder och är kompletterad med intressanta bildtexter. Denna bok kan verkligen rekommenderas både till de som var med på den tiden och de som inte var det.

Utgiven av Trafik-Nostalgiska förlaget, ISBN 978-918530586-5.

Godsvagnar med konstiga signaturer

Eftersom Sverige hade ett järnvägsnät som till mer än halva längden byggts som enskilda banor, ofta ägda av kommuner eller industrier, hade vi en mängd olika signaturer före vagnarnas nummer.

De olika bolagen fick ursprungligen välja signaturer själv och tog ofta ändstationernas initialer följt av J för järnväg, men 1906 ville Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen undvika förväxlingar och kom med nya krav på hur signaturerna skulle vara.

Man krävde att exempelvis banorna Hjo-Stenstorp och Härnösand-Sollefteå, liksom Nybro-Sävsjöström och Norra Södermanland, Frövi-Ludvika och Finspång-Lotorp eller Malmö-Simrishamn och Mellersta Södermanland skulle ha olika signaturer, och då fick man plocka in även små bokstäver.

Utöver järnvägssignaturer fanns även malmvagnar märkta LKAB eller FREJA. De sista åren på Gotland gick vissa sockervagnar märkta SSA.

Några år efter 1979 gick flera vagnar märkta OHAB, vilket betydde Otterbäckens Hamn AB. De fick bara gå mellan Otterbäckens hamn och Bofors.

Bakgrunden var att när Nora Bergslags järnväg skulle förstatligas ägde järnvägsbolaget även hela hamnen i Otterbäckens, och SJ vägrade överta hamnen. Gullspångs kommun var angelägna att behålla hamntrafiken och befarade att SJ skulle flytta den till Kristinehamn. Efter många långa diskussioner kom man överens om att kommunen skulle få överta hamnen och alla NBJ moderna godsvagnar som inte var av SJ typer.

Det var åtskilliga stora treaxliga vagnar litt M(u) byggda på 1950-talet som använts för transport av skrot för nedsmältning i Degerfors och Bofors. En del av dem var redan ombyggda med stolpar och fällbara plåtlämmar, och dessutom fanns stora oljetankvagnar. Därigenom skulle man kunna erbjuda billiga transporter från Otterbäckens till bruken, men det visade sig ändå att Kristinehamn vann i längden, och 1987 lades hamntrafiken ned.

Erik Sundström





Sommar

14 juni - 18 augusti

- Teaterföreställning
mån - fre (14/6-30/7)
- Jan Jörnmark Övergivna platser
 - Visningar av
banvaktarbostaden Hosäter
 - Visningar av museet
lördagar & söndagar
 - mm



Kom ihåg!
Boka redan nu in
årets museidag
11 sept



SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM
SWEDISH RAILWAY MUSEUM
GÄVLE

Rälsgratan 1, 026-144615, www.jarnvagsmuseum.se