

SIDOSPÅR 3/10

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjö Museichefen har ordet

Mycket sol och många fordon

Många har denna sommar njutit av sol och värme och följaktligen har inte fullt så många lagt lite av ledigheten på museibesök men besökstalen på våra museer är inte katastrofala även om vi hade hoppats på bättre siffror. Vi har blivit bortskämda med beröm från våra gäster och så även i år. I Ängelholm har utställningen "Kvinnors uppfinningar" gett stort eko och det alltmer utnyttjade uteområdet med minitåg, park och dressincykling har blivit en riktig sommaroas. I Gävle förhöjde två teaterföreställningar vid banvaktarstugan dagligen under sex veckor museiupplevelsen utomhus medan Jan Jörnmarks utställning "Övergivna platser" var en uppskattad nyhet under tak. Med den nåddes också en helt ny, ung publik. Jag hoppas att ingen museivän blev alltför upprörd över de fordon i minst sagt bedagat skick som blev en del av utställningen.

Mycket har skrivits om kronprinsessans bröllop men de tåg som kördes mellan Gävle och brudgummens närliggande hemort, Ockelbo, kom inte att tillhöra det omskrivna. Måttlig beläggning på tågen men bra reklam i det direktsända Melodikrysset genom hovmästare Dunér och hans radiokaka gav ändå valuta för insatsen. Den kungliga vagnen var aldrig aktuell då den sedan i april är utlånad till det holländska järnvägmuseet och utställningen "Royal Class". Under sommaren har vi också sänt iväg repliken av loket "Novelty". Denna gång till den tyska jubileumsutställningen "Adler, Rocket & Co" på DB Museum i Nürnberg. Utställningen som samlat loken från Rainhill och flera av deras nära samtida pionjärer pågår till den 31 oktober.

Dessa fordon kommer snart tillbaka men vi har också framför oss en tid med hård gallring i samlingarna. Hantering och förvaring av omfattande samlingar är ett problem på de flesta museer och det säger sig självt att problemen för vår del blir både stora och tunga. Vi har i ett antal år kunnat lämpa över övertaliga fordon på museiföreningar men tendensen är likadan hos dem - att man har för mycket. Den här gången kommer vi inte att klara oss utan en rejäl utskrotning, av framför allt gods-

och tjänstevagnar, men säkert en hel del som för tio år sedan ansågs värdefullt. Vi kommer naturligtvis att undersöka bevarandeanternativ. Målsättningen är att minst 150 fordon ska avvecklas inom två år.

Jag håller också på med en översyn av hela museiverksamheten i Trafikverket. Regeringen förväntar sig effekter av sammanläggningen av Banverket och Vägverket och i jakten på effektivisering för att få mer väg och järnväg för skattekronan kommer även museerna att synas ordentligt i sönerna. Detta ger oss samtidigt möjligheter att följa upp de utredningar som nyligen gjorts för utveckling av verksamheten. Det är mycket värdefullt för oss med en aktiv ägare. Först då kan drömmar realiseras men då måste man också vara beredd på förändring och även eftergifter. En gallring av samlingarna är det sammanhanget helt nödvändig för att kunna föra en vettig diskussion om ändamålsenliga lokaler för att bevara vårt omistliga kulturarv.

Ny logotype

I och med att Sveriges Järnvägmuseum nu ingår i Trafikverket, resultatenheten Trafikverkets museer, har man fått en ny logotype.

Nedan tre olika varianter av den logotype som fortsättningsvis kommer att användas.



Järnvägmusei

Nästa forskarmöte blir i Gävle 16-17 oktober

Är du intresserad att delta? Lyssna och lära eller har du något som du vill dela med dig av? Träffa likasinnade?

Seminarieavgiften är 325 kr och i den ingår lunch och middag på lördagen, övernattnig, frukost och lunch på söndagen. Fika ingår också. Kontakta JvmV epost: info@jvmv.se för mer information!

Rolf Sten

Sidospår rättar!

Loket på förra numrets omslag är Du 122 och ingenting annat!

Red.

Rapport från Nynäs

Järnvägmusei Vänners projekt sanitetsvagn.

I framtiden kommer det att behövas en vagn som är utrustad med duschar och toaletter vilka fungerar som ett slutet system med stor kapacitet.

Därför startades ett projektsamarbete mellan Järnvägmusei Vänners och Sveriges Järnvägmuseum hösten 2009. Bengt Lindberg (JvmV) och Thom Olofsson (Jvm) är projektledare.

En före detta resgodsvagn SJ Fo4 25379 utsågs till lämpligt objekt för detta ändamål. Då vagnen också haft förflutet i Slöjdtåget och som utställningsvagn för Riksställningar måste all inredning tas ur.

Utvändigt kommer vagnen att efterlikna

Nyttilverkad passbit med nitar och allt passas in där ett rostskadat parti tagits bort.

Foto: Lennart Lundgren.



Vänner

det utseende den hade på 50-talet. Detta för att passa in i årgångståget. Vagnen hade ursprungligen fyra skjutdörrar för lastning och lossning av resgods. Tre av dessa kommer att svetsas igen för att ge utrymme för duschar.

De inledande arbetena gjordes utomhus på Nynäs. Bl.a blästrades de rostskador som upptäcktes. Därefter började arbetet med att riva ut den gamla inredningen. Februari 2010 flyttades vagnen in i den gamla smedjan.

Rostlagningen var mer omfattande än vad blästringen visade. Efter borttagning av de rostskadade partierna upptäcktes att flera stödjärn var upprostade. Dessa fick bytas. Nya plåtar med nitar tillverkades. Den synliga delen av vissa spant fick även nytillverkas.

Regelverket i vagnens golv visades vara delvis skadat. Arbeta med att reparera detta har påbörjats. Återmontering av golv har också påbörjats.

Projektering av VVS och el pågår. Ritningar över vagnens nya inredning har tagits fram. Projektet fortsätter med stor



Förberedande arbeten inför inläggning av nytt golv i vagnen. Foto: Lennart Lundgren.

entusiasm från deltagarna och arbetet sker företrädesvis på torsdagar.

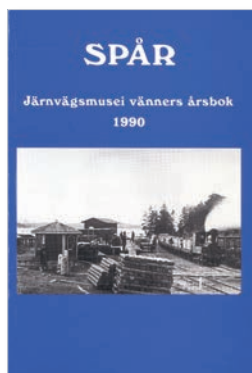
Vill Du hjälpa till? För mer information, kontakta JvmV på info@jvmv.se

**Lennart Lundgren Tim Svensson
Bengt Lindberg**

Utbyte av rostskadade partier. Vagnen står inne i smedjan. Foton: Lennart Lundgren.



Tidigare årgångar av SPÅR och Sidospår



Saknar du någon årgång av årsboken SPÅR eller något nummer av medlemstidningen Sidospår? Kanske något att ge bort som present till någon som har allt?

Innehållsförteckningar, priser mm finns på vår hemsida under adressen jvmv.se/spar/jvmv_spar.html

Om du inte har tillgång till Internet! Skicka oss ett brev med din adress så skickar vi papperskopior till dig.



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 3 - 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

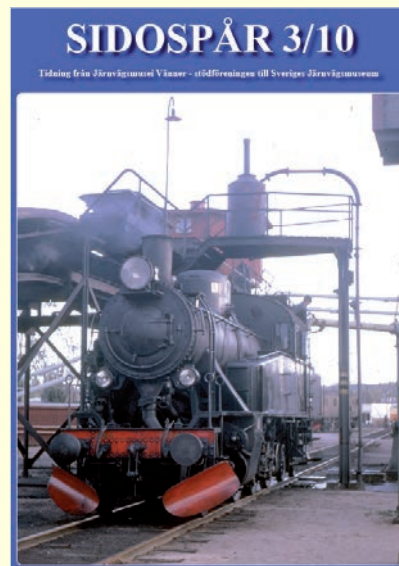
I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

Ulf Diehl ulf.diehl@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 4 2010 utkommer i november
Presstopp 15 oktober



Omslagsbilden:

Kristinehamn lokstation 1969-10-09. S1 1924 fyller på förråden av vatten, stenkol och sand. Foto: Björn Malmer.

SJ lokomotorer littera Z4p beställda 1955



Z4p 399 uppställd på Kalmar Västra för leveransfotografering. (SJVM – KVAB)

Diesel ersätter el och ånga i Östergötland

I januari 1955 anhöll Järnvägsstyrelsens Drifttjänstbyrå hos Maskintekniska byrån om anskaffning av ytterligare 10 lokomotorer littera Z4p. Som motiv angavs ökat behov till följd av övergång från el- till dieseldrift på smalspårsnätet väster om Linköping. Lokomotorerna behövdes snarast och skulle vara utförda för multipelkörning.

Efter 3 års utredande hade Järnvägsstyrelsen beslutat att eldriften på linjerna Linköping–Vadstena, Fornåsa–Motala och Klockrike–Borensberg skulle avvecklas från tidtabellsskiftet sommaren 1956. För godstrafiken väster om Ringtorp behövdes fortsättningsvis 5 lokomotorer littera Z4p med utrustning för multipelkörning. Därtill behövdes lokomotorer för att ersätta ånglok i lokalgodståg Kimstad–Skärblacka.

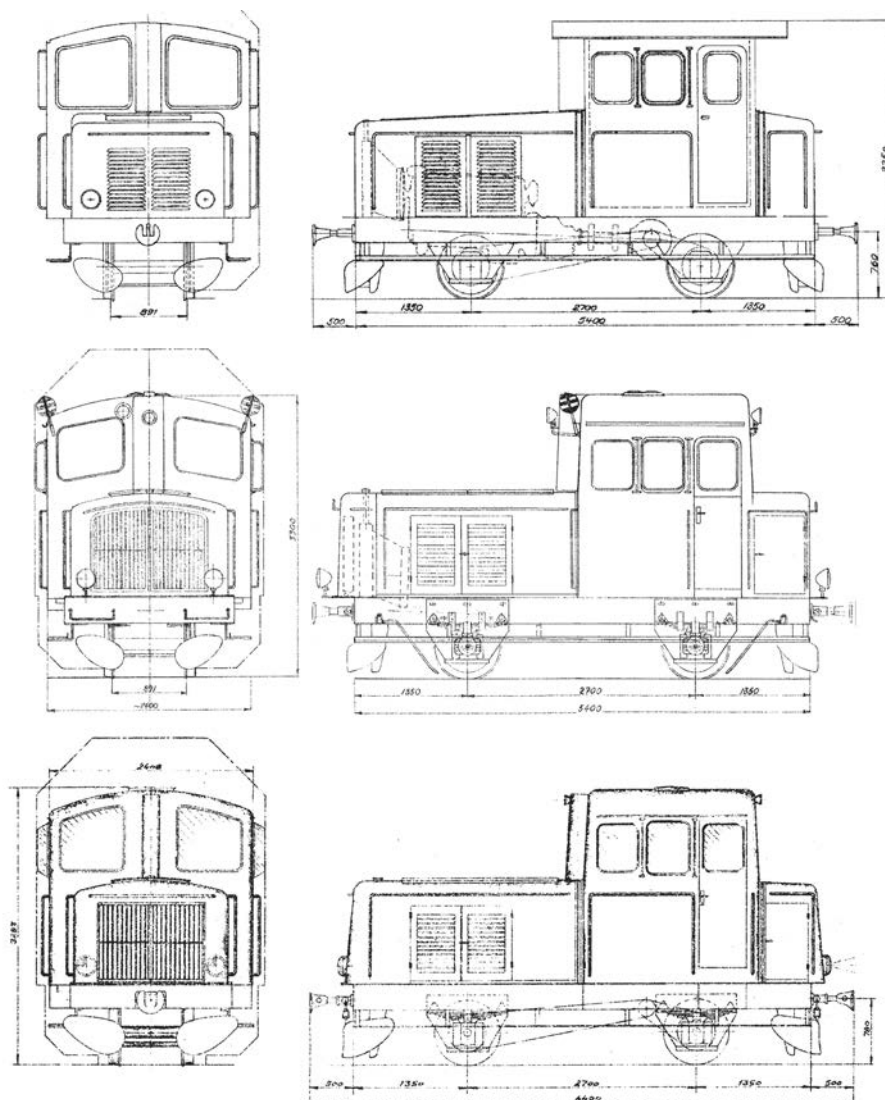
Anbudsförfrågan och beställning

I juli 1955 hade behandlingen inom Maskintekniska byrån kommit så långt att anbudsförfrågan kunde sändas ut till tänkbare leverantörer. De var Kalmar Verkstad, Kockums i Malmö samt ASJ i Falun. Förfrågan avsåg 10 lokomotorer littera Z4p för 891 mm spårvidd. SJ skulle tillhandahålla ritningar för ramverk och maskineri. Dessa baserades på av Kalmar Verkstad till SJ tidigare levererade loko-

motorer. Överbyggnaden skulle tillverkas efter av leverantören uppgjorda ritningar. SJ skulle utan kostnad för leverantören tillhandahålla bland annat hydrauliska

växellådor, rullkedjor, bromsdetaljer samt elpneumatiska YBL-ventiler. Anbudstiden gick ut i slutet av augusti 1955. Beskrivning av de anbudsförfrågade lokomotorerna återges i sin helhet på följande sidor.

ASJ Faluns anbud hade det lägsta priset med 74.000 per styck. Leverans skulle ske 10–14 månader efter beställning. Kockums var dyrast med 79.150 per styck och leverans skulle ske under perioden september–november 1956. Kalmar Verkstads anbud löd på 75.600 per styck var därmed något dyrare än ASJ Faluns. Man erbjöd dock leverans redan 5–9 månader efter beställning. Med hänvisning till leveranstiden valde SJ att anta Kalmar Verkstads anbud. Beställningen gjordes i slutet av september 1955 och under november utväxlades kontrakt avseende Z4p 387–396.



Förslagsritningar från tre tillverkare

Överst: ASJ Falun

Mellan: Kockums

Nederst: Kalmar

Diesel ersätter ånga i Småland

I oktober 1955 föreslog trafikinspektören i Kalmar att ångloken i lokalgodstågen 9860–9861–9862 Vetlanda–Sävsjö–Målilla–Vetlanda skulle ersättas med lokomotorer. Tillgängliga vagnviktsuppgifter visade att det skulle vara möjligt. Samtidigt föreslogs att tågen skulle dras in på sträckan

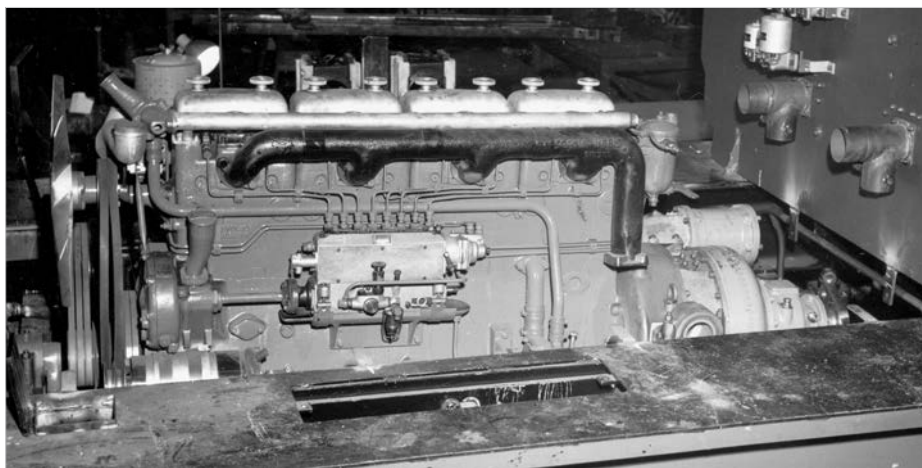
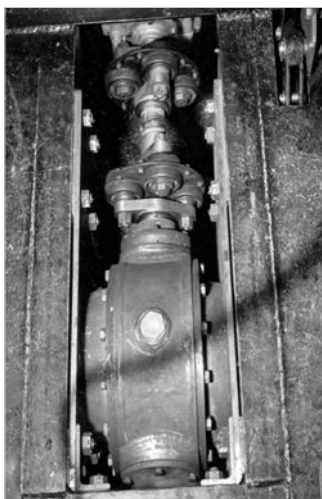
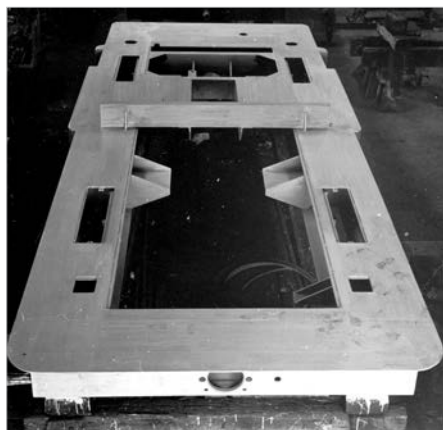
Gårdveda–Målilla. Efter genomförd utredning föreslog distriktschefen i Borås att 3 av de nyligen beställda lokomotorerna skulle tilldelas distriktet för ett genomförande. Alternativt att beställningen hos Kalmar Verkstad skulle utökas.

Av distriktschefens skrivelse till Drifttjänstbyrån framgår att trafiken mellan Vetlanda och Sävsjö var av sådan omfattning att multipelkopplade lokomotorer normalt krävdes för godstågen. Mellan Vetlanda och Gårdveda var den av mindre omfattning och vanligen räckte det med en ensam lokomotor. En av lokomotorerna skulle därför kunna utnyttjas för växling i Vetlanda under en stor del av dagen. Som reserv behövdes en lokomotor. Den årliga driftskostnadsminskningen uppskattades till 140.000 kronor.

Utökad beställning

Efter en telefonförfrågan från Maskintek-

Tillverkningen på Kalmar Verkstad dokumenterades genom dessa bilder. (SJVM – KVAB)



niska byrån erbjöd sig Kalmar Verkstad i november 1955 att utöka beställningen med 5 lokomotorer littera Z4p lika de tidigare beställda. Kostnaden för de 5 tillkommande skulle bli 74.000 per styck.

Månaden efter erbjudandet bekräftade SJ den utökade beställningen. Slutleverans skulle ske före mitten av september 1956. De tillkommande lokomotorerna skulle erhålla nummer 407–411. För erhållande av en sammanhängande nummerserie bestämdes samtidigt att numren för de 10 tidigare beställda lokomotorerna skulle ändras från 387–396 till 397–406. Detta skedde genom nummerbyte men en under tillverkning varande serie normalspåriga lokomotorer.

Växellådor från stridsvagnar

SJ skulle i enlighet med förutsättningarna för beställningen tillhandahålla bland annat hydrauliska växellådortyp DF 1,0 av Atlas-Diesels tillverkning. Dessa växellådor inköptes från Armétygförvaltningen. Först inköptes 12 och efter det att lokomotorbeställningen utökats ytterligare 4.

Det rörde sig om reservväxellådor till stridsvagnar M40 och M42-TH. Innan de överlämnades till Kalmar Verkstad genomgick de revision och ombyggnad hos Atlas-Diesel.

Utformning av överbyggnad

Förarhytt och huvar skulle utformas enligt förslag av tillverkaren. De tre anbudsgivarnas förslagsritningar återges härintill. ASJ Faluns utformning anslöt i hög grad till utseendet på de industrilok verkstaden tillverkade. På motsvarande sätt anslöt Kockums utformning till en serie normalspåriga lokomotorer littera Z43 som man nyligen levererat till SJ. Kalmar Verkstads förslag hade betydligt mjukare och rundare former än de Z4p som tidigare byggts för SJ. Formspråket hade delvis hämtats från några industrilokomotorer som byggts året innan. Maskinellt sett var alla tre

Ytterligare ett leveransfoto med Z4p 399. Denna gång från en något ovanlig vinkel. (SJVM – KVAB)

förslagen identiska och i enlighet med kravspecifikationen.

Leverans

Leveransen fullgjordes i avtalad tid under perioden februari–september 1956. I februari 1956 hade Drifttjänstbyrån beslutat hur de 15 nya lokomotorerna skulle fördelas. Beslutet baserades på önskemål som under 1954 och 1955 inkommit från distrikten.

Z4p 397–401

Z4p 397–401 levererades till 27 maskinsektionen i Småland. Tre var avsedda för tåg tjänst Sävsjö–Vetlanda–Gårdveda, en var avsedd för växling i Växjö och den resterade skulle utgöra reserv.

397–399 användes den första tiden efter leverans för diverse prov. I april 1956 bestämdes att de skulle utlånas till 37 driftsektionen. Orsaken var ett stort behov av dragkraft på Gotland till följd av transporter från Stånga grusgröp till byggandet av Visby flygplats. 100.000 m³ fyllnads massor skulle transporteras och man var försenade på grund av en snörik vinter. Lokomotorerna skulle ha återlämnats till 27 maskinsektionen i juni men fick behållas på Gotland över sommaren. I september bestämdes att de skulle omplaceras till 37 driftsektionen för fortsatt användning på Gotland. Som ersättning skulle 27 maskinsektionen erhålla Z4p 315, 316 och 320 som dock inte behövde avsändas förrän betkampanjen på Gotland var slut. Orsaken var att de äldre lokomotorerna var revisionsmässiga efter den tunga grustrafiken. Omplaceringen gjorde att arbetet kunde utföras på verkstaden i Finspång utan att det medförde några extra transporter. Vid genomförandet omplacerades 323 istället för 316. De överflyttade lokomotorerna var utrustade för multipelkörning och kom bland annat att tjänstgöra i godståg på Öland.

400–401 placerades i Vetlanda och insattes där som avsett i godståg Sävsjö–Vetlanda–Gårdveda. Båda dessa lokomotorer kom att bli kvar i Vetlanda under sin aktiva tid.

Z4p 402–411

Z4p 402–411 levererades till 2 maskinsektionen i Östergötland. Fem var avsedda att ersätta eldragkraft, tre för tåg tjänst Skärblacka–Kimstad och en för växling i Finspång. Den resterande skulle utgöra reserv.



De första månaderna användes Z4p 397 och 398 för prov av bland annat multipelkörning. (SJVM – KVAB)

402–406 placerades i Linköping för användning i godståg på linjerna väster om Linköping samt för godståg Linköping–Kimstad och åter.

407–411 placerades i Norrköping. 409 var dock utlånad till 5 maskinsektionen i Västergötland de första månaderna efter leveransen. Användningen i godståg Skärblacka–Kimstad kom ej till utförande på grund av personalpolitiska skäl. 1957 insattes diesellok littera Tp i denna trafik. De nya lokomotorerna kom i stället att användas bland annat i godståg Norrköping–Arkösund/Valdemarsvik. Överskottet medförde senare att 410–411 omplacerades till 5 maskinsektionen i utbyte mot två Z4p som saknade utrustning för multipelkörning.

Problem med drivkedjor

Redan under de första månaderna i Östergötland inträffade flera brott på drivkedjorna. Maskiningenjören i Norrköping rapporterade i september 1956 till Maskintekniska byrån om problemen. I skrivelsen

uppgavs att kedjorna varit mycket hårt slitna efter endast 250 mils användning varför en undersökning föreslogs.

Inom 2 maskinsektionen ägnades problemet fortsatt uppmärksamhet. I februari 1957 agerade maskiningenjören på nytt. Man hade då noterat att det endast var lokomotorer i Linköping som drabbats av onormalt slitage med åtföljande kedjebrott. Dessa lokomotorer användes i tåg med 40 km/t som största tillåtna hastighet. De i Norrköping användes i tung växling och i tåg med överföringsvagnar som endast fick framföras i 30 km/t. Order utfärdades att hastigheten normalt ej fick överstiga 35 km/t och under inga omständigheter fick vara större än 40 km/t. Samtidigt framfördes önskemål till Maskintekniska byrån om att ihopdragbara tvåkammarbuffertar skulle monteras. Övriga lok i tåg tjänst hade sådana koppel för att minska rycken och därmed slitaget på fordonen.

Maskintekniska byrån beslutade i september 1957 att ihopskruvbara buffertar skulle provas på Z4p 410 och 411. Efter

önskemål från verkstaden i Finspång ändrades det till Z4p 402 och 403 som stod på tur för revision. I maj året därpå gjordes en utvärdering varvid det framkom att rycken helt eliminerats och att slitaget på drivkedjor, kedjekransar och hornblock minskat avsevärt. Det beslutades därför att multipelkopplingsbara Z4p vid revision skulle förses med ihopdragbara buffertar.

Arbetsmiljöproblem

Från personalen framfördes tidigt klagomål mot de nya lokomotorernas fjädring. Den ansågs bristfällig och tjänstgöring medförde ofta huvudvärk samt muskelsmärter i rygg och nacke. Konstruktionen hade förbättrats genom att hytten vilade på gummielement och saknade mekanisk förbindelse med ramverket. Problemen ansågs därför inledningsvis bero på ökad användning i tågtjänst och bristande spårstandard i Östergötland.

Sommaren 1957 provades mjukare bär-fjädrar på Z4p 404. Resultatet blev dock att gångegenskaperna förvärrades. Nya prov med andra fjäderdimensioner gjordes vintern 1957–1958 på Z4p 402. Inte heller detta försök gav önskat resultat. Däremot visade de samtidigt genomförda proven med ihopdragbara buffertar att sådana minskade problemen med skakningar i förarhytten.

Sommaren 1958 ansågs problemen vara så allvarliga att de via kontaktläkaren i Linköping hamnade på generaldirektörens bord. Nya försök gjordes att med fjädrande motor minska problemen men dessa kvarstod. Våren 1959 ändrades därför fjädringen på Z4p 407 av verkstaden i Finspång. Bladfjädringen ersattes med axelboxfjädrar av gummi. På sensommaren samma år utfördes motsvarande ändring på Z4p 406. Under provtiden ändrades konstruktionen sedan det visat sig att gummielementens mellanplåt spruckit. Senare kompletterades fjädringen med stötdämpare i bakändan. Detta förbättrade gångegenskaperna men de ansågs likväl inte vara godtagbara och lokomotorerna återställdes till blad-fjädring. Året därpå gjordes försök med Metalistik gummielement.

Beskrivning på lokomotor litt Z4p

1. Vikt och prestanda

Fordonen skola genom leverantörens försorg barlastas så, att de med fulla förråd av vatten och olja ha en tjänstevikt på 14 ton, lika fördelad på de båda axlarna.

2. Motor och drivanordning

Motorer skall vara av fabrikat Scania-Vabis, 8-cyl diesel typ D 812. Kraften överföres från motorn via en hydraulisk växel, system Lysholm-Smith,

typ DF-1,0 till en riktningsväxel. På växellådans utgående axel anbringas kedjehjul. Triplex rullkedjor överför sedan kraften till kedjehjul på drivaxlarna.

Motor och hydraulisk växel skola upphängas enligt Scania-Vabis ritn nr 34067 med hjälp av upphängningsgummi.

Mellanaxeln mellan hydrauliska växeln och växellådan skall vara utförd som teleskopaxel och vara försedd med elastiska kopplingar.

Kugghjulen skola vara noggrant inslipade, så att god anliggning erhålles mellan kuggarna.

Vid uppmonteringen av växellådan skall noga tillses att utgående axeln kommer i sitt rätta läge, vinkelrätt mot lokomotorns längd- och vertikallaxlar, samt att centrumlinjen för ingående axeln till fram- och backväxeln kommer att sammanfalla med motoraxeln.

Samtliga kedjehjul skola hava noggrant frästa kuggar enligt å ritningarna angivna profiler.

3. Manöverorgan

Följande organ skola vara dubblerade, så att körning kan ske från båda sidor i hytten:

Motorreglage, spak för hydraulisk växel, omläggning för fram- och backväxel, hävstångsbroms, tryckluft, tryckluftsandning, signalanordning, reglering av kylarjalusi.

Övriga organ och erforderlig instrumentering anordnas å ett instrumentbord vid framskärmen i hytten. Sålunda anordnas på detta bord: startkontakt, strömställare, avbländningsomkopplare, hastighetsmätare av typ, som kan godkännas av järnvägsstyrelsen, termometer för motorns kylvatten, oljetrycksmätare för motorn, säkringar för den elektriska utrustningen samt instrument för den hydrauliska växeln.

Multipeldrift skall möjliggöra, att två fordon samtidigt kunna manövreras från det första och bör anordningen omfatta motorreglering, manöver för hydraulisk växel samt riktningsväxeln.

Anslutningskopplingarna utföras i båda ändar av lokomotorn.

Skyltar av vitkodat aluminium med etsad text skola angiva de olika manöverorganens och instrumentens funktion.

4. Elektrisk belysning

Lokomotorn skall vara utrustad med en 500 watts generator och ett 19 cellers Nife KD15-batteri av svensk tillverkning med en kapacitet på 150 amp-tim och 24 volts spänning.

Batteriet skall vara så placerat, att vatten lätt kan påfyllas. Batterilådan skall vara väl ventilerad. Batterifrånskiljaren skall vara 2-polig.

Fordonet utrustas med 4 buffertstrålkastare och 2 röda signallyktor. Buffertstrålkastarna skola vara av typ Marchal Equilux.

I förarhytten skall finnas tak- och instrumentbelysning. Instrumentbelysningen skall vara effektiv men ej bländande. För sladdlampa skall finnas 3 st uttag, varav ett i förarhytten.

5. Övriga detaljer för motor och kraftöverföring

Bränsletanken skall rymma minst 350 l och skall vara utförd av galvaniserad plåt. Den får ej vara bredare än att den lätt kan uttagas från sin plats genom inspektionsluckorna. För bränslets påfyllning skola å lokomotorns båda sidor finnas rymligt dimensionerade och lätt tillgängliga påfyllningsanordningar. För kontroll av bränslemängden skall tanken vara försedd med mätsticka. Bränsleledningarna skola vara rikligt dimensionerade och avstängningskranen lätt tillgänglig. Tanken skall vara försedd med bottenavtappningskran.

Ljuddämparen skall vara effektiv och kraftig och

anordnad framför framskärmen. Avgasröret skall vara utfört som teleskoprör. Avgaserna skola utsläppas över taket å hytten.

Omläggning för fram och back skall ske med hjälp av el.pneum. ventiler och strömställare.

En låsanordning skall finnas, varmed växeln kan förreglas i neutralläget.

6. Hornblock

För att möjliggöra justering av drivkedjorna skola hornblocken göras förskjutbara i lokomotorns längdriktning. Vid vardera hornblocket anordnas en skala med visare. Hornblocken skola uppsättas och justeras så, att styrplanen för lagerboxarna hava sina exakta lägen såväl i lokomotorns längd- och tvärriktning som diagonalt, då samtliga visare stå mitt för 20-strecket å resp skalor.

7. Övriga detaljer till underrede

För dragkrokarna gälla styrelsens bestämmelser ang tillverkning och leverans av dragkrokar, SJSt-425.

8. Tryckluftdetaljer

Tryckluftbroms. Järnvägsstyrelsen tillhandahåller bromseffekt enligt särskild förteckning.

Mbr regnr 1:12/55.

Kompressorn skall drivas medelst kilrep direkt från motorn. Remskivan på kompressorn skall vara utbildad till svänghjul. För att möjliggöra justering av kilremmarnas spänning skall kompressorn med hjälp av ställskruvar kunna förskjutas i sidled. Kompressorns smörjkopp skall vara lätt åtkomlig.

Tomgångsregleraren placeras lätt åtkomlig och så att huvudbehållarmanometern kan observeras vid inställningen. Anslutning till rörledningarna göres med Dartkopplingar i omedelbar närhet av tomgångsregleraren.

Förarventilen placeras vid hyttens ena sida och förses med länkrörelser till ett handtag vid andra sidan, så anordnade, att föraren vid bromsning drager handtaget mot sig.

Lokomotorerna skola vara utrustade med säkerhetspedal. Denna skall kunna sättas ur funktion genom en ventil, som påverkas av manöverorganen.

Signalanordningen skall bestå av tryckluftdriven tyfon typ KMV 75/460.

Kopplingskranarna fastlåses vid rörledningen medelst en låsmutter och på samma sätt fastlåses även slangkopplingens nippel vid kopplingskranens yttre förskruvning. Nyckelvidden för den senare låsmuttern får icke överstiga 53 mm.

Kopplingsnåven justeras med låsmuttern. Detta skall ske vid slangkopplingens påsättning.

Justeringen får sålunda ej ske genom att slangklämman öppnas och gummiröret vrides i förhållande till nippeln.

Bromscylindern skall överallt ha god anliggning mot ramverket och fästes vid detta medelst svarvade skruvbultar, som insätts ovanifrån och säkras med fjäderbricka.

Bromsrörelsen skall justeras, så att en-kammar-kolvens slaglängd vid fullbromsning blir 70mm med en tillåten tolerans av +/- 5 mm. Bromsrörelse skall vara så lätttrörlig, att återställningsfjädrarna efter verkställd bromsning förmår återföra bromsrörelsen i lossäge.

Bromsregulator typ KV2-350 skall anordnas.

Målning av bromsdeltaljer. Handtagen till kopplingskranarna skola målas i bjärt röd färg. Övriga detaljer svartmålas.

Provning av bromsen skall utföras enligt av styrelsen utfärdade direktiv i "Bestämmelser ang provning av tryckluftbromsen".

Hävstångsbroms skall anordnas på vardera

sidan av hytten. Långhålet i dragstången för hävstångsbromsen skall lämna fritt spelrum för bulten även vid cylinderkolvens största slaglängd. Dragstångens längd skall vara så avpassad, att någon nämnvärd dödgång ej förefinnes bakom bulten i lossläget.

9. Apparater för tryckluftsandning

Vid manövrering av sandningsventilen vid endera sidan av förarhytten skall sandning ske framför första hjulparet i färdriktningen.

10. Förarhytt

Förarhytten placeras så nära lokmitt som möjligt och bör vara utförd så att sikt finnes från förarens plats över de båda huvarna. Den skall vara utförd av konstruktionsplåt och uppläggas på gummi fristående från huvarna och erforderliga åtgärder vidtagas för att tillförsäkra bästa möjliga ljud- och värmeisolering från motor och transmission. Motorns avgasrör isoleras i förekommande fall därför väl mot förarhytten.

Förarhyttens isolering mot utvändig kyla skall vara så utförd, att även vid en yttre temperatur av -30°C normal temperatur kan erhållas i densamma. Avskärmningen av kylaren skall vara effektiv. 1 st panelradiator typ UWE uppsättes på vardera sidoväggen i förarhytten.

Golvet utföres av 1 1/4" impregnerat, spontat och hyvlat golvträ, som belägges med en minst 3 mm tjock brun linoleummatta på underlag av halvhård masonit.

Instrumentbordet skall beläggas med isolitplatta eller motsvarande.

I vardera sidoväggen skall finnas ett fast och ett skjutbart fönster. På ömse sidor om skjutfönstren anbringas skyddsglas. Dörren skall öppnas inåt och vara försedd med öppningsbart fönster. Samtliga fönster skola ha splitterfritt glas.

Anordning för ventilering av hytten, hållare för 2 förarstolar enligt ritning

Mbr 51862 samt klädkrokar på lämplig plats skola finnas.

Lämpliga skåp för verktyg mm uppsätts. Varmvattenrören isoleras, varvid rörskarvarna isoleras separat och märkas med gul färg.

För att underlätta revisionsarbetet skall hytten kunna lyftas bort som en enhet.

11. Maskinrum

Maskineri, bränsletankar o d överbyggs med huv av konstruktionsplåt och profiljäm. Huvu skall vara försedd med sido- och takluckor av tillräcklig storlek för att medgiva god åtkomlighet vid förekommande arbeten. Hela motorhuvu skall vara lätt borttagbart som en enhet. Den får ej heller vara mekaniskt förbunden med förarhytten.

För att erhålla bästa möjliga sikt görs huvarna så smala och låga som möjligt. Åtkomligheten av maskineriet får ej bli lidande.

För att underlätta kylarens demontering skall huvens framgavel vara löstagbar.

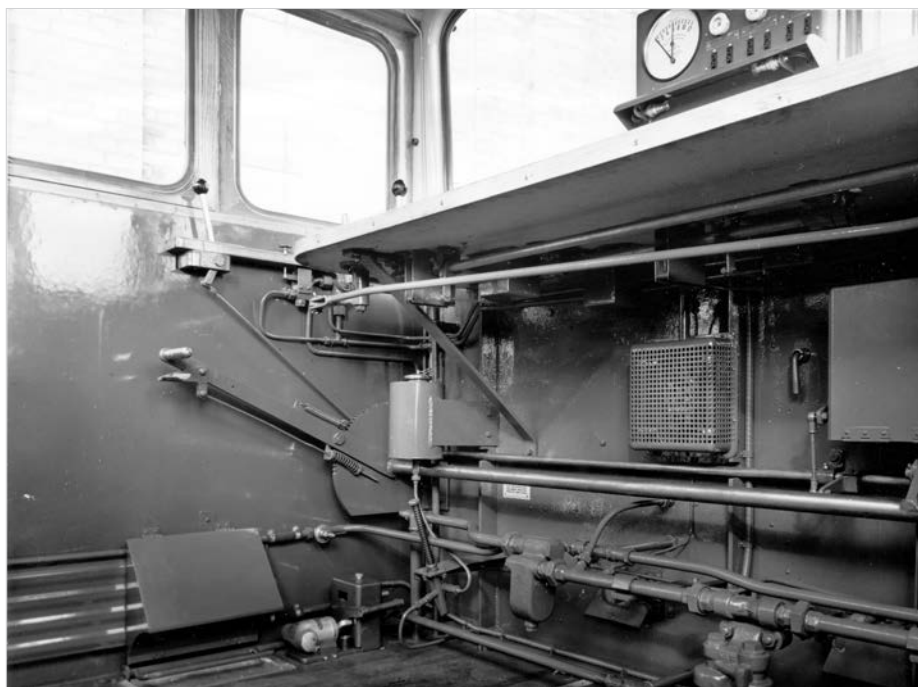
Kylaren för hydrauliska växeln anbringas framför motorkylaren.

Framför motorkylaren anbringas en reglerbar jalousi, som av föraren kan manuellt inställas från förarhytten.

Rummet bakom förarhytten överbyggs med en huv. Under denna huv placeras bl a luftbehållare och bränsletank.

Detta rum skall vara försett med golv, så att det kan användas som förvaringsrum för redskap o dyl.

Fotsteg och ledstänger skola placeras både utefter långsidorna och vid gavarna samt på motorkåpens främre ände, så att kylarvatten bekvämt kan påfyllas.



Interiörer från hytten med manöverbord och manöverorgan. (SJVM – KVAB)

Uppstigningshandtag vid sidodörrarna och kopplarehandtag anbringas. Framändesskärmar skola uppsättas. De monteras på förarhytten.

12. Utrustningsdetaljer

Förutom den i Mbr reg.nr 1:16/51 omnämnda verktygssatsen skall lokomotorn utrustas med eldsläckare, typ Alwe II, signalfaggor, signalglas, knalldosor, hållare för telefon, smörjschema, skylt med högsta tillåtna hastighet samt statistikkorthållare.

På förarhyttens utsida på båda sidor bredvid ingångsdörren placeras adresskorthållare.

13. Målning

Bromsrörelsen, draginrättningen och dylika med underredet ej fast förenade detaljer målas endast en gång med svart oljefärg utan föregående grundning.

Ramverk, förarhytt och huvar målas utvändigt

med SJ standardkulör S.

Invändigt målas huvarna med grå oljefärg, SJ standardkulör G. Förarhyttens tak och väggar ned till fönstrens underkant målas med crème-gul färg, SJ standardkulör D. De delar av väggarna, som ligga under fönstren, målas med Ripolin nr 15 (teakfärg). I övrigt målas lokomotorn svart.

14. Märkning

På vardera sidan anbringas bokstäverna SJ och fordonets ordningsnr enligt ritning nr 25585 samt littera enligt ritning 21356 av plåt eller gjutjärn, vitemaljerade på både fram och baksidan. För inbördes placering gäller ritning 21968.

På varje buffertbalk målas på två ställen fordonsnummer enligt ritning Mbr 25849:1.

Dessutom uppsättes på vardera sidan en vikt-skylt av metall.

Faktatabeller

Lokomotorer beställda 1955-09

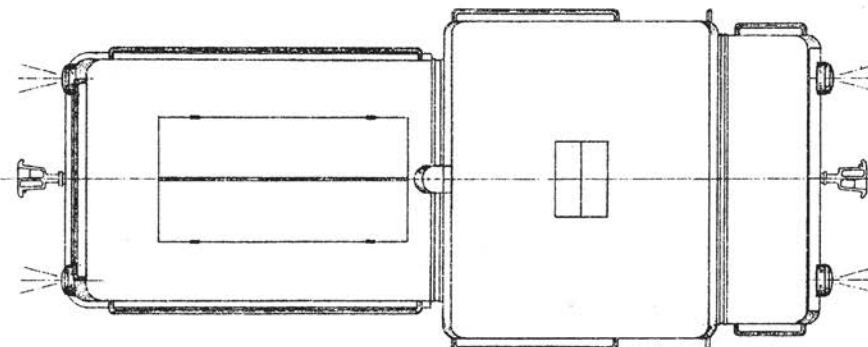
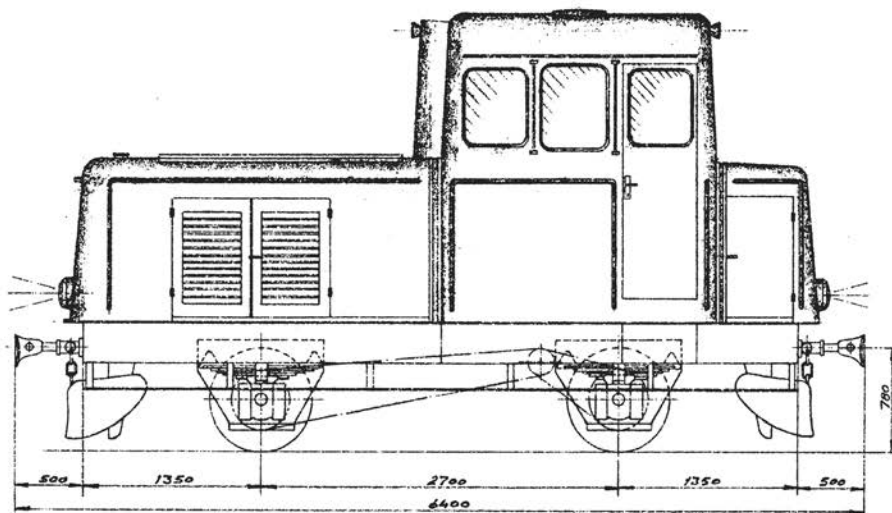
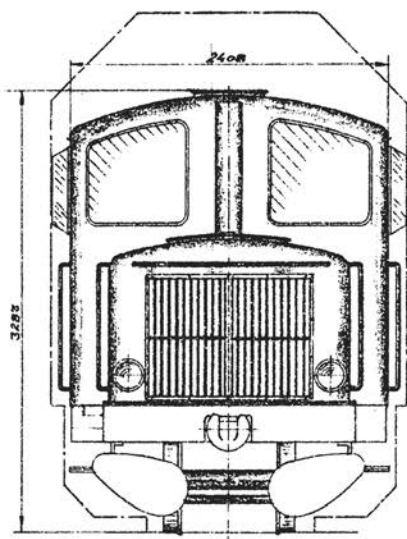
SJ-nr	Littera	Tillverkad	Leverans	
(387)→397	1955-12	Z4p	1956 Kalmar V nr 118	1956-02 27 ms
(388)→398	1955-12	Z4p	1956 Kalmar V nr 119	1956-03 27 ms
(389)→399	1955-12	Z4p	1956 Kalmar V nr 120	1956-04 27 ms
(390)→400	1955-12	Z4p	1956 Kalmar V nr 121	1956-04 27 ms
(391)→401	1955-12	Z4p	1956 Kalmar V nr 122	1956-04 27 ms
(392)→402	1955-12	Z4p	1956 Kalmar V nr 123	1956-05 2 ms
(393)→403	1955-12	Z4p	1956 Kalmar V nr 124	1956-05 2 ms
(394)→404	1955-12	Z4p	1956 Kalmar V nr 125	1956-05 2 ms
(395)→405	1955-12	Z4p	1956 Kalmar V nr 126	1956-06 2 ms
(396)→406	1955-12	Z4p	1956 Kalmar V nr 127	1956-06 2 ms

Dimensioner och data enligt SJ Str 421 (262)

Dieselmotor	Scania-Vabis D812
effekt	hkr 160
antal cylindrar	8
cylinderdiameter	mm 115
slaglängd ,	mm 136
varvtal per minut	2000
Hydraulisk växellåda	Atlas-Diesel DF 1,0
Axeltryck – axel I	ton 7,0
Axeltryck – axel II	ton 7,0
Tjänstevikt	ton 14,0
Hjuldiameter	mm 760
Direktbroms	Tryckluft
Tågbröms	Tryckluft
Handbroms	Hävstång
Belysning	El generator

Lokomotorer beställda 1955-12

SJ-nr	Littera	Tillverkad	Leverans
407	Z4p	1956 Kalmar V nr 128	1956-07 2 ms
408	Z4p	1956 Kalmar V nr 129	1956-08 2 ms
409	Z4p	1956 Kalmar V nr 130	1956-08 2 ms
410	Z4p	1956 Kalmar V nr 131	1956-08 2 ms
411	Z4p	1956 Kalmar V nr 132	1956-09 2 ms



SJ littera Z4p
397-411

Underlag: KVAB 1M-12233

Skala 1:45

"Pråmleden," kommunikationsleden Långshyttan - Born

Del 1 Born - Engelsfors

De flesta som åker på riksväg 80 någon mil väster om Hofors märker knappast av det lilla uppehåll i skogen som omgärdar vägen.

Åt ena hållet bara en liten skogsväg med en grind och åt det andra en knappt synlig, igenvuxen skogsväg bland granarna.

En knappt förnimbar känsla av att det skulle kunna ha varit en väg överhuvudtaget är svår att få, och att det skulle var en övergiven järnvägsbank skulle sätta fantasin på prov.

Om du dessutom skulle påpeka att det var en av 1880-talets hårdast trafikerade banor så skulle nog alla ruska på huvudet och le.

Och ändå så var det så, för de anspråkslösa lämningarna är inte mindre än banvalarna efter den transportled som gick från bruket i Långshyttan upp till Borns station längs Gävle-Dala järnväg.

Leden skapades 1874 för att tillgodose det starkt expanderande bruket med transporter av träkol, malm styckegods och i viss mån malm.

Det som kallas "Pråmleden" och vilken idag är en populär turistled i historiskt tecken var ett kombinerad sjö- och land-transportsystem som förenade de tidigare nämnda ändpunkterna.

Men innan vi ger oss in på den sista delen av transportleden, nämligen sträckan Engelsfors-Born som denna artikel huvudsakligen handlar om får vi titta tillbaks lite på den historia som föregick banan

Bergsmansbygden i södra Dalarna

Långshyttan och Stjärnsund i Husby socken har en tradition av järnframställning som sträcker sig tillbaka till medeltidens töcken.

Ursprungligen var detta bergsmännens rike där processen från malm till stångjärn kontrollerades av samma person eller familj.

Endast diverse privilegiebrev och bergsmännens protokoll från hytt drift återstår av den värld som fanns i bygden innan de stora bruken började växa fram under 1800-talet.

Deras slit med malmbrytning, kolmilning och transporter har glömts bort, och dess noga bedrivna samdrift och av kungliga dekret bestämda tillverkningsvolymer tillhör idag historieböckerna för den intresserade.

Men även deras tidevarv skulle ta slut



Karta från slutet av 1890-talet utvisande regionen där kommunikationsleden Långshyttan - Born var i drift.

även om det skedde i så omärklig takt att det knappast syntes att en ny tid hade grytt. Under 1800-talet började efterfrågan av järn öka så dramatiskt att bergsmännen inte kunde och kanske inte heller ville hänga med.

De mindre hyttorna blåstes ner för alltid, hammarsmedjor som slagit stångjärn sedan Gustav II Adolfs dagar tystnar en efter en men ingen tycks märka det.

En ny tid hade omärkligt kommit till bygden, bergsmännen ger upp och säljer till de stora bruken som växer upp gynnade av städernas kapitalstarka ägare.

Den siste är Bengts Gustaf Jansson som 1859 säljer sin andel till klosterverken och på detta sätt avslutar en 800-hundraårig tradition (hans hus är bevarat som "bengtsbo" och är idag bl.a. brukshistoriska föreningens i Långshyttans butik)

Klosterverken däremot vilar inte utan

startar upp en storbruksdrift bergsmännen bara kunde drömma om och har inom kort byggt en masugn med ett helt nytt tänkande enligt Håkan Steffansons epokgörande konstruktion.

Produktionen i Långshyttan stiger på ett år från en för landet tidigare imponerande årsproduktion på mer än 900 ton tackjärn 1861 till oerhörda 3220 ton 1862!

När dessutom en andra ugn tas i drift 1874 ökar produktionen 6549 årston vilket gör att Långshyttan det närmaste decenniet är landets absolut största tillverkare av tackjärn.

Allt detta var för mycket för de förbönder som i generationer kört laster till Gävle och Västerås, eller transporter av nödvändiga råvaror för bruket.

Forbönder var samlingsnamnet på de bönder och lantarbetare som under den tid på året då jorden inte kunde brukas



"Forkörare", oljemålning av J.F. Walander 1821-88.

I våra dagar drivs dragkraften av alkohol och förarna äter fibrer, under 1800-talet var det som synes tvärt om.

transporterade brukets produkter på kärror eller slädar till utskeppningshamnarna för en kontant ersättning.

Ofta var det de enda kontanter de fick under året och därför eftertraktat i denna bytshandels tid.

Transportapparaten knäade under den oerhörda ökningen vilket ledde till att utsocknes folk började söka sig till trakten, lockade av de höga dagslönerna som bruket såg sig tvungen att betala.

Bruksledningen uppmärksammade till slut problemet och började se sig om efter ett transportsystem som kunde vara under deras kontroll och minska risken för att råka i beroendeställning till förböndernas tjänster och priser.

Klosters Bruk och klosterverken

De flesta höjer nog lite på ögonbrynen när namnet klosterverken kommer på tal, har ett kloster startat ett järnbruk eller...!? Men även om det ligger nära tillhands, många kloster var duktiga i hantverk så har de inte fått låna mer än namnet till bruket.

För även om Klostret i Husby hade andelar i både hyttor och smedjor så bedrev man aldrig någon egen tillverkning utan hade enbart inkomster därifrån.

Gudsberga Kloster som gett upphov till namnet var Cistercienserordens nordligaste utpost och lydde under Alvastra Kloster, bägge idag vackra ruiner och väl värda ett besök mellan tåg-utflykterna.

Gudsberga kom att grundas 1486 efter donationer av mark med mera för klostrets inkomster och blev ett viktigt kulturcentrum i området.

Viktigt men inte långlivat, för bara drygt femtio år senare sätter Gustav Vasa och reformationen punkt för dess tillvaro

genom att dess markegendomar bortförlänades till hans förtrogna.

Men även om klostret försvinner upphör inte järnhanteringen, tvärtom utvecklas den kraftigt under senare delen av 1500-talet och när Gustav II Adolf lämnar långtgående privilegier för hammarsmedjor blomstrar bygden upp.

Alla de hammare och masugnar som kom att vara i drift under de kommande hundra åren hade sitt ursprung i trettioåriga krigets stora behov av järn och smidesprodukter vilket via den så kallade järnvågen, en föregångare till tullverket skeppades ut till hugade köpare i omvärlden genom de fåtal exporthamnar som tilläts finnas.

Det var konungens och maktens sätt att hålla koll på vart det tog vägen.... trodde man för försäljningen var lika pragmatisk som i alla tider så svenskt järn kunde lika gärna sitta i de vapen våra arméer mötte ute i Europa.

Men uppe i Husby socken där huvuddelen av bruken låg bekymrade mansig inte mycket över krigets larm nere på kontinenten utan bröt malm, satte upp masugnar och hamrade stångjärn under de följande två sekler fram till början på artonhundratalet och de stora omvälvningarna som napoleonkrigen förde till Europa.

Klosters bruk formas

Bergsmännen som ägde de skogar och gruvor som bruken i dessa bygder krävde hade haft trygga tider sedan medeltiden, skyddade av noggranna förordningar om hur mycket man fick bryta, tillverka men framförallt garanterat få betalt,

1810 började den idyllen rämna under den nya tidens krav i Sverige, Ett Sverige som nyss kastat ut en kung Gustav IV

men snart skulle få en fransk general som nästa.

Under tiden fick som galjonsfigur den tidigare mördade Gustav III, s åldrade broder Karl med det illavarslande ordningstalet 13 fungera som regent.

Med symptom som idag antagligen skulle klassas som senilitet förmådde han inte hålla nyliberala borgare stängden utan luckrade upp privilegiesystemet för att sedan i det närmaste strunta i statskontrollen av järnhandeln.

Med andra ord så var det nu fritt fram för bruksägare att köpa upp mark och hyttor för att på detta sätt koncentrera och effektivisera driften.

Och det gjorde man med besked, olika ägare kommer och går och anläggningar startas och försvinner men till slut under senare delen av 1850-talet börjar den industriella revolutionen i Sverige och tillverkningen skjuter i höjden.

Men järn är tungt och som vi läst så kunde aldrig så många hästforor dra alla dessa tusentals ton och ännu minde råvarorna som tillverkningen krävde.

Därför satte sig bruksägarna ner och funderade på hur det här skulle gå till!?

Pråmleden, den första transportlösningen

Den lösning som man fastnade för omkring 1870 var en kombinerad sjö- och landtransport mellan Långshyttan via Stjärnsund till Borns station längs Gävle - Dala Järnväg, GDJ.

Som så mycket annat som bruket företog sig var lösningen genomtänkt och för sin tid modern.

Som lite bakgrund till varför man valde just denna lösning var att Klosters bruk köper Stjärnsunds bruk som förfogade över ett antal smedjor och masugnar i området, bl.a. Silvhytteå mellan sjöarna Fullen och Grycken.

Då även bruken Rörshyttan, Engelsfors samt Edske masugn kom att ingå så kom nu hela bygden att ligga under samma hand. Den senare gjorde sig världsberömd genom att vara platsen för G. F Göransson första lyckade ståltillverkning enligt Bessemers metod, vilket gav revolutionerande resultat vid masstillverkning av stål.

Mycket av vår välfärd och Sveriges ställning inom ståltillverkningen föddes alltså längs denna transportled.

Den ursprungliga banan var en lätt hästdragen trallbana, en inte alltför stor omställning från fordriftens tid vilket även hade den lyckliga biverkningen att Ortsbefolkningen inte blev negativt inställd till lösningen.

Det verkligt futuristiska var nog dock att man valde att lägga räls på pråmarna som drogs över sjöarna vilket gjorde att den sedvanliga, arbetskrävande omlastningen slapp göras.

Då transportvolymerna som tidigare nämnts översteg den egentliga kapaciteten uppstod inte något inkomstbortfall för daglönare, de hade gott om andra sysslor att sköta så inkomsten var inte hotad.

Klosters bruk kunde efter en konjunktursvacka efter Fransk-tyska kriget 1871 bara glatt konstatera att tillverkningsvolymerna slog alla tidigare rekordår i spillror och ugnarna gick för högvarv.

Men även om aktieägarna gnuggade händerna så bävade alla de idag namnlösa människorna som skulle sköta transporterna

Den rikliga Rällingsbergsgruvan några kilometer från Långshyttan ansågs ha gett sin bästa malm och nödvändigheten att skaffa malm utifrån var akut. (Nu efteråt så vet vi att man skulle hitta en större malmkropp där bara några år senare som skulle räcka in på 1940-talet, men om det visste ingen då)

Alltså detta var en avgörande tid för Klosterverken, man måste för att överleva ha trygga transportvägar som kunde förse Bruken i Långshyttan, Stjärnsund och Edsken med råvaror och även kunna forsla de färdiga produkterna ut i omvärlden.

Man började studera alternativen och bör mycket snabbt ha kommit fram till att egentligen fanns det bara en rimlig väg och det var att nå järnvägar som hade förbindelser med kusten.

Att försöka nå kontakt med kanalerna var oöverstigliga hinder och att skapa en sjöled rent av omöjligt.

Anslutningen till GDJ och omvärlden

Nu hade ju Gävle - Dala Järnväg öppnats bortom Robertsfors, dagens Hofors vilket starkt gynnade området 1859 men bruken bortom sjöarna hade samma läge som innan.

Nu borde ju dessa vara mycket ange-

lägna att få till en anslutning till GDJ och det var man också men inte lika benägna att betala för det.

Det skulle dröja fem år till Klosterverken med flera huvudtaget ställer önskemål om spåranslutning dvs. 1864.

Där vill man att järnvägen ska dragas ner till den övre sjön Edskens östra strand och med en 20300 fot eller något över sju kilometer lång järnväg knyts ihop med GDJ.

Vilken spårvidd som avsågs framgick inte av skrivelsen men herrar Som Wärn, Petrè och Bergendahl den sistnämnda med gruvorna i Garpenberg vilka skrev under önskelistan överlät nog de tekniska till andra att lösa för själva såg man mest till nyttan.

Allt detta ansåg man skull anläggas och drivas av GDJ men man försäkrade att transportvärdet årligen skulle vara 50 000 Riksdaler, en aktningssvård summa även för ett större järnvägsbolag som för överskådlig tid framöver hade ensamrätt i området.

Någon entusiasm väckte det trots allt inte hos GDJ för det skulle dröja till 1866 innan ett kontrakt kommer till stånd och då med ett betydligt mindre åtagande för GDJ,s del.

Bruksägarna fick därför se sig nöjda med att Gävle-Dala Järnväg från sin sida anlade en som man kallade "anhalt vid Hornsjöborn hvarest gods och passagerare emottages och avlämnas af ett uppgående och ett nedgående tåg hvarje dag" (och med uppgående menade man mot Falun och viseversa mot Gävle).

Med andra ord blev det av den beräknade investeringen i hundratusentals-klassen i stort sett bara en fingertutt, som den gamla sagan om skraddaren slutar med.

Och året därpå börjar man bygga anhalten som skulle komma att bära namnet Born, vilket det fått av det gamla Svenska ordet för "bära" och då mer bestämt att bära gods avseende mellan två sjöar, ett ord som för övrigt finns på många ställen i

denna bygd.

Men det blir för GDJ,s del bara ett extra stickspår med rundgångsmöjlighet för normalspåret, samt en vägövergång för eventuell trafik till den närläggna sjön Häglingen

Den senare möjligen för trafik till bruken kring sjön Hyn där det fanns vissa planer på att förbinda sjösystemen med kanaler för pråmtrafik.

Men efter att masugnen vid Lottbo lagts ner och de äldre hammarsmedjorna i området tystnat kom all trafik att gå vid Korsån, så godsflödet till Born kom enbart att komma från Klosterverkens anläggningar söder om GDJ,s linje.

Och 1867 står anhalten klar för trafik och samtidigt börjar Kloster AB att leverera sitt järn till den blivande stationen, Det kan ju tyckas att bruksägarna skulle ha varit angelägna att få igång en mera modern förbindelse ner till sjön Edsken som bättre hade svarat mot den ökade volymen järn som den nya tidens teknik förde med sig?

Men så blev det inte för de första åren sker transporterna helt och hållet med hästdragna vagnar eller vintertid med släde till bjällornas sång.

För visserligen så har man bestämt sig för att anlägga en kombinerad järnvägs- och pråmled mellan bruken vid Långshyttan och övriga anläggningar som ingick i Klosters bruk men vad ägarna tyckte och den kuperade naturen i området ville, ja det var två helt olika saker.

Jag tänkte i en annan artikel i kommande nummer ta upp själva pråmledens teknik och sträckning men för att förstå problemen för Born - Engelsforsbanan så får vi ta oss en liten utvikare ändå.

Transportleden avsågs att gå från sjön Tyllingen längst bort vid Långshyttan via spårförbindelse till Grycken med Stjärnsund som knutpunkt och bruken där.

Vidare genom ett uppmuddrat sund till



Born station på Gävle - Dala Järnväg 1907. Bortåt i bild är i riktning mot Falun. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

Fullen och sedan med en sluss upp till den översta sjön Edsken i vattenleden.

Det var vad man ville men som alltid var det moder natur som satte spelreglerna.

För byggandet av Slussen mellan sjöarna Fullen och Edsken var ett mycket vanskligt projekt, inte bara tekniskt utan även juridiskt då många vattendrivna kvarnar och sågar hade tappningsrätt som inte fick inkräktas.

Så uppbyggnaden av slussen vid Silv-flytteå kom att bli en både tidskrävande som dyr apparat innan den kunde tas i bruk 1872.

Då denna sluss i mångt och mycket var nyckeln i transportleden fördröjde det hela byggandet av övriga delar, då transporter av tyngre materiel inte kunde ske från bruken eller stenbrott.

Det är mot den bakgrunden vi får förstå att byggandet av den hästdragna järnvägen från Engelsfors upp till Born inte kommer igång först än 1871 alltså fyra år efter anhaltens tillkomst något som säkerligen inte väckte någon förståelse från GDJ vilka räknade med inkomster från bruken.

För det skulle vara hästanspända järnvägstrallor som skulle dra rikedomarna upp till GDJ och omvärlden, mer modern än så var man inte men om det var av omtanke för förbönderna och deras inkomst vågar vi nog inte säga.

Men som sagt 1871 drar arbetet på gång på allvar med hästbanan och utstakningen sker genom marker som helt ägs utav bruken eller som i man alla fall har kontroll över.

Detta underlättar mycket anläggandet för det blir aldrig fråga om att söka koncession eller att mark behöver exproprieras, allt sker ju så att säga på den egna bakgården.

Och under våren 1871 börjar några idag namnlösa banbyggare staka ut en sträcka på ungefär fyra kilometer upp till Borns anhalt där transportleden skall sluta.

Fyra kilometer! Men vad har ni gett er in på herrar bruksägare, har ni varit uppe i dessa marker och studerat området innan ni valde sträckan?

Javisst har ni varit det för det är fina jaktmarker och några av er har till och med varit och jagat med självaste kronprinsen i området, men inte tänkte man väl då på vilka höjdskillnader banan skall betvinga!

Och alternativet att ta sig fram vid det mera flackare landskapet mot Robertsholm är inte längre möjligt varelse prestigemäs-

Satelitbild med hästbanan inritad med blått.

sigt eller juridiskt, marken är i konkurren-ternas händer numera.

För när man till slut fått en bana som i alla fall en någorlunda frisk häst skulle kunna dra sitt lass på har helt plötsligt längden ökat till nästan sju kilometer, men då har man också kommit i närheten av malmen i Örlax-gruvan som tidigare varit svåråtkomlig.

Banans sträckning mellan Sjön Edsken vid Glaså och Born station vid GDJ

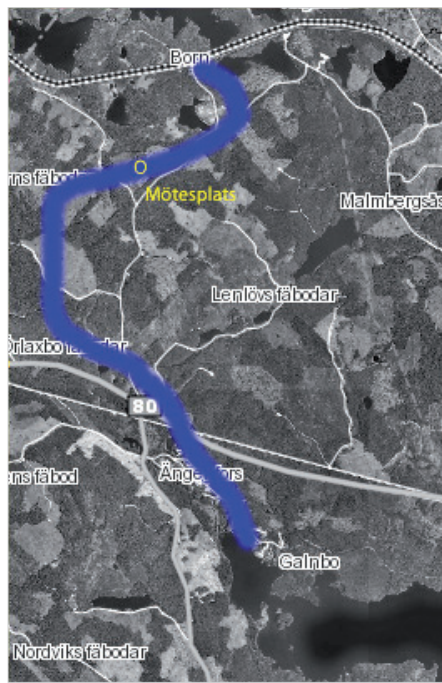
Vem det nu var som stakade ut sträckningen vet vi inte för arkiven är stumma, namn som J A Söderlind och Claes Adelsköld har framförts men någon som med säkerhet utfört projekteringen kan vi bara sia om.

Någon gång under 1873 slås den sista spiken i och banan är färdig men det var en lång väg dit som vi ska följa, för hela området är en vild blandning av rullstenåsar och branta gråberg sammanbundna av bottenlösa myrmarker.

Idag när man vandrar uppe vid de vittrande banvallarna omges man av tysta furor och tät vegetation men så har det inte alltid varit, när arbetet startade för snart 140 år sedan var området närmast ett kalhygge efter århundraden av kolning.

En berättelse från ett annat liknande område förtäljer att man i stort sett satt och lurpassade med stamtolken i hand på de späda träden tills de var mogna att huggas ! (stamtolk = ett krum-mått som mätte stammens diameter, spetsarna fick inte vidröra varandra)

Bristen på skog hade också tillåtit ljunger att växa vilt vilket inte var särskilt bra, för



när den revs bort och banvallarna byggdes eroderade den bara marken snabbt bort.

Och då banan aldrig riktigt kom att få någon riktig banavdelning som kunde sköta om rälsens läge och banvallarnas grusning regelbundet så skall antalet välta lass ha varit oroväckande högt.

Men vi reser tillbaks i tiden till 1871 och ser hur man med i stort sett bara handkraft lyckades bemästra naturen i ett landskap där ingen skulle kunna tänka sig en järnväg idag.

Men hur det gick till och i vilken ordning får vi ta vår inre fantasi till hjälp för tidsdokument eller fotografier är en mycket sällsynt företeelse när man ska berätta denna banas första stapplande tid.

Vi har några strödda styrelseprotokoll och lite löneböcker med idag tysta namn i samt på sin höjd tio fotografier från banans knappa arton år i drift, och med utgångspunkt från det förstär envar att luckorna är stora.

Lyckligtvis finns en artikel som kunde läsas i Norrlandsposten 1937 skriven av Sven Gerndt som var ingenjör vid Gävle - Dala Järnväg och som besökte platsen samma år.

Visserligen kom han fyrtiosex år efter att skendunket tystnat men det fanns fortfarande levande personer som varit med under den korta tid som hjulen rullade men det är också så nära vi kommer denna tid.

Så först till det tekniska om banan och det är också det kortaste kapitlet i denna berättelse för vi vet i stort sett ingenting! Inte på något ställe kan man läsa om leveranser, fabrikat eller ens spårvidd för den första hästdragna banan som kom att vara mellan 1873 fram till ångdriftens intåg 1880.

En hel del uppgifter om rälsvikter och dimensioner florerar men när jag har försökt hitta uppgifter i källmaterial så är resultatet klen för att inte säga obefintligt.

Lite bättre blir det när ångloket "Oscar" kommer 1880 för då har man krav på pannbesiktning och bananstandard, så även om som sagt banan aldrig hade koncession eller persontrafik kan vi i alla fall i officiella handlingar ana hur det kunde ha se ut.

Men som sagt hur arbetarna skred till verket 1871 får bli en berättelse snarare än en beskrivning för det enda som återstår idag är de stumma banvallarna.

Vilka var de då som höll i spadskäftet en sommar i slutet av förra århundradet?

Det vet vi lite mer om för då arbetet kom att pågå i flera år så syns det både i

kyrkböcker och rättshandlingar, för folket från Gagnef var inte bättre eller sämre än andra på den tiden.

Ett och annat barn skulle komma att få veta att pappan var en schaktarbetare och fjärdingsmannen fick ta hand om en och annan som varit alltför framgångsrik i slagsmål mot ortsbefolkningen.

För nu skall vi ju veta att Klosters bruk som kom att stå för betalning till byggnad och avlöning åt alla som arbetade vid banvallarna inte var speciellt frikostig med lönen, så man tog inte erfarna rallare utan mera beskedliga daglönare från den lilla dalasocknen Gagnef vid Österdalälvens strand 70 kilometer bort.

Men det var inget slumpvis val för Gagnefkarlarna var välkända som pålitligt folk och med armstyrka som man inte borde pröva arbrytning vilket de hade visat under både kanalbyggen som uppförande av hyttor.

Därför kunde man under några år antagligen se ett stort antal förmodligen efter dagens mått primitiva skogshyddor utmed hela sträckan upp till Born station för vad vi kan se så pågick arbetena enbart under den snöfria delen av året.

Och slita fick man för banvallarna kom att gå fram från sandiga sjöstränder upp för närmast oframkomliga rullstensåsar.

Efter några kilometer vidtog ett gråbergsparti som bör ha förbrukat åtskilliga ton krut att forcera, men den stenen skulle komma att behövas när myrarna upp mot Svarttjärn skulle fyllas.

Metoderna att bygga banan har fascinerat mig, amatör på området som jag är för även om metoden att bygga banvallar kan synas bara vara att gräva och fylla så vittnar resterna efter spåren om att så inte var fallet.

På många ställen är bankarna upp emot åtta till tio meter över omgivningen för att få till en acceptabel lutning och trots det så har flera partier stigningar på upp till 1:50.

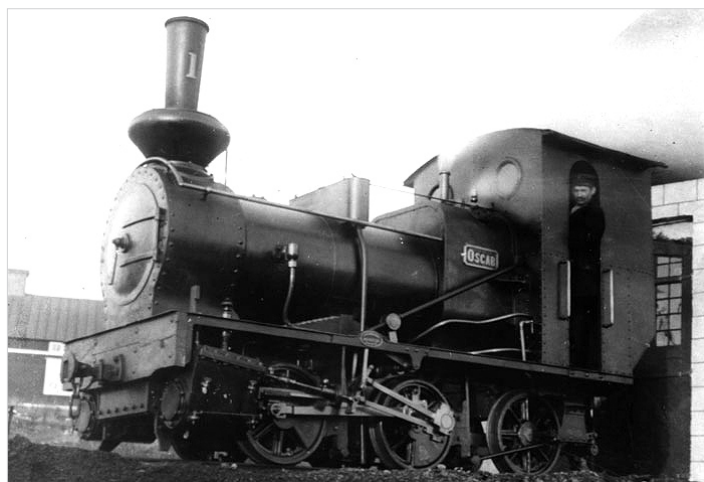
Efter lite grannande och goda råd på järnvägshistoriskt forum företog jag mig en markscanning på några ställen och då kunde klarhet fås i människans slit en gång i tiden, för med all tydlighet syntes det att en massiv träkonstruktion står kvar tyst och stum som ett tidens vittne inne i vallarna.

Det goda Gagnef-folket byggde alltså upp grova timmerställningar till rätt höjd där man sedan antagligen rullade fram vagnar med fyllning, vilket sedan tippades ner i avgrunden.

Säkerligen inget arbete för den veke

Born-Engelsforsbanans första lok "Oscar" fotograferat omkring 1910 uppställt utanför lokstallet i Långshyttan.

Varför loket kom att kallas Oscar finns inga säkra bevis, men då Sveriges konung var Oscar II kan det ju vara en fingervisning!



men flyttandet av sprängsten och schaktmassor var nog ingen barnlek det heller.

Hur många som slet längs Edskens stränder vet vi inte för lönerullorna anger bara bruket som helhet och inte vad för arbete som daglönaren utförde, så om det skedde längs den blivande hästbanan eller vid någon slagghög förblir nog olöst.

Men hundratals var det säkerligen om man skulle hinna bygga banan på två sommarhalvår som det var tänkt, och om vi tänker alla som skulle laga mat, sy kläder och trösta ungar så var det nog lika många till.

Därefter tog spårbyggandet vid och kanske användes rälsen redan under byggnadstiden, men vi ska ta i beaktning att det byggdes banor på olika ställen hela vägen bort till Långshyttans masugnar, gott och väl trettiofem kilometer från Born för det var en integrerad transportled man byggde.

För att klara en obruten kedja byggdes ner vid sjöstranden en brygga med en rörlig ramp där vagnarna kunde rullas av med handkraft och längs transportleden fanns ytterligare ett antal likadana bryggor, en tidig metod för "roll-on-roll-off" om man så vill kalla det faktiskt!

Sedan tog en bogserbåt vid som drog pråmarna men den delen berättar jag om nästa gång.

Och troligen startade man uppe vid stationen där rälsen kunde levereras med järnväg

"..byggde alltså upp grova timmerställningar till rätt höjd där man sedan antagligen rullade fram vagnar med fyllning, vilket sedan tippades ner i avgrunden..". Vidstående bild visar bankbyggnadsmetoden här använd på Ostkustbanans byggnad omkring 1924. Foto: Nybergskasamlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.



från England där de köpts in, från vem är dock inte utforskat än.

Som jag längre fram i kommande nummer ska berätta om blev den totala spårlängden nästan elva kilometer längs leden och till det kom en hel del spår inne på bruken i Långshyttan och Stjärnsund.

Även masugnen bortan vid Edskens strand där Göransson lärde sig tillverka stål enligt Bessemers metod kom att ingå i systemet och där låg även några hundra meter räls.

Att hästbanan gick på det hela taget samma sträcka som ångloken kom att gå är nog mer än troligt för hästarna orkade mindre och var känsligare för motlut än senare loken "Oscar" och "Kloster" var.

Hur det var med banans räls är en annan femma för som sagt arkiven säger ingenting utan det får bli den handgripliga verkligheten som får leda oss.

Men var, hela banan är ju sedan 12 decennier borta och spridd för vinden ombyggd som den blir nära nog totalt vid ångdriftens införande?

Nej inte riktigt för som jag nämnde så fanns det en liten snutt nere vid Edske masugn!

Och den lilla biten kan faktiskt leda oss rätt bra på vägen även om platsen idag knappt minner om sin svunna storhetstid i det Svenska stålets historia.

Bruket kom, efter att ståltillverkningen flyttats till Sandviken 1866, att framställa



*Hästdragna järnvägsvagnar.
Bilden visar ett "tågsätt" vid Finspong -
Lortorps och Norrköping - Fiskeby hästbanor.
Foto: Sveriges Järnvägmuseum.*

tackjärn till 1880 då hela rasket förstörs vid en brand för att aldrig mera återuppgå, denna brand kom lyckligtvis att frysa tidens gång på platsen.

Lite verksamhet pågick ytterligare några år i hammarsmedjan men det är oklart om spårtrafik förekom dessa år.

Så på några platser kunde man hitta lite spridda rälsrester innan platsen turistanpassades och marken jämnades ut, och som vi kan misstänka så var rälsen klen omkring nio kilo per meter

Och rester av samma räls kan hittas i Stjärnsund än i dag.

Något förbryllande är även en sten som legat i en av portarna till den nedbrunna hyttan, för i uthuggningarna kunde rälsens läge anas.

Nu är det kanske för tidigt att basunera ut det som århundradets fynd men om stenen talar sanning så var hästbanans spårvidd omkring 740 mm!?

Jag kan varken bekräfta eller dementera påståendena utan bara konstatera att det inte egentligen finns en enda skriven uppgift om spårvidden annat än för lokomotivåren, men den ombyggnad som då gjordes var mycket omfattande så det är inte osannolikt att även en spårvidds ändring skett.

Men som sagt saken kräver mera efterforskningar så sista ordet är inte sagt i denna fråga.

Alltnog trafiken med hästdragna trallor kom igång och visst ökades transportkapaciteten rejält för nu kunde en häst dra vagnar med järnämnen på den nylagda rälsen och ingen omlastning behövde ske för det var bara att rulla av och på dem från pråmarna.

Men som ni läsare kanske redan räknat ut så inträffade något som inträffar varje år nämligen vinter och isarna lade sig.

Alltså kunde den bogserbåt som anars så lätt drog många ton järn inte göra sitt värv utan fick ligga still, och den enda möjliga transporten fick ske med släde.

Så var man alltså tillbaks till ruta ett en stor del av året det vill säga att hästarna fick dra något hundratal kilo järn på slädar mot de kanske 7-800 kilo som trallorna kunde klara av även i stigningarna.

Detta var ett gissel som man fick dras med under hela pråmledens dryga arton år den brukades.

Visserligen så kunde man lasta om från slädar när sjöarna passerats men de som bedrev trafiken var inte dyrare än att de kunde köra hela sträckan så under vinterhalvåret låg troligen hästbanan tom och öde, möjligen körde hästslädarna på den plana bädd som snö bildade.

Så lite krast kan man säga att när hästbanan var färdig så var den egentligen redan omodern och den klarade egentligen inte heller transportvolymerna ens sommartid.

Men detta var en tid av enorm teknisk utveckling och snabbt ökande framställda mängder järn så det var inget unikt problem för vår lilla bana.

Men vi kan i försvara hästbanan genom att se i tillverkningsmängderna för dessa år att en stor ökning sker på mycket kort tid historiskt sett.

Och det beror på att man i Långshyttan vid denna tid skapar en ny tillverkningsmetod som ökar mängden högst avsevärt från omkring 3900 ton 1873 till över 6500 ton 1875, alltså mer än 2500 ton på några år.

Det kan ju tyckas obetydligt idag, nutidens stålverk producerar mer än så per dygn men på 1870-talet var det en obegriplig volymökning som snart skulle visa sig göra hästbanan helt otillräcklig.

Men vi stannar ett tag vid dessa första år och ser till trafiken på dessa sju kilometer järnväg som kom att betyda så mycket för bygden.

Dragkraften var alltså en häst och trafiken kom att bedrivas av inhyrda kuskar med egen dito så någon större skillnad

mot tidigare var det inte vilket säkerligen dämpade irritationen över uteblivna forpengar.

Men med den relativt kraftiga stigningen, 1:50 och kanske mer så var det inte möjligt för en häst att dra tyngre last än omkring 15 Centner eller omkring 650 kilo (centner var ett äldre mått för vikten på exportjärn och motsvarade ungefär 42,5 kilo)

Men tillgången på kuskar med häst var riklig och då inga av dragdjuren ägdes av bruket så brydde man sig inte mycket om hur de fick slita, man betalade och tittade bort för det var navelsträngen ut till omvärlden och den måste hållas igång.

Gott om arbetskraft var det men det var kanske inte det största problemet, för hur många det än var så skulle de ju både upp och tillbaks från Borns station ner till sjöarna.

För skall vagnar tillbaks så skall de också någonstans möta de som är på väg åt andra hållet.

Tomma vagnar var inte tyngre än att de kunde lyftas åt sidan men de som var lastade var det värre med.

Med andra ord kan vi ju så här långt efteråt fundera på varför det bara fanns en mötesplats längs sträckan nämligen på högsta punkten vid Staktjärn?

Nu kan vi ju börja ana att det var den punkten som kanske ändå skulle kunna vara banans centralpunkt för åt bägge riktningarna bar utför, och till och med rejält utför!

Så utan att ha något skriftlig bevis eller utsago bör det ha kunnat lösas genom att vagnarna helt enkelt bromsades utför det vill säga nära halva sträckan kunde ske utan dragkraft.

Tragedi men också ledtrådar

En olycka som dessvärre kostade en människa livet inträffade tyvärr, men även om det ofattbara drabbade en familj i Örlaxbo 1877 så ger det oss en bild av hur det tekniskt löstes bromsandet utför de branta backarna.

Denna tragedi som vi kan läsa om i några vittrade dokument från kronlänsmannen i området berättar om hur en kvinna något över fyrtio år kastar sig av en skenande vagn vars handbroms lossnat.

Den åkvagn som byggts för persontransport, inte mot betalning utan för brukets

gäster eller jaktlag hade färdigställt och skulle provköras för första gången.

Någon vagnmakare hade inte anlitats, nej nog dög väl brukets egna smeder för en sådan enkel tingest som dessa lätt tralliknande vagnar tog sig ut i!

Sagt och gjort så tog man en av de ordinarie lastvagnarna gjorda helt i trä förutom axlar och lager och med cirka två meters längd och satte bänkar på dem rygg mot rygg.

Bromsen som säkerligen var av enklaste typ skulle bromsa hjulen med en spak och vid första provturen inbjöds smedens egna föräldrar att delta i jungfrufärden.

Men ödet ville denna dag att den lugna färden ner mot Edskens strand inte skulle sluta lyckligt för modern.

För när alla satt sig på plats på sätena och smeden börjat ge fart med egna ben lossnade hela den tekniska finessen och lade sig till ro på banvallen, en enkel sprint hade han glömt att sätta dit som lås.

Naturligtvis så upptäcktes haveriet och lika sant försökte han bromsa vagnen med sin kropp men allt utan resultat, vagnen skenade vilt och stod inte längre att stoppa. Gumman som satt längst bak mer eller mindre gled av vagnen och hamnade i säkerhet på banvallen utan annat än med skrubbsår, och smedens fader vågade inte hoppa utan for med de kilometer som det var ner till bryggan och slutet.

Där stannade han och vagnen med en kraftig smäll men inte mer än så för fortare än så kunde nog inte de glidlagrade axlarna rulla att farten inte vart svindlande direkt.

Men varför hoppade hans mamma av!? Och tillika så illa att huvudet krossades mot en syll eller sten trots att farten inte var högre än att sonen nätt och jämnt hade hunnit ikapp?

Den frågan kunde ingen få svar på denna dödens dag på hästbanan mellan Born och Engelsfors, så ögonblickligt kom slutet för en människa.

En ohygglig tragedi och vi kan väl bara tänka medlidsamt på de anhöriga i en tid då krishantering och samhällsstöd var ett okänt ord, men det goda är i alla fall att dessa rader är det enda vi vet om fordonsparken på banan.

Vagnarna på transportleden

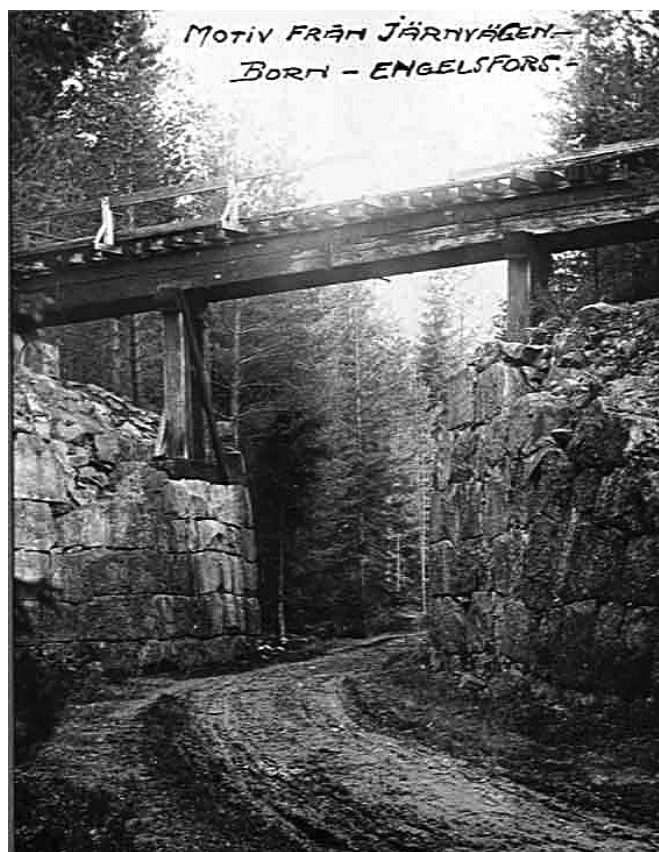
Det skulle ha varit en ära att få visa upp för er läsare en vardaglig bild på järnvägens enkla transport don men tyvärr, antalet bilder på denna banas korta existens förkommer knappt.

En enda bild går att uppbringa och det är

Bron över skjutsvägen Engelsfors och Born, en fascinerande kombination av utmärkt stenarbete och grovhugget timmer.

Idag återstår bara det vänstra partiet, resten har fått fungera som fyllning till områdets vägar.

Bilden härrör troligen från lokomotivdriftens tidevarv, hästbanan bör ha haft syllarna täckta med plank



den stolte kusken Olov Arvid Utter som poserar framför kameran 1879, sista året med hästdrift innan ångan tar över, fast bara uppe vid Engelsfors för på övriga sträckor fick hästen ytterligare ett decenniums frist.

Och vagnarna är som vi kan vänta oss av enklaste konstruktion, en ram av timmer med påspikat plank där inköpta hjulaxlar bultats fast och inte mycket mer.

På ett antal vagnar har sidor fästs upp för transport av träkol och annan lös last, och säkerligen också hö för även dessa dragare krävde bränsle.

Hur många det var vet vi däremot inte

för såna småsaker som registrering eller numrering höll man sig inte med, och vartefter de byggdes eller slopades ändrades antalet mer eller mindre dagligen.

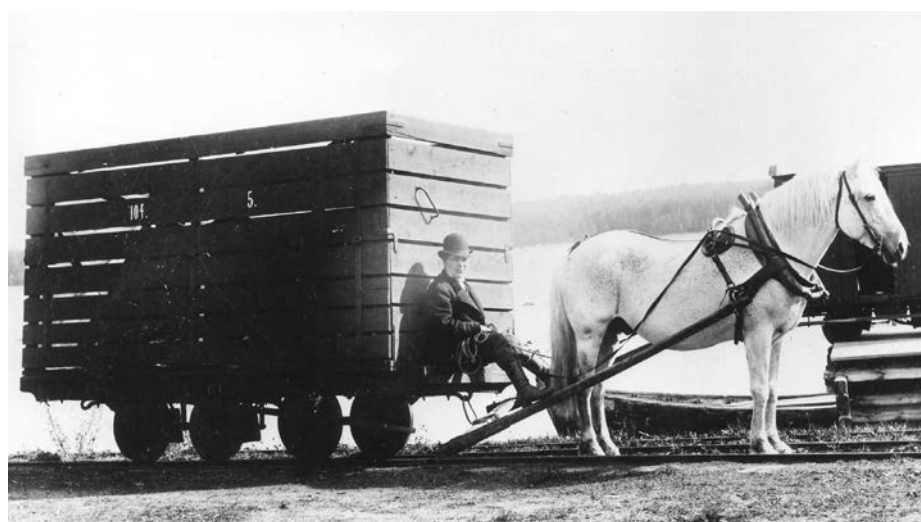
Men många var det för någon brist på vagnar var det aldrig enligt vad Engelsforsbanans ende lokförare August Fengnell minns långt senare.

Vitala mått:

- längd omkring två meter, antagligen sju fot eller 2,07 meter.
- Bredd, inte bredare än 1,6 meter för att två skulle rymmas i bredd på pråmarna.
- Axelavstånd kan vi lite säkrare ange

En ståtlig vit häst och finkläder med kubb!? Nja nog har vi all anledning att tro att denna bild på en koltransport inte är från vardagen direkt.....

En vagn bakom väntar på färjning farligt nära kanten!



till tre svenska fot eller 0,891 meter

Även om det kan ha varit 0,742 meter innan ångdriften.

- Vagn typerna var het släta för tackjärns-transport alternativt ventilerade fasta sidolämmar för träkoltransport men även två möjligen tre vagnar för persontransport helt öppna med bänkar rygg-mot-rygg.

- lastförmåga upp till 2500 kilo men under hästdriftens tid aldrig mer än 500 kg.

- koppel finns inga uppgifter på men under hästbanetiden gick vagnarna inte koplade.

Efter ångdriftens tid skedde sammankoppling och en uppgift säger vid kasserandet av vagnparken att "bygelkopplen är för kläna för lokdrift" när de skulle användas vid BLJ.

- Broms var så kallade fällbromsar av för övrigt okänd konstruktion.

Men till slut får Brunte gå hem...

Efter något mer än fem år får bruksledningen till slut nog av att transporterna hela tiden är flaskhalsen i en annars ohejdligt ökande produktion.

Skogarna runt Långshyttan och övriga bruk börjar snarare likna månlandskap och för att förse masugnarna med träkol måste detta tagas utifrån, ibland ända uppifrån Hälsingland.

Alltså har man inte bara problem med utförseln, även volymerna till bruken ökar och detta i sådan takt att inte ens återinförda forttransporter ens märks.

Nej, något måste göras och det är ju en ny tid där allt är möjligt vilket man inte är sen att glädja sig åt, för nu har man fått smak för tidens mäktigaste symbol; ångloket.

Och därför någon gång på våren 1879 sänder man ut förfrågningar på om någon tillverkare av dessa tekniska underverk

vill leverera dem en maskin som skulle kunna underlätta och till och med öka den sista bitens laster, för det är den knappa milen upp till Born som ses som största hindret.

Och uppdraget går till Kristinehamns Mekaniska verkstad att leverera ett ånglok som skall klara att dra laster på upp till 20 ton över den skarpa ryggen mitt på banan, en svindlande mängd!

För den nya tiden är nu verkligen kommen till bygden kring sjöarna för vi kan ju tänka oss vilka funderingar som fanns i huvudena på allmogen som såg "Oscar" för första gången.

För att en sådan "järnklump" skulle kunna förflytta sig själv och dessutom fyrtio hästlasters last upp till Gävle-Dalas station var något alldeles enastående för dåtiden, en tid där det ännu levde människor som var födda innan järnvägen kom till Sverige.

Och Fengnell kommer istället....

1859 i det lilla samhället Engelsfors vid sjön Edskens strand föds ett litet gossebarn, inte alls ovanligt men desto ovanligare blir hans liv om man jämför med byn i övrigt.

Visserligen växer han upp till yngling och börjar vid Engelsfors bruk som alla andra på orten men när han fyller tjugo så upptäcker han att han är en mycket unik person på orten, han är lokförare!

För tydligen tillfrågas han kanske för visad talang med maskiner om att han kan få köra det nya lok som strax skall levereras av tillverkaren.



En delförstoring av bilden nedan visar den då unge lokföraren August Fengnell i lokhytten.

Vi kan väl gissa att han inte tvekade länge, det hade vi nog inte gjort lite till mans utan kastat sig över värvet.



August Fengnell på en tyvärr dålig bild. Den är tagen i Stjärnsund 1909, samma år som han fyllde 50 år.

Så när en instruktör dyker upp från Kristinehamns mekaniska verkstad lite senare går man igenom maskinen och dess funktioner under några veckor, sedan är det upp till en något över tjugo år gammal yngling att sköta ett ånglokomotiv!

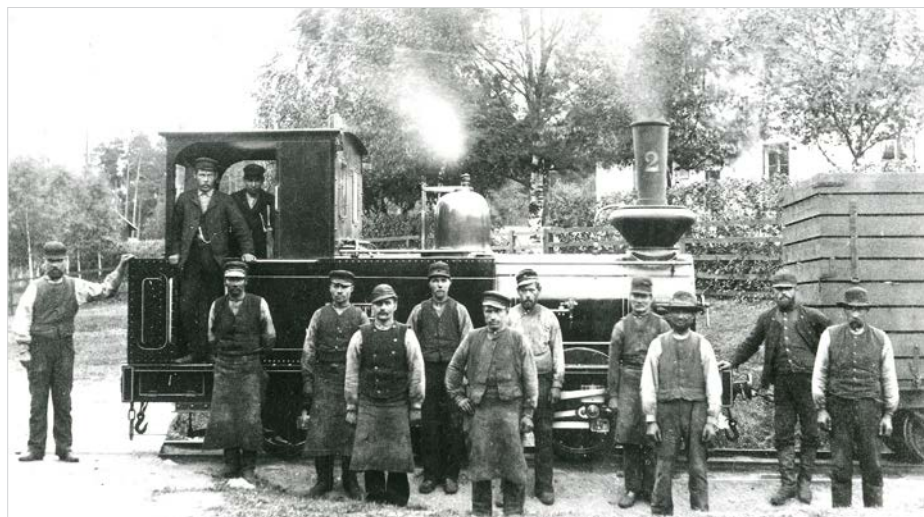
Och det kommer att bli hans syssla 11 år framåt, för ingen annan kommer i historien att kunna titulera sig lokförare på banan Born-Engelsfors än denne Fengnell.

Men en ny tid gryr för den lilla hästbanan som nu kommer att stiga upp bland de lokomotivdrivna banornas led.

Och med detta slutar vi för denna gång, i nästa artikel i denna serie ska vi bekanta oss med personalen uppe vid Born station, omlastarnas vardag och transportleden bort till bruken.

Vi ska även få möta en åldrad Fengnell och det som skall utveckla sig till Byvalla - Långshyttans Järnväg BLJ samt lite mer som skedde i bygden så väl mött i kommande nummer!

Fotografier och materiel från Sveriges Järnvägmuseum, Brukshistoriska föreningen i Långshyttan samt författarens samlingar.



1890 levererades ytterligare ett lok till banan Born - Engelsfors. Loket var byggt av Nydqvist & Holm i Trollhättan 1890. Axelföljden var C, det vill säga 3 drivande axlar. Loket numrerades som nummer 2 och fick namnet "KLOSTER". Bilden visar loket i Born 1890.

I och med att Byvalla - Långshyttans Järnväg öppnades för trafik överflyttades loket dit där det den första tiden tjänstgjorde som linjelok. Senare kom loket bara att användas i lättare växling. Loket finns bevarat och står numera i forna mulltimmerhyttan i Långshyttan. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum.

Blandat gods

I museets samlingar kan man finna detta något makabra dokument gällande återbetalning av ej utnyttjade biljetter, även kallat kuponger.

Bilden till höger visar ett av kuponghäftena, genomskjutet med två kulor och nedsölat av blod.

Nedan brevet med begäran om återbetalning samt notering att dokumentet ska överlämnas till Järnvägmuseet.

El saa luovuttaa toiselle. Får ej överlåtas.

**SUOMEN MATKAILUTOIMISTO
FINLANDS TURIST- OCH RESEBYRÅ**

HELSINKI N:o 9457 HELSINGFORS

Kuponkien hinta ... Smk.	110.50
Kuponmien pila ... Fmk	
Toimitusmaksu ... Smk.	2.-
Expeditionsavioit. ... Fmk	
Summa ... Smk.	112.50
Summa ... Fmk	

Omatajan nimikirjoitus.
Biljetinohavarens nanteckning.

Päivämerkintä. — Datumstämpel.

SUOMEN MATKAILUTOIMISTO - FINLANDS TURIST- OCH RESEBYRÅ

TELEFON 59 08 - Telegramadress: „TURIST“

INTRESSENTER:
Finska Statsjärnvägarne
Finska Ångfartygs Aktiebolaget
Ångfartygs Aktiebolaget Bore
Helsingfors Ångfartygs Aktiebolag
Turistföreningen i Finland

Helsingfors, den 8 juli 1918
N. Riplanadgatan 21

INKOM TILL
**KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN
UTRIKES TAXEBYRÅ**

Till
Kungl. Järnvägsstyrelsens
Utrikes Taxebyrå,
Stockholm.

Härmed tillåta vi oss hos Kungl. Järnvägsstyrelsen
vördsamt anhålla om restitution af i kuponghäftena n:o 9457/59
ingående III klass kupongerna Haparanda hamn - Haparanda statio
n:o 4369/71 och Haparanda-Charlottenberg 486/88, emedan de på
grund af de rödas uppror icke kunde komma till användning.

Biljetterna ha inlämnats af Fru Signe Åberg, hvilkens
man af de röda blef skjuten och nergrävd. Hon har numera åter-
funnit och jordfäst honom hvarvid jämväl biljetterna kommo i
dagen, äfven de genomskjutna och nedsödade.

**SUOMEN MATKAILUTOIMISTO
FINLANDS TURIST- OCH RESEBYRÅ**

11/7 Besv. T. h. / Overlämnas jämt
Tu. / till Järnvägs museet,
Stockholm d. 15/7/1918
572

Vad föreställer den?



Rickard Berglund har skickat in denna ritning. Den skickades från Kungliga Järnvägsstyrelsen till Distriktsexpeditionen vid första distriktet 1910. Frågan är: Vad föreställer den? Är det en dekoration till ett fordon eller någon byggnad?

Om du vet! Kontakta Sidospårs redaktion!

Nykter personal?

Ären runt sekelskiftet 1800 - 1900 var för järnvägarna mycket besvärliga när det gällde personalens nykterhet. Framför allt gällde det personal i säkerhetstjänst. Dala - Ockelbo - Norrsundets Järnväg, DONJ, var inget undantag vilket nedanstående cirkulär från trafikchefen J A Westerlund visar.

Cirkulär No 19.

Af förekommen anledning anmodas härmed samtliga stationsföreståndare vid Dala Ockelbo Norrsundets Järnväg att tillse det tjänstgörande tågpersonalen är fullt nykter, och vid förekommande fall då sådant kan betvivlas, genast rapportera förhållandet till Trafikchefsexpeditionen.

Lokomotivförare som synbarligen är af starka drycker berusad, sätts genast ur tjänstgöring och får endast åtfölja tåget som passagerare.

Vid sådant fall får eldaren, under förutsättning denne är nykter, tjänstgöra som Förare, och smörjaren som eldare på det att den minsta tidsutdräkt för tågen må förekomma.

Uraktlåtenhet, med att icke inrapportera förseelser av ofvan angifna art kan i vissa fall anses som tjänstefel.

Jädraås den 27 December 1897
J A Westerlund

Cirkulär No 19.

Af förekommen anledning anmodas härmed samtliga stationsföreståndare vid Dala Ockelbo Norrsundets Järnväg att tillse det tjänstgörande tågpersonalen är fullt nykter, och vid förekommande fall då sådant kan betvivlas, genast rapportera förhållandet till Trafikchefsexpeditionen.

Lokomotivförare som synbarligen är af starka drycker berusad, sätts genast ur tjänstgöring och får endast åtfölja tåget som passagerare.

Vid sådant fall får eldaren, under förutsättning denne är nykter, tjänstgöra som Förare, och smörjaren som eldare på det att den minsta tidsutdräkt för tågen må förekomma.

Uraktlåtenhet, med att icke inrapportera förseelser av ofvan angifna art kan i vissa fall anses som tjänstefel.

Jädraås den 27 December 1897
J A Westerlund



Recenserat

Björn Linn har läst!



Stationshus. Järnvägsarkitektur i Sverige. Text Gunilla Linde Bjur, foto Krister Engström. Balkong förlag. ISBN 978-91-85581-16-0.

Stationshus är, liksom exempelvis kyrkor och skolhus, en byggnadskategori som spritts över hela landet och som genom tiderna kunnat utformas på mycket olika sätt. Olika villkor och olika föreställningar har gett skiftande resultat. Den här ståtliga boken ger en populär framställning av ämnet.

Det ligger mycket av arkivstudier och fotoexpeditioner bakom boken. Här finns ett väldigt bildmaterial, dels historiskt i svartvitt, dels nytaga färgbilder. Därtill kommer en detaljrik text av en arkitekturhistoriker som i ett trettioårigt studerat järnvägsarkitektur, särskilt SJ:s förste chefsarkitekt A W Edelsvärd som var föremålet för hennes doktorsavhandling 1999.

Kvaliteten hos bilder och tryck är genomgående hög, och det finns mycket njutbart att fördjupa sig i. En konflikt är dock inbyggd i layouten. För att kunna dra upp bilderna med deras många intressanta detaljer i stort format har man ofta lagt ut dem över uppslagen, så att en del går förlorad i falsen. Det gör att boken får litet av coffee-table-karaktär. Det hade också varit bra om texterna till de nytaga bilderna litet tydligare hade talat om vad som hör till den ursprungliga arkitekturen och vad som inte gör det. I några fall är husen så pass ombyggda att de inte är särskilt intressanta att visa. Om byggnaden inte längre fungerar som station kan bilden bli bättre förstådd om det uttryckligen nämns.

Några små arkitekturhistoriska fel har smugit sig in. På s 149 uppges Köping-Uttersberg-Riddarhyttans stationshus vara ritade av Gustaf Dahl, Kungl Bibliotekets arkitekt. Det rätta namnet skall vara arkitekten i Köping, Theodor Dahl (1858–97). Porträttbilderna av Erik Lallerstedt (s 265) och Theodor Wåhlin (s 235) är förväxlade. Fasaderna på Stockholm Östra är inte i tegel utan putsade. Att jämföra Gnesta

(s 290) med de utsökta små stationshusen vid Gudhjembanan på Bornholm är missvisande; Zettervalls byggnader vid Järna-Nyköping-Åby ligger dem mycket närmare i tid och form. Att arkitekten Sigge Cronstedt ritade även för Djursholmsbanan kan vara intressant att nämna.

"Även minsta stationshus kom att inrymma en imponerande mängd tjänstemän i uniformer", skriver författaren (s 36). Så vördnadsbjudande var inte verkligheten. Om en eller annan stationskarl förekom utöver föreståndaren på de minsta stationerna, så uppfattades vederbörande nog knappast som imponerande.

Till slut: den som i dag vill se loket Trollhättan (s 107) i kött och blod skall inte söka sig till Sveriges Järnvägsmuseum utan till Innovatum i Trollhättan.

Detaljanmärkningarna förtar dock inte intrycket av att boken verkligen ger järnvägsatmosfär och att den är väl värd att ägna några timmar åt, och därefter bevara i bokhyllan.

Red. anm. Boken finns att köpa på Sveriges Järnvägs museums butik. Medlemmar i Järnvägsmusei Vänner erhåller 10% rabatt på priset.

Ante Svensson har läst!



Järnvägsminnen 10. Owe Danneskog & Lars Granström Trafik-Nostalgiska Förlaget ISBN 978-91-86275-25-9

Den (numera) omfattande serien Järnvägsminnen från Trafik-Nostalgiska Förlaget har nu hunnit fram till sin tionde del. Denna handlar om en bana jag själv hunnit uppleva, nämligen Roslagsbanans norra del. Den är tillika skriven av en person jag haft förmånen att lära känna personligen; Owe Danneskog, till vardags verksam vid Uppsala – Lenna Jernväg, ULJ. Detta gör den till en för mig extra spännande del i serien.

Boken består egentligen av två delar. Den första delen omfattar Owe Danneskog's minnen från Roslagsbanans sista år som privatbana och den tidiga SJ-tiden. Under dessa år följde Owe nämligen ofta med sin far Sture under dennes tjänstgöring som tågchef för trafik vid nämnda bana. Den andra delen av boken handlar om Owe's medverkan under SRJmf:s första tid och skapandet av ULJ, alltså museijärnvägen mellan Uppsala och Faringe. Dessa två delar tillsammans ger

en bild av hur den gamla järnvägen SRJ förstatligades och hur sedan SJ lade ned Roslagsnätet bit för bit tills SRJmf genom Uppsala Kommun kunde överta den nuvarande museibanan. Slutligen innehåller boken en fotokavalkad över Owe's gästspel som lokförare på andra museijärnvägar, vår egen GHJ inkluderad i detta.

Denna del av serien Järnvägsminnen bygger verkligen på just det som seriens namn antyder, minnen från järnvägar. Texten är det centrala och är skriven i en verkligt personlig ton av ULJ-vännen Lars Granström som intervjuat Owe. Pappa Stures tjänstgöring, familjen Danneskog's tillvaro i Uppsala och en mängd SRJ-bekanta levandegörs på ett mycket trevligt sätt. Detta är något som de sedvanliga historikerna inte alltid förmår. Här beskrivs tillvaron vid banan ur de anställdas perspektiv där lok och vagnar mm vävs samman med arbetsrutiner, händelser och personer. Inte heller järnvägstjänstemännens familjer glöms bort vilket ger en vardaglig ton åt texten.

Bildmaterialet i boken är mycket bra. Bilderna underbygger texten på ett bra sätt, ett stort antal bilder på ångloken, stationer längs linjen och annat ingår. Man får många miljöbilder från de sista SRJ-åren som ytterligare levandegör denna brytningstid. I ULJ-delen förekommer dessutom ett antal bilder av hämtningar av lok i Fredriksberg, Långshyttan och tidiga renoveringar av fordon vi idag kan åka i på museibanan. Två spårplaner ingår också. Dessa visar bangårdarna vid Uppsala Ö samt Faringe. Här har förlaget slarvat lite tycker jag. Dels har man inte angett vilken tidpunkt spårplanerna härrör från och dels har man inte brytt sig om att rita smalspår och normalspår i Uppsala med olika stil vilket gör att man tvingas titta extra noga för att särskilja spårvidderna. Detta kan ses som petisserer, men om spårplanerna ska vara med så kostar det så lite att bifoga denna typ av information.

Helhetsintrycket av Järnvägsminnen 10 är annars som synes positivt. Antalet korrekturfel är litet, något som annars belastat andra delar av serien. Bilden på sid 4-5 av DHJ 5 som lämnar Uppsala Ö en vinterdag har en miss; lanterninvagnen är inte DHJ Co 1 utan en SRJ-vagn. Men detta är en marginalanteckning, ett fel av få i boken. Jag tycker att boken är ett bra komplement till de befintliga historikerna om SRJ som givits ut och är överhuvudtaget en fin beskrivning av en tid då mycket i Sverige i stort förändrades på kort tid och mycket försvann utan att så många hann inse att det skedde. Läs den!

Höst & vinter i Gävle

September:

Modelljärnvägen i museets källare är öppen: 26/9 klockan 11-15.

Oktober:

Berättarkväll om Wilhelmina Skogh

5/10 kl. 18.30: Antikvarie Örjan Hamrin och museipedagog Annacari Jadling-Ohlsson från Dalarnas museum berättar och dramatiserar om Wilhelmina Skoghs liv. Wilhelmina Skogh blev en föregångare inom hotell, restaurang- och turistbranschen i Sverige i samband med att det svenska järnvägsnätet byggdes ut i slutet av 1800-talet.



Modelljärnvägen i museets källare är öppen: 9-10/10 klockan 12-14.

Ta **Årgångståget** från Stockholm och Uppsala till Modelltåg 10 den 9/10.

November:

Höstlov: Spöklov 1 - 5/11. Museet är under höstlovet öppet även på måndag den 1/11.

Arkivensdag 13/11 - Årets tema för alla arkiv i Norden är Klimat. Fri entré.

Modelljärnvägen i museets källare är öppen: 13/11 klockan 11-15.

Nynäsdag 20/11 - Besök järnvägsmuseets magasin på Nynäs i Gävle.

Jul i museet! Startar på 1:a advent den 28/11.

December:

Jul i museet!



**SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM**
TRAFIKVERKET

Ny logotyp

Rälsgatan 1 Gävle, 026-144615
www.jarnvagsmuseum.se