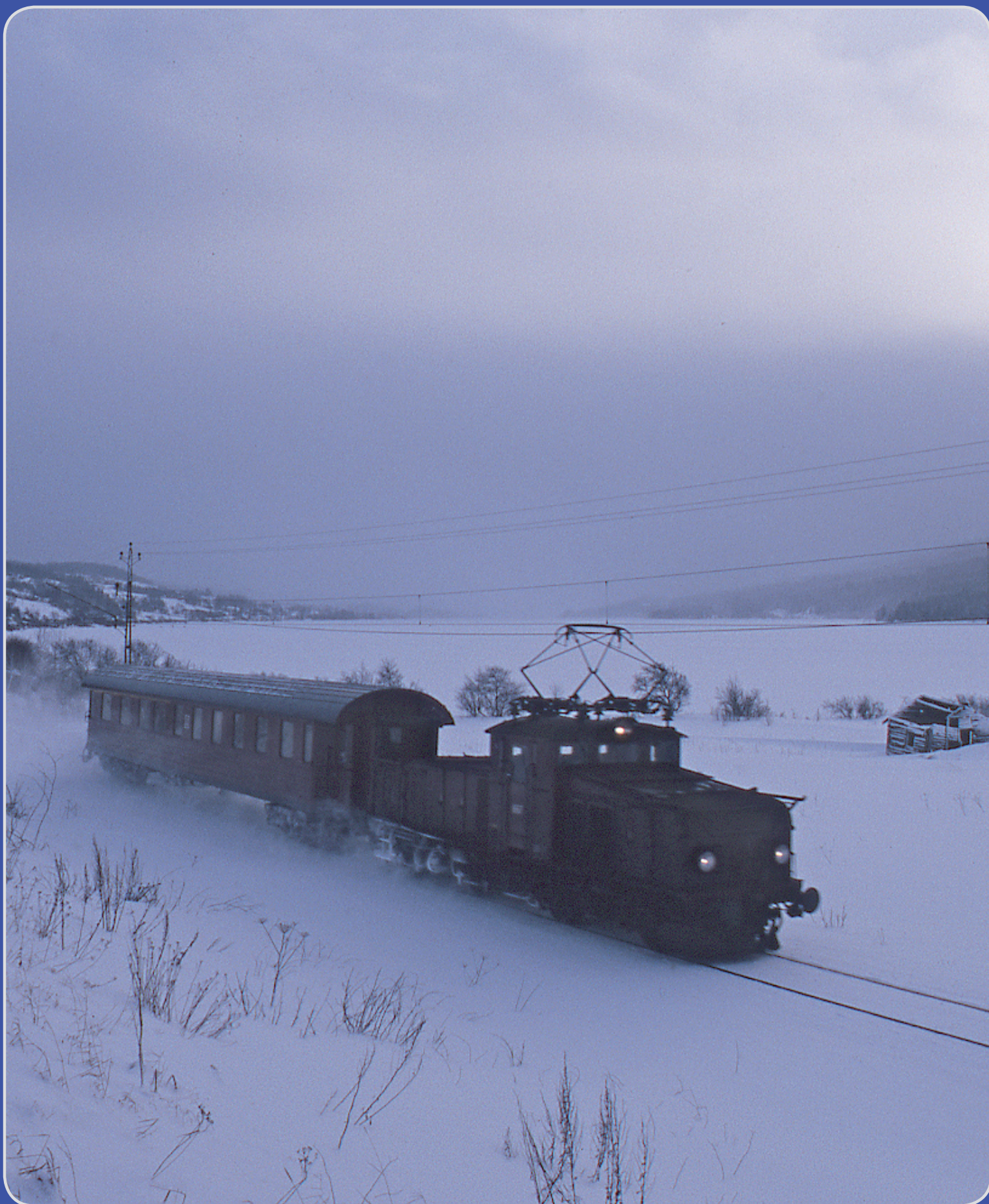


SIDOSPÅR 4/10

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöö Museichefen har ordet

Utredningar och priser

Ännu en utredning har blivit klar och en ny har startats. Den första utredningen har varit ett uppdrag till mig att finna samordning, mervärden och långsiktig organisation av Trafikverkets Museer. Till min hjälp har jag haft museikonsulten, Tomas Jönsson, en skåning bosatt i Linköping som, med denna bakgrund och utan att flytta, lyckats bli utsedd till "Årets värmlänning" under sin tid som chef för Värmlands Museum i Karlstad. I utredningen konstateras till synes självklarheter som att museerna är viktiga skyltfönster för Trafikverkets verksamhet, att museerna är underfinansierade och att det finns omedelbara investeringsbehov men också att inriktningen på vissa delar i verksamheten bör förändras framför allt mot ett trafikslagsövergripande perspektiv. Trafikverket har ännu inte tagit ställning till utredningen så mer kan jag inte säga om den i dagsläget. Däremot har arbetet utmynnat i att det tas tag i idéerna från förra årets museiutredning som funnits tillgänglig för nedladdning från Järnvägmusei vänners hemsida, "Järnvägmuseum i världsklass". Författaren till den och en utredning om Vägverkets dåvarande museum, "Vägval för vägmuseet", Ann Louise Kemdal, kommer att göra en fördjupad förstudie av vad man kan kalla ett "Transport Science Center" med utgångspunkt från Trafikverkets museiverksamhet och de båda utredningarna.

Mitt i de högtflygande planerna har vi också en verklighet att möta i nuet. Taken på de gamla industribyggnaderna vid museet i Gävle som skyddar våra samlingar håller inte tätt, vilket inneburit att personalen fått prioritera akut räddning framför registrering och vård. Även utan detta oönskade scenario konstaterar vi i både utredning och verksamhetsplaner för de kommande tre åren att nya, fler och bättre lokaler behövs för samlingarna. Många års bristande spårunderhåll har nu nått den absoluta smärtgränsen. Vi har tvingats stänga av flera spår och resurser måste omfördelas för att göra dem säkra och farbara. Det mest

Museidagen i Gävle 2010. S1 1923 som gick i "pendeln" mellan Gävle C och Museet har just ankommit till Hennan. Foto: Lars Granström.

nödvändiga kommer att genomföras innan vintern. Vad detta får för konsekvenser för den övriga verksamheten återstår att se.

Det har varit bra snurr i det publika under hösten och det lutar åt besöksrekord i Ängelholm igen. En museidag i Gävle med mer måttfulla proportioner mottogs trots allt positivt av gästande museivänner men det är klart att det resulterar i viktiga besöksiffror. 2.300 personer på en dag är trots allt inte ett besöksantal att skämmas över. Järnvägmusei vänner var aktiva då och har även varit drivande i två viktiga händelser i Gävle i oktober, dels "Modelltåg 10" som lockade 1.500 intresserade under två dagar, varav ett icke föraktfullt antal deltog med eget arbete i de workshops som erbjöds, och dels ännu ett forskarseminarium.

Jag hoppas att fler resultat från forskarnas vedermödor kan publiceras i SPÅR och Sidospår. Dessutom har en milstolpe nåtts i arbetet med den så kallade sanitetsvagnen när svetsjobben blev klara och korgen kunde grundmålas.

Vi har under pågående effektiviseringsambitioner inom Trafikverket faktiskt fått ett utmärkt tillfälle att värdera de ideella insatserna i form av nedlagt arbete och möjligheter till ökade intäkter vid stora arrangemang och konstaterat att det rör sig om åtminstone 5 miljoner kronor utöver eventuell ekonomiska bidrag. Det är väl en imponerande siffra!

Allt kan och ska inte mätas i pengar. Vi har fått ett trevligt kvitto på uppskattning då Sveriges Järnvägmuseums kandidat blev vald till "Årets stadsbock" i Gävlebockens hemstad i hård konkurrens från andra lokala företag och turistmagneter. Kreatör bakom museets variant av konstnären Gunnar Cyrens grundstomme var vår skådespelare och mediaproducent Peter Iller. Vinnaren utsågs genom en under turistsäsongen öppen omröstning. Sveriges Järnvägmuseums förlag har för tredje gången blivit nominerat till "Svenska publishingpriset". Denna gång med minnesboken Banverket 1988-2010. Vinnaren utses vid en gala på Stockholms konserthus den 25 oktober. Slutligen kan vi konstatera att vi däremot inte kan få utmärkelsen "Årets Museum 2011" då jag för tredje året sitter med i juryn. Men det kommer nya möjligheter.

Sanitetsvagnens korg är nu rostsanerad varefter större delen av korgen har blästrats och grundmålat. Foto: Lennart Lundgren.



Järnvägmusei Vänner

Bankgiro 5777-5561

JvmV har gått över till **Bankgiro 5777-5561**. Använd detta i fortsättningen! (Vårt Plusgirokonto finns fortfarande kvar men kommer att upphöra vid årsskiftet 2011/2012).



En resa i Dala – Ockelbo Norrsundets spår

På kulturarvsdagen 12 september 2010 gjordes ett samarrangemang mellan Sveriges Järnvägsmuseum, Jädraås – Tallås Järnväg och Järnvägmusei Vänner.

Med Rolf Sten som guide anordnades en resa med buss från Gävle C till Jädraås. Vidare med Malletloksdraget tåg från Jädraås till Svartbäcken nedre och åter med uppehåll för fika i Tallås. Åter i Jädraås guidades vi runt och fick se JTJ:s domäner från insidan.

Efter en god lunch på Jädraås herrgård fortsatte bussresan längs DONJ spår ned till Norrsundet. I Norrsundet möttes vi av järnvägmuseets ångtåg draget av E2 904.

Efter det att vi fikar "på bangåden" fick vi en mycket trevlig hemresa till Gävle C ackompanjerad av 904:s kraftiga ångstötter. Väl åter i Gävle skingrades de 35 deltagarna med orden "tack för en fantastisk dag!"

Hela arrangemanget gav mersmak och kanske vi kan återkomma ett annat år och då åka längs DONJ spår till Linghed! Bilden nedan visar ångtågets ankomst till Norrsundet. Foto: Lennart Lundgren.



Under helgen 9 -10 oktober roade sig ett stort antal gävlebor och tillresta med modelljärnväg på Sveriges Järnvägsmuseum. Det var för 5:e året i rad tid för Modelltåg 10.

Arrangemanget, som är ett samarbete med Järnvägmusei Vänner och Sveriges Järnvägsmuseum, är varje år en stor publikdragare. I år kom 1513 personer under 2 dagar.

Ett nästan fullt årgångståg kom från Stockholm på lördagen. 170 gäster njöt av en trevlig tågresa från Stockholm, såg arrangemanget och återvände på eftermiddagen.



dagen.

Spårplaneringen skötes som vanligt av SLAMRA med en bana N-skala 1/160. MMM, Mälarmodulmöte, samt Modul syd ansvarade för en ca 200 meter lång modelljärnväg i skala Ho 1/87. Det tog ca. 50 minuter att köra från början till start. Som förra året byggdes banan i de båda förekommande strömssystemen. Banplanerarna lyckades som vanligt mycket bra med sin planering av banan i museets befintliga lokaler. Enligt tradition höll MMM även sitt årsmöte under lördagen.

I hall fyra visade Olle Frykmo ett Bergslagen i miniatyr tillsammans med museet ordinarie utställning. Intill visade Jörgen Edgar sina fantastiska modellbyggen.

Alla modelljärnvägarna var uppbyggda med den modulstandard som framtagits. Detta är ett system som använts några år och gör att alla kan sitta hemma och bygga en eller flera moduler och sedan köra på en stor modelljärnväg.

Nytt för i år var en workshop där barn och vuxna fick prova på och bygga på sådana moduler.

Fortsättning på sidan 13

Foto: Lennart Lundgren.

JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

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



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

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

För år 2011 är årsavgiften 260 kr och för familjemedlemmar 50 kr. Avgiften kan betalas till föreningens Bankgiro 5777-5561 (Årsbok och medlemstidning ingår inte i familjemedlemskapet)

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

SIDOSPÅR

Nummer 4 - 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: 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 1 2011 utkommer i mars

Presstopp 15 februari

SIDOSPÅR 4/10

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum



Omslagsbilden:

Lokaltåget mellan Åre och Duved en solblek februaridag 1989. Hg plus en personvagn. Foto: Lars Granström.

Drömmen om den företagsekonomiskt lönsamma järnvägen Svensk järnvägspolitik 1963 – 1998 *(bildval och bildtexter, Rolf Sten)*

Inledning

Kommunikationernas betydelse för ekonomisk och kulturell utveckling är allmänt erkänd. Även om goda förbindelser inte är den enda förklaringen till att en ort, region eller land blir en vinnare i konkurrensen är det en förutsättning för framsteg.

Under perioden 1830–1920 var järnvägen obestridd ledare inom landtransporterna vilket ingalunda innebar att järnvägsföretag alltid var företagsekonomiskt lönsamma. För lönsamhet krävdes ett tillräckligt trafikunderlag. Å andra sidan ansågs i vart fall i Sverige att en järnväg endast kunde läggas ner om samhällets kostnader betraktades som orimliga.

Efter bilismens genombrott aktualiserades i många länder i Europa hur konkurrensen mellan järnväg och bil skulle regleras.

De svenska statliga järnvägarna skilde sig från övriga statsjärnvägar i Europa på så sätt att de inte var förvaltningsmyndigheter i vanlig ordning utan organiserade som ett affärsverk, vilket bl.a. innebar att inkomsterna och utgifterna inte redovisades i de egentliga statsräkenskaperna utan ifrån denna skilda bokföring. Överskott skulle levereras in och i den mån kapital behövdes tillsköt staten detta. Hur statsjärnvägarnas ledning, Kungl. Järnvägsstyrelsen såg på förhållandet mellan biltrafik och år 1931 framgår av följande yttrande:

”Järnvägsstyrelsen, som varit fullt på det klara med att konkurrens mellan järnvägar och bilföretag icke kan undvikas, har därvid intagit den mellanställningen, att

man bör, då så kan vara möjligt giva de konkurrerande företagen lika rättigheter och skyldigheter, men att då bilföretagens skyldigheter bl.a. befordringsplikt och tillämpning av låga, efter varornas värden anpassade tariffer för större transporter ej låter sig anpassas efter järnvägarnas, man och bör genom att icke medgiva tillstånd till länstrafik i obegränsad omfattning så reglera konkurrensen, att det kan bli dem möjligt att fullgöra dem av Kungl. Maj:t ålagda förpliktelser”.

Citatet hämtat från Statens Järnvägar 1901 – 1931 sid 329.

I korthet: biltrafiken fick inte innebära att en järnväg blev nedlagd.

Till förpliktelserna för SJ hörde att över en längre tidsperiod räknat ge ett överskott efter avskrivningar som motsvarade beräknad ränta på tillskjutet statskapital. Denna målsättning uppfylldes fram till 1950 – talet. Att krigsåren under 1940 – talet medförde ett uppsving för järnvägarna kan man i detta sammanhang bortse ifrån. (SJ 100 år sid. 32 – 35)

Avslutningen på det kapitel som ovan citerats beträffande konkurrensen bil/järnväg är hämtat förtjänar också att återges för att belysa SJ:s syn på järnvägen i trafiksystemet under 1930-talet, en syn som i varierande grad även delades av politikerna.

”Statens järnvägar hava allt från bygandet av de fem första statsbanorna i allt högre grad utvecklats till att bli stommen i landets kommunikationssystem. Deras

betydelse för samfärdseln är vida större än vid en jämförelse mellan egna banlängder, 6 175 km, och enskilda järnvägars, 9 993 km kan synas framgå. Den torde också vara större än vad som kan synas vid en jämförelse mellan intjänata bruttofrakter i järnvägs- och inrikes sjöfart. Med sina i huvudsak andra uppgifter än statsbanornas har biltrafiken icke i någon mera väsentlig grad inträngt på det statens järnvägars verksamhetsområde, som är det viktigaste nämligen de långa och stora transporterna. Det torde icke finnas någon anledning att befara att statens järnvägars ledande ställning i kommunikationssystemet skall rubbas men väl medför bilkonkurrensens oreglerade utveckling för att det framdeles icke skall kunna bli möjligt att upprätthålla den förräntning av järnvägskapitalet, som av riksdagen i gjorda uttalanden påfordrats, helst som företagets statliga natur torde i synnerlig grad försvåra och måhända förhindra genomförandet av sådana taxeregleringar i höjande riktning som eljest skulle kunna möjliggöra företagets vidmakthållande som ett ur ekonomisk synpunkt fullt bärigt företag”.

I korthet: Fri konkurrens skulle ge SJ dålig ekonomi.

Det bör påpekas att senare under 1930- och 40-talet förstatligades så gott som samtliga enskilda järnvägar i Sverige.

1953 års trafikutredning

Sverige framställs ibland som utredningarnas förlovade land och det finns väl fog för

Efter långvariga ekonomiska problem förstatligades Ostkustbanan, OKB, 1 augusti 1933. Bilden visar Harmånger 1934 och från Sundsvall ankommande persontåg. Till vänster skimtar den smalspåriga banan till Bergsjö (före detta NHJ). Till höger vid stationshuset står omnibussen till Stocka/Strömsbruk. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.



ett sådant påstående. Det blev en uppgift för 1953 års trafikutredning att lägga grunden för en ny trafikpolitik med hänsyn till SJ:s (förutsedda) lönsamhetsproblem och den expanderande biltrafiken. Den tog god tid på sig och presenterade först 1961 resultatet av sitt arbete. (SOU 1961:23 och 24)

Hörnstenarna i utredningens förslag var

1. Konkurrens på lika villkor
2. Varje trafikslag skall bära sina samhälls-ekonomiska kostnader.
3. Tillfredsställande transportförsörjning genom statsbidrag.

Som nämndes ovan hade de enskilda järnvägarna förstatligats. Grundtanken bakom förstatligandet var att i det enhetliga järnvägssystemet som därigenom tillskapades skulle driftskostnaderna genom rationaliseringar minska, konkurrensförmågan gentemot biltrafiken stärkas och underskott från olönsamma bandelar täckas av överskott från lönsamma sådana. Så blev av olika anledningar, bl.a. konkurrenssituationen, inte fallet. Som lösning på lönsamhetsproblemet föreslog utredningen att SJ endast skulle trafikera lönsamma linjer och att olönsamma sådana skulle läggas ned.

Vidare föreslogs att lastbiltrafiken skulle i princip avregleras medan regleringen av busstrafiken skulle bibehållas.

Vad utredningen menade med samhälls-ekonomiska kostnader framgår inte klart av betänkningarna. I vart fall räknades kostnaden för infrastrukturen dit. För järnvägens del var inte detta något problem eftersom trafikutövaren även hade ansvaret för infrastrukturen. Annorlunda är förhållandet för biltrafiken där staten har ansvaret för vägnätet medan trafiken ombesörjdes av enskilda firmor eller privatbilar. Utredningen nöjde sig med att kräva att bilismen totalt svarade för sina infrastrukturkostnader men hade inga konkreta förslag på hur kostnaderna skulle fördelas på lastbilar, bussar och privatbilism för att det skulle råda konkurrensneutralitet mellan järnvägstrafik och landsvägstrafik.

Utredningen avstod från att ge en definition på begreppet "tillfredsställande trafikförsörjning". Man ansåg att det huvudsakligen rörde sig om kollektiv persontrafik på landsbygden. Beträffande godstrafiken ansåg man att landsväg normalt var ett fullgott alternativ till järnvägs- trafik. Även om järnvägen bibehölls kunde företagsekonomiskt olönsam persontrafik ersättas med busstrafik eller taxi. Oavsett vilket trafikslag som kom till användning skulle företagsekonomiskt olönsam trafik erhålla statsbidrag för att täcka trafikens underskott.

Utredningens förslag att SJ endast skulle driva trafik på lönsamma linjer (affärsnätet) och erhålla ersättning för trafik på sådana linjer som av samhälleliga skäl inte kunde läggas ned (ersättningsberättigade nätet) är något av en vändpunkt i den svenska trafikpolitiken liksom avregleringen av landsvägstrafiken.

Lönsamma och olönsamma linjer

Vid gemensam produktion är det förenat med betydande svårigheter att beräkna effekten av att upphöra med framställningen av en produkt eller för att uttrycka det annorlunda: Vad blir det ekonomiska resultatet om viss trafik berör såväl linjen A som linjen B om linjen B läggs ned? Teoretiskt är svaret enkelt:

Om intäkten från den gemensamma trafiken överstiger underskottet på linje B och minskade kostnader på linje A skall linje B bibehållas i annat fall inte.

Enligt en undersökning från 1952 var 6 900 km eller 46 % av SJ:s dåvarande nät olönsamt och borde därför enligt utredningen läggas ned.

Eftersom utredningen förutsatte att vissa olönsamma linjer även i fortsättningen skulle trafikeras föreslog man att en plan skulle upprättas för undersökning av trafiksvaga framtida öde – del av affärsnätet fortsatt drift med statsbidrag eller nedläggning. Bandelarna skulle delas upp i två huvudgrupper: A, omfattande bandelar som av samhällsskäl antogs trafikeras och B banor som borde läggas ned.

I samråd med SJ föreslogs att bandelar med en sammanlagd längd om 3 342 km, varav 219 km smalspåriga skulle hänföras till gruppen A. Längden av bandelarna som hänfördes till gruppen B uppgick 3 249 km varav 1 879 km var smalspåriga. Totalt skulle alltså bandelar med en sammanlagd längd om 6 591 km, varav 2 098 km smalspåriga, undersökas.

Åkeribranschens företrädare i utredningen var inte nöjd och skrev i en reservation (SOU 1961:23 sid 383) följande:

"Trafikutredningen har emellertid utgått från den uppfattningen att det till övervägande del skulle vara inom järnvägssektorn som nackdelarna av den nuvarande ordningen framträda (kap II punkt 9). Denna syn på trafikpolitiken har föranlett utredningen att företaga en mycket grundlig genomgång av de järnvägsekonomiska frågorna. Utredningen framlägger även en rad förslag i syfte att göra järnvägarna konkurrenskraftiga, däribland äskanden om bidrag över statsbudgeten på c:a 200 milj, årligen till driften vid SJ.

Redan för ett ställningstagande till förslag av så långtgående natur krävs det förutom en

belysning av vilken utveckling som är att vänta för de konkurrerande trafikmedlen i ett system präglad av de trafikpolitiska principer utredningen förordat och som syftar till en fri konkurrens på lika villkor även förslag till åtgärder på de konkurrerande trafikmedlens område. Utredningen har emellertid nöjt sig med att på biltrafikens område framlägga förslag av tämligen begränsad räckvidd. En säker bedömning av utredningens vittgående förslag på järnvägsområdet, däribland ett ställningstagande till bidragsbeloppet, är därmed icke möjlig. Enligt min mening hade utredningen redan nu behövt föra utredningsarbetet vidare i syfte att få fram en konkret och på kort sikt tidsbestämd plan för en avveckling eller genomgripande reformering av gällande biltrafikreglering".

Framtidsbedömningar

Som reservanten ovan påpekade borde man spekulera över den framtida utvecklingen. I denna del hänvisade utredningen till av myndigheter och andra gjorda prognoser. SJ beräknade att antalet personkilometer 1980 skulle vara 87 % av 1957 års trafik och uppgå till 4,9 miljarder. Hälften av trafikminskningen hänfördes till bandelar som beräknades vara nedlagda 1980. Beträffande godstrafiken beräknades antalet tonkilometer som 1957 uppgick till 7 miljarder, 1980 uppgå till 14 miljarder vid bibehållen marknadsandel och till 18 miljarder om man lyckades erhålla all väntad ökning av långväga trafik. Budgetåret 1979/80 uppgick antalet personkilometer till 6,6 miljarder och antalet tonkilometer till 16,5 miljarder. Budgetåret dessförinnan var motsvarande siffror 5,2 respektive 15,7. Man räknade alltså tämligen rätt beträffande volymerna. Förändringen av persontrafiken mellan budgetåren berodde till största delen på en av statsmakterna initierad lågprissatsning.

På grundval av prognoserna redovisades investeringsbehov. Detta innehöll tre alternativ nämligen oförändrad trafik, ökning av godstrafiken vid bibehållen resp. ökad marknadsandel. I särskild bilaga redovisades översiktligt inom vilka områden investeringar behövdes. Investeringsbehovet var beräknat från bl.a. följande utgångspunkter: nätets storlek beräknades till ca 10 000 km, axeltrycket på huvudlinjerna skulle vara 20 ton, persontrafiken skulle ombesörjas av expresståg, snälltåg, förortståg och nattåg, maximihastigheten på huvudlinjerna skulle vara 130 km/h utom för vissa expresståg som skulle kunna framföras upptill 150 km/h.

Utredningen gjorde ingen närmare

analys av förutsättningarna eller beloppens storlek.

Det kan synas anmärkningsvärt att frågan om finansiering av investeringarna behandlades. Man förutsatte sannolikt att det skulle ske genom ökning av statskapitalet. Frågan om möjligheten att förränta ett utökat statskapital berördes inte heller. 1963 års trafikproposition (1963:191)

Sammanfattningsvis kan man säga att propositionen följer utredningens förslag. Här skall endast redovisas departementschefens (Gösta Skoglund) uttalande beträffande olönsam trafik.

”Enligt min mening bör trafikeringsplikten på det trafiksvaga nätet så snabbt som möjligt nedbringas genom energiskt fullföljande av nedläggningsprogrammet. Till den del trafikeringsplikten kvarstår bör emellertid ersättning lämnas som helt täcker härigenom uppkommande underskott. En dylik ersättning är som jag tidigare framhållit vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken, inte att betrakta som en subvention åt trafikföretaget utan som en ersättning från det allmänna sida för transporttjänster som företaget självt från företagsekonomiska synpunkter ej ha anledning att utföra men som erfordras av samhällliga skäl. Ifrågavarande ersättning kan sägas utgöra – populärt uttryckt – en slags ”kollektivbiljett” som staten av nämnda skäl köper av SJ”.

Vidare anförde departementschefen:

”Beräkningen av de kostnader och intäkter som är hänförliga till de trafiksvaga järnvägslinjerna torde få ske i huvudsaklig överensstämmelse med de riktlinjer, som angivits av 1942 års järnvägskostnadsutredning. Såsom några remissinstanser framhållit är därvid uppkommande kostnads- och intäktsproblem av betydande svårighetsgrad. En granskning av tillämpade redovisnings- och beräkningsprinciper är därför angelägen och jag avser därför att inom kort hemställa om Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillkalla särskild expertis för att inom kommunikationsdepartementet verkställa en granskning av riktlinjerna för dessa beräkningar (prop sid 153 – 154)”.

Ett annat problem som uppmärksammades var storstädernas trafikförsörjning. Behov förelåg av en samordning ifråga om

taxor och tidtabeller inom Stockholmsområdet. Vissa trafikföretag hade stora förluster på trafiken. Statens Järnvägars underskott beräknades till 15 miljoner och Stockholms spårvägars till 85 miljoner. Stor-Stockholms trafikutredning hade belyst frågorna i tre betänkanden och åtskilliga andra utredningar gjorts. Synpunkterna gick vitt isär och önskemål hade framförts om statlig medverkan för att åstadkomma en lösning. SJ hade föreslagit att berörda kommuner skulle täcka deras underskott. Departementschefen föreslog därför att en statlig förhandlingsman utsågs. Resultatet blev den s.k. Hörjelöverenskommelsen från 1964. (Prop. Sid. 115 – 117).

Departementschefens syn på SJ förtjänar också att citeras. (Prop sid 115-117)

”Såsom jag framhållit i det föregående är arbetet för att skapa balans i ekonomi inriktat på att koncentrera företagets verksamhet genom nedläggning av trafiksvaga bandelar, indragning av olönsamma stationer etc. och att jämsides härmed rusta upp bana och materiel på nätet i övrigt för att SJ skall kunna effektivt konkurrera med övriga transportmedel. Det är emellertid därutöver angeläget att det pågående rationaliseringsarbetet inom företaget fullföljs i huvudsaklig överensstämmelse med det program som järnvägsstyrelsen lagt fram och som jag översiktligt redovisat i det föregående. Bl.a. krävs fortsatta målmedvetna insatser för att genom ökad service och smidigare taxesättningar öka SJ:s andel av det totala trafikarbetet, vilket i främsta rummet gäller godstrafiken

i vagnslaster”.

Vid en eftersyn kan man konstatera att departementschefen missbedömde såväl järnvägens konkurrensförmåga som SJ:s förmåga att förändra sin företagskultur från byråkrati till affärsmässighet. Det sistnämnda gäller inte enbart statliga företag, vilket exemplet General Motors visar. Innebörden av 1963 års trafikpolitiska beslut.

Riksdagens beslut innebar att propositionen 1963:191 blev vägledande för de följande årens trafikpolitik. Som framgår ovan kännetecknas det av en tro på den företagsekonomiskt lönsamma och för godstransporter konkurrensutsatta järnvägen (affärsnätet). Vidare behölls statens ansvar för den regionala och interregionala trafiken – i första hand persontrafik på järnväg – även om man lämnade en öppning för kommunal finansiering av tätortstrafik.

Uppnåddes målen?

Nej!

Enligt en rapport ”Swedish Railways Case Study” sid 174, författad av Jan-Eric Nilsson vid Centrum för Transport- och Samhällsforskning uppnådde SJ under perioden 1962 – 1980 det uppsatta ekonomiska målet endast under tre år. Under tiden därefter fram till 1988 års trafikpolitiska beslut inte under något år även om inkomsterna täckte driftskostnaderna (SJ:s verksamhetsberättelser). Godstrafiken, som enligt propositionen var en huvuduppgift, minskade i ekonomisk betydelse. År 1962 var inkomsterna från godstrafiken



5 december 1963. Ilgods har börjat transporteras med buss från Sveg via Hede till Mässlingen. På bilden har bussen stannat och väntar på att tåget till Hede ska passera. 1 februari 1966 lades trafiken ned på banan Sveg - Hede! Foto: SJ reklamavdelning, Sveriges Järnvägmuseum.

ungefär det dubbla mot persontrafikin-komsterna medan 1990 de var ungefär lika stora. Man kan spekulera över om en järnväg i privat regi hade lyckats bättre. Det enda som med säkerhet kan sägas är att marknadsutrymmet för en lönsam järnväg var och är begränsat. Som exempel kan nämnas att det företag som tog över persontrafiken på Västkustbanan år 2000 utan statlig ersättning gick i konkurs efter några månader. Förhållandena var dock speciella. Bolagsformen torde dock passa bättre för affärsverksamhet och SJ kommer att bolagiseras inom en nära framtid även om staten även i fortsättningen kommer att vara ägare, helt eller delvis.

Nedläggningarna gick inte heller på räls om uttrycket tillåts. Beträffande banor som hänförts till gruppen B gick det utan större problem. Av B-gruppens 3 249 km återstod 635 km 1995. Nedläggningarna hade till största delen skett under 1960-talet. Inte oväntat var det lokala politiska motståndet störst för nedläggning av banorna i A-gruppen. De hade ju redan från början bedömts som eventuellt nödvändiga av samhällsskäl. Av gruppens 3 342 km fanns 2 527 km kvar 1995, varav 1 096 km ingick i Inlandsbanan (Gällivare – Sveg – Mora). Denna bana vore i och för sig värd ett särskilt avsnitt. Vägen fram till 1988 års trafikpolitiska beslut.

Som framgått ovan blev det inte som man tänkt och som vanligt tillsatte man nya utredningar, vilka ledde fram till ett beslut 1978 genom propositionen 1978/79:99 med namnet ”Ny trafikpolitik”. Trots namnet kan den endast ses som ett steg på vägen till 1988 års beslut.

Till grund för beslutet låg bl.a. betänkandet ”Trafikpolitik – behov och möjligheter” (SOU 1975:66) avgivet av trafikpolitiska kommittén från 1972. Affärsnätet skulle endast omfatta de ursprungliga stambanorna, Stockholm – Göteborg, Laxå – Charlottenberg, Katrineholm – Malmö, Järna – Åby, Stockholm – Boden samt linjerna Göteborg – Malmö, Uppsala – Härnösand, Gävle – Ockelbo, Krylbo (Avesta) – Mjölby samt linjerna Göteborg – Gävle, Krylbo (Avesta) – Malmö. De flesta av dessa banor trafikerades nu av X 2000 – tåg.

Även Malmbanan (Riksgränsen mot Norge – Luleå) hänfördes till affärsnätet. Övriga banor bildade det ersättningsberättigade nät.

Härutöver kan nämnas att man föreslog inrättandet av ett organ som skulle utreda nedläggningsfrågor, det senare Transportrådet.

Parallellt med denna utredning med denna kommitté arbetade en utredning med frågan om att låta länsstyrelserna bli ansvariga för trafikplaneringen inom länen. Så blev också fallet.

En annan utrednings arbete resulterade i att landstingen i varje län blev huvudmän för den kollektiva persontrafiken på regional och lokal nivå. Huvudmännen. Busstrafiken kunde antingen driva trafiken i egen regi eller upphandla den. Upphandling av trafik var något nytt som hade framtiden för sig.

Ännu ett betänkande från trafikpolitiska kommittén

Nästa betänkande (SOU 1978:31) hade titeln ”Trafikpolitik – kostnadsansvar och avgifter”. Enligt direktiven för kommittén skulle den bl.a. behandla frågan hur man för att kunna fullfölja den samhällsekonomiska målsättningen inom transportsektorn skall förena den marknadsmässiga rörelsefriheten med en planmässig samordning och styrning. I samband härmed skulle en omprövning ske av kostnadsansvarets utformning och tillämpning. En sammanfattning av betänkandet finns i bilaga 4 till propositionen 1978/79:99. I sammanfattningen sägs bl.a. att SJ:s totala kostnader 1976 uppgick till 41 miljarder, varav bannätskostnaderna (drift och underhåll) utgjorde knappt 1 miljard kronor. Mot bakgrund av en översiktlig redogörelse för SJ:s besluts- och kostnadsstruktur görs därefter en genomgång av de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för utnyttjandet av bannätet. Dessa beräknas till ca 270 milj. Kr 1976. Det innebär att de fasta bannätskostnaderna sedan driftersättningens andel frånräknats uppgår till ca 600 miljoner. SJ:s belastning utöver de marginella kostnaderna är därmed procentuellt sett betydligt högre än biltrafikens.

Samverkan mellan landsvägs- och järnvägstrafik är en nödvändig förutsättning för ett effektivt godstransportsystem i framtiden... För järnvägstrafiken betonas att kravet att täcka de totala kostnaderna utgör ett viktigt incitament att effektivisera och rationalisera verksamheten. Kostnadsansvar i äldre bemärkelse bör dock slopas även för järnvägstrafiken. ... Utredningen har beräknat att effektivitetsvinsterna vid en överflyttning av medel från vägtrafiken till järnvägstrafiken är större än förlusterna.

Proposition 1978:99

Uppdelningen i ett affärsnät och ett er-

sättningsberättigat nät bibehölls i princip. En förutsättning härför är naturligtvis att man anser att det föreligger ett behov av ett affärsnät. Av remissvaren över trafikpolitiska kommitténs betänkande ”Behov och möjligheter” framgår att flera remissinstanser delade utredningens uppfattning att järnvägarna också i framtiden måste ha en grundläggande plats i trafiksystemet och ansåg det angeläget att järnvägen gavs goda förutsättningar att utveckla trafik för vilken den var lämpad. Man kan fråga sig vilka bedömningar som låg bakom ett sådant ställningstagande. Erfarenheterna från åren efter 1963-års reform visade att SJ inte var någon ekonomiskt lönsam affär. Såvitt framgår sammanställningen av remissvaren har inte någon remissinstans tagit upp frågan om avkastningskrav kopplat till affärsbanenätet. Om man inte visar att kravet på lönsamhet inklusive avkastning på nedlagt kapital är allvarligt menat utan godtar förlusterna och skjuter till nytt kapital är uppdelningen av järnvägsnätet meningslös och reducerad till en fråga om hur förlusterna skall bokföras. Även några remissinstanserna har framfört synpunkten att uppdelningen inte fyller något ändamål. Av sammanställningen framgår även att några remissinstanser inte delade uppfattningen om järnvägens betydelse. Tyvärr framgår det inte vilka. I några remissvar har tanken på en funktionell uppdelning av nätet i persontrafikbanor och godsbanor framförts.

En nyhet i propositionen var att affärsbanenätets persontrafikbanor och vissa banor i det ersättningsberättigade nätet skulle sammanföras till ett riksnät på vilket staten skulle ansvara för persontrafiken medan övriga banor på detta hänfördes till två grupper: de som skulle nedläggningsprövas och de vars grupptillhörighet skulle prövas.

Riksdagen godtog i allt väsentligt regeringens förslag inklusive inrättandet av Transportrådet.

Nedläggningsfrågor

Som framgår av det tidigare blev järnvägar inte nedlagda i den omfattning och i den takt man sannolikt räknade med i 1963 års beslut. Efter 1972 upphörde nedläggningarna i avvaktan på att trafikpolitiska kommittén skulle bli färdig med sitt arbete. Genom inrättandet av Transportrådet fortsatte nedläggningsarbetet.

Kritik mot den förda politiken saknades inte och den var ibland högljudd.

En av kritikerna var journalisten Jan du Rietz som 1988 kom ut med boken ”Den totala urspårningen”. Boken var skriven



Borggård station på smalspårslinjen Finspång - Hjortkvarn den 19 maj 1965. Styckegodstrafiken har övertagits av SJ-ägda Svenska Lastbilsaktiebolaget, SLAB. På bilden passerar "ersättaren" över järnvägen. Järnvägstrafiken rullar några år till i form av vagnslaster. 1 september 1987 upphörde trafiken och banan revs upp några år senare. Foto: SJ reklamavdelning, Sveriges Järnvägmuseum.



Svenska Lastbilsaktiebolaget, SLAB, bildades 1937 som dotterbolag till Stockholm-Westerås - Bergslagens järnvägar, SWB. I och med förstatligandet av SWB 1944 ingick även SLAB vilket året efter införlivades i SJ-koncernen.

► för att ge en bakgrund till den trafikpolitiska proposition (1987/88:50) som följde på 1979 års beslut. I förordet förklarade författaren att utgångspunkten för hans granskning av den förda politiken och SJ inte var annat än journalistiska och demokratiska grundvärderingar. Han ansåg att varje trafikslag hade sina fördelar och nackdelar. Vidare skriver han : "Slutar man med att investera i ett transportmedel kommer dess negativa sidor att förstärkas och dess positiva att urholkas. När det sker beror det på starka politiska intressen och en politisk ideologi som kan anpassas till utvecklingen". (sid 8) (Underförstått vända utvecklingen)

Kostnadsaspekten ägnar han inte en rad i förordet. Sedan följer en redogörelse för vad författaren anser vara SJ:s problem, nämligen det principiella kravet på företagsekonomisk lönsamhet .

På sidan 35 gör författaren en sammanfattning:

"Det var alltså på 1950-talet som den slutliga grunden lades för SJ:s förvandling från ett statligt "verk för offentliga nyttigheter" till dagens "företag" utan några samhällsekonomiska krav på sig. För buss- och lastbilstrafiken behövde SJ inte ordna eller sköta någon infrastruktur eller betala några kapitalkostnader. Verksamheten begränsades dessutom inte av några samhälleliga restriktioner och uppgifter



på samma sätt som i SJ:s tågverksamhet. Tack vare dessa förhållanden kom SJ runt de svårigheter som ledningen ansåg vara de största problemen med tågverksamheten. Samtidigt förbereddes en kraftig bantning av tågtrafiken och av järnvägsnätet efter amerikansk förebild. Man kan säga att det var på 50-talet som "hela svenska folkets järnväg" spårade ur och befolkningen delades in i ett transporternas A-lag med tillgång till bil och ett B-lag med allt sämre tillgång till allt sämre tåg som till slut ersattes med buss. Detsamma gäller många regioner runt om i landet som gled in i ett landsbygdernas B-lag bl.a. genom tåg- och bannedläggningar som försvårade för vissa typer av företag, beroende av både bra- väg- och järnvägsförbindelser att stanna kvar eller att etablera sig i de drabbade regionerna".

Kommentarer torde vara överflödiga.

SJ:s framtidssyn.

I verksamhetsberättelsen för budgetåret 1982/83 skrev dåvarande generaldirektören Bengt Furbäck följande:

"Genom den finansiella rekonstruktion av SJ som statsmakterna beslutat skall gälla fr.o.m. 1983/84 har våra möjligheter att nå kostnadstäckning avsevärt förbättrats. I förslaget till resultatbudget för 1983/84 som vi redovisade för regeringen i maj, räknar vi med ett överskott för förräntning om 70 Mkr".

Vidare kunde man läsa att fr.o.m. det budgetåret skulle persontrafiken och gods- trafiken särredovisas. Något sent kan man möjligen tycka. Prognosen slog i vart fall in. Överskottet blev 109 Mkr men understeg den beräknade räntan, 384 miljoner. Följande år gick det utför. Fr.o.m. 1986 var räkenskapsåret lika med kalenderåret. Då

blev resultatet minus 156 miljoner efter planenliga avskrivningar. (avskrivningar på anskaffningsvärdet)

I det årets verksamhetsberättelse skriver koncernchefen under rubriken "Det nya SJ" följande:

"Internationellt sett är SJ ett välskött och effektivt företag. Men trots detta pekar den långsiktiga utvecklingen på att SJ får mycket stora ekonomiska bekymmer kommande år. Radikala ingrepp måste göras i företagets verksamhet och organisation om järnvägen skall ha någon framtid . En anpassning måste göras till det "nya" Sverige som växer fram industriellt och befolkningsmässigt. . ."

Analysen pekar mot att affärsverket SJ totalt (d. v. s. inkl. infrastrukturen) måste prestera resultat som är två miljarder bättre än nu om finansieringen av planerade investeringar skall klaras. En miljard kronor bör SJ själv genom egna åtgärder kunna förbättra sitt resultat. Den resterande miljarden uppnås om staten tar ansvar för järnvägens infrastruktur och dess investeringar och underhåll på samma sätt som sker med vägar och gator.

För första gången sägs rent ut från SJ:s sida att järnvägstrafik inte är företagsekonomiskt lönsamt. Företagare för finansdepartementet hade sagt samma sak tidigare. I en intervju för tidningen Folket hade en departementssekreterare sagt att det inte fanns förutsättningar för järnvägstrafik i Sverige. (Den totala urspårningen, sid 31)

1988 års trafikpolitiska beslut (prop. 1987/88:50)

Beslutet innebar i korthet att SJ delades upp i ett banverk och ett "åkeri", rest-SJ. Banverket skulle vara samhällsekonomiskt och SJ företagsekonomiskt.

Kostnadsansvaret

Den röda tråden i svensk trafikpolitik alltifrån 1963 är kostnadsansvaret. Det gäller även 1988 års trafikpolitiska beslut. Till grund för detta låg propositionen 1987/88:50 med titeln Trafikpolitiken inför 90-talet. Till grund för propositionen låg denna gång inte något kommittébetänkande utan ett antal utredningar av kommunikationsdepartementet publicerade i departementsserien samt internt utredningsmaterial som inte publicerats. Ds K 1987:4 behandlade "Transportsektorns kostnadsansvar". Redan på sidan 2 skriver statsrådet Hulterström att avgifterna i princip skall täcka samhällskostnaderna som trafiken ger upphov till. Lite längre fram (sid 44) konstaterar han att kunskapen om de verkliga samhällskostnaderna är ofullständiga och att det inte går att räkna sig fram till några absoluta sanningar i fråga om hur trafikens totala samhällsekonomiska kostnader skall fördelas på olika trafikanter och trafikslag. Han tar vidare klart avstånd från den s.k. marginalkostnadspincipen, d v s att priset för utnyttjandet allmänna nyttigheter, ex. vis vägar skall vara lika med den merkostnad som uppkommer. Enligt honom hade sådana tankegångar varit grunden för 1979 års beslut.

Det nya i 1988 års beslut är att man nu gett upp hoppet om en järnvägstrafik – som har mer än en marginell betydelse – enligt företagsekonomiska principer (prop. Sid 99). Av ej redovisade skäl ansågs det därför befogat att inte kräva fullt kostnadsansvar för järnvägssektorns del. Redan i propositionen 1978/79 hade SJ:s kostnader för infrastrukturen betraktats som ett hinder för lika konkurrensvillkor. Detta hade även nu förts fram i debatten. Statsrådet avvisade detta skäl och framhöll att motivet för att överföra del kostnaden till statsverket via det nyinrättade banverket var statens ansvar för järnvägens infrastruktur . . . I det undermedvetna fanns sannolikt den närmast folkloristiska uppfattningen om järnvägen som ett nödvändigt transportmedel i ett utvecklat land även om miljö- och energihänsyn anfördes som skäl.

Statsrådet nöjde sig med att kräva att själva trafiken skulle vara lönsam, d v s den verksamhet som rest-SJ skulle bedriva. I propositionen framhölls också att en bidragande orsak till SJ:s dåliga ekonomi var att verket var illa skött, även om omdömet var mjukare formulerat. SJ hade fört fram tanken om ett "samhällskontrakt" som innebar att om statsverket tog ansvar för infrastrukturen skulle affärsverket – med erläggande av avgifter för nyttjandet av infrastrukturen enligt vägtrafikmodell – åta sig att driva lönsam trafik på det s k

stomnätet (se nedan) Denna lösning var i huvudsak förankrad hos samtliga riksdagspartier.

Uppdelning av nätet

En konsekvens av kostnadsansvaret är att uppdelningen av nätet går igen i 1988 års beslut. Eftersom staten skulle överta kostnadsansvaret för infrastrukturen fyllde indelningen i affärsnät och ersättningsberättigat nät inte längre någon funktion. I likhet med 1979 års beslut skilde man på de banor för vilka staten tog ansvar för persontrafiken, stomjärnvägar och länsjärnvägar där trafikhuvudmännen fick besluta om fortsatt persontrafik eller nedläggning av denna. På stomjärnvägarna hade SJ till att börja med trafikeringsrätten till både person- och godstrafik medan trafikhuvudmännen hade rätten till persontrafik på länsjärnvägarna och SJ företrädesrätt till godstrafik. Om rättigheterna inte utövades kunde andra intressenter få dessa. Om SJ inte ansåg persontrafik lönsam på viss sträcka skulle staten upphandla denna eller eventuellt svara för ersättningstrafik med buss. Formerna för upphandling skulle utredas närmare.

Beträffande Inlandsbanan och Malmbanan framhölls (prop. Sid 115f) att trafiken på dessa banor var så särpräglad att de inte passade in i uppdelningen stomjärnvägar och länsjärnvägar. Beträffande Malmbanan är detta uppenbart då dess funktion utöver att ombesörja transporterna från gruvorna i Kiruna och Malmberget är obetydlig. När det gäller Inlandsbanan återopades som skäl för dess bibehållande var ett samhällsintresse. Dess betydelse för turismen underströks. Det kan i detta sammanhang nämnas att den reguljära persontrafiken lades ned 1991 och att under 1997 åkte 15.000 personer rälsbuss på banan. Den är numera skild från det statliga nätet och infrastrukturen omhänderhas med statsbidrag av ett särskilt bolag. Trafiken sköts och har skötts med växlande framgång av olika bolag.

Malmtrafiken drivs av ett särskilt bolag. Persontrafiken upphandlas och övrig godstrafik omhänderhas av bl.a. det statliga godstrafikbolaget Green Cargo.

Samarbete mellan trafikslagen

Även denna favoritidé bland vissa politiker återkom i propositionen. Den här gången gällde det den s.k. kombitrafiken, d v s trafik med containrar, trailers och växelflak som del av sträckan fraktades med bil eller båt och på en annan del med tåg. En ny variant av bilen på bredden och tåget på längden om man så vill. I propositionen räknade man med att SJ

och åkerierna via ett gemensamt ägt bolag skulle ta ansvar för denna. Man räknade med en kraftig ökning och att trafiken år 2000 skulle uppgå till 10 miljoner ton. Från mitten av 80-talet till 1997 ökade denna trafik från cirka 3 miljoner ton till ca 4 miljoner ton.

Övrigt

Inför propositionen hade Transportrådet skrivit en rapport om "Långväga busstrafik" (TPR 1987:13). Rapporten föranledde inte några förslag av betydelse. Fortfarande var järnvägen skyddad mot konkurrens från bussen på den interregionala trafiken. Som tidigare hade trafikhuvudmännen ansvaret för den regionala och lokala trafiken, vilken var skyddad mot konkurrens.

Sedan slutet av 1960-talet hade SJ arbetat med ett snabbtågsprojekt. I och med införandet av vägtrafikmodellen och upprustning av vissa delar av nätet – i första hand linjerna Stockholm – Göteborg, Stockholm – Malmö, Malmö – Göteborg och Stockholm – Härnösand bedömdes projektet som lönsamt såväl av SJ som av statsmakterna.

I propositionen underströks trafikens inverkan på miljön och att dess inverkan på denna skulle avgiftsbeläggas. Detta skulle senare återkomma i form av uttrycket "internalisering av externa kostnader".

Avslutning

Det ligger utanför ramen för denna uppsats att skildra utvecklingen fram till nästa trafikpolitiska proposition 1997/98:50. I korthet kan sägas att SJ inte uppfyllde de ekonomiska förväntningar som hade ställts på företaget.

Litteraturförteckning:

Trafikpropositioner:

1963:191

1978/79:99

1987/88:50

Betänkanden publicerade i Statens Offentliga Utredningar (SOU) eller i departementsserien (Ds)

1953 års trafikutredning: SOU 1961:23, 24

1972 års trafikpolitiska kommitté: SOU 1975:66, 1978:31

"1980 års ersättningsakkunniga" Ds K 1982:17

Litteratur: Du Rietz Jan: Den totala utspårningen, 1988

Kahl Bertil: Svensk Järnvägspolitik 1963 – 1988, 1998.

Robert Herpai Titan och Ajax

Vad känner vi till?

Det finns i järnvägshistorien få lok som är förbundna med större mystik än SJ:s första lok, Ajax och Titan. Med möjligt undantaget av KHJ:s lok. Längre var det relativt okänt vad det var för lok mm.

Det första som dyker upp är en notis i Svensk Jernvägstidning 1899. Tidningen som började detta år gör ett upprop med anledning av att det stundande jubileet, 1906, och uppmanar läsarna till att komma med ihågkomster från statsbanebyggandets första tid.

Det finns några intressanta personer som ger sina minnen. En bland dem som kommer med dessa är en pensionerad baningenjör vid SJ, G W Sahlbom. Han började redan 1855 och det finns en hel del att delge. Sahlbom är vid tillfället XX år. I nummer 15/1899 säger han att- ”de första lokomotiven infördes från England 1855 och voro två begagnade, anskrämliga, med namnen ”Ajax” och ”Titan”, afsedda för ballasteringsarbete. Likväl ganska uthålliga funnos de med i valsen ännu 1874, då det ena apterades till fast maskin vid Ankarsrums bruk och det andra skrotades vid Motala verkstad båda genom undertecknads försorg efter vederbörligt inköp”

Detta var det som var känt fram till 1949 då järnvägmuseets Anna Kronberg i SJ-nytt skrev en artikel om loken.

I artikeln får vi veta att loken köptes från England 1855. Förhandlare vid köpet var G T Stieler. Förmedlingen stod maskin-ingenjören, Beattie vid London South Western Railway (LSWR), för. Loken var tillverkade dels vid Sharp Bros (Titan 1842) och Jones & Potts (Ajax 1840). Vi får också veta en del mått. *Se tabell 1 , ovan till höger.*

Vidare får vi veta att innan försäljning får loken nya ”bandager”. Det följer med en krökt axel i reserv skriver G T Stieler som vidare skrev - Ingenjör Beattie har gjort mig en vänskapstjänst att ge så goda maskiner och så lika att samma pjäser tjäna till båda. Det står också en del om tjänstgöringen men mer om detta senare.

Detta fick inte stå oemotsagt. Farbror Nestor, Nils Ahlberg, funderade och grunnade. Skrev till sina kontakter i England och skrev senare, nr 1/1950 i Järnvägsteknik en lång artikel om loken. Han menade att en del fakta i Kronbergs artikel inte stämde bland annat hjulanordningen på Titan. Vad Ahlberg kom fram till framgår

Tabell 1

Namn	Titan	Ajax
Tillverkare	Sharp Bros.	Jones & Potts
Typ	Godstågslok med tender	Persontågslok med tender
Tillverkningsår	1842	1840
Hjulanordning	0-4-0	0-4-2
Hjuldiameter	14 1/4” x 20”	14 1/4” x 20”
Avställda	juni 1855	juni 1855
Sålda	gm LSWR till SJ okt 1855	gm LSWR till SJ okt 1855
Försäljningspris	£ 900	£ 925

av följande tabell:

Namn	Ajax	Titan
Tillverkare	Jones & Potts	Sharp Brothers
Tillverkningsår	1840	1842
Axelanordning	B1	B1
cylinderdiameter mm	256	356
Slaglängd mm	508	508
Drivhjulsdiameter mm	1525	1525
Löphjulsdiameter mm	914	914
Hjulbas mm	3428	3428
Hjulbas med tender mm c:a	7600	7850
Panndiameter mm	1067	1067
Rundpannans längd mm	2488	2488
Eldyta total m2	55 á 60	55 á 60
Rostyta m2 c:a	1,1	1,1
Ångtryck kg/cm2 c:a	4,2	5,0
Dragkraft kg c:a	1150	1370
Vikt i tjänst, ton c:a	20	20
Adhensionsvikt, ton c:a	14	14
Tenderhjulsdiameter mm	1067	1067
Tenderns hjulbas mm	2438	2438
Kolförråd, ton c:a	1,5	1,5
Vattenförråd, ton c:a	5	5
Tenderns vikt i tjänst, ton c:a	11	11
Längd över bufferts, lok och tender mm c:a	10,700	
Inköpt från England	1855	1855
Slopät	1874	1874

Den som vill läsa mer ingående Ahlbergs artikel hänvisas till Järnvägsteknik nr 1 1950.

Så här långt är vad man känner till.

Bakgrund

Riksdagen tar beslut 1854 att staten ska bygga stambanor. För det uppdraget tillfrågas Nils Ericson att såsom efter eget huvud leda och organisera byggandet av Statens järnvägar.

Ericson sätter efter Kungl. Maj:t beslut i gång, under januari 1855, med att samla de bästa ingenjörerna kring sig. Han utser C G Beijer och C E Norström som sina närmaste. Beijer som ansvarig för inköp av rullande materiel och övrigt materiel till bygget och Norström som mer administrativ ledare.

Beijer klarar inte detta uppdrag på egen hand då det är för mycket att göra inom riket. Ericson kontaktar en gammal vän, O E Carlsund, med förfrågan om han känner till någon duktig ingenjör som kan komma i fråga för att vara till hjälp för Beijer. Carlsund rekommenderar en ung och duktig ingenjör som har anställning på den franska banan Bordeaux- La Teste som ansvarig mekanisk ingenjör, Gustaf Theodor Stieler.

15 maj 1855 börjar Stieler jobbet med att följa Beijer till England för att skapa kontakter.

Ericson skriver att som först bör Beijer/Stieler se till att så snart som möjligt införskaffa två stycken begagnade ballastlok. Leverans helst detta år.

Det måste för den sakens skull ha annonserats efter att ”Svenska statens järnväg” önskar att få köpa begagnade ballastlok för i augusti fick Stieler ett brev från en person som meddelade att han inte hade några att sälja, för att i nästa brev en tid därefter skriva att han visste att två lok var till salu och att han kunde förmedla köpet om Stieler fann det intressant. Förmodligen hade redan då erbjudandet om att få köpa två lok från LSWR kommit.

Hur kontakten togs med Beattie på London South Western Railway för förhandlingar om loken Ajax och Titans inhandlande vet vi inte. I brev till Stieler hösten 1855

skrivs det att loken kommer att vara klara inom loppet av någon vecka. I oktober står ett av loken, det andra är på väg, i East Indian docks i London. Loken säljs via mellanhänder till Messrs Horner and Molesworth för £ 506 styck.

De anländer till Göteborg i november 1855 enligt Göteborgs handels- och sjöfartstidning.

Tiden i Sverige och dess tjänstgöring.

Vi vet nu att loken kom till Göteborgs hamn i november 1856. Låg de kvar i hamnen till våren eller togs de till "stall" omedelbart? Det vet vi inte idag. Det kanske går att finna i hamnrapporterna för Göteborg. Det är i alla fall inte undersökt. Första gången som åtminstone ett av loken finns omnämnt är den 15 juli 1856 i Post- och inrikes tidningar. Det står:

Götheborg den 10 Juli. Förliden gårdag har det första lokomotivet satts i gång på en svenskstatsbana. Det kommer att användas i och för ballast- eller grusfyllningen på jernbanan här i närheten av staden.

Kan vi inte finna uppgifter i "SJ:s arkiv"? För att svara på det så måste vi tala lite om hur det var organiserat.

Vid tiden för lokens anländande till Göteborg var Statens järnvägsbyggnader uppdelat på två enheter: Göteborg och Malmö. På inget av ställena fanns några lokaler att ta hand om den rullande materielen och knappt några andra lokaler heller. För Göteborgs del höll man till vid Fåfången (Olaskroken) i provisoriska lokaler, då det vid centralens blivande läge arbetet pågick och verkstadslokalerna blev inte påbörjade förrän 1857. Det har att göra med att Riksdagen beslutade om pengar därtill först 1857.

Det fanns inte heller någon trafik förrän

ett år senare (1856). Allt sköttes av den personal som hade att göra med själva byggandet av banan. Den första avdelningen som kom att utkristalliseras mer självständigt var trafikavdelningen.

I arkiven finns rapporter från byggandet från och med 21 dec 1856 och framåt.

I rapporten 21/12 1856-31/1 1857 står det att taktegel är lagt på lokstallet vid Fåfången och den tillbyggda vagnboden.

Som vi ser så är det smått primitiva och högst provisoriska förhållanden som det handlar om. Var låg detta Fåfången? Det är inte att förknippas med värdshuset med samma namn i Stockholm, vid Danvikstull. Det låg ett "torp" mitt emot där Skansen Lejonet ligger som kallades Fåfången. Nedanför den platsen, där banan drogs fram anlades det första lokstallet vid SJ. Dock en provisorisk byggnad. Hur detta lokstall såg ut vet vi inte i dag.

Lokens tjänstgöring

1855 Detta år var loken troligen inte alls i tjänst.

1856 Ett av loken Titan och Ajax börjar sin tjänst onsdagen den 9/7 1856.

Då det inte fanns andra lok det första halvåret än Titan och Ajax så borde de ha haft bra med jobb på sträckan från Göteborg till Jonsered. Banan invigdes ju den 1/12.

De första handlingarna som finns i arkivet (SJB) att tillgå information ur är de arbetsrapporter som redovisar byggets gång. Det är först när banan till Jonsered är öppnad som dessa rapporter börjar förras. De tar sig sin början den 21 december 1856 och framåt. De skrevs månadsvis och upplagda i de arbetsstationer som bygget var indelat i.

Första är Huvudstationen som är sträckan Göteborg- Jonsered och upp till

12 arbetsstationen som sträcker sig till Töreboda. stationernas indelning ändras med takt som de blir klara. För 1860 gäller 12 arbetsstationen för strax norr om Falköping fram till länsgränsen.

Här kan vi hämta mycket information om när saker och ting är uppförda vad gäller banvaksstugor, stationer, broar mm.

I rapporterna för huvudstationen står det bland annat:

1857 I januari bygger man till lokstallet i Fåfången. Man börjar att lägga en grundmur på 40 kubikalar.

I februari förflyttas loket AJAX till 3 arbetsstationen (=Norsesund) den får viss reparation av maskindelnarna som det nämns i rapporten.

I rapporten för tredje arbetsstationen står det för februari att vid Västra Bodarna är ett lokstall under uppförande.

Det sambandet måste helt klart vara att Ajax förflyttades dit.

Att Ajax behövdes där står klart att vid platsen görs en större skärning av ett berg och mycket stenmaterial finns det att frakta, dels till banken men troligen även till brobyggnader.

Att loken gjorde stor nytta kan illustreras av följande:

Under månaderna fram till den 23/5 var det ballasterat vid andra arbetsstationen, vid Floda:

med häst 1899 längdfot

med skottkärra 900 längdfot

I maj månad fanns ett lok till hands och ballasteringen under den månaden blev:

med lok 1400

För perioden 24/5-20/6:

med lok 7622

Problem är att identifiera om det skulle vara Ajax eller Titan som gjort ballasteringen eller någon av de andra tre loken som för tiden fanns, Göteborg, Norden och Sverige. (eller som de faktiskt hette lok 3, 4 och 6)

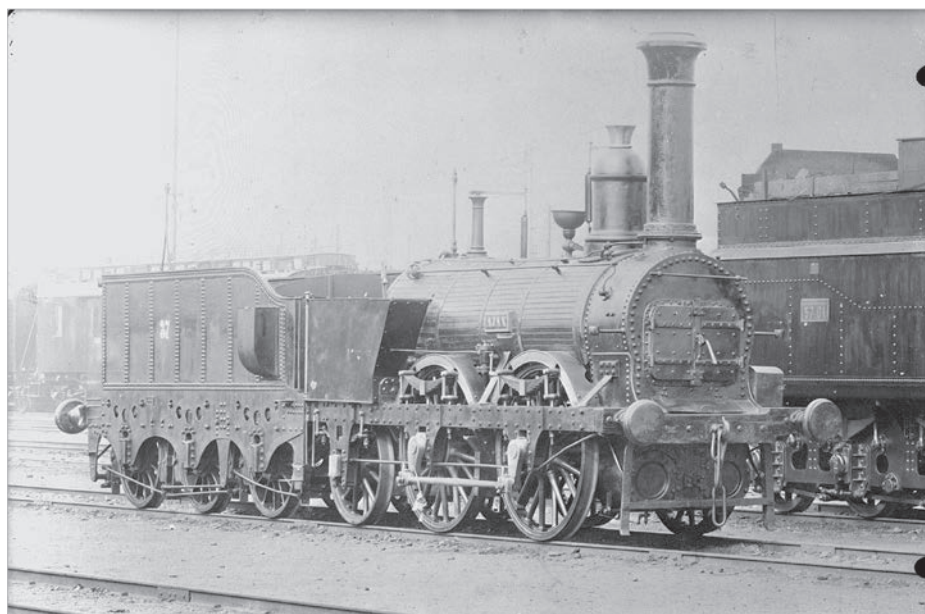
Man kan bara konstatera att loken behövdes för att arbetet skulle kunna göra sådana framsteg som rapporterna uppvisar.

Vi måste fram något i tiden för att få lite mer detaljerade uppgifter om loken Titan och Ajax.

Det enda material som de facto finns är för tiden dec 1857- dec 1858, februari 1859 samt mars 1860. Om de förekommit före dec 1857 och eller efter mars 1860 vet



Det Österrikiska loket Ajax vid Kajser Ferdinands järnväg, som var tillverkat vid samma tid, ca 1840-1, och av samma tillverkare Jones & Potts, precis som det svenska loket med samma namn.



vi inte.

Materialet ingår i ett arkiv som finns på museet efter Gustaf Theodor Stieler. I egenskap av ”maskindirektör” så fick han dessa rapporter skrivna av maskiningenjören vid Göteborg Karberg och till sig sända, oftast under sina vistelser i England för underhandlingar.

Om vi håller loken Titan och Ajax så kan man läsa ut i en tabell. Den visar vad loken har tjänstgjort med och dess förbrukning. Den första tabellen gäller för dec 1857 och är samtidigt ett förslag till ny blankett för redovisning av maskintjänsten.

Det står här klart och tydligt att loken Titan och Ajax har nummer 1 och 2 eller är det en tillfällighet? En renskriven tabell finns längre ned på sidan.

Vad som händer efteråt med loken vet vi i dag inte mer än: *något efter den 25 juli 1859 skrev tidningen i Skövde- Den 25 dennes var en för Skövde stad minnesvärd dag, vilket och den lilla stadens*

fredliga och idoga befolkning tycktes livligt sentera.

Här och av folkmassan utomkring inväntades nu med nygiriga blickar de från norr och söder kommande loken Titan och Ajax, vilka skulle mitt för stationshuset sammanträffa för att där giva varandra en broderlig hälsning.

Klockan 8 på aftonen hördes de gälla visselpiporna och strax därpå blev de synliga de med löv och blommor smakfullt sirade loken, förande med sig någgra av damer och herrar upptagna likaledes lövklädda vagnar. Med vindens hastighet rullade dessa frustande ångare mot föreningspunkten och gav varandra där, tack vare de skickliga förarna, en mjuk men dock varm och eldig kyss...

I november 1860 ska loket Titan ha befunnit sig i Liljeholmen där tendern ska ha fått sig en reparation.

1865 i december skickar en G Åker-

lind från Göteborg ett brev med anbud att köpa det i Sammanbindningsbanans förråd befintliga loket Titan. Brevet ställs troligen till materialförvaltaren på färdiga banan(SJ) A Jansson som i sin tur skickar det till SJB som mottar brevet.

Innan beslut tas ges uppdraget till materialförvaltaren vid SJB Hedenskoug att beräkna dess värde. Han kommer fram till värdet 2 000 kr. SJB beslutar att innan försäljning kan ske ställa frågan till Kungl. Trafikstyrelsen om de är intresserade av loket. Trafikstyrelsen svarar nekande.

Vad som sker sen brevledes har jag inte funnit något om.

Det sista som sägs om ödet för Sveriges i särklass äldsta lok är en artikel i Svensk Jernvägstidning 1899 nr 15. I en intervju med förre baningenjören Walfrid Sahlbom nämner han:

De första lokomotiven infördes från England 1855 och voro två begagnade, anskrämliga, med namnen Ajax och Titan, avsedda för ballastningsarbete. Likväl ganska uthålliga funnos de med i valsen ännu 1874, då det ena apterades till fast maskin vid Ankarsrums bruk och det andra skrotades vid Motala verkstad, båda genom under teknads försorg efter vederbörligt inköp.

Där tar det både bildligt och bokstavligen slut på historien.

Vad har då detta medfört utöver vad som tidigare är känt?

1. Loken Titan och Ajax har varit innummerade i ”SJ” nummerserie.

1 Titan,
2 Ajax,
3 Sverige,
4 Norden,
6 Göteborg
Mars 1858

1 Titan,
2 Ajax,
4 Norden,
5 Sverige,
6 Göteborg
Juli 1858

1 Westergöthland,
4 Norden ,
5 Sverige,
6 Göteborg

Tid	Lok	Lokförare	Maskinens milal	Tågans milal passagerare	Tågans milal ballast	Tågans milal Stasjonstjänst mil	Timmars stasjonstjänst	Kols tunnor	Kol tunnor	Olja kanor	Tåg pund	Torkloppall pund	Tjänst	Arbeta dagar i tjänst	Summa bränsle	Tillstånd
1858-07-00	Titan	Pripp	163		163			257		11,5	20	17,5	24			Har fortfarande gjort ballasttjänst vid Sörby, och blott undergått mindre reparationer
	Ajax	Wiggins	158,5	5,5	149	4	22	239	7,5	8	12	10	19			Har fortfarande i början av månaden gjort ballasttjänst i Göteborgs station, och sedan den undergått reparation varit stationerad vid Bodarna för att vid Vårgårda göra tjänst vid rälsstransporten. Den har sedan varit här till ytterliggare reparation och fått nytt ångrör i pannan.
1858-08-00	Titan	Pripp	234		234			285		16	28	25	21			har ballasterat vid Sörby men ska nu transporteras över Göteborg per ångbåt till Töreboda, varför den hit ankom den 31 för att undergå reparation.
	Ajax	Wiggins	223		223			286	18	28	45	20	19			stationerad vid Vårgårda, har ballasterat där, men kommer nu att ställas vid Bodarna, för att där ballastera på färdiga banan i och för reparationer. Enligt därom inlämnad rapport av den 12, gick den den 11 av spåret, därigenom att en oxe inkommit på banan, och måste lokomotiven, sedan den blivit upptagen, införas hit till reparation av några skadade delar. Den var dock efter 6 dagar åter i tjänst.
1858-09-00	Titan	Pripp	35,26		35,26			56		17	17	18	6			transporterades efter undergången reparation till Töreboda på ångfartyget Uddeholm, där den uppsattes och har där sedan den 23 ballasterat. Lokföraren derå, Pripp, blev för försäelse mot befäl suspenderad i 6 dagar från den 4.
	Ajax	Wiggins	130,25		130,25			140	34	44	105	70	21			i början av månaden stationerad vid Bodarna, har ballasterat färdiga banan, men har mot slutet av månaden måst transporteras hit i och för reparation av dess slidörelse. För de ofta påkommande reparationerna å densamma, borde den om möjligt stationeras har vid verkstaden.
1858-10-00	Titan	Pripp	103,75		103,75			374		23	16	26	24			är fortfarande stationerad vid Töreboda och ballasterar där
	Ajax	Wiggins	172,88		172,88			66	36	16	12	40	22			ballasterade i början av månaden på Göteborgs bangård efter slutad reparation, och avgick den 10 till Bodarna, där den ballasterar för färdiga banan.
1858-11-00	Titan	Pripp	88,75		88,75			211		12	30	10	9			stationerad vid Töreboda har ballasterat där till den 13
	Ajax	Wiggins	22,5		22,5			17	6	5	10	10	5			är inne på reparation och totalt söndertagen, pannbeklädnaden avtagen, provad med vatten till 95 skålpund tryck per kvadrattum, och befunnen tät och stark, så att den utan fara kan begagnas. Dess reparation och sammansättning fortgår.
1858-12-00	Titan															ej tjänstgjort, stationerad vid Töreboda utan att ha tjänstgjort
	Ajax															I reparation. Hjulen är omsvarvade
1859-02-00	Titan															ej tjänstgjort, stationerad vid Töreboda utan att ha tjänstgjort
	Ajax	Wldström	10,75		10,75			27		10	20	20	2			Provkördes den 18 efter slutad reparation, och uppgick till Falköping den 21, för att vidare transporteras till Hene på lösa räls. Den har erhållit omsvarvade hjul, nya lager och excenteringar, nya vevar för omkastningsaxeln, pannan har blivit provad och omklädd samt målad. Eldaren Wldström är nu lokförare å densamma.
1860-03-	Ajax	Wldström														ej tjänstgjort. Är fortfarande i reparation

2. Att loken särskilt Ajax var ”dåligt” och uppenbarligen inne på reparation mest hela tiden.
3. Att Ajax har vid två tillfällen även använts till någon sort persontrafik. Juni/juli 1858 och vid invigningen av järnvägen till Skövde juli 1859 då även Titan var med.
4. Att loken eller rättare sagt Titan inte var helt ute ur leken då ett visst intresse fanns 1865-6 att köpa loket. Sen föll det nog i glömska och skrotades väl som artikel från 1899 säger, 1874 som skrot och som panna till Ankarsrums bruk.
5. Att benämningen av dessa lok ska vara Titan och Ajax i nämnd ordning och inget annat.

Järnvägsmusei Vänner, fortsättning från sidan 3

Detta visade sig vara väldigt populärt. Under vägledning av Christina Engström, Margareta Widmark, Bengt Lindberg och Peter Larsson fick 295 personer prova på och bygga landskap och träd m.m. Christina har under ett år byggt på en egen modul som historiskt speglar livet vid en banvaktstuga för ca 100 år sedan. Den modulen fanns också att beskåda i anläggningen på museet. Den vann också andra pris i en omröstning som MMM gör varje år.

De tre moduler som byggts under lördagens och söndagens workshop lottades sedan ut. Vinnare blev Alex Axelsson, Auöikki Lindström och Eva Hultgren. Vi gratulerar vinnarna och hoppas att modulbyggandet fortsätter. De många besöken på den marknad som fanns med tyder på detta.

Vi vill också passa på och tacka alla de funktionärer och personal som ställde upp och gjorde detta arrangemang möjligt.

Lennart Lundgren

Rapport från senaste Järnvägs-historiska forskarmötet

Isamarbete med Sveriges Järnvägsmuseum arrangerade Järnvägsmusei Vänner ännu ett forskarmöte, det sjunde i ordningen, i Gävle helgen 16-17 oktober.

Mötet, som hade samlat 34 forskare från hela landet, började klockan 1000 på lördagen varefter vi fick tillfälle att lyssna på ett antal föredrag med sammanhängande diskussioner. Tilläggas kan att även under raster och luncher pågick diskussioner ibland så intressanta att deltagarna nästan glömde att återvända till konferensrummet.

Forskarmötets första föredrag svarade Hans Fredrik Wennström för då han gav oss alla en dragning om kartornas värld.

Mycket bra information för oss järnvägs-forskare.

Nästa föredragshållare var Gunnar Ekeving som mycket initierat lotsade oss genom ämnet signalteknik med utländska influenser.

Efter lunchen i restaurangvagnen ”Ångvisslan” fick vi en inblick i fotografins tekniker och en hel del nyttiga tips. Föredragshållare var fotografen Krister Engström. För övrigt fotograf till många av bilderna i Gunilla Linde Bjurs bok ”Stationshus – Järnvägsarkitektur i Sverige”.

Nästa föredragshållare var Stefan Nilsson vilken gjorde en ingående presentation om personen Hilding Carlsson, mycket intressant. En bok är för övrigt på gång och vi får anledning att återkomma om den.

Nästa föredrag gjordes av Erik Sundström som berättade om den kommande boken ”Svenska godsvagnar” Normalspår 1856-1956”. Läs mer om detta på annan plats i detta nummer av Sidospår.

Nästa punkt på dagordningen var ”Axplock ur järnvägshistorien”. Här blev det föredrag och diskussioner i korta punkter. Bland Annat Mats Freding som talade om det lok som har funnits vid Högfors bruk? Vidare hade Lars Olov Karlsson frågor rörande det så kallade ”Morgongåvaloket”, även kallat ”grisen”. Någon av läsarna som vet mer om dessa två lok?

Eftermiddagen avslutades med att Jan Ericson berättade om Boxholms första el-lok. ”Sveriges första elektromotiv sägs ha varit det år 1890 levererade amerikanska Westinghouse-loket vid Boxholms Bruk. Forskning på senare tid har visat att loket inte alls var tillverkat 1890 – Westinghouse hade vid den tiden ännu inte börjat tillverka lok! I stället har loket visat sig vara levererat av Sprague Electric Motor & Railway Company, vars grundare Frank Julian Sprague i järnvägssammanhang anses vara den elektriska driv-teknikens fader. (Sprague ligger t ex bakom uppfinningar som trolleyavtagare, ATC och multipelkörningssystem!)” ... ”Hur var det då med det där om ”Sveriges första elektriska lok”? Nja, ellok tycks t ex ha förekommit i Skutskär redan 1885, för övrigt samma år som ett litet elektromotiv visas upp på en elektrisk utställning på Chalmers gård i Göteborg”

En bok om detta är under framtagning och förhoppningen var att den skulle vara klar till årets Hjulmarknad.

Klockan 1900 samlades vi alla i museets hall 1 där vi under gemytliga former intog en middag bestående av Västerbottenpaj toppad med löjrom och rödlök Kallrökt laxterriner med färskost och örtte. Pep-parstekst fläskfilé. Dragonpotatissallad.

Rostade rödbetor getost, pinjenötter och honung. Sallad med sockerärter och rädisor, Örtcreme. Anis-fänkålsbröd.

Efter middagen visade Stefan Nilsson en film från Hilding Carlsson verkstad i Umeå.

På söndagen fortsatte forskarmötet och dagens första föredragshållare blev Gunnar Sandin som berättade om sitt bokprojekt om sammanbindningsbanan i Stockholm. Han efterlyste information om de trafikplatser som har funnits längs banan. Han fick en del svar direkt och kanske är det någon läsare som kan komma med mer kunskap?

Nästa föredragshållare var Staffan Granath som gav oss en insikt i vad man kan använda geoteknisk grundradar och motståndsanalys till. Framför allt när det gäller att i marken hitta dolda banvallar och byggnadsrester.

Efter lunch avslutades forskarmötet med att Göran Engström höll ett föredrag i ämnet järnvägs-materialimportörer och liknande verksamheter.

Nästa forskarmöte kommer att hållas på Sveriges Järnvägsmuseum i Ängelholm 19-20 mars 2011.

Rolf Sten

Hämtningen av SJ E2 904 i Hofors

Under den sista veckan i augusti månad gjorde Sveriges Järnvägsmuseum med hjälp av frivilliga medlemmar från Järnvägsmusei vänner bland de sista hämtningarna av orörda f.d beredskapslok i Sverige.

Det hela började på helgen innan vecka 34 i Gävle. Då skulle en stor mängd förberedande arbeten. Det blev en ihärdig växling. Det var många vagnar som skulle med. Personalvagn, sovvagn, verkstadsvagn samt en låglastarvagn för hjullastare.

Likaså måste vi se till att ha verktyg, stenkol, påeldningsved, elkablar, och vattenslang m.m för att kunna hämta ut detta ånglok.

På väg till Hofors

På måndag eftermiddag bar det iväg till Hofors. Resan dit var inga problem. Som dragkraft hade vi Da-lok 888 och 936. Väl i Hofors började vi direkt att förbereda vårt lilla läger.

På kvällen så öppnade vi så portarna till beredskapsskjulet. Det gick ett sus av förväntan bland alla deltagarna. För oss



Transport av stålämnesvagnar från Hofors Bruk upp till stationen.

ångloksnördar var det en riktig högtidstund att se ångloken SJ E2 904, 1184 orörda och konserverade i sina plastpåsar. Att se de sista f.d beredskapsloken i sina plastpåsar kändes helt unikt.

SJ E2 904 åter under ånga

På tisdagen började vi på allvar arbetet att få SJ E2 904 under ånga. Först var att dra ut loket med hjälp av hjullastaren. Sedan blev det att få bort med den stora plastpåsen. Nu kunde man konstatera detta ånglok var i ett utmärkt skick efter så många år i plastpåse. Loket var mycket väl konserverat. Så följde en noggrann pannspolning. Vattenståndsglas, injektorer och övrig armatur fick en rejäl genomgång. Sedan provtryckning som utföll med utmärkt resultat.

På eftermiddagen så blev för första gången på många år påeldning av SJ E2 904. Vi kunde klara av från ett helt konserverat kallt ånglok till en påeldning på mindre än 36 timmar. Det var väl så det en gång var tänkt med dessa beredskapslok. Vi tog dock inte upp något större ångtryck denna tisdagskväll.

Redan tidigt på onsdagsmorgonen eldades SJ E2 904 på igen. Denna gång skulle vi ha upp fullt tryck. Vi skulle göra funktionsprov på injektorer, luftpump och säkerhetsventiler.

Det mesta fungerade bra. Dock krånglade en vattenregel från tendern lite. Men detta åtgärdades och snart tog injektorn utan problem. Även luftpumpen startade så snällt.

Ut på spåret igen

På fredagskvällen skulle vi så bygga den lite ovanliga s.k klätterväxeln ut på spår 1 i Hofors.

Vid 17-tiden på eftermiddagen beviljades A-skydd av fjtkl i Gävle och arbetet påbörjades.

Efter drygt 2 timmar var klätterväxeln på plats.

Nu skulle vi göra som det en gång var tänkt. Att för egen maskin rulla över klätterväxeln och ut på spår 1 i Hofors. Det blev en mycket försiktig färd över denna klätterväxel.

Men klockan 20.13 stod så SJ E2 904 åter på den "riktiga" järnvägen igen. Efter en mindre provtur och besiktning på bangården fick ångloket vila över natten.

Tungt från Hofors Bruk

Nästa dag var det dags för en lite rejälare provkörning. Vi skulle köra stålämnesvagnar från Hofors Bruk upp till stationen en sträcka på cirka 4 km. Det blev väldigt tungt för SJ E2 904 i det kraftiga motlutet (22 promille) upp mot stationen. Kraftiga tunga ångslag ekade över Hofors lilla samhälle. Med full fyllning, full regulator och blåsande säkerhetsventil gick ångloket en rejäl match mot tyngdlagen. Till slut var vi uppe på stationen. Loket hade fått jobba som i fornstora dagar. Det rök av tektylen på sotskåpet efter den tunga häftiga körningen.

Sedan på lördagskvällen drog SJ E2 904 vårt tåg till Falun. Dagen efter medverkade vi med loket till Grycksbo.

Hela denna hämtning av SJ E2 904 i Hofors är unik då det är bland de sista gångerna man hämtar ut ett orört konserverat ånglok på detta sätt. Jag hoppas nu att Sveriges Järnvägsmuseum får god nytta av detta ånglok i framtiden.

Per-Åke Lampemo

E2 904 "på spåret igen".



En bok om godsvagnar, a

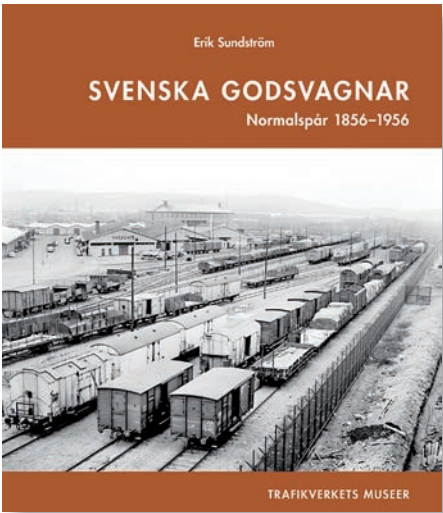


Till sist får vi en bok om svenska godsvagnar, inte bara SJ utan alla normalspåriga de första hundra åren fram till 1956. Den innehåller ritningar och foton av alla kända vagntyper, med mått, beskrivningar och tekniska data som skall göra det möjligt för forskare att identifiera vad som finns i gamla foton och tabeller, och för modellbyggare att presentera olika banor och tider. I samband med det vill jag berätta om hur jag fastnade för detta speciellt intresse.

Mitt intresse för godsvagnar, särskilt de enskilda banornas, startade en dag för 65 år sedan. Jag var 12 år och gick i skolan i stockholmsförorten Bromma. Jag hade järnvägar i släkten, min far vid kommunikationsdepartementet, farfar pensionerad verkmästare vid SJ broavdelning, en farbror vid NKIJ i Hagfors, en morbror vid Pullmanbolaget i Chicago och morfar som hade varit rallare i sin ungdom. En dag kom jag att diskutera med en klasskamrat om vad SJ menade med littera. Jag sade att littera O var kreatursvagnar, för så stod det i Vagnläran, den SJ-bok som pappa hade läst vid högskolan. Olle sade att det var öppna vagnar med stolpar och plåtsidor, för så stod det i Teknik För Alla som hans far prenumererade på.

Det fanns bara ett sätt att lösa problemet. Jag cyklade till närmaste järnvägsstation Ulvsunda med papper och penna.

Där såg jag snabbt att kompisens hade rätt. Litterasystemet hade ändrats på 1920talet, men jag såg andra intressanta saker också. Det fanns många fler vagntyper än i vagnläran, och det fanns fler signaturer än SJ. Naturligtvis SWB, som skötte trafiken till Ulvsunda med vedtendrar efter tankloken, men jag hittade vagnar märkta CHJ och WAJ. Det blev många fler cykelturer och bläddrande i uppslagsboken för att dechiff-



rera signaturerna.

Jag började modellbygge med en granne och köpte en byggsats från Wentzels som skulle ha blivit SJ littera O, men jag byggde av delarna istället CHJ littera Im som den jag sett i Ulvsunda. Det blev ingen fart på modellbygget, men när jag 1950 fick min första lilla lådkamera blev det foton av de mer ovanliga vagnarna, den första var SDJ littera Nm. En granne som arbetade på SJ fick tag på några särtryck 77 åt mig. Jag tog kontakt med Nils Ahlberg som då var chef för Järnvägmuseet och fick 1953 göra två månaders praktikjobb på verkstaden i Bonnierhuset vid Torsgatan. När jag 1954 gjorde värnplikt i Göteborg kom jag i kontakt med GMJS och deras skickliga och kunniga modellbyggare t ex

Stig Nyberg som gjorde mig entusiastisk för skala O. Hemma igen i Stockholm byggde jag en modell av UGJ treaxliga malmvagn med fungerande skruvbroms och sedan ungefär en modell om året. Jag blev medlem i GMJS som planerade att återuppbygga sin bana skala O.

Televisionen var ny 1957 när man startade 10.000-kronorsfrågan, och jag ställde upp i ämnet Svensk Järnvägshistoria, vann och kunde köpa en begagnad SAAB. Datorer var också en nyhet, och jag lärde mig programmera BESK-datorn, och gjorde ett konsultjobb åt SJ med simulering av farliga pendlingar i malmåtg. Efter TV-programmet var järnvägshistoria en erkänd hobby, och jag var 1958 med om att starta Svenska Järnvägsklubben, hade hand om deras forskning och började med bokutgivning. Sedan blev det museibanan ÖSIJ vid Lina bruk i Södertälje, troligen den första utanför Storbritannien.

Efter att sedan ha arbetat många år i industrin förstod jag till sist att mina foton från 1950-talet och alla forskningsdata om godsvagnar borde kombineras till en bok, men det var osäkert om det skulle bli en datasamling med nummer och data för alla hundra tusen vagnar, eller en mer lättläst teknikhistoria.

Jag presenterade för flera år sedan ett textförslag på ett forskarmöte, och för ett år sedan visade Järnvägmuseet sitt intresse för att göra en teknikhistorisk bok med bilder från museet, speciellt ur Nybergska samlingen, och mina bilder från 1950-60-talet. Den begränsades till de första hundra



1957, Erik Sundström nybliven 10.000-kronors vinnare fotograferad på Järnvägmuseet i Tomtebodan.

åren 1856-1956 och godsvagnar för allmän trafik.

Det har varit en verklig upplevelse att arbeta med den, speciellt med den hjälp jag fått från andra kunniga järnvägshistoriker inom museet och föreningar med ritningar, layout och kontroll av data.

Godsvagnsboken är inbunden, format 240X280 mm. 288 sidor och 470 bilder och mer än 100 måttskisser. Bilden nedan visar ett uppslag.

Den kommer att finnas till försäljning på Järnvägmuseet, både i Gävle och Ängelholm. Priset är i skrivande stund inte bestämt men blir omkring 300 kr. Medlemmar i JvmV får ett specialpris.

Kolla efter annonser på Järnvägshistoriskt forum och på www.jvmv.se

130 Svenska godsvagnar • Normalspår 1856-1956

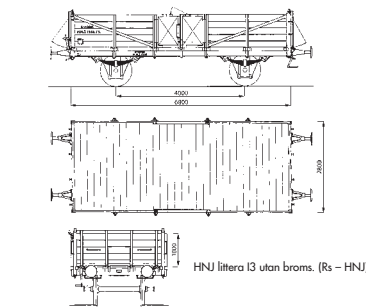
5.12 Lådvagnar – Tysk typ "Halle"

"Halle" med broms	Längd	Bredd	Hjulbas
	6,85	2,9	4,0
	7,55	2,9	4,0

I Tyskland infördes vid sekelskiftet lådvagnar där dubbelportarna var av plåt och gavlarna upphängda med appar för att medge gavelöppning av malm och stenkol. Manöverställningen för öppning av gaveln hade skyddsplåtar som fälldes ut över koppelkrok och buffertar för att de inte skulle skadas vid öppningen. De första vagnarna hade plattjämsagafflar, 7,0 m lång och 1,0 m väggar. Många sådana kom till AB Rullande Materiel, som stod nära MGJ, där flertalet för att ge samma volym som SJ littera I3 och den tidigare "Frankfurt"-typen fick väggarna höjda till 1,1 m, lyftbara gavlarna och portarna ersatta av luckor varefter de såldes till MSJ. Några som fick behålla portarna såldes 1920 till BLHJ.

En något kortare vagn infördes 1911 som standard av Deutsche Wagen Verband (DWV) och kallades typ "Halle". Den fick plattgafflar samt plattjämsagafflar på de avlyftbara väggfälten. Bromsvagnarna hade en symmetrisk hytt med utgång åt bägge sidor på en plattform. Av denna typ kom 250 vagnar till Sverige 1916 genom malmexportören Cornelius som registrerade 200 som privatvagnar vid SWB för malm från Ludvikatrakten till Stockholm eller Nynäs samt 50 vid GJF för koppars- och järnmalm från Garpenberg till Gävle. SWB-vagnarna överfördes 1919 till AB Vectura med registrering vid MSJ där de fanns till 1939 då de såldes till BJ och GDI.

Efter första världskriget såldes många tyska tillverkare denna vagn typ till svenska banor som GBJ 20 vagnar, NshJ 5 vagnar, ÖSI, NOJ samt flera sockerbruk. HNJ köpte 25 vagnar byggda 1916 av olika tillverkare. Avesta bruk hade 30 vagnar registrerade vid N&KJ för malm från Klackberg och de såldes senare till TGOJ. De vagnar som slutligen kom till SJ fick littera I3u.



Löstips Järnvägsteknik 1958:4 Skarvjärnet 1970:2

GJF 89 I3s med bromsplattform. Dalafinnhyttan 1951. (ES)



146 Svenska godsvagnar • Normalspår 1856-1956

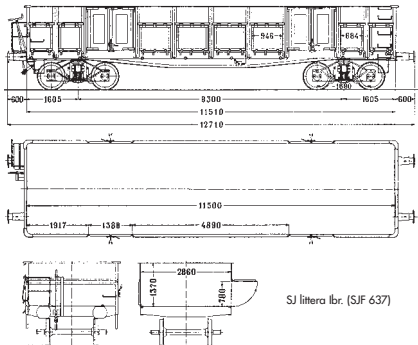
5.20 Boggivagnar med plåtsidor SJ littera I02-Ib¹⁹²² och Ibr

	Längd	Bredd	Hjulbas
SJ I02-Ib med broms	10,2	2,9	6,36+1,8
SJ Ibr	10,9	2,9	6,36+1,8
SJ I0 (Sh Gasverk)	11,51	2,88	8,3+1,68
	12,9	2,78	7,5+1,6

SJ köpte från tysk tillverkare 1916-1917 50 boggivagnar för transport av kol till lokstationer. De hade vanliga nummer men togs inte med i SJ godsvagnsbroschyrer och användes fram till 1940-talet bara undantagsvis i allmänna trafiken. Vagnarna var av plåt med två dubbelportar på var sida. 17 av vagnarna hade bromshytt på plattform. Boggierna hade spiral-fjädrar och satt symmetriskt under lastytan. Samma vagn typ fanns också vid Nederländska Statsbanan. Vagnarna slopades 1959-1962 och några köptes av Hasselfors Bruk för transport av göt till Motala.

Stockholms Gasverk fick 1916 stora beställningar på koks till Domnarvets järnverk som prioriterades så att stockholmarna fick allt mer elda ved. Inga lämpliga vagnar fanns för transporten av koks men gasverket hade 1914 köpt flera boggivagnar som internt skulle transportera fyra stora lyftkranskor. 3 av dessa försågs med höga träskrov. Varje långsida hade två luckor hängda i överkant och två i underkant. Vagnarna gick sedan som privatvagnar (50200-50202) vid SJ med littera I0, senare I1b, och var i trafik till 1937.

Kort före krigsutbrottet 1939 när man väntade att Östersjöhamnarna skulle kunna bli avspärrade fann den svenske vagnutnyttaren Chr. Olsson att det i Amsterdams hamn fanns ett stort antal boggivagnar av närmast amerikansk "gondola"-typ med vägg höjd 1,37 m, byggda för kinesiska järnvägar av de två verkstäderna ACF och AMN men inte avhändertade. BJ och GDI köpte 1939-1941 tillsammans 114 av dessa och SJ 150 vagnar (102000-102149). Eftersom vagnarna var utrustade med centralkoppel av amerikansk typ måste de först byggas om och



fick då hylsuffertar av belgisk typ med kantiga buffertskivor och tvärgående kilar för att hindra vridning. Vissa byggdes om i Falun, de övriga i Belgien. De vid ACF ombyggda fick då buffertbalken utflyttad 0,17 m i var ände. Vagnarna sattes av SJ in i vedtrafik från Norrland till Stockholm när importen av kol och koks blockerades. De försågs då med glesa väggförhöjningar av trä för att ge plats för fall last 40 ton. BJ försåg 21 vagnar med oljecisterner då man trodde att importen över Göteborg skulle kunna fortsätta men snart måste även dessa vagnar sättas in i vedtrafiken.

Vid krigsslutet 1945 uppstod ett plötsligt behov av oljetankvagnar. Samtidigt var det brist på detaljer som axlar, koppel och buffertar. Chr. Olsson utvidgades då till en verkstad för att tillverka cisterner och monterade dessa på be-



Kragdekoration till paraduniform



I förra numret frågade Rickard Berglund vad denna ritning föreställer. Svar kom bland annat från Sune Nyhlén och Göran Enqvist att det var ritning på hur kragdekorationen skulle se ut på paraduniformen för högre tjänstemän vid Statens Järnvägar. Detta i enlighet med en skrivelse från Chefen för Civildepartementet 29 januari 1864

Rättelse

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

Bildfråga?

Bilden är från Barkarby, det är allt vi vet. Är det någon av läsarna som kan beskriva den? Vilken tid, lok med mera?

Hör av dig till Sidospårs redaktion, brev eller e-post sidospar@jvmv.se



Tack!

Fredagen den 17 september arrangerade Motorhistoriska sällskapet och Sveriges järnvägmuseum avslutningen för det årliga mörkerrallyt.

Under kvällen visades och startades T41 upp. Intresset från våra besökare var mycket stort. Kvällen avslutades med fika och prisutdelning.

Jag vill passa på att TACK "vännerna" Lennart Lundgren, Bengt Lindberg och gänget i modellklubben som ställde upp denna kväll.

Mia Lundstedt

P L Svensson

Mitt liv som Järnvägsfotograf del I

I snart 50 års tid har jag fotat tåg, eller som jag vill säga, dokumenterat järnväg, det har en större vidd.

Jag började med tåg, främst modell-järnväg på 50-talet men intresset gick mer och mer över till, skala 1:1 i början på 60-talet, att fota med lådkamera (då tågen stod stilla). Därpå blev det en småbildskamera med snabbare slutartid, åtminstone 1:250 sek. Slutligen blev det några NIKON-kameror.

Som sagt, jag började fota 1962 med film nummer 1 för att nu vara uppe i nummer 447. Filmerna består av svart-vita småbildsfilmrullar samt några filmrullar negativ färg. Från alla längre resor har det blivit en mängd diabilder och lite smalfilm, allt på en gång. Från år 2000 och framåt är det i huvudsak diabilder som gäller, tror jag.

Höll på att glömma en viktig sak! Var ofta på sommarloven hos min farmors sommarhus i Rågelund på västkusten, beläget mellan Åsa – Frillesås. Där gick västkustbanan på en bank alldeles vid havet. Det var

nog där som mitt järnvägsintresse föddes på allvar.

Här såg jag Du/Dg trä och stål, trä med stålfronter, el F, X7 och så en konstig Du med boggi. Då fanns inte boken SLM (Svenska lok och motorvagnar) och när jag hade skaffat kamera 1962 var de borta. När jag skulle lägga mig kom sista snälltåget från Malmö med F-lok och en restaurangvagn i trä, den var fin i mörkret med lanternin, sedan blev det god natt.

Utöver detta gick det ett lokalgodståg några

gånger i veckan med Ha/Hb och sedan blev det lokomotor Z43. Da-lok som var vanliga i Gävle såg jag aldrig här nere.

Såg ett ånglok, troligen B-lok, ett par gånger med gruståg troligen från Fjärsås Bräcka grusgrop. När jag var där i slutet av 60-talet stod där en övergiven spårbunden ånggrävmaskin. Sist jag var där, 2009, var spåren Fjärsås – Lyngern borta men i naturen kunde man fortfarande se "spåren" efter spåret.



Från filmrulle nummer 3. En Xoa 7 i Åsa juli 1962. Foto: P L Svensson.

Motorvagn Y7 Göteborg – Stockholm tur och retur



Tidigt, tidigt på morgonen lördag 3 december 1983 samlades en skara tystlåtna personer på Göteborg C. På perrongen stod en något förvånad tågmästare, två ordningsvakter samt en beskänkt herre med vädjan om hemresa i blicken. Nästan alla spår låg öde, lugnet härskade, mörkret var kompakt. I fjärran syntes tre ljus som kom närmare och närmare. In på spår 6 rullade Y7 1207, Bergslagsarnas järnvägssällskaps senaste tillskott. Vagnen var halvbesatt. Flera resenärer hade klivit ombord redan på lokstationen i Sävenäs. Bakgrunden till denna motorvagnstilldragelse mitt i natten var att Sveriges mesta ångloksförening förstått motorvagnens möjligheter och fördelar för utflykter, t.ex. behöver man inte anlita brandkåren inom visa sträckor för vattenpåfyllning. SJs nya motorvagnar Y1 hade gjort generationen Y6–8 övertaliga. Alla dessa motorvagnar hade inte ännu konverterats till Qhz-fordon. I Kristinehamn fanns ett flertal Y7:or stationerade av vilka några hade placerats i Mellerud och Kil. De var visserligen slojade och till salu men användes av och till i trafiken. Efter noggrann prövning beslöt BJs att köpa Y7 1207 som då stod i Kil. Motorvagnen kördes omgående till Göteborg och iordningställdes i ny regim för jungfruturen till Hjulmarknaden i Stockholm.

Åter till morgonen den 3 december. Y7:an disponerade tågorridoren för rst 122 som gick må-fre med avg G 0510 och ank Cst 0933. Vid avgången var vagnen nästan fullsatt. Vagnen var skyltad Herrhult till allmän förnöjelse. På sekunden kl. 0500 rullade Y7:an iväg mot Stockholm.

Stämningen ombord var mycket god. Innan vi hunnit till Olskroken var medhavd

frukost framtagen.. Fantastiskt så stora matkorgar som medfördes. Tygserverter och kryddor saknades inte heller. Antalet termosar var så stort att man kunde tro att vi var på väg till en bandymatch.

Många av passagerarna hade tänkt att försöka sova under resan men till detta gavs inget tillfälle. Livliga och intressanta diskussioner höll intresset uppe. Skyltningen Herrhult föranledde eftertänksamma funderingar och frågor. Hade motorvagnen någonsin varit skyltad Herrhult eller fanns namnet bara i destinationsrullen? Deltagare med värmländskt förflutet visste att berätta om Herrhult, den lilla järnvägsknuten där Inlandsbanan och Bergslagsbanan korsade varann. Fyråtgångsmöten ägde rum vid 14-tiden mellan tåg mot Göteborg och Gävle samt mot Kristinehamn och Filipstad Ö. Några tåg från Kristinehamn var skyltade Herrhult för anslutning till norrgående tåg på Bergslagsbanan. Inom gruppen fanns således ett brett kulturhistoriskt vetande.

I Herrljunga togs en medlem ombord i flygande fläng och vi susade vidare nonstop till Hallsberg. Där blev det en knapp minuts uppehåll. Föreningens lokförare bytte av varann, tidtabell och veckororder för sträckan Hallsberg – Stockholm inhämtades på tågexpeditionen.

Vi ilade vidare och ett nytt diskussionsämne tog fart. Hade sträckan Hallsberg – Katrineholm trafikerats reguljärt med dieselmotorvagn typ Y6 eller var Y7 1207 pionjär? Frågan fick inte något övertygande svar. Den motorvagnstrafik som upprätthållit lokaltrafiken kan ha bestått av X16/17. Det är naturligtvis tänkbart att en dieseldriven vagn kan ha vikarierat. Vi enade oss om att i vart fall var det premiär för Y7 1207. Och definitivt för Y7 mellan Göteborg och Stockholm.

I Katrineholm gjordes ett kortkort stopp

för att välkomna den lokförare som lotsade oss till Stockholm/Hagalund. Så här dags på morgonen fanns på perrongerna resenärer som väntande på tåg till Göteborg och Linköping. Y7:an blev uppmärksammas. Dieselbuss i riktning mot Stockholm med destinationsskylten Herrhult ställde till med huvudbry – ”De måste ha kört fel!”. Vi lämnade Katrineholm med många frågetecken efter oss. I lagom studiefart passerade vi Älvsjö och lyckades spana in två X10-sätt. Jubel i vagnen! Exakt 0930 stannade vår Y7 på Cst spår 17 och urlastning vidtog. Med synnerligen proffsig hjälp av föreningens lokförare hade Y7:an motsvarat förväntningarna/förhoppningarna och avverkat 456 km på 4,5 tim. vilket ger en snittfart på 100 km/tim.

Försäljningspersonalen kånkade iväg till Stadshuset med kartonger böcker, vykort, tallrikar och andra inkomstbringande artiklar. Under dagens lopp hanns många aktiviteter med utöver besöket på Hjulmarknaden som hade öppet mellan kl. 11 och 16. Några av oss hann åka med olika former av den spårbundna trafik som fortfarande fanns i Stockholm, bl.a. Roslagsbanan, flera ägnade sig åt turistiska strövtåg till Skansen, Vasamuseet och Gamla stan och andra försvann raskt mot Södermalm (Folkungagatan) för mj-besök. De mångfacetterade intressena berodde troligen på att sällskapet inte bestod av en herrklubb utan av båda könen i olika åldrar.

Undertiden som vi sybariter (njutningsmänniskor) ägnade oss åt förlustelserna i Stockholm fick Y7:an en översyn i Hagalund. Vid 17.30-tiden återkom den till Cst, nu till spår 8 i avvaktan på att Göteborgståget kl. 18.05 skulle lämna spår 11 fritt för oss. Dieselavgaserna spred en ljuvlig doft kring de norra spårerna. Ryktet hade gått på Hjulmarknaden att göteborgarna kommit till stan med en Y7:a. Strax före vår avgång kl. 18.20 från spår 11 fanns många järnvägsentusiaster på perrongen för att bese och uppleva det historiska evenemanget. Pendeltågsresenärerna som väntade vid spår 13 och 14 stirrade konstigt på oss. Nu var vagnen skyltad Göteborg C. Rälsbuss till Göteborg när man kan åka med vanligt tåg?! Avgången annonserades i högtalarna och prick 18.20 gav vi oss iväg och läm-



Tio minuter efter ankomsten till spår 17 fortsätter Y7:an till Hagalund. Foto: Curt Fredén.



Dessutom gjordes tre korta tekniska uppehåll på linjen på grund av termostattrubbel och några stopp för förbigång av högprioriterade tågrörelser. Hur många har upplevt en mörk decemberkväll i Kilsmo sittandes i en ensam motorvagn på sidospåret invid sjön Sottern och spanat efter strålkastarna på ett annalkande tåg? Det var en ganska häftig upplevelse. Belysningen i vagnen dämpades och sorlet avtog i väntan på ljuskäglornas ankomst. Icke från någon framskridande Lucia utan från ett Rc-lok i expressfart. Y7an krängde till något av luftdraget vid förbigången. När tågets blinkande slutsignaler försvunnit i mörkret tändes ljuset i vagnen, sorlet återupptod, vi fick klartecken och rullade vidare mot Hallsberg

Vi anlände till Göteborg kl. 23.30 – i rätt tid enligt vår tidtabell. En händelserik dag var slut. Resan var väl planerad och genomförd av BJs. Den gick så att säga som på räls i alla bemärkelser. Det var en resa att berätta om och det kan vi göra länge, vi som var med.

Motorvagnen Y7 1207 tillverkades 1958. Tillsammans med UBFO6ye 1930 utgjorde den sista tåget Göringen-Dalfors (linjen Orsa-Bollnäs) den 28 maj 1960.



Recenserat

Mats Améen har läst!



Öresundstågen från idé till succé
2010 är ett stort jubileumsår för trafiken i Skåne. Öresundstågen fyller 10 år liksom Skånetrafiken och Öresundstågen. Alla tilldragelserna firas med egna jubileumsskrifter. I "Öresundstågen från idé till succé" har författaren Lennart Serder på eget förlag beskrivit processen från utredningar och brobeslut 1993 till trafikstart, nuläge och framtidsplaner. Öresundstågens första år blev en märklig blandning av succé och kaos på grund av de stora resandeökningarna och försenade fordonsleveranser, något som delvis fortfarande präglar verksamheten.

Serder, som själv var projektledare på SJ för Öresundstågen 1995-2000, har åstadkommit en initierad, välskriven och trevlig skrift på knappt 100 sidor. Bättre än någon annan känner han processen, vilket

tydligt framgår, men utan att han förlorar sig i alltför mycket detaljer. Det enda man kan invända är att beskrivningen blir betydligt mer summarisk från det att SJ med Serder i spetsen släppte huvudmannaskapet år 2000.

Gunnar Jonsson har läst!



Allt om Modelltåg 10. Engström - Friberg - Karlsson. Allt om Hobbys bokförlag. ISBN 978-91-7243-051-8

Allt om Modelltåg 10 - årets upplaga av årsboken från Allt om Hobbys förlag-

har landat hos läsekretsen och det känns nästan som Herrar redaktörer Engström-Friberg - Karlsson låtit den få ett tema. SJs dieselhydrauliska lok litt T21 har i årets upplaga givit upphov till inte mindre än fyra artiklar!

Aktualiserat givetvis genom Danska Heljans släpp av HO modellen av T21:an.

Här får vi förebildens historia. En tillbakablick vad som erbjudits hembyggare i T21-väg före Heljan. Ett hembygge i skala 1:45 efter samma förebild med datorstöd och laserteknik och med metoder från industrin. Slutligen gör Christer Engström en rejäl "makeover" på Heljanmodellens kraftöverföring, en riktig rysare tydligen. Historien om den eviga O-vagnen rullar vidare. Nu på 600 mm spårvidd samt i form av Oam, en treaxlig pansartransportör från 1950-talet. I mässingsvariant från Rimbo Grande provbyggd av LO Karlsson. LOK guidar oss också genom ett stycke Svensk MJ-historia från Världskrigets 1940-tal. Hemma hos reportage får vi oss också några till livs genom AoMs redaktörer: Sture Bylén i Hedemora jobbar i flera skalor och är en hejare på dioramor. Flemming Örneholm i Köpenhamn har skapat en ny tjusig US-bana med innovativa lösningar i utformningen.

Inget undgår uppenbarligen Allt om Modelltågs redaktion då man även varit i Argentina och gjort hembesök hos en av Buenos Aires MJ-klubbar! Rutger Friberg uppdaterar oss vad som är i görningen hos LOXX i Berlin och ger oss godbitar från hobbymässan i Dortmund. Aktuella genom deltagande i årets Intermodellbau-mässa därstädes är föreningen MMM som vi för stifta närmare bekantskap med.

Ann-Marie Brandt berättar om hur det går när man lär sig modellhusbygge från grunden på sommarlovet. Hon har även företagit en resa till Pendon museum i

England och vi får veta mer om intrycken därifrån.

Leif Elgh hjälper oss att tänka i snävare radier, compact living för modellrallaren om man så vill, en filosofi i småskalighet. En annan småskalighet representerar Lindfors-Bosjöns Järnväg om än i större skalor. Herrar Nilsson, Svensson och Kling berättar om Bosjöbanans historia, efterforskningar och fältstudier som leder vidare till modellbyggen i skala 1:64 och 1:35 och den virtuella föreningen Bosjöbanans vänner!

Claes Mattisson visar hur man med knep, knåp och olika kombinationer av gamla byggsatser skapar variation i sin personvagnsflotta av 1890-tals typ. (Hög snutefiktationsfaktor garanteras!)

Kenneth Landgrens resa genom de svenska järnvägarnas 1960-tal går vidare. Denna gång behandlas postväsendet ur ett järnvägs perspektiv med sin materiel och sina rutiner under decenniet innan postnummerreformen.

Det mångåriga mässingsprojektet i form av Arne Stenslands bygge av NSBs ånglok type 31a i skala 1:20 imponerar onekligen!

Som titeln avslöjar så är detta den tionde boken i serien och jag hoppas verkligen att det inte är så att man pga. uppnådd numerär i bokserien tänker slå av på takten.

Årets upplaga (även med tanke på de fyra T21-artiklarna) är med sin spridning i såväl ämnen som bland artikelförfattare en inspirerande läsning. Rekommenderas!

Men... KNJ måste väl ändå i det här sammanhanget betyda Krylbo-Norbergs Järnväg?

Gunnar Sandin har läst!



Från järnvägsbyggare till vadå?

Jag hörde berättas om en högre före detta Banverkstjänsteman

på regional nivå som tillfrågad om hur det var på det nya Trafikverket svarade: "Det känns som Vägverket 2.0." Av regionens åtta chefer på den nivån var han den enda som kom från – och kunde något om – järnvägssektorn.

Nej, Banverket är inte mer. Det blev inte någon gammal organisation med sina knappt 22 levnadsår. Knappt självklart att den skulle hugfästas med en historik i bokform, men nu finns den och heter *Banverket 1988–2010. Från järnvägsbyggare till samhällsbyggare*, snyggt layoutad och med en professionell text av gamla Rallarenjournalisten Inger Söderlund. Som

har gjort en utvidgad tidning med hårda pärmor – intervjuer, löpande krönika, mycket bilder.

Banverkets avveckling kan ses som en preliminär slutpunkt i den upplösning av SJ-koncernen vars fortgång till 2002 katalogiserades av Kjell Aghult genom en artikel i det årets *Spår*. Sverige var som vanligt en av mönstereleverna i EU-klassen och en av pionjärerna i den uppdelning mellan bana och trafik som den europeiska organisationen förordade, men en mer inhemsk förklaring till Banverkets uppkomst var förstås att SJ hade drabbats av en av sina återkommande ekonomiska kriser och att politikerna såg en radikal omstöpning som nödvändig. Inte för att det hade stått stilla hos SJ. Omorganisationerna och affärskoncepten hade avlöst varandra utan att det lett till någon varaktig bättring. Inte heller i Banverket rådde stiltje. Man hann med fem chefer på sin relativt korta tid. Alla kom med nya idéer och satte sina organisatoriska avtryck. Inom skolvärlden klagas allmänt över att man inte får arbetsro på grund av alla påbud uppifrån men i Banverket var turbulensen minst lika stor. Något som förstås var ett uttryck för att bekymren fortsatte.

Vilket de paradoxalt nog gjorde trots att Banverkets tillkomst sammanföll med den motsägelsefulla utveckling som internationellt har kallats järnvägens renässans. Denna avspeglas väl i den nämnda krönikan över viktigare händelser och som är en av bokens förtjänster eftersom den möjliggör en snabbrepetition. Järnvägen som helhet har fått mer pengar. Det har byggts nya banor medan andra har rustats upp. Underhållets eftersläpning är ett aktuellt debattämne, men de banjobbarna som intervjuas gläds allmänt över moderna maskiner och allmänt bättre arbetsvillkor.

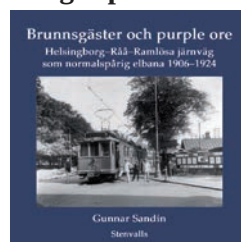
Självkritik väntar man sej inte i en officiell verkshistorik. Ändå innehåller boken lite av det slaget och det var förstås omöjligt att förbigå Hallandsåstunneln och förseeningarna. Men det hade funnits anledning till mer, som om funktionssvårigheterna i starten när få av de erfarna medarbetarna i den centrala ledningen var villiga att byta Stockholm mot ett skogslän eller om den byråkratisering som speglas av att pärmbararna har blivit så många fler och de riktiga rallarna så många färre.

Hur går det då för järnvägen i Trafikverket? Alla fem Banverkscheferna intervjuas i boken, får den frågan och flera har farhågor. Mest positiv är faktiskt den enda av dem som hade gedigen järnvägsbakgrund, Pelle Granbom. Ytterst beror det förstås på politiska beslut men de fattas inte i ett tomrum. Järnvägen behöver starka förespråkare

på tjänstemannanivå. Vi såg det blandade utfallet av reformen när länstrafikbolagen bildades. De flesta kom att domineras av bussfolk och vi fick en nedläggningsvåg på bansidan.

En liten tröst är att generaldirektör Gunnar Malm kommer från järnvägsbranschen och har demonstrerat tron på den genom sin utredning om höghastighetsbanor. Fast om de går att förverkligas inom ramen för Trafikverket återstår att se. Framtidens stora utmaningar kan kräva en ny organisatorisk form, en som utgår från det faktum att bana och trafik tillsammans utgör ett svårskiljbart system.

Bengt Spade har läst!



Brunnsgäster och purple ore.
Gunnar Sandin.
Frank Stenvalls Förlag. ISBN 978-91-7266-175-2

En av landets märkligaste förortsjärnvägar var

Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg, HRRJ. Den byggdes som decauvillebana, bredades till normalspår och elektrifierades, blev spårväg, lades ned – och blir kanske snart åter spårväg. Denna endast 8 km långa banstump har nog i förhållande till sin längd blivit landets mest omskrivna järnväg! Decauvilleepoken 1891-1906 har skildrats i två böcker och så även spårvägs-epoken 1924-1967. Men, egendomligt nog har ingen större uppmärksamhet tidigare ägnats åt vad som skedde åren 1906-1924, den kanske mest intressanta fasen i den korta banans historia. Järnvägshistorikern Gunnar Sandin har emellertid rättat till detta nu och i boken *Brunnsgäster och purple ore* ger han på drygt 100 sidor en mångfasetterad skildring av vad man skulle kunna kalla för det andra skedet i banans historia.

Bokens något egendomliga titel, *Brunnsgäster och purple ore*, ger kanske inte den presumtive läsaren någon ledning om vad som avhandlas mellan pärmarna, i alla fall inte initialt. Den iögonenfallande titeln speglar dock två ytterligheter i banans trafik, att köra förnäma brunnsgäster till och från Ramlösa hälsobrunn och att transportera det purpurfärgade pulver, med den internationella benämningen *purple ore*, som var en eftertraktad restprodukt erhållen vid framställning av koppar. Kopparn utvanns i sin tur som biprodukt vid tillverkning av det konstgjorda gödningsmedlet superfosfat. Konstgödningsprodukterades vid Skånska Superfosfat- och Svafvelsyrefabriks AB i Helsingborg, ett kemiskt-tekniskt företag grundat redan

1872 av industrimannen och konsult Nils Persson i Helsingborg. Persson var en mångsysslande och driven företagare och nöjde sig inte med konstgödnings, han blev så småningom också dominerande ägare i HRRJ, Ramlösa brunn, sockerbruk, tegelbruk, kol- och lerindustri mm.

Trafiken på banan är som nämnts nedlagd sedan 1967. Verksamheten vid konstgödningsfabriken har däremot fortsatt men så småningom förändrats och drivs numera av Kemira Kemi AB medan kopparframställningen har fortsatt i AB Elektrokopparns regi. Vid Ramlösa brunn avstannade brunnens verksamheten däremot 1973. Tillverkningen av det världskända mineralvattnet fortsätter dock.

Den radikala förändring som 1906 års breddning och elektrifiering av HRRJ innebar har på ett utmärkt sätt skildrats av Sandin. Här får vi veta bakgrunden till omställningen och här beskrivs hur den genomfördes. Här skildras hur kraft till eldriften alstrades och här får läsaren veta hur den rullande materielen utformades och trafiken utvecklades. Av särskilt intresse är banans kraftverk som i en begynnande samhällselektrifiering utfördes som ett värmekraftverk där de elektriska generatorerna drevs av nymodigheten gasmotorer. Gasen var gengas som man fick vid avgasning (torrdestillation) av torv! Torvgas var lite av à la mode i början av förra seklet och man hade stora förväntningar på torven som en framtidens kraftkälla. Nu blev det inte riktigt så, istället trängde vattenkraften snart undan de torv- och kolgasdrivna kraftverken, i HRRJ:s och Helsingborgs fall vattenkraft från Lagan.

Boken är försedd med många och goda illustrationer. Som gammal teknikdiggare har jag kunnat fördjupa mig i flera ritningar och intressanta foton med en och annan ahå-upplevelse. Sandin är dessutom väl förtrogen med de berörda orternas historia och tryfferar texten med sidoutblickar. Allt är således på det hela taget bra – numera! Det tog nämligen en bra stund innan jag fattade hur det hängde ihop med exkurserna (utvikningarna). De är insprängda i texten på hela uppslag och är kanske lite för otydligt markerade för att läsaren ska förstå att det är just en exkurs.

Inledningsvis antydde jag något om HRRJ:s framtid. I lite större städer med en spretig utbredning börjar spårvägsdrift bli på modet igen. I Sverige har sådan på senare tid diskuterats i bl.a. Helsingborg.

Vem vet, sista boken om HRRJ kanske ändå inte är skriven?

Upptäck **JÄRNVÄGENS** **SPÄNNANDE VÄRLD** i Ängelholm!

11/12 LUCIATÅG
Ångtågsturer och konsert

11/12 - 4/4
Utställningen *Oj det snöar!*
Snökaos eller vanligt vinter?

18/12 - 11/1
JULLOVSKUL
Rösta på finaste julgranen
och räkna tomtar i museet!



SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM
TRAFIKVERKET

vid järnvägstationen, Ängelholm
Box 1263, 262 52 Ängelholm - www.jarnvagsmuseum.se