

SIDOSPÅR 1/11

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöo Museichefen har ordet

Mindre pengar mer uppmärksamhet

Inför Trafikverkets första helårsbudget stod det klart att anslagen för rena myndighetsuppgifter skulle minska. Det så kallade sektorsanslaget som bland annat använts för att finansiera museiverksamheten i både Banverket och därefter Trafikverket kom att närmast halveras. Den slutliga neddragningen för Trafikverkets museer på ungefär 10% får därför närmast betraktas som en stor framgång. De omedelbara konsekvenserna blir i princip att trafikslagsövergripande satsningar i den publika verksamheten uteblir samt att vi har begränsade medel för oförutsedda underhållsbehov av trafikfordonen. Samtidigt har vi på kort sikt möjlighet att täcka en del hål just på fordonssidan genom den gallring som beslutades i slutet på förra året och som nu ska genomföras. Intäkterna ska dock i första hand finansiera en och en halv tjänst för själva genomförandet. Förstärkningen är hämtad i sydväst; Johan von Oelreich från Skara och Hans Sjögren från Kristinehamn, som båda varit engagerade i museets verksamhet tidigare. Avyttringen av fordonen kommer att ske huvudsakligen i tre former:

Gallringsbeslutade depositioner kommer att erbjudas befintliga depositionsinnehavare till ett pris av 1000 kronor mot hembud.

Fordon som saknar kommersiellt värde kommer att skrotas eller erbjudas museiförening eller museum till skrotpris.

Fordon med kommersiellt värde kommer att bjudas ut och säljas till högstbjudande.

Genom detta förfarande så kan några av de utgallrade fordonen komma till eventuell glädje hos såväl trafikoperatörer som museiföreningar och vi kan tillgodose en hel del önskemål om överlåtelse. På grund av den ekonomiska situationen måste vi alltså överge de senaste årens, för föreningar, extremt fördelaktiga modellen med symboliska summor mot hembud. Mot detta talar också det stora antalet fordon som nu ska bort. En annan viktig vinst för museet är att vi framdeles slipper hantering av framför allt vagnar som ofta varit i vägen för trafik och växling.

På grund av osäkerheten kring finansieringen av museiverksamheten kommer frågor kring investeringar och utveckling att hanteras aktivt av Trafikverkets ledning. Även Riksförbundet Sveriges Museer har engagerat sig i frågan så paradoxalt nog kan mindre anslag på kort sikt skynda på processen att få till långsiktiga lösningar. Efter den utredning som gjordes under 2010 om bland annat trafikversknytta och organisation kommer en målstyrd organisation att införas. Sveriges Järnvägsmuseum och Sveriges Vägsmuseum kommer däremot att behållas åtskilda för att underlätta flexibiliteten för kommande beslut. Utredningen om ett science center med trafikprofil kommer att fördjupas och lyftas inom Trafikverket där jag och museet kommer att få en stödjande roll. För oss är huvudfrågan fortsättningsvis att få ändamålsenliga förvaringsutrymmen för samlingarna. Inför nästa budgetprocess ska ett detaljerat beslutsunderlag vara framtaget. Gallringen är viktig även i det sammanhanget. Ska vi använda skattemedel till magasin så måste samlingen vara hanterbar och på sikt även tillgänglig.

Tillgänglighet är också huvudspåret för det digitaliseringsprojekt som Järnvägsmusei vänner driver tillsammans med oss och Arbetsförmedlingen, Fas 3. Rolf Sten och Lennart Lundgren har gjort en rivstart tillsammans med ett drygt tiotal arbetsökande som fått en meningsfull arbetsuppgift i samhällets tjänst. Tack vare ett fantastiskt introduktionsprogram och en aldrig sinande entusiasm har Rolf och Lennart fått till en mönsterarbetsplats med stor arbetsglädje i gamla kontoret på Nynäs i Gävle, granne med restaureringen. Museets åtagande har kunnat begränsas till att hyra lokalerna, som också rustats av Trafikverket, och stå för den digitala hårdvaran. Vår digitalisering och kvalitets-säkring av bilder går nu mer än 10 gånger så fort med väsentligt högre kvalitet till betydligt lägre kostnad än tidigare. Under 2011 kan därför antligen delar av vår bildskatt komma ut på nätet.

Varmt tack kära museivänner!



Järnvägsmusei

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).

Årets medlemskort

Det kommer att skickas ut tillsammans med Sidospår nummer 2. Skulle du av någon anledning behöva kortet tidigare så hör av dig till medlemsregistret: medlem@jvmv.se



Observera att vi skickar inte ut några påminnelser om ej betald medlemsavgift för 2011.

Förhandsinformation

Resa Boden - Haparanda - Boden 1-2 september 2012

Dag 1 går tåget Boden Haparanda via den gamla banan, dragkraft T42.

Efter övernattning på hotell i Haparanda sker återresan till Boden via den nya banan, dragkraft ERMTS-utrustat Rc-lok.

Resan blir en paketresa där mat och hotell ingår.

Resa till och från Boden får var och en ordna på eget sätt.

Mer information kommer till hösten.



JvmV bild

Vid JvmV styrelsemöte 13 oktober 2010 fattade styrelsen, efter initiativ av Rolf Sten, beslut om att vi, i samarbete med Sveriges Järnvägsmuseum och Arbetsförmedlingen, startar ett nytt projekt, "JvmV Bild".

Detta projekt går ut på att i bedriva skanning, registrering och tolkning av museets stora fotosamling. Detta arbete är något som annars inte kommer att göras de närmaste 20-25 åren eftersom resurser fattas.

I projektet ingår även att resultatet ska bli tillgängligt på Internet.

Arbetet kommer att i första hand pågå i två år med möjlighet till förlängning i yt-



18 januari 2011. Konferensrummet på museet inrättat som utbildningsrum. 18 datorer i ett tillfälligt nätverk med egen server samt koppling till Internet. Engagerade elever lär sig bildtolkning och användning av databasen Sofie. Foto: Mikael Dunker.

Karlsborgsgatan 1 15 februari 2011. Verksamheten i full gång och bilden ser vi fyra av de 20 arbetsplatserna. Foto: Rolf Sten.



terligare två år.

Som projektledare har JvmV anställt Lennart Lundgren på heltid. Via Arbetsförmedlingen kommer projektet att ha mellan 15-20 deltagare.

Från beslut till projektstart har det gått mycket fort och redan den 17 januari rullade projektet igång.

Genom museets försorg hade då kontorslokaler rustats och gjorts i ordning på Karlsborgsgatan 1 i Gävle (före detta Gävle – Dala Järnvägs verkstads kontor, byggt 1906). Projektet disponerar hela bottenvåningen. Teknisk utrustning har också inköpts av museet.

18-20 januari ordnades en av Rolf Sten framtagen utbildning avseende registrering och tolkning av bilder. Under ledning av Rolf Sten och Lennart Lundgren gungades 17 deltagare i bildtolkningens svåra konst.

Hittills har allt fungerat mycket över förväntan och i skrivande stund, 1 mars, har cirka 5500 bilder kontrollerats och uppdaterats med mycket bra resultat!



En nöjd projektledare i ett av de nyrenoverade kontorsrummen på Karlsborgsgatan 1. Foto: Rolf Sten.

JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

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

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

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

För år 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 1 - 2011, årgång 8

Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägsmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.
Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE. E-post till redaktionen: sidospar@jvmv.se

© JvmV 2011 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospar@jvmv.se

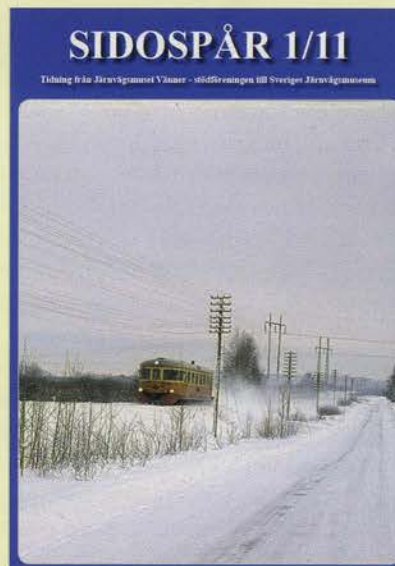
I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

Ulf Diehl ulf.diehl@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 2 2011 utkommer i juni
Presstopp 10 maj



Omslagsbilden:

En vinterdag 1976. En Rälsbuss från Örnköldsvik på den gamla infarten till Mellansel. Ett år senare ersatt av en ny infart som ansluter direkt till stambanan. Foto: Börje Göransson.

SJ ånglok littera Gt och Gp beställda 1947-1948

Lokbrist på 1067-nätet

Lokparken på de 1067-banor som SJ övertog under 1940-talets första hälft var både ålderdomlig och undermålig. Under krigsåren undvek dock SJ att genomföra någon förnyelse. Orsaken var främst planer på breddning av de viktigaste 1067-banorna. Våren 1946 fick maskiningenjören i Växjö i uppdrag av distriktschefen i Borås att inkomma med ett yttrande om lokparkens tillstånd och behovet av förnyelse.

I svaret konstaterades att ångloken medelålder översteg 40 år. En hög siffra då normal slopningsålder för ånglok hos SJ var 33 år. Genom ökat underhåll kunde dock medelbrukningstiden förlängas ett antal år. Samtidigt konstaterades att förnyelse och underhåll var kraftigt eftersatt även beträffande lokpannorna. Fyrboxbyten i samband med revision klass II hade ersatts med enbart svetsning av skador på befintliga fyrboxar. Det eftersatta underhållet medförde störningar i den dagliga driften och krav på tillfälliga reparationer. De ålderstigna pannorna medförde även risker beträffande säkerheten.

Antalet lok med svag dragkraft var stort. De kunde användas på sidolinjerna Norraryd – Kvarnamåla, Sandbäck – Olofström och Sölvesborg – Hörviken men var i övrigt olämpliga. Det var också dessa ånglok som i första hand skulle kunna ersättas med rälsbussar och lokomotorer.

För fasta turer var behovet 29 ånglok. Till detta kom ett behov av 8 lok som reserv vid verkstadsbesök och underhåll samt för extratåg. Totalt var behovet 37 lok. 45 lok fanns tillgängliga men 7 var i så dåligt skick att beslut fanns om att de inte skulle revideras. Dessa var C2t 4001–4002, C4t 4008–4009, Lt 4010–4011 och C6t 4036. Därtill var 9 lok så svaga och ålderdomliga att de inte uppfyllde tidens krav. Anskaffningsbehovet var alltså 8 ånglok.

Maskiningenjören förordade anskaffning av 6 persontågslok med minst 4,5 tons dragkraft. Som lämplig typ föreslogs littera S7t men med större kol- och vattenförråd. För godstrafiken föreslogs 2 lok med minst 6,5 tons dragkraft. Som lämplig typ angavs littera Nt (G2t). Snabba åtgärder efterlystes eftersom läget annars kunde bli ohållbart inom kort.

Begäran om nyanskaffning

I en skrivelse till Järnvägsstyrelsen begärde distriktschefen i Borås i maj 1946



Gt 4049 paraderar utanför verkstaden i Växjö kort efter leveransen 1949. Foto: Nybergiska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

att minst 5 nya ånglok skulle anskaffas för trafiken på 1067-nätet. Framställningen motiverades med osäkerheten om när en breddning av blekingebanorna kunde bli aktuell och med den ångloksbrist som fanns enligt maskiningenjören i Växjö. Enligt distriktschefens bedömning var den omedelbara bristen något mindre än vad maskiningenjören uppgivit. Samtidigt angavs att 6 à 7 ånglok var så svaga och otidsenliga att ersättningsanskaffning kunde vara aktuell.

Distriktschefen förordade att 3 tenderlok med axelföljd 1-C och 60 km/t som största tillåtna hastighet skulle anskaffas för persontågen. Till godstrafiken föreslogs 2 lok motsvarande de på 891-banorna befintliga Gp-loken. De nya loken borde utföras så att de kunde ändras för fortsatt användning på 891 mm spårvidd.

Utredningar om nyanskaffning

Skrivelsen från distriktschefen i Borås överlämnades av Drifttjänstbyrån till Maskintekniska byrån med begäran om utredning. Denna skulle avse möjligheten av att inom rimlig tid anskaffa ånglok för 1067 mm spårvidd vilka kunde ändras till 891 mm spårvidd. Utredningsarbetet påbörjades omedelbart genom att kontakt togs med bland annat Nydqvist & Holm i Trollhättan. Vid dessa kontakter framkom att NOHAB hade påbörjat projektering av ett nytt smalspårigt standardlok för persontåg. Loktypen var en vidareutveckling av Västgötabanans stora tenderlok med axelföljd 2-C. Utseendemässigt var den närmast en försvenskad version av VGJ 31 som 1941 levererats från tyska Henschel.

Persontrafikbyrån tillfrågades i vad mån rälsbussar kunde förväntas ersätta ånglok på 1067-nätet. Av svaret framgick att ånglok endast skulle kunna frigöras när rälsbussar ersatte de lokdragna persontågen på linjen Karlskrona – Torsås – Bergkvara. På övriga linjer hade trafiken så stor omfattning att loktåg måste behållas dagligen eller åtminstone vid veckoslut. De planerade rälsbussanskaffningarna skulle därför inte medföra någon nämnvärd minskning av det antal ånglok som måste finnas tillgängliga.

Verkstadsbyrån tillfrågades om och till vilken kostnad de lok som av distriktschefen föreslagits till slopning kunde återställas i sådant skick att de kunde användas ytterligare 10 år. De till slopning föreslagna loken var C2t 4043–4044, C7t 4037, C8t 4038 samt K2t 4040 med 2–3 tons dragkraft.

Val av ny loktyp för 1067-nätet

Efter genomförd utredning konstaterade Maskintekniska byrån i juni 1946 att det var möjligt att bygga ånglok för 1067 mm spårvidd som senare skulle kunna byggas om för fortsatt användning på 891 mm spårvidd. Som grund skulle en konstruktion för 891 mm spårvidd användas. Ombyggnaden skulle då kunna ske genom att mellanlägg togs bort och axlar avkortades. Maskintekniska byrån instämde i att littera Gp skulle väljas som godstågslok. Av befintliga persontågslok ansågs littera L8p från Kalmarbanorna lämpligast. En effektivare panna liknade den av Kalmar Verkstad 1943 tillverkade reservpannan till S2p 3036–3037 borde dock väljas. Det ifrågasattes avslutningsvis om inte littera Gp med drivhjulsdiametern ökad från

1040 mm till 1170 eller 1200 mm skulle vara ett lämpligare val för persontågen. Dragkraften skulle bli 6 ton mot 4,45 ton för L8p. Vid kontakter med NOHAB hade underhandsuppgift om ett års leveranstid erhållits. Detta under förutsättning att för tillverkningen erforderligt material kunde erhållas.

Mot bakgrund av vad som framkommit vid undersökningarna begärde Järnvägsstyrelsen hösten 1946 i sin anslagsframställning för budgetåret 1947/1948 medel till nyanaffning av 5 ånglok för 1067-nätet.

Anbudsfrågan littera Gt

I november 1946 sändes anbudsfrågan till Motala Verkstad, Nydqvist & Holm i Trollhättan, ASJ i Falun samt Kalmar Verkstad. Förfrågan avsåg 5 lok motsvarande littera Gp men för 1067 mm spårvidd. Loken skulle vara så utförda att de kunde ändras till 891 mm spårvidd genom att mellanlägg avlägsnades och axlar kapades. Drivhjulsdiametern skulle ökas från 1040 till 1100 mm för att lokens största tillåtna hastighet skulle kunna höjas till 60 km/t. Anbuden skulle baseras på att Järnvägsstyrelsen kostnadsfritt tillhandahöll: Effekter för lokbelysning, apparater för tryckluftbroms, tryckluftsandning och cylindersmörjning samt inre eldstadspålar av koppar till lokpannorna. Anbudstiden gick ut i början av december 1946.

På begäran av Motala Verkstad förlängdes anbudstiden med 2 veckor. Begäran motiverades med behovet av konstruktionsändringar. Samtidigt framfördes önskemål om att få konferera med beställarsidan rörande lämpligaste konstruktion för spårviddsändringen. Konferensen hölls i slutet av november med deltagare från Maskintekniska byrån, Motala Verkstad, Nydqvist & Holm samt ASJ Falun.

Beställning av Gt 4045-4049

När anbudstiden gick ut hade endast ett anbud inkommit. Det var från Motala Verkstad, Nydqvist & Holm och ASJ Falun gemensamt. Kalmar Verkstad avstod från att lämna anbud med hänvisning till resursbrist på grund av andra beställningar. Priset per lok uppgick enligt anbudet till 229.800. SJ skulle då tillhandahålla material enligt anbudsfrågan. Leveransen skulle fullgöras andra halvåret 1948 under förutsättning att material kunde erhållas i erforderlig tid.

De 5 loken beställdes i slutet av januari 1947 under förutsättning att Riksdagen beviljade medel i enlighet med anslagsframställan. I slutet av maj samma år bekräftades beställningen sedan de äskade

SPECIFIKATION

tillhörande kontrakt Dnr. Mbr 320/46 med Kungl. Järnvägsstyrelsen, Maskintekniska byrån, angående tillverkning och leverans av 5 st smalspårlok med 2-axl. tender och med axelanordning 1'D för 1067 mm spårvidd.

Konstruktionsförhållanden.

Loket konstrueras enligt tvillingsystemet med 2 cylindrar med rundslider, placerade utanför ramplåtarna och utvändigt slidrörelse. Loket skall hava inalles 10 hjul, därav 8 kopplade, samt 2-hjulig boggi fram. Bakre kopplade axeln axiellt förskjutbar. Hjulflänsarna å den andra koppelaxeln skola vara tunnsvarvade. Loken anordnas för förarens placering på vänster sida.

Huvuddimensionerna skola vara:

Spårvidd	1067 mm
Cylinderdiameter	410 mm
Slaglängd	500 mm
Drivhjulsdiameter	1100 mm
Boggihjuls-diameter	790 mm
Hjulbas, fast	2550 mm
Hjulbas, total för loket	6600 mm
Hjulbas, total för loket med tendern	11100 mm
Längd över buffertar lok med tender	ca 14000 mm
Panncentrums höjd över räls ökas till	2150 mm
Överhettningssyta	23,5 m ²
Eldyta: eldstaden eldberörd	6,00 m ²
Eldyta: tuberna eldberörd	64,5 m ²
Eldyta: total eldberörd	70,5 m ²
Rostyta	1,4 m ²
Ångtryck i pannan pr kvcm	13 kg/cm ²
Lokets vikt i tjänst	ca 36 ton
Adhensionsvikt	ca 30 ton
Tenderns vattenförråd	7000 kg
Tenderns kolförråd	1800 kg
Tenderns vikt i tjänst	16000 kg
Dragkraft	6,4 ton
Högsta tillåtna hastighet	60 km/tim

Materialier.

Material och tillverkning Materialerna skola vara utförda enligt Kungl. Järnvägsstyrelsens senaste bestämmelser för tillverkning av lok och tender. Dessa bestämmelser gälla även för tillverkningen i övrigt, då ej annorlunda angives i denna specifikation.

Ångpanna med tillbehör.

Ångpannan Rundpannans långväxlar dubbelnitas med ut- och inv. strimlor. Rundpannans tvärväxlar dubbelnitas. Eldstadsmantelens växlar dubbelnitas. Bottenningen dubbelnitas och dess hörn dubbelnitas mot ytterplåten.

Ångdomen utföres av martinplåt med lock av martingjutstål.

Eldstaden utföres av helsvetsad koppar enligt Kungl. Järnvägsstyrelsens särskilda bestämmelser. Inre eldstadspålar tillhandahållas av Kungl. Styrelsen.

Stagningen av eldstadens sidor och gavlar utföres med stagbultar av koppar, ingångade styvt i plåtarna och väl övernitade. Stagbultar av koppar tillhandahållas av Kungl. Styrelsen. Stagbultar och takstagen utföres av extra mjuk martin St 34.13.

Tubernas antal 86 stycken Esstuber, utvändigt diameter 45 mm, godstjocklek 2,5 mm, och 15 stycken utvändigt diameter 127 mm, godstjocklek 4 mm.

Överhettningrören 60 st av 36 x 28 mm diam. göres av mjukt stål som för ångpannetuber med helsvetsade rörkrökar.

Ånglådan utföres så att varje kammare omfattar 2 rader eller 6 st röranslutningar, med undantag av de båda yttersta.

Röskåpet cylindriskt, utföres av 10 mm plåt och tätas väl mot rundpannan. Röskåpsdörren utföres av gjutjärn med front av ståljudgods. Asktratt med skjutlucka anbringas.

Skorstenen förses med gnistsläckare i princip enligt ritn. A-1362 och med skorstenrör av gjutjärn.

Rosterna göras av s.k. ormtyp, kokillgjutna, av SJ typ och med fallrost.

Asklåda utföres helsvetsad och anbringas under eldstaden, varemot den ock skall tät anslutas. Den förses baktill med lucka, vilken skall kunna regleras från eldarens plats. Fällskopa anordnas.

Pannbeklädnad. Pannan klädes utvändigt med Rockwoolmattor med galvaniserat trädnät på två sidor eller annan isolering av motsvarande kvalitet samt med 1,5 mm dubbeldekaperat järnplåt som målas.

Armatur. Pannan förses med följande armatur:

Ventilställ med snabbavstängning av SJ modell 2 st 65 mm säkerhetsventiler av SJ modell, varav 1 st med lättverk,

1 st manometer, graderad till 26 kg pr kvcm vars skala förses med rödgradering från 13 kg, 4 st avtappningskranar för manometerrör, 1 st fäste för kontrollmanometer,

1 st tryckplåt angivande högsta tillåtna ångtrycket, pannans fabrikat, tillverkningsår och tillverkningsnummer, 1 st ångventil för tubsotning,

1 st regulator med avlastad ventil fästes i ångdomen, dubbelarmad regulatorspak, 1 st ångvissla med ledning till såväl förarens som eldarens plats, 1 st sotareventil,

1 st värmeventil med manometer och säkerhetsventil jämte rörledning till lokets båda ändar, där slangkoppling anbringas,

1 st trevägskran inuti förarehytten,

2 st injektorer nr 8 av Greshams modell, båda injektorerna av vänster modell. Den högra fästes på ett knästycke. Höger injektor förses med spolanordning = SJ. Spillvattnet från höger injektor ledes in i asklådan,

2 st vattenståndsglas, försedda med självverkande kulventiler och skyddsglas, SJ modell, 2 st vattenståndsvisar, angivande lägsta tillåtna vattenståndet,

1 st avtappningskran med rörelsen åtkomlig från lokets sida,

1 st säkerhetsplugg,

2 st rensluckor under rundpannan,

Behövligt antal tvättpluggar av metall. Hålen för dessa tvättpluggar förses med stålbusning-ar, där så erfordras,

1 st manometer anslutes till ånglådan,

Ångventil för vattenuppföring placeras på eldstadstaket framför skärmen, Smörjpress med spärrventiler, som tillhandahållas av Kungl. Styrelsen uppsätts med rörledning till cylindrar och slider, Hastighetsmätare uppsättes.

Ångrören av stål med flänsar av stål. Regulatorröret, rör till ventilställ och sotare inuti pannan av stål, övriga rör inuti

medlen för anskaffning av rullande materiel budgetåret 1947/1948 beviljats. Som svar på beställningen meddelade lokverkstäderna att Motala Verkstad skulle teckna kontrakt och ansvara för leveransen. Loken skulle tillverkas gemensamt av Motala Verkstad och ASJ Falun. Kontrakt avseende 5 ånglok littera Gt med nummer 4045-4049 utväxlades i april 1947.

Konstruktion och utförande

Gt-lokens konstruktion och utförande framgår av den specifikation som åtföljde kontraktet och som återges på föregående sidor. På samma sätt återges härintill beskrivningen av hur möjligheten till spårviddsändring skulle åstadkommas.

Kravet på att de nya loken skulle erhålla 60 km/t som största tillåtna hastighet medförde konstruktionsförändringar jämfört med befintliga Gp-lok. Drivhjulsdiametern fastställdes till 1100 mm. Enligt tidigare tillämpade svenska normer skulle denna hjuldiameter medge högst 54 km/t. Enligt gällande tyska bestämmelser skulle dock 62 km/t kunna tillåtas. Man valde att tillämpa de tyska normerna för att ge Gt-loken bättre dragkraft än vad som skulle bli fallet om hjulstorleken måste ökas ytterligare. Den ökade drivhjulsdiametern gjorde att ångpannan måste placeras 100 mm högre än tidigare. Detta resulterade bland annat i att skorstenen måste ges ett annat och kortare utförande.

På Motala Verkstads initiativ tillverkades pannorna i svetsat utförande. Rundpanna och yttre fyrbox helsvetsades och sammanfogades därefter med en dubbel nitväxel. Enligt ursprungsplanerna skulle axel V på Gt-loken vara sidoförskjutbar och hjulflänsarna på axel III vara tunnsvarvade. På Gp-loken hade axel V varit sidoförskjutbar samt hjulflänsarna på axel III och IV tunnsvarvade. För att om möjligt minska flänsslitaget ombyggdes Gp 3041 på försök i december 1947. Den förskjutbara axeln flyttades till axel III och endast axel IV fick behålla tunnsvarvade hjulflänsar. Efter en

pannan av koppar. Sug- och spillrör till injektorerna av stål. Alla flänsar och lock, som äro utsatta för ångtryck, tätas genom noggrann inskavning och slipning av tätningsytorna, så att inga andra tätningsmedel behövas än en tunn bstrykning med linolja eller mönja.

Provning. Armaturen provas före fastsättningen med ett vattentryck av 20 kg per kvcm. Pannan provas, sedan armaturen blivit därpå anbringad och alla pinnbultar ingångade, med ett vattentryck av 18 kg och ett ångtryck av 15 kg pr kvcm, och får pannan därvid ej visa någon permanent formförändring eller otäthet. Pannan bstrykes efter ångprovet med mönjefärg.

Maskineriet

Cylindrarna skola gjutas av starkt, finkornigt tackjärn och vara så hårda i godset, att detta endast med bästa verktygsstål kan bearbetas. Godset skall i övrigt vara fullkomligt tätt och ytorna släta.

Packdosorna för pistonstängerna förses med metallpackningar. Cylindrarna förses med utblåsningsventiler, att handhavas från förarens plats, samt överströmningsventiler, typ Winterthur. Cylindrarna fästas säkert vid ramverket medelst skruvbultar, som hårt indrivs i väl brotschade hål.

Pistonkannorna gjutas av martin och tätningsringarna av tackjärn.

Pistonstängerna smidas av kolstål, normaliserat, uppfyllande SJ fordringar A1 i tillverkningsbest. för axlar, fästas omsorgsfullt vid pistonkannorna medelst muttrar och vid tvärhuvudena medelst kilar samt utan stös i bakändan.

Tvårhuvudena gjutas av martinstål och förses med glidplan av fosforbrons.

Gejderna dubbla, smidas av martinstål St. 70.11.

Vevstakarna helsmidas av martinstål St. 50 svetsbart. Vevstakarna utföras med bussningslager i storänden i stället för med delade lager. Lilländen bör även kunna utföras med bussningslager.

Koppelstängerna. Koppelstängerna helsmidas av martinstål St 50 svetsbart samt förses med bussningslager, utfodrade med vitmetall. Koppelstänglagren göras täta utvändigt, där så är möjligt.

Vev- och koppelappar. Vevtapparna smidas av nickelkromstål och koppelapparna av martin enligt SJ bestämmelser, sätthårdas enligt SJ bestämmelser och justeras omsorgsfullt. Drivhjulstapparna göras med lösa excentervevar, som pressas styvt.

Axlar och hjul. Axlarna smidas av kolstål, normaliserat enligt A1 och svaras överallt. Lagergångarna utföras raka utan stosar. Spåren för kilarna, som fasthålla hjulen, skola hava väl avrundade hörn. Axeländarna och hjulringarna blanksvarvas. Hjulcentra gjutas av medelhårt martinstål. Sedan hjulen påpressats axlarna, justeras hålen noga för vev- och koppelapparna, vilka därefter inpressas i enlighet med SJ bestämmelser.

Hjulringarna till kopplade hjulen skola vara av Surahammars tillverkning St 72.432 och boggihjulringarna av St 88.432. Hjulringarna för de kopplade hjulen skola färdigsvarvade hava en invändig diameter av 970 mm, tjocklek i löpcirkeln 65 mm och bredd 120 mm. De påkrympas hjulen med krympningsmån av 1/1000 av den inre diametern samt fasthållas dessutom medelst sprängringar. Boggihjulens hjulringar 670 mm inv. diameter.

Sliderna gjutas av segt tackjärn och utföras som rundslider med en diameter av 175 mm. De utföras delade med två kolvar fästa på slidstängen och förses med smala ringar. Slidhuvudena förses med lösa metallglander.

Slidrörelsen utföres av martinstål St 42.11. Bussningar anbringas där så är möjligt och lämpligt. Alla delar, som äro utsatta för nötning eller stort tryck, sätthårdas väl. Slidernas omkastning verkställs medelst hävstång, som anbringas på lokets vänstra sida.

Glödgning. Axlar och hjulringar ävensom andra smiden till maskineriet skola glödgas före bearbetningen.

Smörjning. Rörelsen till smörjpumpen uttages från koppelapparna på tredje koppelhjulparet. Alla kontrollskruvar för oljerören placeras så, att de äro väl åtkomliga från marken på lokets utsidor. De rörliga maskindelarna förses med smörjkoppar av lämplig storlek och ändamålsenlig anordning. Nålsmörjning anordnas överallt, där så låter sig göra. Stålheims smörjkoppslock uppsättes på vevstakar och koppelstänger. Lagerstyrningar, balansbultar, bultar och lager i bromsrörelsen och fjädrörelsen smörjas genom trycksmörjning system Conus.

Ramverket med tillbehör

Ramplåtarna skola vara av konstruktionsplåt St. 37.21 av 20 mm tjocklek. Ramplåtarna förenas med starka tvärförbindningar, vilka om de utföras av plåt, skola vara av lika beskaffat material som ramplåtarna. Upprikningen av ramverket samt fästande av tvärstag, cylindrar, gejder, hornblock och lager skall ske med största omsorg, så att ingen ojämn nötning eller benägenhet för varmgång uppstår. Ångpannan fastskruvas vid rökskåpsänden väl med ramverket och upplägges för övrigt på stöd, som medgiva hennes längdutvidgning.

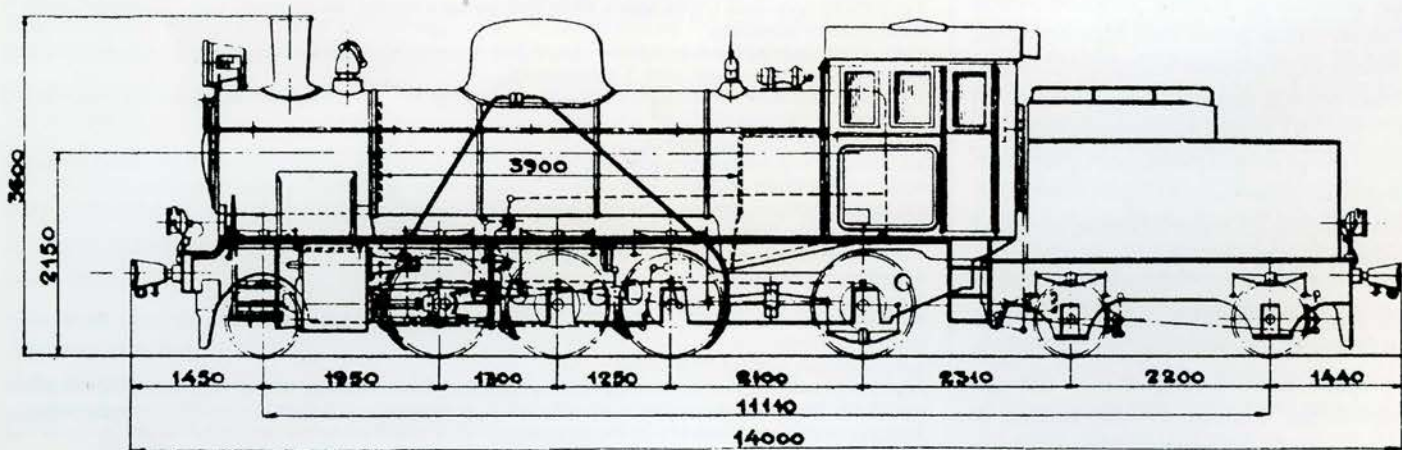
Bufferbalken göres av plåt och U-balkar samt förses med 2-kamrar centralbuffert, dragkrok och säkerhetskoppel av modell, som godkänns av järnvägsstyrelsen. Bufferthöjden skall vara 875 mm. För sammankopplingen med tendern anbringas genom lokets dragåda starka bultar, varjämte det för buffringen mot tendern förses med sätthårdade smidjärnsplan.

Gardjärn. På ramplåtarnas framända anbringas gardjärn, vilka då loket är i tjänst, skola sträcka sig ned till ca 60 mm avstånd från rälsens överkant samt gardjärnsplogar.

Hornblocken gjutas av medelhård martin samt fästas väl till ramplåtarna förmedelst svarvade bultar, hårt drivna i brotschade hål.

Lagerboxarna utföras av fosforbrons för de kopplade hjulen med igjutna foder av vitmetall, eller, om konstruktionen så medgiver, av stålgiutgods med lagerskålar av fosforbrons med vitmetallfoder. För boggiaxeln gjutes lagerkroppen i ett stycke med boggiramen och insätts lagerskålar av fosforbrons med vitmetallfoder. Lagren till bakre koppelaxeln, som är sidoför-skjutbar, göras möjligast täta. Underboxarna gjutas av aducergods eller utföras helsvetsade samt förses med smörjdynor. Underboxarna skola om möjligt vara uttagbara utan sänkning

Skiss. SJ Littera Gt 4045 - 4040 Underlag SJ Str 262



av axeln eller borttagande av bärfjäders. Lagren skola förses med oljebesparande anordningar och tätningar mot axeln enligt SJ senaste utförande. Endast undersmörjning skall anordnas, och inga smörjränder eller smörjrör anbringas i lagerskålarna.

Ställkilar. För justering av lagren till de kopplade hjulen anbringas mellan hornblocken och lagerboxarna smidda och väl sätthärdade ställkilar.

Bärfjädrarna utföras av svenskt götstål i enlighet med SJ bestämmelser SJ St 426. De provas med en rörlig belastning av 50 % över den normala och får därvid ingen sättning visa sig.

Fjäderörelsen. Länkarna smides av gott hammarvält järn eller martinstål och deras gångor skäras med rund botten enligt SJ standard. Alla i fjäderörelsen varande bultar, som äro utsatta för nötning, skola väl sätthärdas. Alla bulthål i fjäderörelsen, där bultarna ej äro fasta, förses med sätthärdade bussningar.

Broms. Ångbroms, verkande med tackjärnsblock å 6 av de kopplade hjulen, uppsätts. Ångbromsen göres manöverbar från lokets båda sidor. Apparater för tryckluftbroms för bromsning av tåg och tender med ledningar till lokets båda ändrar uppsätts. Tryckluftbroms-apparater med tillhörande slangar och kopplingar tillhandahållas av SJ. Fångjärn uppsätts för bromsen, ej kättingar.

Sandlåda. Anbringas å pannan och utföres för tryckluftsandning. Apparater för tryckluft-sandningen tillhandahållas av SJ.

Förarhytten av plåt, med tak av plåt. Hytten göres helt inbyggd. I framskärmen anbringas fönster av gjutjärn eller aducergods, som kunna öppnas, och i sidoskärmen skjutbara fönster samt hela sidodörrar. Ventilationslucka anbringas i taket. I fotstegen upphuggs taggar med spetsarna riktade inåt loket mitt. Vid lokets bakända insättes draglåda av martin och en U-balk tvärs för ändran av ramplåtarna för uppbärande av sidoskärmar och fotplåtarna. Sidoväggarna beklädas på insidan under fönsteröppningarna samt å taket invändigt med masonit.

Tendern.

Ramverket. Ramplåtarna skola vara 18 mm tjocka samt i övrigt av samma material och beskaffenhet som lokets. De förenas medelst starka tvärförbindningar av plåt, 10 mm tjocka. Upprikningen av ramverket skall ske med största omsorg, så att i axellagren intet otillbörligt motstånd uppkommer.

Buffertar m.m. På tenderns buffertbalk anbringas centralbuffert, dragkrok och säkerhets-koppel i likhet med på loket.

Koppling med loket. Tendern kopplas till loket medelst en dragstång och tvenne säkerhetslänkar, verkande på starka bultar. På vardera sidan om denna sammankoppling anbringas en buffert med fjäderanordning och särskild bult genom fjäderbygeln.

Gardjärn uppsätts baktilt.

Hornblocken gjutas av tackjärn. Fjäderlänkarna utföras med nävar.

Lagerboxarna göras av stålgiutgods med lagerskålar av fosforbrons, som utfodras med vitmetall. Tätningsskivorna skola vara av masonit med lädertätningar såsom å SJ vagnar.

Axlar, hjul o. hjulband utföras i tillämpliga delar enligt samma bestämmelser som för loket. Hjulringar av St 72.432 utföras med en diameter inv. av 670 mm, 60 mm tjocka och 120 mm breda.

Broms. På tenderns högra sida anbringas en kraftig handbroms kombinerad med tryckluft-broms med block av tackjärn, verkande mot alla hjulen.

Vattenlädan göres av plåt, väl riktad och omsorgsfullt stagad. Den förändras i avseende å sidovattentagen och kolboxen, så att den senare blir bättre utnyttjad och passagen från förarhytten upp på tender underlättas. För vattenintagning anordnas i lädans tak en avläng öppning, försedd med lock. Vidare förses densamma med 3 stycken provkranar och avtappningsplugg ävensom lämpliga lyftöron. Kolrummets botten med någon lutning framåt. Dränering av kolboxen anordnas. Vattenlädans täthet provas medelst fyllning med vatten, varefter den strykes invändigt tvenne gånger med mönjefärg.

Rör och ventiler. Vid vattenuttaget anbringas silar av galvaniserad järnplåt samt avstängningskranar. Från tendern till loket ledes vattnet genom slangar. Spillrör anbringas å tenderns bakända. Värmeledningsrör anbringas med slangkopplingar vid tenderns fram- och bakända.

Verktyglådor. Tendern förses med 2 mindre verktyglådor av plåt samt 1 större av trä, vars lock klädes med segelduk.

Gemensamma bestämmelser för loket och tendern.

Belysning. Loken förses med elektrisk belysning. Till belysningen höra 4 st buffertlyktor och 3 st förarhyttslampor för belysning av manometrar, vattenståndsglas, omkastningsskruv och hastighetsmätare. Samtliga apparater och allt installationsmaterial för belysning tillhandahållas av SJ.

Lykthållare utföras och placeras i enlighet med gällande reglementsföreskrifter.

Bultar och muttrar gångas efter Whitworths system och passas bulthuvuden och muttrar efter SJ standard. Alla muttrar till de rörliga maskindelnarna ävensom till armaturen göras blanka och sätthärdas.

Märkning. Alla maskindelar märkas med lokets nummer samt med H eller V, angivande till vilken sida de höra.

Målning. Ångpannan och vattenlädan målas såsom vid dem förut är angivet. Ramverket målas med svart oljefärg. Det yttre av loket och tendern målas svartblått.

Nummer och namn. Loket förses med littera Gt och nummer 4045–4049. Axlarna märkas med nummer enligt uppgift. Märkningsplåtarna utföras av mässing eller tackjärn.

Utrustning. Till loket med tender levereras: 3 st oljekannor, 1 st oljespruta, 1 st talgkanna av koppar, 1 st talgpyts, ett eldspett, en lans, en raka, en kolskyffel, en tennhammare, en handhammare, två mejslar, ett baxspett, en sats skruvnycklar, 2 st 12 tons sliddomkrafter.

Beskrivning

över vidtagna åtgärder för att möjliggöra ändring av spårvidden från 1067 till 891 mm, lok litt Gt.

Ramverk. Ramverksplåtarna placeras på ett inbördes avstånd av 756 mm invändigt, d.v.s. att ramen utföres för den smalare spårvidden 891 mm. Hornblocken placeras på ramens utsidor och utföres så, att man vid övergång från 1067 mm till 891 mm spårvidd flyttar hornblocken till den motsatta ramplåtens insida. Därigenom kommer avståndet mellan lagerboxarna att minska med 85 mm på var sida eller totalt 170 mm motsvarande minskningen av invändiga måttet mellan hjulringarna. Vidare kommer ställkilar att kvarligga i hornblockens bakre del. Jfr ritn. C-10235.

Genom övergång till drivhjul med diam. 1100 mm höjes ramen med 30 mm relativt rälsen, vilket bl.a. kommer att medföra, att ramen måste ändras vid löphjulsboggin. Det här befintliga ramstaget måste ändras liksom boggijärten gentemot lok litt Gp.

Cylindrarna gjutas med pålägg å sidan mot ramplåten motsvarande spårviddsökningen. Dessa pålägg avhyvlas vid lokets förändring till den mindre spårvidden.

Driv- och koppelhjulcentra måste utföras med 5,5 mm smalare nav, varigenom vinnes att lagerytorna kommer symmetriskt i förhållande till belastningspunkten, d.v.s. lagercentrum sammanfaller med fjädersystemets centrumlinje. Vidare kunna härigenom samma lagerboxar som för tidigare Gp-lok användas. Driv- och koppelhjulens lagergångar omsvarvas och avkapas. Hjulen inflyttas.

Boggi.

Boggilådan utföres lika med tidigare utförande för 891 mm spårvidd, under det att axeln utföres 170 mm längre. Kilstycken och fjäderpinnar komma härigenom på samma avstånd från lokets mitt i båda fallen. På axeln pressas ett distansstycke om 85 mm längd, se ritn. C-10249. Vid ombyggnaden avpressas detta distansstycke och hjulcentra,

tids provdrift kunde gott resultat påvisas. I april 1948 bestämdes därför att Gt-loken skulle utföras på samma sätt.

Kort efter att Gt 4045 tagits i trafik framställde maskiningenjören i Växjö önskemål om att Gt-loken skulle förses med Latowski-ringverk. Övriga lok på spårvidden var utrustade med sådana. Orsaken var att järnvägen genom Karlshamn och Ronneby gick på gator upplåtna för allmän trafik.

Relativt omgående noterades problem med sikten framåt på grund av att rök slog ned framför hytten. Gt 4047 utrustades därför redan vid leverans på försök med rökuppsdrivarskärmar typ Witte. Dessa visade sig ha avsedd verkan och beställningen kompletterades så att även 4048–4049 utrustades med rökuppsdrivarskärmar från leverans. Dessutom levererades skärmar för eftermontering på de tidigare levererade 4045–4046.

Tillverkning och leverans av Gt 4045–4049

Lokverkstäderna kom inbördes överens om att Motala Verkstad skulle tillverka loken och att ASJ Falun skulle tillverka tenderarna. Denna uppdelning godkändes av Maskintekniska byrån. De färdiga tenderarna sändes från Falun till Motala för att där kopplas till loken. Leveranserna från Motala avsåg således kompletta lok och Motala Verkstad ansvarade mot beställaren SJ för genomförandet.

Enligt kontraktet skulle leverans fullgöras under andra halvåret 1948. Efterkrigstidens stora brist på material och arbetskraft medförde dock att denna beställning liksom många andra drabbades av förseningar. Gt 4045 färdigställdes av Motala Verkstad i slutet av december 1948 och kunde sättas i trafik i januari året därpå. De resterande 4 loken levererades med en månads mellanrum under perioden januari – april 1949. Alla 5 loken transporterades på överföringsvagn littera Q37 till Växjö för spårställning och provkörning Växjö–Ronneby. De tilldelades 27 maskinsektionen och tursattes i tunga person- och godståg på kustbanan Kristianstad – Karlskrona.

Konstruktionsprofilen för 1067-banorna var lägre än motsvarande för 891-banorna. Gt-lokens skorstenar hade därför måst avkortas något och hyttens utformning måst ändras för att inte den tillåtna höjden 3600 mm skulle överskridas. På Karlshamn – Vislanda – Halmstad fanns dock ett par hinder för fordon med höjd över 3600 mm. Ett var tunneln vid Svängsta och det andra var porten under stambanan i Vislanda. Dessa båda hinder skulle inte kunna passeras av Gt-lok med gnisthatt

på skorstenen. Det bestämdes därför att loktypen inte skulle få användas på Karlshamn– Vislanda – Halmstad förrän hindren åtgärdats. Spårporten i Vislanda hann dock åtgärdas redan innan Gt-loken levererades.

Eventuell ombyggnad av Gt till Gp

På sensommaren 1957 färdigställdes breddningen av kustbanan genom Blekinge. Flertalet Gt-lok blev därvid övertaliga. Maskintekniska byrån gjorde därför en förfrågan om dessa lok skulle byggas om till littera Gp för fortsatt användning på 891 mm spårvidd. I sitt svar meddelade dock Driftjänstbyrån att det inte fanns något behov av ytterligare Gp-lok. Orsaken var att motorlok littera Tp då hade börjat användas i Norrköping och Västervik. De övertaliga Gt-loken skulle därför ställas av för att eventuellt komma till användning för grustågskörning vid en kommande breddning av Karlshamn – Vislanda.

Förstatligandet av Västgötabanen

Hösten 1947 aktualiserades ett statsövertagande av smalspårsbanorna i Västergötland. Genom Förstatligandeberedningens försorg besiktigades och värderades Västergötland – Göteborgs Järnvägar och övriga bolag. Vid besiktningen framkom att VGJs lokpark inte var tillräcklig samt att förnyelsebehovet var stort. Som ett villkor för att VGJ skulle förstatligas föreskrevs därför att bolaget skulle beställa 4 nya godstågsånglok av Gp-typ. Genom att beställningen gjordes före statsövertagandet skulle loket inte komma att belasta SJ ordinarie investeringsbudget även om hela kostnaden senare likväl måste täckas av SJ.

Anbudsförfrågan och beställning

I januari 1948 sände VGJ ut anbudsförfrågan avseende 4 ånglok lika de av SJ beställda Gt-loken men utförda för 891 mm spårvidd. 2 av loket behövdes snarast möjligt. De verkstäder som tillfrågades var Nydqvist & Holm i Trollhättan, ASJ Falun samt Motala Verkstad. NOHAB avstod från att lämna anbud och ASJ Falun hänvisade till Motalas anbud. Det var i full överensstämmelse med anbudet till SJ avseende Gt-loken. Priset hade dock höjts till 258.350:- på grund av att beställaren inte skulle tillhandahålla något material. Efter granskning godkändes anbudet av Förstatligandeberedningen.

Innan kontraktet undertecknades i februari 1948 överenskomms mellan VGJ och Motala Verkstad att leveransen endast skulle omfatta 2 lok om VGJ ej förstatligades vid halvårsskiftet 1948. De båda

axeln avkaps 85 mm i båda ändar. Efter påpressning av hjulen passar hjulsatsen den smalare spårvidden 891 mm.

Fjädersrörelse.

Fjädersrörelsen placeras på ramverkets utsidor, se ritn. B-12108, utom vid boggin. Övergången mellan de båda systemen ordnas med en traversbalk. Vid ombyggnaden placeras den utvändiga fjädersrörelsen invändigt genom att omflytta alla fästen och styrningar. Traversbalken borttages och fjädersystemen sammankopplas med en ny fjäderlänk på var sida.

Bromsanordning.

På grund av ökningen i hjuldiametern utföres bromsrörelsen av utrymmesskäl enligt ritn. A 4173. Vid ombyggnad avkaps bromsbalanserna 85 mm i var ända och nya tappar uppsvarvas.

Draganordningen utföres enligt ritn. C-10300, varvid centralbufferten sänkes och nya hål upptages i buffertbalken.

Tenderramverk.

Ramplåtarna placeras från början på ett avstånd passande för 1067 mm spårvidd och den höjes 30 mm relativt rälsen. Lagergafflarna förlängas nedåt motsvarande mått.

Hjulaxlarna utföres så, att hjulskivorna kunna inflyttas vid omändringar av spårvidden.

Draganordningen utföres enligt ritn. B-12155, d.v.s. med ett par extra, med hylsor försedda U-balkar, avsedda för den större koppelhöjden. Vid ombyggnad borttages hela draganordningen, fjäderanordningen monteras i de nedre hylsorna och den av T-järn hopsvetsade styrningen vändes och fastbultas på det nedre U-balksparet. Bufferthylsan vändes ett halvt varv och fastsattes i de gamla hålen. Skruvkoppeffästena monteras i de 4 lägre hålen. Då bufferten monterats är draganordningen således anordnad på samma sätt som på tidigare Gp-lok.

första loket skulle levereras i september 1949. Möjligheten till annullering gjorde att de båda återstående skulle levereras december 1949.


Tillverkning och leverans till SJ

I likhet med SJ littera Gt tillverkades loket av Motala Verkstad och tenderarna av ASJ Falun. ASJ Falun tillverkade dessutom följande huvuddelar till loket: Cylinder, ramplåtar, fjäder- och bromsdetaljer, förarhytter samt drag- och buffertanordning. Motala Verkstad svarade för slutmontering och leverans av kompletta lok med tender.

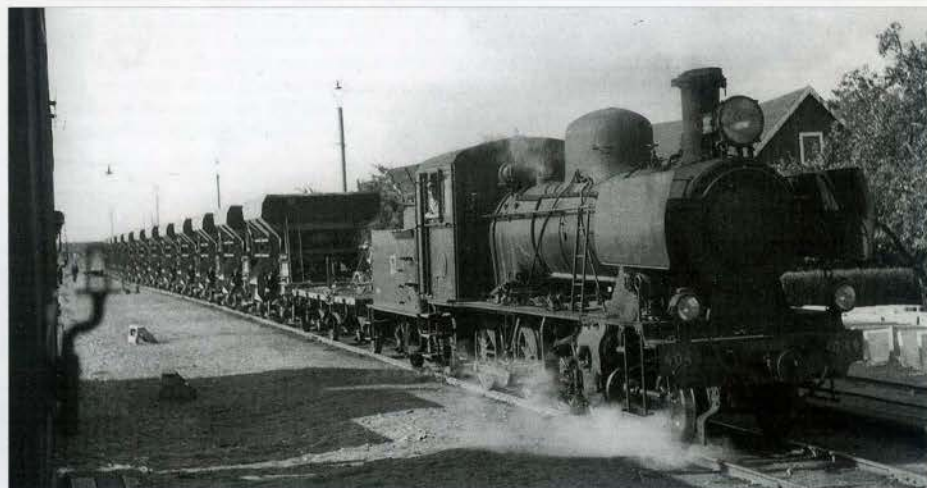
I slutet av maj 1948 blev det definitivt klart att VGJ skulle införlivas med SJ från och med den 1 juli samma år. Detta meddelades Motala Verkstad och samtidigt bekräftades att beställningen därmed skulle omfatta 4 lok. I september 1948 meddelade Maskintekniska byrån att de av VGJ beställda loket skulle erhålla SJ littera Gp nummer 3132–3135.

Gp 3132–3135 drabbades liksom Gt 4045–4049 av leveransförsening. I september 1949 meddelade Motala Verkstad att loket

skulle levereras med 1 i januari, 1 i februari och 2 i mars året därpå. Denna leveransplan följdes bortsett från att det sista loket inte blev klart förrän i april 1950.

Loken transporterades från Motala till Göteborg på normalspåriga överföringsvagnar. De spårsattes vid Göteborg Östra II och provkördes till Skara. Påföljande dag genomfördes provkörning med cirka 400 tons vagnvikt Skara – Gårdsjö och åter. Gp 3132–3135 tilldelades 36 maskinsektionen i Skara och placerades vid Göteborg Östra II. Tillsammans med de 4 Gp-lok som SJ övertagit med VGJ användes de nya loket i fjärrgodståg och lokalgodståg på Västgötabanans huvudlinje Göteborg – Skara – Gårdsjö och sidolinjen Skara – Stenstorp. Bristen på fullgoda persontågslok gjorde att de nya Gp-loken även kom till användning i persontåg vid helger och veckoslut. De var bland annat tursatta i veckoslutståg Göteborg – Sjövik. Användningen i persontåg möjliggjordes genom att största tillåtna hastighet hade höjts till 60 km/t. Motsvarande för de äldre Gp-loken var endast 45 km/t. 

SJ Gt 4049 med grusvagnar Q32t i Gustavstorp på forna Blekinge kustbanor. Grusning i samband med ombyggnad till normalspår. Foto: Nybergiska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.



SJ Gp 3134 vid lokstallet i Skara 1950.
Foto: Nybergiska samlingen, Sveriges
Järnvägsmuseum.



Dimensioner och data enligt SJ Str 262

	Gt 4045-4049	Gp 3132-3135
Lok		
Materialvikt, ton	32,7	32,3
Axeltryck-axel I, ton	6,2	5,3
Axeltryck-axel II, ton	7,5	7,4
Axeltryck-axel III, ton	7,5	7,4
Axeltryck-axel IV, ton	7,5	7,4
Axeltryck-axe IV, ton	7,5	7,4
Tjänstevikt, ton	36,2	34,9
Adhensionsvikt, ton	30,0	29,6
Hjuldiameter-boggi, mm	790	790
Hjuldiameter - kopplade, mm	1100	1100
Cylinderdiameter, mm	410	410
Slaglängd, mm	500	500
Dragkraft, ton	6,4	6,4
Slidstyrning,	Walschaert	Walschaert
Slidtyp,	Kolv	Kolv
Broms,	Ång	Ång
Belysning,	Pyleel	Pyle el

Ångpanna		
Rostyta, m ²	1,4	1,4
Eldyta, m ²	69,4	69,4
Overhettningssyta, m ²	22,7	22,7
Mindre tuber-39/44 Ess, st	86	86
Större tuber-119/127, st	15	15
Ångtryck, kg/cm ²	13	13

Tender		
Materialvikt, ton	7,8	7,4
Kolförråd, ton	2,3	2,3
Vattenförråd, m ²	7,7	7,5
Tjänstevikt, ton	17,8	17,2
Hjuldiameter, mm	790	790
Broms,	Tryckluft	Tryckluft

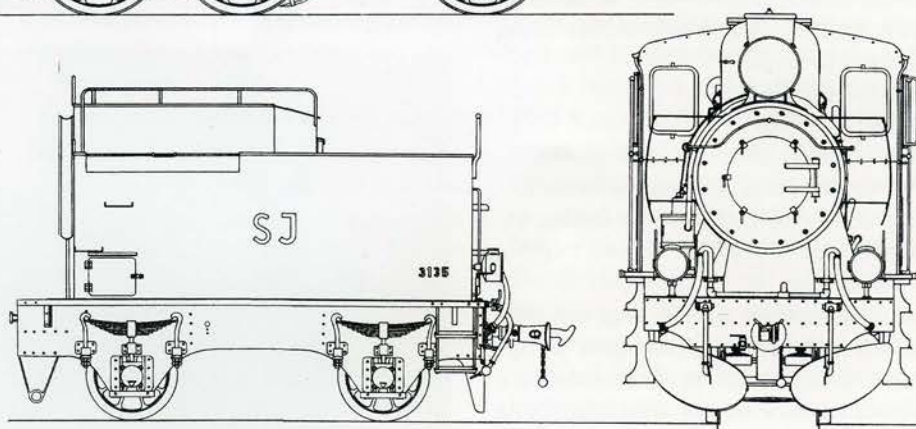
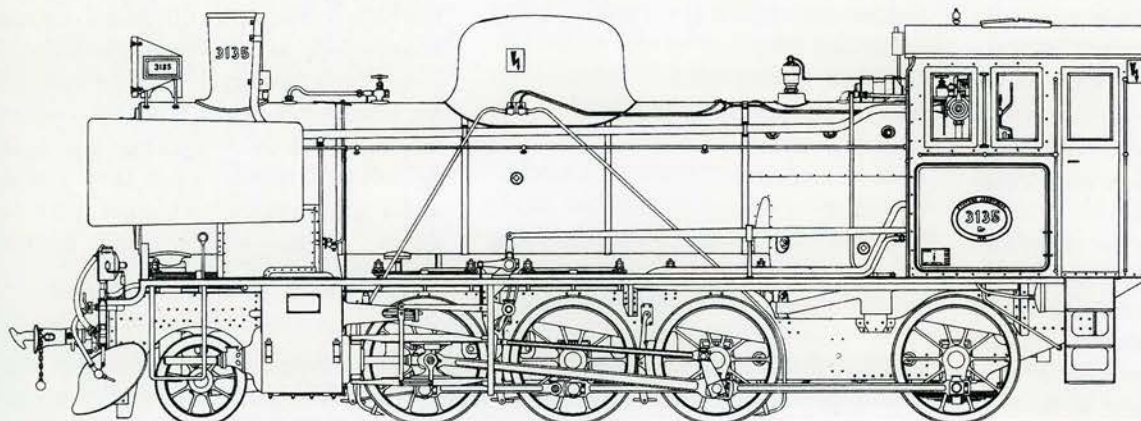
Lok + Tender		
Största tillåtna hastighet, km/t	60	60
Tjänstevikt, ton	54,0	52,1

Littera Gt beställda 1947-01

SJ-nr	Litt	Panna	Lok tillverkat	Tender tillverkad	Panna tillverkad	Leverans
4045	Gt	SJ 2175	1948 Motala V nr 964	1948 ASJ Falun nr 637	1948 Motala V nr 3489	1949-01 27ms
4046	Gt	SJ 2176	1949 Motala V nr 965	1949 ASJ Falun nr 638	1948 Motala V nr 3490	1949-01 27ms
4047	Gt	SJ 2177	1949 Motala V nr 966	1949 ASJ Falun nr 639	1949 Motala V nr 3491	1949-02 27ms
4048	Gt	SJ 2178	1949 Motala V nr 967	1949 ASJ Falun nr 640	1949 Motala V nr 3492	1949-03 27ms
4049	Gt	SJ 2179	1949 Motala V nr 968	1949 ASJ Falun nr 641	1949 Motala V nr 3493	1949-04 27ms

Littera Gp beställda 1948-02 av VGJ

SJ-nr	Litt	Panna	Lok tillverkat	Tender tillverkad	Panna tillverkad	Leverans
3132	Gp	SJ 2265	1950 Motala V nr 969	1950 ASJ Falun nr 642	1949 Motala V 3553	1950-01 36ms
3133	Gp	SJ 2266	1950 Motala V nr 970	1950 ASJ Falun nr 643	1949 Motala V 3554	1950-02 36ms
3134	Gp	SJ 2267	1950 Motala V nr 971	1950 ASJ Falun nr 644	1950 Motala V 3555	1950-03 36ms
3135	Gp	SJ 2268	1950 Motala V nr 972	1950 ASJ Falun nr 645	1950 Motala V 3556	1950-04 36ms



SJ littera Gp

3132-3135

Ritning: Lars Borgemo

Skala 1:45

Lutande sotskåpsfronter, en konstruktionslösning, som blev stildetalj

Vid järnvägsforskarmötet i Gävle i mars 2010, ställdes frågan om lutande sotskåpsfronter funnits på andra smal-spåriga lok än NMJ 2, som det visades ett foto på. Svaret var jakande, bl.a. ULJs lok av samma typ. Sedan tidigare har jag undersökt vilka lok, som var byggda på detta sätt och om det finns någon gemensam nämnare.

Kanske inte helt överraskande var orsaken en likhet i konstruktionen – cylindrar, som av en eller annan orsak ligger ovanför drivhjulscentrum och därmed lutar. Sotskåpsfronten lutar 90 grader mot lutningen hos cylindern.

I Storbritannien liksom i Sverige, som i allt väsentligt följde brittisk praxis, uppbyggdes sotskåpet av ett plåtsvep, som anslöt till cylinderblocken. Det måste ha ansetts innebära en betydande förenkling i tillverkningen och kanske ett sätt att undvika otäthet, att låta sotskåpets gavelplåt fortsätta ner till cylinderblockets underkant. Det är faktiskt så att det första loket i Sverige med denna konstruktion är svenskt och finns kvar, det är Munktells nummer 2 Fryksta och åtminstone denna tillverkares nästa lok; Norbergs J Norberg, var byggt på samma sätt. Dessa två lok påverkade dock knappast lokutvecklingen i Sverige.

Beyer Peacock & Co

Denna tillverkares produktion och praxis skulle däremot ge avtryck på svensk lokkonstruktion från 1866 fram till 1910.

Under den tid svenska järnvägar, som nöjda kunder, vände sig till denna tillverkare (1856 – ca 1875), försågs lok med främre löphjul lagrade i ramen och vars cylindrar kunde förläggas vågrätt, med lodräta sotskåpsfronter som SJ B, A, O och I. Privatbanelok, som bekräftar denna regel är t.ex

GDJ 2, 3 (lik SJ B)

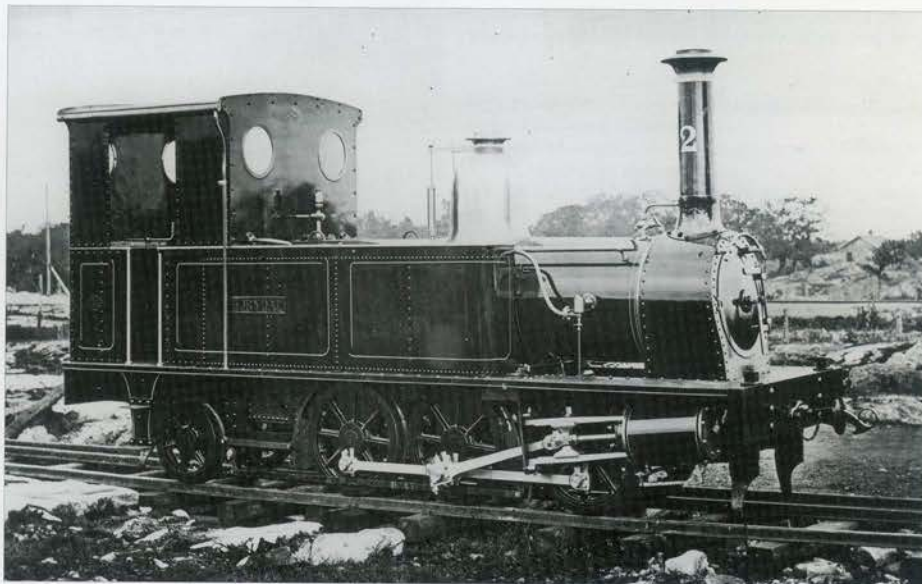
CHJ 4 (lik SJ O)

YEJ 4, 5, HHJ 3 – 6 (1B tender)

CWJ 2, 4 (C sadeltank, yttercylindrar)

CWJ 1, LTJ 4, LEJ 1-3 (1B tender, yttercylindrar)

Lok med drivhjul främst, som lok med axelföljd B1 och C, krävde dock att cylindrarna höjdes för att vevstakarna ska få plats ovanför främre drivaxeln. Detta medförde att cylindrarna fick läggas i lutning och det gav upphov till den lutande sotskåpsgaveln.



Näs - Morshuttans lok nummer 2 "Horndal. Tillverkat av Nydqvist & Holm 1881. Bilden är troligen tagen vid loket leverans till Morshyttan 1881. Foto: Nybergiska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

Den äldsta konstruktionen av denna typ är ett standardlok, som BP byggde första gången 1856 och kallades för "Chester Station Type". Byggnadsloken Oden och Thor tillhör denna standardtyp. Andra SJ-typer, som följer är F, G och Pa. Till svenska privatbanor levereras också lok med detta konstruktionsdrag, alla med innercylindrar, t.ex.

Landskrona - Eslöv 2, 3, L&HJ 1, 4 (B1 tenderlok), 1865

GDJ K (C tender), 1862 -

BJ 1 – 5 (C sadeltank), 1874

BJ B (B1 tender), 1975

BJ K (C tender), 1875

Lok med främre boggi och yttercylindrar från denna period försågs också med lutande cylindrar och fick därmed lu-

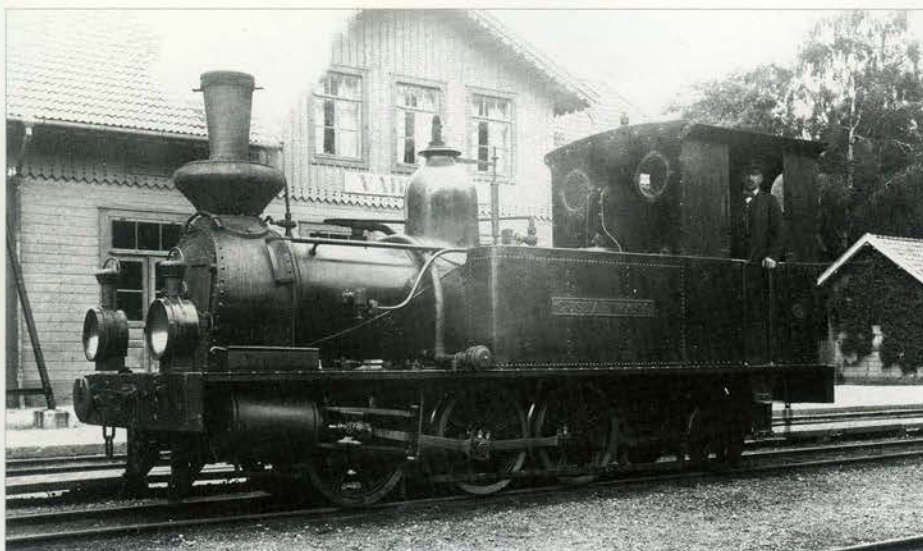
tande sotskåpsfronter, vilket LEJ 4 är ett exempel på.

Andra brittiska tillverkare

Så mycket har jag sett, att jag med säkerhet kan säga, att även andra brittiska konstruktörer har använt liknande konstruktioner. Det är intressant att SJ's Finn, byggt av Crew, har den lutande fronten. Det förekom hos både fristående loktillverkare och lokkonstruerade av järnvägars chefsingenjörer. Sharp Stewart & Co levererade SJ litt H samt flera andra typer till Sverige och oberoende av cylindrarnas läge hade de vertikala fronter. Efter 1880 valdes andra konstruktioner och inget tyder på att man där fann att den lutande fronten utseendefrämjade.

År 1902. Borås - Alvesta Järnvägs lok nummer 5 med byggnadståg. Grusning av den nyutlagda överbyggnaden (slipers och räls). Foto: Nybergiska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.





Fågelsta - Wadsten - Ödeshögs Järnvägs lok nummer 2 "Gustaf Wasa" i Vadstena 1902. Loket tillverkades av Nydqvist & Holm 1875. Foto: Nybergiska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

Nydqvist & Holm

När tanken väcktes att den ganska nya verkstaden i Trollhättan skulle bygga ett ånglok till Uddevalla – Vänersborgs Järnväg, kan man misstänka att landshövding Sparres intresse för länets utveckling sammanföll med Claes Adelskölds önskan att kunna vända sig till en svensk tillverkare. Adelsköld intresserade sig även för tekniska lösningar för rullande materiel. Det ligger utanför ämnet förutom att valet av loktyper och kanske även deras utförande kan misstänkas ha påverkats i betydande grad av Adelsköld.

Nohab nr 1 Trollhättan är till stor del en kopia av BHJ 3, 4 tillverkade av Slaughter Grünning, ett lok som Adelsköld varit med om att inköpa. Adelsköld hade även ansvaret CHJ och YEJ, som också köpte lok från samma tillverkare. För övrigt hade Adelsköld beställt ett antal lok från Beyer Peacock & Co till banor i Skåne.

Loket Trollhättan blev ett mästarprov så väl utfört att även större linjelok kunde beställas från den nya tillverkaren. Persontågsloken till UWHJ, som byggdes 1866, var en något förminskad kopia av L&HJ 2 och 3 tillverkade 1865 av Beyer Peacock & Co. Intressant är att pannan i detaljer överensstämmer med Trollhättans och troligtvis har sitt ursprung i BHJ-loken. Domen över eldstaden var på väg att överges av Beyer Peacock & Co vid denna tid.

Sotskåpen på UWHJ 2 – 5 (B1-tenderlok) liksom hos UWHJ 6 – 8 (C1'- tanklok) var utförda enligt Beyer Peacock & Co's praxis vid lutande cylindrar, alltså lutande. Nohab byggde inga innercylindrade lok med främre löpaxel förrän 1885, så alla lok förses med lutande sotskåpsfront. Yttercylindrade lok med horisontella cylindrar har dock vertikala fronter.

Tydligt att detta med cylindrarnas läge

var avgörande ses på de fyra konstruktioner, som gjordes 1875. De tre smalspårsloken, NÖJ 4 Haddebo, DONJ 1 Jädraås och NMJ 1 Näs med systerloken ULJ 1, 2 och WFJ 2, hade lutande cylindrar och i konsekvens med detta lutande sotskåpsfront. Den fjärde konstruktionen, KJ 4, NSJ 1 och 2, är normalspåriga 1B-tenderlok med horisontella cylindrar och fick därmed vertikal front.

Det från Beyer Peacock & Co övertagna byggnadssättet kom att gälla för nykonstruktioner fram till 1889 (MWJ 1).

Den uppmärksamme frågar sig – hur är det med Iggesund 1, 2? Det är B1 tanklok med invändiga cylindrar och har vertikal sotskåpsfront. Konstruktionen avviker i det mesta från samtida loks och utan att ha tillgång till konstruktionsritning, kan ingen förklaring ges.

Motala Verkstad

Egna konstruktioner av aktuella typer förekom inte under denna perioden, förutom HHJ 7, ett C tenderlok från 1883 och detta lok kan följa traditionen från Beyer Peacock & Co. Intressant är att de två lok av liknande typ, som levererades året därpå till Ystadsbanorna, uppvisar en ny konstruktion med pansadel och med ett cylindriskt sotskåp och med vertikal front.

Den lutande fronten blir en stildetalj

Lagom när sotskåpen började moderniseras och förlängas, visar det sig att ett par lokkonstruktörer vill behålla de lutande fronterna. Först var BJ's maskinavdelning men 1891 börjar Nydqvist & Holm ge egna konstruktioner denna detalj, om de anser att det passar. Mer om detta senare.

BJ's maskinavdelning i Åmål

Bergslagsbanans maskinavdelning i Åmål

hade inflytande på fler banor genom ägandegemenskap, Göteborg – Halland, Göteborg – Borås och Borås – Alvesta järnvägar. GHB beställde lok liknande de byggda för Malmö – Billesholm och Mellersta Hallands järnvägar (1B tenderlok), men "Inflytandet från BJ är uppenbart i drag som Ramsbottoms säkerhetsventiler med åtföljande slät domkåpa samt rökskåpet med den lutande fronten" (citatt från Yngve Holgrens artikel Väst kustbanans ånglok, Järnvägsteknik 4/1964). Det uppseendeväckande är att detta är det första exemplet på lutande front i kombination med horisontella cylindrar. Maskindirektör Nyström på BJ ansåg att de nya loken skulle likna BJ's Beyer Peacock-lok. Året var 1886 och BJ med intressebolag skulle fortsätta att förse sina svenskbbyggda lok med lutande fronter fram till 1910 och blir därmed också de sista som behåller denna stildetalj.

Omkring 1890 omkonstrueras sotskåpen och förlängs framåt och även äldre lok byggdes om på detta sätt. Av det ovan beskrivna kan man förstå att dessa sotskåp fick lutande fronter, även om de inte hade kontakt med cylinderblock eller ramverk. Loktyper och banor som det gäller är:

1B-2 GHB

B1-2 BJ litt B

C-2 BJ, GBJ, BAJ litt K

2'B-2 GBJ, BAJ, BJ litt C

2-B-2 BJ C3 (1905)

D-3 BJ N3 (1908)

2'C-3 BJ H3 (1910)

Nydqvist & Holm

Troligtvis är CHJ 5 från 1891 det första loket där sotskåpet har förlängts framåt och med lutande front. Systerloken MGJ 1 – 3 från 1893 är byggda på detta sätt. HHJ 8 och L&HJ 7 från 1891, 1892 har också förlängda sotskåp, men dessa har vertikala fronter. MötöJ's 1B tenderlok av Väst kustbanan typ erhåller vertikala fronter liksom senare lok av samma typ. Det förefaller, att nu när sotskåpsfronten har blivit en estetisk fråga, utväljs vissa typer som passar för lutande och andra får vertikala. NH byggde efterbeställningar av konstruktioner från både Beyer Peacock och Sharp Stewart. Att lok av den förras

Fortsättning på sidan 19

Loket IDDESLEIGH från Bagnall

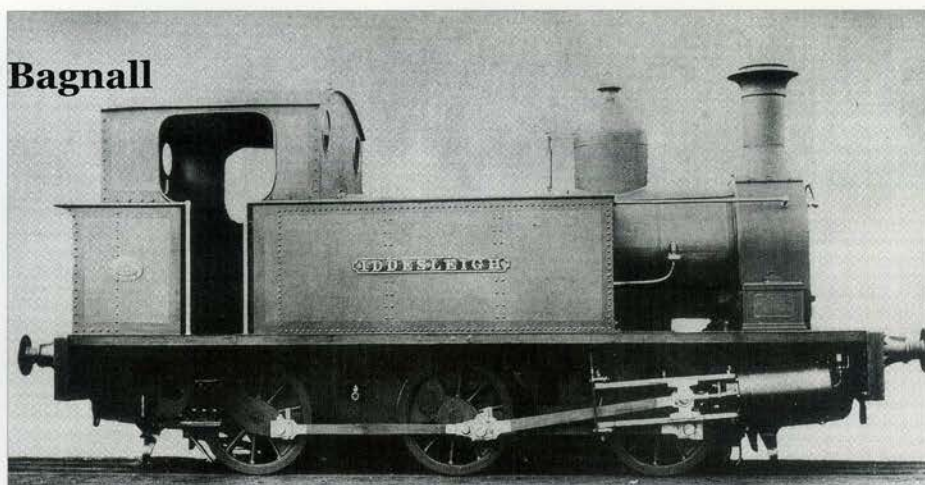
Nydqvist & Holm köpte 1885 ett ånglok från den sedermera välkände loktillverkaren Bagnall i Stafford. Efter att ha använts som byggnadslok på olika järnvägar såldes det till Laxå-Röfors, där det så småningom slopades. I både svenska och engelska järnvägshistoriska kretsar har det ställts frågan varför Nydqvist & Holm, som 1885 redan tillverkat över 200 lok, beställer ett lok från en då rätt okänd tillverkare i England. Bengt Dahlberg har i sin genomgång av NOHABs korrespondens funnit brevväxlingen i ärendet, som dels ger en förklaring till inköpet och dels ger en intressant inblick hur det gick till att beställa ett lok utomlands på 1800-talet.

Herman Nydqvist, son till Nydqvist & Holms (N&H) grundare, var i slutet av februari 1885 på besök hos företagets engelska kontakt, Dorman, Brown & Co på 2 Talbot Court, Gracechurch Street i London (DBC). Företaget hade en längre tid varit Nydqvist & Holms engelska kontakt för att till företaget inköpa köpa sådana metallvaror som var svåråtkomliga i Sverige. Denna gång hade dessutom Herman Nydqvist ett speciellt uppdrag nämligen att snabbt inköpa ett byggnadslok.

Nydqvist & Holm (N&H) hade 1884 tecknat kontrakt med Mellersta Hallands Järnväg att leverera två sexkopplade tenderlok (sedermera MHJ 1-2, tillverkningsnummer 218, 219). I kontraktet fanns förbehållet att ett lok skulle levereras så tidigt att järnvägsentreprenören kunde använda loket som byggnadslok för spårläggning och grusning och detta senast under maj månad 1885. I början av 1885 fann N&H att man inte skulle klara leveranstiden maj 1885 och därför fick Herman Nydqvist åka till London för att snabbt skaffa fram ett byggnadslok.

Engelsmännen (DBC) hade inför besöket från Sverige skaffat fram en lista på fyr- och sexkopplade tanklok med foton (som tyvärr inte finns kvar). Intressant är att brevet är skrivet på svenska, vilket tyder på det finns en svensktalande person på företaget.

De stora tillverkarna Beyer Peacock och Sharp Steward hade tillskrivits, men de hade ingenting färdigt på lager för leverans. The Hunslet Engine Co hade ett antal fyrkopplade lok på listan, men även ett sexkopplat tanklok med 254 mm cylindrar



Leveransfoto av loket som IDDESLEIGH, innan det fick slutlig målning. Foto Bagnall

som varit uthyrt ett år och skulle bli ledigt om en månad. Det beräknades kosta 650 pund (där ett nytt kostade 850 pund). Dock var DBC tveksamma till uthyrda lok som ofta gått på entreprenadkontrakt och var vårdslöst behandlade och i dåligt skick. Ett annat företag hade ett tanklok från Manning Wardle med 229 mm cylindrar som var tre år gammalt och kunde erhållas för 300 pund. Som många läsare vet karakteriserar engelsmän ofta sina lok med en angiven cylinderdiameter, vilket ger en viss uppfattning om storlek och dragkraft.

N&H tog förvånansvärt god tid på sig och först den 21 mars skrev man till DBC och meddelade att de enda tre lok som man kunde tänka sig från listan är

1. Ett sexkopplat lok från Hunslet med 330 mm cylindrar och 18 tons tjänstevikt. N&H tycker att loket är i tyngsta laget, men det kan användas om man får det för ett lägre pris än begärts (!).

2. Ett sexkopplat lok från Manning Wardle med 305 mm cylindrar, 16,75 tons tjänstevikt, men med alltför högt pris och alltför

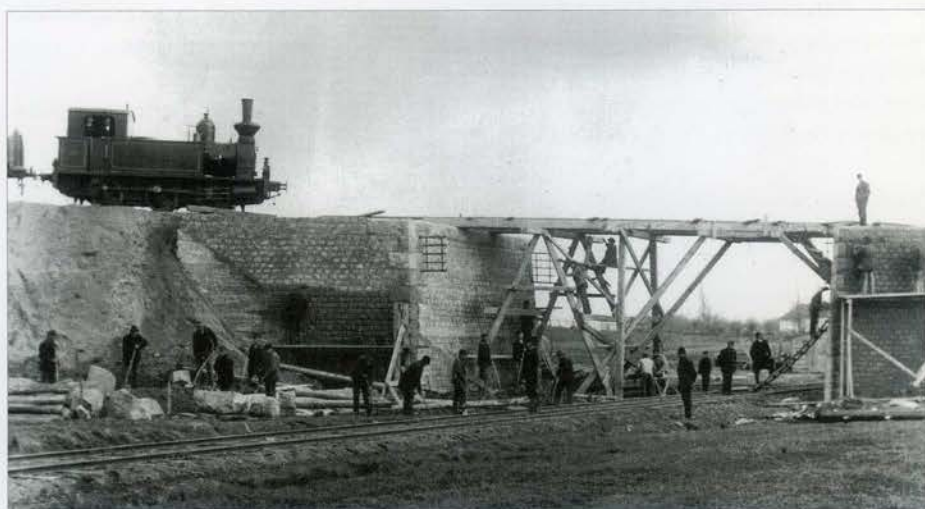
lång leveranstid.

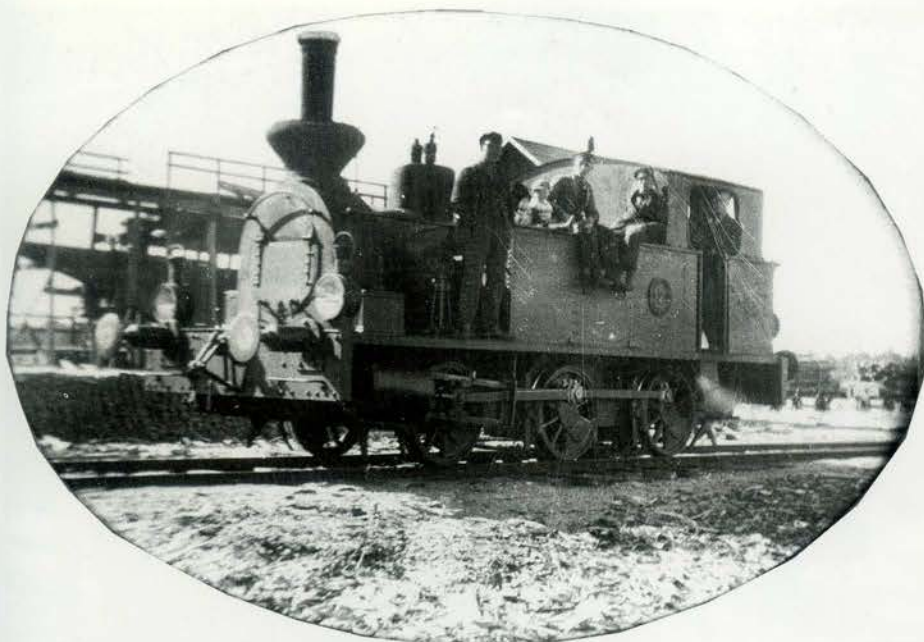
3. Ett lok från ett fullständigt okänt företag, Dempster Morret & Co, ett sexkopplat lok med 330 mm cylindrar och 18 tons tjänstevikt. Man är tveksam till att anbudet saknar alla detaljer om lokets utrustning samt att tillverkaren är helt okänd.

N&H ville att man infordrade ett lägsta anbud från dessa tre företag. N&H betonade att det var viktigt att loket kunde levereras före maj månad i trafikklart skick och att det var utrustat med buffertar placerat enligt svensk standard. Samtidigt skulle DBC sända ett anbud till Hunslet att få köpa deras lok för 900-950 pund och om detta antogs skulle DBC omedelbart köpa detta lok.

DBC svarade efter fem dagar och det kan inte ha varit en trevlig läsning för NH. Både Hunslet och Manning Wardle meddelade att de aktuella lokerna sålts strax efter att de offererats. Båda tillverkarna hade fulla orderböcker, mest till brittiska regeringen för leveranser till Egypten, där det pågick fullt krig. Inga beställningar kunde mot-

Loket på Kontinentbanans byggnad 1898 på viadukten över Malm-Ystadbanan. Foto Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.





LRJ2 KBOHNSTEDT troligen i Oxkullen.
Edvard Nybergs samling.

tagas inom de kommande tre månaderna och beträffande priset var de naturligtvis obevekliga. Manning Wardle berättade att de just sålt tio lok av K-klassen utan minsta nedsättning av priset.

Men DBC berättade även att man fått kontakt med ett nytt företag, H.G. Bagnall i Stafford, som hade ett fyrcopplat lok med 254 mm cylindrar för 825 pund, men där man trodde att man kan få priset nedsatt till 700 pund fritt skeppningshamnen Hull. Ett sådant lok skulle kunna vara klart på 3-4 veckor. Bagnall skulle även kunna leverera ett sexkopplat lok, men leveransen skulle då ta 2-3 månader. F.n var Bagnall upptagna med att leverera fem smalspåriga lok till Egypten för brittiska regeringen, vilket var en viktig order men även en rekommendation för företaget. DBC påpekade även att Bagnall rekommenderats av såväl Beyer Peacock som London North Western Railway (LNWR "our most prominent railway") samt bifogade intyg från tre kunniga personer att Mr Bagnalls arbeten "stod i gott renommé". Idag vet vi att Bagnall vid det laget endast levererat två små ånglok för normalspår så det behövdes nog några intyg för att stärka bilden av Bagnall som en seriös loktillverkare.

I övrigt fanns ett sexkopplat lok från Black Hawthorn fortfarande till salu. Loket var ett sexkopplat lok med 305 mm cylindrar, men Black Hawthorn kunde inte tänka sig sälja loket under 1000 pund. Det kunde bli klart inom 2-3 veckor. Dempster Morret var avförda från diskussionen då de troligen bara var agenter och inga loktillverkare.

Det är helt klart att N&H var intresserad av ett sexkopplat lok från Bagnall och efter någon dag kunde DBC sända över specifikationer på ett sexkopplat lok med 305 mm eller 330 mm cylindrar. Pri-

set var 900 eller 950 pund fritt kaj i Hull. Eftersom tiden började bli mycket knapp skulle N&H telegrafera något av följande bokstäver A-D, så skulle DBC lägga en beställning omedelbart:

- A var Bagnall 10 tum (254 mm)
- B var Bagnall 12 tum (305 mm)
- C var Bagnall 13 tum (330 mm)
- D var Black Hawthorn 12 tum (305 mm).

Den 1 april telegraferade N&H bokstaven B och DBC beställde omedelbart det sexkopplade loket med 305 mm cylindrar för 900 pund fritt Hull för leverans före slutet av maj månad 1885. Den 22 maj visste man att en ångare avgick Hull-Göteborg och som skulle passa för transporten.

Det bör i detta sammanhang nämnas att Hull alltid varit den helt dominerande utskippningshamnen för ånglokstransporter från England till Sverige ända sedan de första loken sändes till Köping-Hultbanan.

En intressant passus var en fråga från Bagnall om loket skall ha tillverkarskyllt från Nyqvist & Holm eller Bagnall. Man var tydligen beredda att låta N&H stå som tillverkare om så önskades.

NH svarade att man ansåg att tillverkaren skall sätta sin namnplåt på loket, att det inte skulle ha något namn och målas svart med röd linjering. Det bästa vore om det kunde skickas med ångfartyget Neptun direkt från Hull till Halmstad. Det sista skulle kosta 10 pund extra.

I slutet av maj började N&H bli oroliga om leveranstiden kunde hållas, eftersom loket behövdes i Halmstad. En förfrågan till Bagnall gav det nedslående svaret att Bagnall använt felaktig tjocklek på plåt på fyrbox och panninklädnad och måste

börja om med dessa arbeten från början och dessutom skulle pingsten infalla inom några veckor så en fördröjning på tre veckor var att förvänta. DBC tog även upp båttransporten till Halmstad, där man funnit att båten Neptun var väl liten för ett lokomotiv och man kunde inte heller ta loket som däckslast. Ett förslag att skeppa via Göteborg med Wilsonrederiet innebar en lägre kostnad av 25 pund och detta godkändes av N&H, som sedan kunde skicka det med järnväg via Nässjöbanan till Halmstad från Göteborg.

Trots ständiga påminnelser blev loket inte klart i Stafford och den 15 juni meddelade DBC att det skulle ta ytterligare 14 dagar. Som skäl uppgav man att de smalspårslök som brittiska regeringen beställt för Egypten varit föremål för så många ändringar att de ännu stod kvar på verkstaden plus problemet med de ovan nämnda felaktiga plåttjocklekarna. Bagnall trodde dock att ångpannan skulle vara klar nästa vecka och hela loket klart om 14 dagar. Det är helt klart att brittiska regeringens beställning hade all förtur och Bagnall uppger att "minsta misstag eller försening leder till annullering av kontraktet". Bagnall var naturligtvis mycket angelägna att kunna få fortsatta order från statsmakten.

Den 21 juni meddelade Bagnall att loket var klart och färdigmålat nästa vecka och kanske kan sändas från Hull den 10 juli. N&H var missbelåtna och började prata om skadestånd. Entreprenören i Halmstad hade meddelat att han gjorde stora förluster eftersom han saknar lok för spårläggning och grusning och begärde skadestånd av Mellersta Hallands Järnväg, som i sin tur naturligtvis skällde på N&H.

Intressant är att vid denna tid passade Bagnall på och göra en grå (?) målning och märka loket IDDESLEIGH efter den nyutnämnde Sir Stafford H. Northcote, First Earl of Iddesleigh, allt i syfte att få ett bra fotografi. Loket på leveransbilden är definitivt inte svartmålat med röda linjer, så det måste ha varit tid för en ny målning inför leveransen till N&H.

Den 4 juli meddelar så Bagnall att loket sänts från Stafford till Hull och troligen kunde komma med båten den 10 juli. En räkning på 905.8 pund avsändes. Den 15 juli har båten kommit till Göteborg och loket inspekterats av N&H montör med dåligt resultat. Han ansåg att loket var slar-

vigt utfört och fordrade mer arbete innan det kunde sättas i driftsdugligt skick. En av N&H ingenjörer reste ner till Göteborg och en lång lista på anmärkningar sändes i början av augusti 1885 till Bagnall, sedan loket provkörts i Göteborg.

Man noterar bland annat att pannan läckte på flera ställen, att säkerhetsventilerna var ur funktion, att flera kranar saknade packning och följaktligen läckte m.m. N&H meddelade att man inte kunde använda loket, utan "det skulle ställas upp i Göteborg i avvaktan på Bagnalls svar". N&H krav var att alla kostnader för att sätta loket i driftsdugligt skick samt kostnad för ett hyreslok i Halmstad, sammanlagt 4000 kronor skulle ersättas av Bagnall.

Bagnall totalvägrade nedsättning av priset och erbjöd sig skicka en ingenjör till Sverige för att under några månader köra loket och visa att det var i fullgott skick. Om loket var skadat måste det ha skett under transporten till Sverige. Däremot kunde Bagnall tänka sig 75 pounds nedsättning för försenad leverans, senare höjt till 100 pund. N&H krävde 150 pounds nedsättning. DBC ansåg som mellanhand i affären att saken var så obehaglig, att man erbjöd sig stå för de 50 pund som skiljde och det tyckte N&H var så fel att man gick med på Bagnalls erbjudande.

Troligen kom loket till Halmstad bara några dagar efter ankomsten till Göteborg så felen var nog inte så farliga och uppställningen bara ett hot. Eftersom broarna över Nissan inte var klara, måste loket lastas på pråm för att nå banarbetsplatsen och för att gå under stadsbron måste skorsten, dom och hytt demonteras. Den 23 juli rapporteras att man kört med det nya loket "men det går inte riktigt bra. Det skall nog kunna avhjälpas i eftermiddag, så vi kan komma ut i morgon. Jag vet inte hur skorstenen är och om den kastar mycket gnistor. Om vi byter skorsten får sotaren ändras och även avloppsroret". Den 10 augusti anländer första loket från N&H, MHJ 1 FALKENBERG, som även det måste lastas på pråm för att nå banbyggnaden. På det engelska loket hade båda glasrören gått sönder och lokföraren hade bränt båda händerna.

N&H fanns snart att det var praktiskt att ha ett lok för uthyrning som banbyggnadslok. Som regel blev lok under banbyggnad illa behandlade och fordrade revision innan de kunde tas i bruk som trafiklok, varför det var en fördel med särskilda inhyrda byggnadslok. Flera lok från England följde under årens lopp för detta ändamål.

Vi vet att Bagnalls lok under de följande



åren var uthyrt till olika banbyggnader bland annat Malmö-Trelleborg 1898 (MKontJ) och Lilla Edet-Alvhem 1906 (LLEJ) innan det såldes till Laxå-Rölfors Järnväg som LRJ 2 K BOHNSTEDT. Som obehövt skrotades loket 1928. Någon gång i början på 1900-talet ersattes den engelska domen av en mer fyrkantig skapelse.

Ett stort tack till Bengt Dahlberg som delgivit NOHABs brevväxling

Källor
Bengt Dahlbergs genomgång av NOHAB:s korrespondans
Torbjörn Ljungqvist, Laxå-Rölfors Järnväg (1968, 1996)
Allan C Baker et al, Bagnall Locomotives (Plateway Press 2001)

Göran Enqvist Våra moderna järnvägsknappar 2



A-loksknapp. m/Arlanda Express. m/Citypendeln/Sydvästen. EJ m/1899-1996. DSB.

I Sidospår 1 2009 tittade vi på våra moderna svenska järnvägsknappar. Tyngdpunkten låg av naturliga skäl på SJ's knappar, men det finns faktiskt några andra operatörer som kör eller bemannar tåg åt länstrafikbolag och liknande. Så därför ska vi kanske fånga upp dem också. Vi börjar ändå med en fin gammal knapp som fick en kort renässans strax innan millenniumskiftet. Det var den gamla hederliga standardknappen med A-loket på som åter fick se dagens ljus och sprida glädje. När SJ fick en ny uniform under vårvintern 1997 så skulle även den personal vid Sveriges Järnvägs-museum som hade tjänst i receptionen och entrékassan bära gällande uniform. Ganska snart växte en tanke fram att på något trevligt sätt markera att personalen tillhörde museet. Man fick vederbörligt tillstånd att byta ut knapparna med X-2000-nosen på mot försilvrade A-loksknappar. Det är

ju en knapptyp som en gång i tiden burits vid såväl SJ som vid EJ (Enskilda Järnvägarna) av stolta konduktörer, packmästare, stationskarlar och banvakter med flera. Då det bara var en dryg handfull personer som berördes så klarade man att täcka behovet med överexemplar ur museets samlingar, någon nybeställning av knappar var aldrig aktuell. Det var storlekarna 24mm och 15mm i diameter som gällde för kavaj respektive väst. I och med den första januari 2001 överfördes Sveriges Järnvägs-museum till det så kallad rest SJ - från SJAB till Statens Järnvägar. Då upphörde också rätten/skyldigheten att bära SJAB's uniform och A-loksknapparna fick åter sjunka ner i sin törnrosasömn.

I slutet av november 1999 började bolaget Arlanda Express att trafikera sträckan Stockholm C - Arlanda med egna tåg och delvis på en egen bansträcka. Till en början

Forskarmöte i Hamar

Den 6 november hölls det första norska järnvägshistoriska forskarmötet på museet i Hamar. Konceptet var ungefär det samma som vi har på våra svenska forskarmöten, och det var ingen tillfällighet. Vi har haft norska deltagare på våra möten, och det som fungerar bra i Sverige fungerar också uppenbarligen bra också i Norge.

Programmet var omväxlande med allt från järnvägens biologiska kulturminnen till NSBs filmer, historien om en av Norges första lokförare, Nestun - Osbanens tidiga historia (planerad som 600mm-bana med inblandning av Hummels järnvägsbyrå i Stockholm) och mycket annat. De drygt tjugo deltagarna, varav tre från Sverige, togs väl om hand, och efter själva föredra-

gen visades verkstäder och uppställningsstallar som museet disponerar i Hamar.

Hela arrangemanget var mycket lyckat och på stående fot inbjöds till nästa forskardag som kommer att hållas den 12 november 2011, också på museet i Hamar. Helt klart är den svenska och norska järnvägshistorien nära knutna till varandra, och därmed torde dessa möten vara av intressen för fler seriösa svenska forskare. Och mycket trevligt var det också. Som på våra svenska möten var det gott om tid att knyta egna nya kontakter och ställa mer eller mindre kluriga frågor till varandra. Vi ses i Hamar i november.

Lars Olov Karlsson

Bilden ovan: I museets verkstadslokal vid Hamar station fanns denna, totalt omärkta och kraftigt ombyggda lokomotor. Ursprunget är dock en norskbyggd kopia



av en Västerviklokomotor. Den har vid något tillfälle blivit avkortad för att få plats på skjutbord/vändskiva tillsammans med större fordon. På NSB hade den litera Skb. Våra norska värddar kände inte till dess historia.

Är det någon av våra läsare som gör det?
Foto Lars Olov Karlsson

► hade lokpersonalen tjocka arbetskläder från *SNICKERS* då man hade problem med kalla dragiga förarhytter. Ombordpersonalen och senare även förarna fick en uniform som gick i färgerna gult/brunt och vissa plagg som var gråa. I kavajen satt också en metallknapp som till utseende och form omedelbart för tankarna till sådana små batterier som sitter i miniräknare och armbandsur med mera. Knappmodellen förekom i två storlekar, 22,5mm och 15,5mm diameter. Båda storlekarna är nästan 4mm tjocka. Arlanda Express har varit duktiga på att förändra i uniformskollektionen under åren, så sedan flera år tillbaka finns inte längre några plagg med särskilda knappar på.

Några dagar in på nyåret år 2000 tog Citypendeln över driften av pendeltågstrafiken i Stockholm efter SJ. Citypendelns uniformskollektion gick till stora delar i grått och grönt. Däribland fanns en grå kavaj för konduktörerna som hade en slät ca 2mm tjock silverfärgad omvikt knapp. Knappen fanns med 20,5mm och 16mm diameter. Där ska vi passa på att nämna att ägarna till Citypendeln även under några månader på våren år 2000 drev ett bolag på västkusten som hette Sydvästen. Där bar tågmästarna samma kavajtyp som konduktörerna på Citypendeln och med samma knappmodell. Ska passa på att nämna att exakt samma knapptyp fast i förgyllt utförande bars av Swebus personal i deras kavajer. Den 17 juni 2006 var det slut med Citypendeln då Stockholmståg övertog driften av pendeltågstrafiken i Stockholm.

Vid Roslagsbanan och Saltsjöbanan hade man en lång tradition av att bära de enskilda järnvägarnas standardknapp i

förgyllt utförande. En gång i tiden fastställt av Svenska Järnvägsföreningen vid ett möte i Helsingborg den 21 augusti 1899. Roslagsbanan stod ju under ett antal år i SJ's ägo, men såväl före som efter det var EJ-knappen i förgyllt utförande med i bilden. Efter SL's övertagande av Roslagsbanan 1972 kom man lustigt nog att under väldigt många år ha två parallella uniformssystem med såväl SJ uniformer som SL uniformer, båda dock med EJ-knappar. Under 1995-1996 hade det börjat sina i knappförrådet hos RB och man övervägde av kostnadsskäl att helt enkelt sluta med "riktiga" knappar. Några driftiga uniformsintresserade anställda tog då kontakt med firma Sporrong och undersökte ifall man kunde nedbringa kostnaderna genom att övergå till en billigare tillverkningsmetod. Alltså att övergå från knappar med lödd botten till knappar med omvikt botten. Prisskillnaden blev så markant vid de volymer som var aktuella så att EJ-knappen fick förlängt liv och är med än idag hos Roslagståg som just nu är entreprenören vid Roslagsbanan! Den "nya" EJ-knappen med omvikt botten finns med 24mm och 14mm i diameter. Ifall någon är intresserad så förtjänar det att nämnas att dessa knappar också säljs om souvenirer i Spårvägmuseums Shop i Stockholm. Knapparna började levereras under hösten 1996 och kom även att bäras vid Lidingöbanan under ett antal år från och med samma höst.

I dessa tider av upphandlingar och utförsäljningar kan helt oväntade saker hända. Under en upphandling av "Ombordtjänsten" vid Skånetrafiken 2004 vann "DSB Tågvärdsbolag" (DSB = Danska

Statsbanorna) uppdraget. Och från och med den första november samma år fick vi se deras personal i DSB-uniformer i den skånska regionaltrafiken! Det innebar att vi även fått en utländsk järnvägsförvaltningsknapp att rätta in i samlingen av järnvägsknappar burna i Sverige, en trevlig krydda eller hur? DSB-knappen finns i storlekarna 23mm, 20mm och 14mm i diameter. Efter ett relativt kort tag började man täcka över de invävda DSB-logotyperna på uniformsplaggen med små tygmärken med texten "Skånetrafiken". Hur länge DSB-knapparna bars är oklart.

Avslutningsvis kan vi nog med fog anta att både knapparna som bars av Arlanda Express och Citypendeln/Sydvästen var standardknappar som uniformsleverantörerna erbjöd då inga företagsspecifika önskemål förelåg. Mikael Dahlgren ordnade bilden.

I senaste Sidospår, sid 8, finns en bild (se nedan) av ett Svelast-ekipage, enligt uppgift vid Borggård.

Jag ställer mig dock en smula undrande med hänsyn till bomanläggningen på bilden. Inga bommar fanns i någon bangårdsände vid Borggård, enligt eget minne och 1969

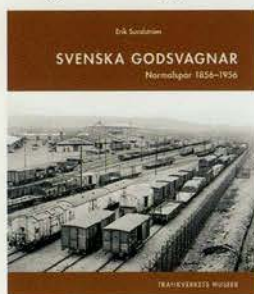
Fortsättning på sidan 19





Recenserat

Yngve Holmgren har läst!



Detärettimpone-
rande och beund-
ransvärt arbete
Erik Sundström
har lämnat till
trycket i boken
”Svenska gods-
vagnar- Normal-
spår 1856-1956”.

Erik Sundström

har väl den största samlade kunskapen här i landet i ämnet, och han har inte bara sedan sina tidigaste år fångats av den brokiga mängden spårbundna godstransportfordon som historien visar upp sedan tidiga år, 1950-talet, fångats av och studerat den typrikedom godsvagnsbeståndet visar upp genom den svenska järnvägshistorien utan även tagit många oskattbara foton som på flera ställen kryddar den enorma mängden leveransfoton och andra bilder i den bortåt trehundra sidor tjocka boken. Formatet 28,5 x 24,5 cm blir en prövning för åtskilliga bokhyllor - om boken ens får stå stilla där, så intressant den är - men ger gott utrymme åt illustrationerna.

Författaren har delat upp godsvagnarna på sex huvudgrupper - täckta vagnar, kyl- och varmvagnar, lådvagnar, botten- och sidotömningsvagnar, "flatvagnar" och stolpvagnar samt tankvagnar. Inom grupperna en uppdelning på varianter gjorts - exempelvis har lådvagnarna fått 33 underrubriker alltefter konstruktion och tillverkning, speciella transportändamål, bantyper m.m. Till lådvagnarna hänförs exempelvis en del tvåaxliga malmvagnar av äldre typer utan botten tömning, medan motsvarande vagnar helt i järn återfinns bland botten tömningsvagnarna. Malmtransporterna skedde ju från början i tvåaxliga vagnar med låga väggar, vilka senare blev grusvagnar för järnvägarnas egna byggnads- och underhållstransporter. Malmvagnarna utvecklades först vid enskilda, bolagsägda, järnvägar, eftersom SJ-linjerna inte byggdes i gruvområdena.

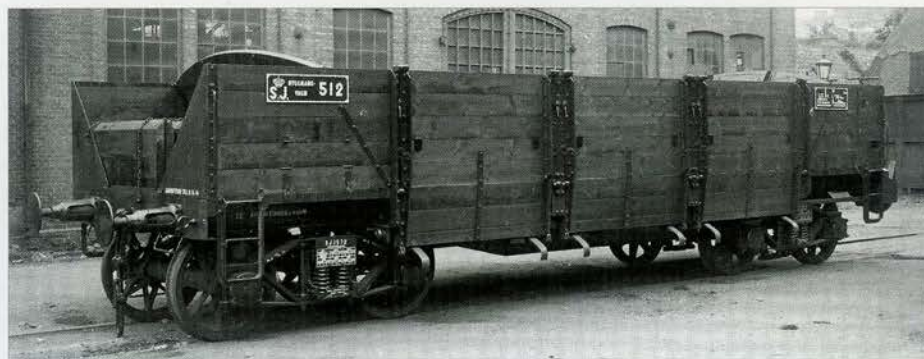
Beträffande termen "flatvagnar", uppenbarligen påverkad av engelska "flat waggon", skulle man nog föredra en mera svensk benämning "flakvagnar" med

En bild ur boken, sidan 187. SJ byggnadsvagn 512 10, senare märkt BYFC, leveransfoto Kockums 1913.

lång begreppstradition. En annan ny term i boken är "archbar" för godsvagnsboggier. Det är också ett angloamerikanskt ord som söker en bättre svensk form. De första archbararna (hm!) var ju av den typ som, också med amerikanskt ursprung, kallas "diamond", ett mera lättuttalat ord. (Se SJ/Nothins "Vagnlära 1912", s. 95.) Nu har ju godsvagnsboggierna utvecklats åtskilligt genom åren, men principen är för de tvåaxliga ännu densamma - se 2000-talets Kockumsbyggda malmvagnar -, fjädringen samlad i tvärbalkskonstruktionen. Vagnbeskrivningarna inleds med ett par översiktliga kapitel som på ett utmärkt sätt beskriver godsvagnarnas allmänna konstruktion och utrustning, med särskilda avsnitt om tekniska normer, måttssystem, ramverk, hjulpar, koppel och bromssystem m.m., m.m. Före metersystemets införande användes ju de urgamla fot- och tummått, i svenska sammanhang mest vår egen fot och den engelska - samt decimaldelningen (1853) av den svenska foten, vilken bidragit till förvirringen inom järnvägarna när det gäller metrisk omtolkning. Ritningsskalor på 1/12, 1/8 och 1/6 var gängse långt efter tiondelens införande - vagnritningar gjordes oftast i 1/20. Normalspårsbanorna, SJ såväl som enskilda, importerade sina första trafikvagnar från England och Tyskland, hela eller i vissa delar såsom hjulpar och andra tillbehör. Snart nog kom på statlig uppmaning svenska verkstäder att börja bygga järnvägsvagnar, först godsvagnar, och sådan materiel blev en ny vara som pådrog utvecklingen av den svenska verkstadsindustrin. Vissa järnvägar utvecklade sina underhållsverkstäder för egen vagn tillverkning, t.ex. Gävle-Dala. Denna intressanta roll som järnvägarna kom att spela i sysselsättningen berörs i ett kapitel som följs av artiklar om vagnarnas målning och märkning till viken även hör en sida om tillverkarnas skyltar.

Som recensent skall man påpeka fel och diskutabla uppgifter. Det torde vara oundvikligt att i ett faktaspäckat jättearbete i ett så vidlyftigt ämne som Sveriges alla normalspåriga godsvagnar missa något

eller få med felaktiga uppgifter. I motsats till recensenten har Erik Sundström förmågan att samla fakta i korta texter med bibehållen njutbarhet för den vetgirige läsaren. Det gör inte minst denna bok till ett nöje även för den som inte hänger med i siffror och "tekniciteter". Låt mig, såsom väl van vid att skåda fel i egna skrivningar sedan de kommit i tryck, anmärka på en del uppgifter i boken: På sidan 31 nämns en rad vagn tillverkare med årtal för första leverans. Kockums var nog i sitt slag den första vagnbyggaren men inte förrän 1859. Ljunggrens Verkstad i Kristianstad grundades först 1861 och började inte bygga järnvägsvagnar förrän 1865. Alexander Keiller torde ha börjat bygga före 1862. Hellefors Bruk i Södermanland skall inte glömmas bort som icke obetydlig men kortlivad godsvagnsbyggare för SJ 1862 - 63. Kristinehamns Mek. Werkstad torde vara den vagnbyggare som, ehuru först smalspårig, är äldst i sällskapet med ursprung i Sjöändebanans verkstad 1850. På egen verkstad i Malmö byggde SJ redan 1860 godsvagnar. Ekenbergs i Södertälje levererade redan 1867, och Rössels i Arlov 1898. Rössels tillkom för vagnuthyrning som motverkan till hyrning från tyska firmor. Vagnuthyrnings AB 1901 var ett antal äldre svenska tillverkares konkurrerande utspel med samma syfte, vilket även säkrade en kvoterad sysselsättning för delägarna. För att återgå till terminologin må understrykas, att vagnarnas typbeteckning med bokstäver har fått fel genus - det heter littera, i flertal litteror eller litterae, om man vill följa det latinska ursprungsordet för bokstav. Ofjädrade buffertar har i boken ett S. J. S dötrist namn - "stumbuffertar" låter något bättre och är tekniskt rätt. SJ har hävdat "sluten" som beteckning på helt inbyggd godsvagn istället för det gamla och vanliga ordet "täckt". Till dessa vagnar har förr även de överbyggda kalkvagnarna med luckor som tak räknats. Boken har termen "täckt" - kanske en smaksak. Ifråga om personnamn kan förtydligas, att ångspårsvägarnas "uppfinnare" hette Wil-



liam Robert Rowan, chef för Vognfabriken Scandia i Randers och av engelsk härkomst (s. 31). Ett fotografnamn, "Bergenheim" (s. 128, 284) är ett missförstånd; rätt namn är Nordenhem, maskiningenjör vid ÖSJ, som sannolikt även tagit fotot på s. 259.

Med ÖSJ kan jag fortsätta till småkreatursvagnarna litt O, som ÖSJ var det enda företaget utom SJ som anskaffade. Boken ger vid flera kapitel ett föredömligt "Lästips" till den som vill veta mera, och som lästips kunde betr. ÖSJ-vagnarna nämnts ÖSJ-BLADET nr 1 2004. I samma nummer skrivs även om den unika ÖSJ-vagnen litt Po nr 1080. Denna skapelse från verkstaden i Tollarp var en ombyggnad, men inte som boken antar från en ångvagn utan från boggipersonvagn ÖSJ nr 3, vilken varit HKJ ACo 1 och likt nr 2 en av Sveriges första personboggivagnar 1886 med (först på normalspåret) därefter allmänt tillämpat byggnads- och inredningssätt. Tjänstevagnen Po 1080 tillkom 1930 och användes för rälstransport vid rivningen av Höör-Hörby. Vid sådan användning fanns 24 stolpar att sätta upp och plåtlämningar till om ballastgrus skulle köras. Lästips: ÖSJ-BLADET 1 2004! Bland de många säregna vagnar som finns med i bildflödet hittar man på s. 2-59 ett märkligt hemmabygge, också det från ÖSJ och ursprungligen Gärdsbanan, en "vattenvagn", som användes i Åhus av bl.a. hamnväxelloket. Vagnens cistern (eller tank, som är bokens term för cylindriska vätskebehållare, alltså tankvagnar) är av trä i samma konstruktion som användes i bl.a. lantbruket. Underredet är en gammal godsvagn. Det sägs att vagnen även kunde användas som reservtender, men den påmonterade rörkonstruktionen tyder klart på att det är den med tiden obehövlige vattenvagnen som byggts om till besprutningsvagn, litt Q som förut men numret i tjänstevagnsserien ändrat från 917 till 1050. Lådvagnen litt I eller ofta J benämndes i äldsta tid spannmålsvagn efter ett av de många godsslag den var lämpad för. Träkorgsversionen blev en karakteristisk vagn typ i kampanjtrafiken med sockerbetor och betmassa. På s. 118 visas en stationsbild i sådan tid men det är inte lastning av betor utan lossning av betmassa som pågår.

För att avsluta med några glada anmärkningar så kan de unika leveransfotona från Göteborgs Mek. Werkstad (f.d. Keillers) 1867-1868 framhållas - de tycks vara de första kända i Sverige och därtill fotografiskt på topp. Bokens sista sidor innehåller lättöverskådliga tabeller som bl.a. förklarar vagnarnas typbeteckningar genom

tiderna vid SJ och "självständiga" EJ.

Erik Sundströms bok är ett pionjärbete och ett standardverk av högsta klass.

ISBN978-91-979236-0-6 utgiven av Trafikverket Museer

Gunnar Sandin har läst!



Hemvändar-bok om Riksgränsbanan Förra året slog malmtrafiken på Malmbanan rekord med 26 miljoner ton. Men världsmarknadens sug efter järnmalm är starkt. Kirunagruvan fördjupas, nya och nygamla fyndigheter exploateras och siktet är nu inställt på 38 miljoner årston. Och om ett par år ska även malmen från de ny gruvorna i Pajala ut den vägen. Malmbanan är på många sätt Sveriges mest dynamiska och intressanta järnväg.

Det har den varit länge. Intresse har den förvisso väckt och det har skrivits åtskilligt, inte minst om livet kring banan, både dokumentärt och skönlitterärt. Jag håller inte riktigt med författaren till förordet i Karl Lindqvist, Lars Lundgren och Bo-Göran Windoffs bok Livet längs Linjen. Minnen och människooöden längs Malmbanan 1930-1970 när han skriver: "Ett otal publikationer har den tekniska utvecklingen av Malmbanan beskrivits på många olika sätt. Vi har genom dessa fått tillgång till fakta om vikter, längder och mängder, kopplat till den teknikhistoriska utvecklingen i det nya Västlandssverige." Men: "Ytterst få skildringar finns av människorna bakom alla dessa mått och mängder." Det senare är inte mitt intryck och det motsägs på sätt och vis redan av bokens litteraturlista. Som för övrigt saknar Curt W. Engströms Minnen från Malmbanan (2007) där mycket av det som förordet efterlyser finns, och som i sin tur bara är ett urval av allt som CEW skrev i Ånghwisslan. Den stora teknikhistoriska boken om Malmbanans mått och mängder har förresten inte skrivits ännu. Den bästa framställningen är fortfarande E. Bertil Perssons i Norrbottens hembygdsförbunds årsbok 1988, men den är inte utförlig nog och när det gäller tekniken har mycket hänt sen dess.

Ännu en invändning gäller titeln. Malmbanan sträcker sej enligt både gammal och ny (Trafikverket) terminologi från

Luleå och dess malmhamn till Riksgränsen men boken skildrar i princip bara delen väster om Kiruna - ja egentligen sätter de stopp vid Kiruna malmbangård som i mycket var ett eget samhälle. Den hävdvunna benämningen Riksgränsbanan hade varit mer precis.

Fast folk sa tydligen Linjen rätt och slätt, och detta är primärt en bok om folket kring Riksgränsbanan.

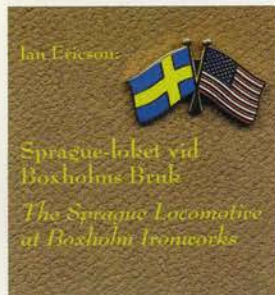
Det handlade om mycket folk. Under den förra glansperioden, på 1960-talet, kördes i princip ett malmtågspår i timmen dygnet runt. De övriga godstågen och persontågen var inte så många men de bidrog till trängseln på spåren, och det gjorde inte minst alla tjänstetåg: skoltåg för personalens ungar, sjuktransporter och inte minst alla fordon på banavdelningen som skulle sköta sitt jobb i de korta luckor som fanns mellan de ordinarie tågen. Både ban, maskin och trafik hade många anställda jämfört med andra järnvägssträckor av motsvarande längd. Det skapade liv i Rensjön, Björkliden, Vassijaure och andra samhällen som järnvägen hade skapat i ödemarken, och även de flesta banvaktsstugor var bebodda ännu. Detta var före tillkomsten av bilvägen Kiruna-Narvik och alla längre förflyttningar och transporter gick på räls.

Sen kom fjärrblockeringen som i boken får symbolisera alla drastiska rationaliseringar som 1970-talets malmkris framtvingade. Stationsorterna tömdes på folk utanför turistsäsongerna.

Bokens upphov var en hemvändarträff och sådana föder ofrånkomligen nostalgi. Författarna har egna minnen men läser också tidigare litteratur och intervjuar framför allt jämnåriga och äldre som har upplevt de fyra decennier som boken täcker. Många dimensioner och aspekter finns med: arbetslivet förstås men också vardags- och samhällslivet i övrigt inklusive en bred föreningsverksamhet. Därtill fritiden (fisket!), facket och politiken, andra världskriget, samerna, turisterna, konstnärerna... Ibland blir exkurserna väl utförliga och man kan tycka att de läsare som inte har förhandskunskap om järnvägar kunde ha getts en sammanfattning om mått och vikter.

Cirka 450 illustrationer får inte riktigt plats tillsammans med texten på de 336 sidorna. Mycket blir väl smått. Men det finns också de pangbilder som det storslagna landskapet inbjuder till, både kända och nya, så alla får sitt.

Sten Henriksson har läst!



Historien om ett industribanelok

Det brukar sägas att vår tid utmärks av snabb tekniköverföring mellan olika delar av världen.

Förvisso är det så, men vi tenderar att underskatta våra föregångare: deras rörlighet och vilja att ta till sig ny teknik. Det är tankar man får när man läser en nyutkommen liten bok från Industribaneföreningen, Jan Ericsson: Spragueloket vid Boxholms Bruk / The Sprague Locomotive at Boxholm Ironworks. Den handlar om hur en ny och avancerad ellokskonstruktion kom att användas på en gammal oxbana (890 mm) i norra Småland. Boxholms bruk var ett klassiskt bruksföretag med sågverk, mejeri (kryddosten!), valsverk, spikfabrik och gjuteri och det hade en tekniskt intresserad disponent, Wilhelm Wettergren. Han hade låtit bygga en turbin med en likströmsgenerator i bredvidliggande Svartån för glödlampsbelysning i valsverket. Konstruktör var ingenjören Jonas Wenström, Elektriska AB i Stockholm, en av föregångarna till ASEA. Wenström hade varit i USA och hälsat på Thomas Edison men också uppfinnaren F.J. Sprague. Tanken uppstod nu att strömmen från generatoren skulle räcka till att driva ett ellok på den 750 m långa banan från bruket fram till Boxholms station vid Södra Stambanan.

Frank Julian Sprague (1857 -1934) var ursprungligen marinofficer i USA:s flotta men hade under sin tjänstgöring i Europa haft tillfälle att besöka industrietställningar och se tidiga eldrivna banor och spårvägar av den ledande tillverkaren Siemens & Halske. Sprague återvände till USA, lämnade flottan och startade ett företag baserat på hans egen uppfinning, en likströmsmotor. Den blev en succé, tillverkades i en av Edisons verkstäder och spreds till 113 spårvägsföretag i USA och Europa. Den nämnde Wenström med bas i Arboga Mekaniska Verkstad fick i uppdrag att anlägga elledningar och köpa ellok till Boxholms oxbana. Han satsade på ett Spraguelok och 1890 började det användas.

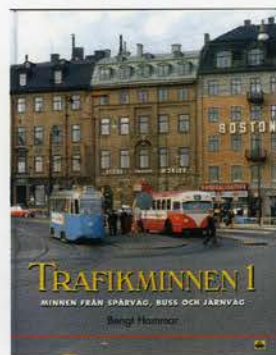
Det var inga snabbtåg, hastigheten var 1 meter i sekunden. Strömavtagaren var fjäderbelastad för att ligga an mot luftledningen och hade ytterst en trissa som löpte på ledningens undersida. När tågsättet stod stilla skulle föraren signalera med en ring-

klocka till generatorstationen så att strömmen till järnvägen kunde stängas av.

Banan kompletterades senare med ett ytterligare ellok, nu av ASEA:s tillverkning. Vidare uppgraderades Boxholmsystemet till växelström med trefasgeneratorer från ASEA. Det nya loket förolyckades dessvärre och föll mer i Svartån vid en olycka med två döda. Spragueloket fortsatte att köras i drygt femton år innan det ersattes med – ånglok, motorlok? Sprague blev en bemärkt person i USA och hans företag leverantör av gruvlok (senare uppköpt av Edison) och elektriska hissar (senare uppköpt av Otis). Sprague kom i amerikansk historieskrivning att hyllas som ”eldriftens fader” vars företag har ansetts ha varit viktiga för amerikansk stadsbyggnad både vad gäller hissar i höghus och spårburen kollektivtrafik.

Boxholmsbanan var inte den första elektrifierade industribanan – det tycks brädgårdsbanan i Skutskär vara. Men det är en roande och tankeväckande historia boken berättar, just om teknikspridning. Så mycket specifik järnvägshistoria handlar det väl inte om, snarare visar det hur järnvägar ingår i ett allmänt teknikhistoriskt sammanhang. Det är också ett vackert häfte, med parallell text på svenska och engelska. Det hittar säkert sin läsekrets i den lilla men passionerade kretsen av småbaneintresserade.

Hans Björkman har läst!



Biografi, kommunikationsfakta, kulturhistoria... Här finns litet av varje att läsa om, och vare sig man är intresserad av kollektivtrafik, Stockholmian eller

samhällsutveckling finns guldkorn att plocka ur Trafikminnen 1, utkommen på Trafik-Nostalgiska Förlaget.

Författaren, Bengt Hammar, var tidigare bland annat klubbmästare i Svenska Järnvägsklubbens Stockholmsavdelning. I den föreningen blev han medlem i redan i slutet av 1950-talet, och spårintresset hade han sedan barndomen – fadern var spårvägmän. Han växte upp i Örby, en av Stockholms södra förorter, och därför dominerar Bengts tidiga minnen av spårvagnsturer med Örbybanan och resor med lokaltågen till och från Älvsjö station, som

inte låg så långt från hemmet.

Barndomen behandlas ganska kortfattat, och efter en inledning om samhället Örby kommer vi snabbt in i beskrivningar av Örbybanan, spårvägstunneln under Södermalm och ombyggnaden för tunnelbanan. Ett separat kapitel om Spårvägmuseet behandlar också mustangernas alltför korta tid på Stockholmsspåren.

Kapitlen om tåg och tågresor inleds med ett stycke om Älvsjö station, lokaltrafiken och omgivningarna. Därifrån får vi följa med på färder till Storlienbanan, på Roslagsbanan, TGOJ, ÖSIJ, Orsa – Bollnäs, SGGJ och i Dalarna. Eftersom detta är en självbiografi får man ursäktas att avsnittet blir en smula rapsodiskt.

Också skärgårdstrafiken med båt får ett kapitel, varpå Bengt Hammar återvänder till Bollnäs och järnvägen.

Medlemskapet i SJK berörde han redan i den första delen om tågresor, nu berättar han mera utförligt om verksamheten där.

Nästa avsnitt om tågresor tar upp såväl SJ:s 125-årsjubileum 1981 som författarens många turer på Nynäsbanan genom åren. Vi får också en beskrivning av sträckans stationer och vagnpark med mera. Ett avsnitt om pendeltågtrafiken där avslutar.

Så förflyttas vi till Danmark, dit Bengt Hammar gärna reste med tåg både privat och i tjänsten.

Ett kommunikationsmedel, som inte är spårbundet, är ett annat av författarens intressen. Bussar! De kommer nu som ett avbrott i den kronologiska levnadsbeskrivningen, hans berättelse spänner över tiden från 1930-tal till nutid, och har Södertörns lokaltrafik som tyngdpunkt.

Boken illustreras med många intressanta fotografier från de olika trafikslag och platser boken handlar om. Att som här både beskriva sitt liv och kollektivtrafikutvecklingen under 70 år skulle egentligen kräva en mycket tjockare volym, men på drygt 120 sidor ger ändå Bengt värdefulla bidrag till kunskap på många områden.

Gert Ekström har läst!



Martin Ragnar och Christer Ahlberg, Frank Stenvalls förlag, Malmö 2010, 224 sidor ISBN-nummer 978-91-7266-174-5

En diger tättskriven lunta av Martin Ragnar som jag lärt känna och Christer

Ahlberg som jag följt genom arbetet på banan vid Gotlands Hesselby. När Martin och Christer skriver så behöver man inte fundera om faktainnehållet är rätt, så långt man kan komma när det gäller historiskt material.

Men jag undrar vilken målgrupp boken vänder sig till, den har egentligen flera intressenter. Det är dels vi järnvägshistoriker och de som är intresserade av hur lokal verkstads- och industrihistoria har utvecklats. Första kapitlet om bröderna Graham som skövlar skog på Gotland läste jag som en thriller, fastnade för många detaljer från uppgång till fall.

Några av oss ångintresserade läser säkert gärna om tillverkningen av lokomobiler både hos Fole Mekaniska Verkstad och vid Visby Gjuteri och mekaniska vilket var P A Otters företag.

För oss järnvägsintresserade är det i första hand kapitlet om järnvägsfeber på ön på ett tiotal sidor framöver, om Fole och Otters med efterföljares tillverkningar av person- och godsvagnar.

På två sidor berättas en historia som är lite av en "urspårning" men är man intresserad av Arlöf-fabrikören Ludvig Rössels bakgrundshistoria så finns den här. (Bilarna han också försökte sälja är f ö av märket Oldsmobile.)

Mycket intressant är kapitlet om "järnvägsfordonsexporten" till fastlandet där de små företagen på ön lade prisnivån så lågt att det på sikt ruinerade verksamheten. På ett antal sidor beskrivs också tillverkningen på de små reparationsverkstäderna, ofta järnvägarnas egna. Förteckningarna över vagnar som tillverkats på Gotland, på ett 20-tal sidor, ger helt nya perspektiv på omfattningen.

Få men intressanta bilder

Bild- och ritningsmaterialet är inte så omfattande. Men särskilt intressant säger jag som gammal sommargotlänning är att se foton på verkstadsfastigheterna då och nu. Flera fina bilder på personal och interiörer har också letats fram, en imponerande insats då sådana bilder är sällsynta vet jag av erfarenhet som teknikhistoriker. Bilderna på sid 102 till 104 ger svar på en fråga som jag som SRJ-intresserad många gånger ställt mig, hur kom vagnarna från Gotland till fastlandet?

I flera fall är bildåtergivningen mycket grå och saknar kontraster. Det beror inte bara på att originalen är dåliga utan på repro- och tryckeriarbetet. Några grå bilder kommer från Weine Stenqvists arkiv och här ska vi komma ihåg att det oftast är reproduktioner som han gjorde, många gånger med dåligt

resultat, avfotograferingar av andra fotografers alster. Några intressanta foton är så små att man får ta till förstoringsglaslet! Och kartorna på sidorna 55 och 176 är i det närmaste oläsliga.

Till vem vänder sig boken?

Självklart till oss järnvägsintresserade men innehållet fokuserar mycket på facklig utveckling och förhandlingar. Visst har det koppling till historiska skeenden men varför så omfattande? Boken heter ju "Verkstadsindustrin..." så man får väl väga in detta då. Det känns som innehållet är för ambitiöst och att texten skulle ha vunnit på att rensats och kortats till förmån för större illustrationer. Layoutmallen som man har använt gör att en innerspalt är vit och tom på alltför många sidor. Dessutom är det på ett stort antal sidor med spalt efter spalt utan mellanrubriker eller få sådana, det gör texten svårsläst.

Så ska ju en recensent finna några fel, även om det inte har någon som helst inverkan på helhetsintrycket: Bilderna på sid 51 visar två olika ångmaskiner, kranen i Visby hamn är ingen bockkran och att Avance tändkulefabriks fabrikör hette JV Svenson, med ett s, nog så viktigt då han var en stor man inom tidig verkstadsindustri.

Efterskrift

I Gotlandstågets medlemstidning "Spårstumpen" nummer 3-4 2010 står att läsa att manus till boken lämnades till förlaget under 2004 och att den kom ut först 2010. Det innebär att listan över bevarade Gotlandsbyggda vagnar har ökat med ett antal, vagnar som finns på öns museijärnväg 🚂

I senaste Sidospår. Fortsättning från sidan 15

års linjebok. Enligt linjeboken 10 år tidigare (persontrafiktiden) fanns bommar vid Borggårdsvägen, km 43.815, på linjen mot Hällestad. Dessa låg dock hela 912 m från hållplatsen i Borggård. vars bangård också var kort. Dessa bommar var 1969 ersatta med stopplikt för vut:arna, vilket troligen skett vid persontrafiknedläggningen 1962.

1969 fanns dock bommar kvar i norra änden av Hällestads stn, 121 m från stationshuset. De manövrerades av åkande personalen. Jag kan tänka mig (men vet inte säkert) att det är dessa bommar bilden visar.

Svelast-ekipaget passar bra in. Redan 1958 överfördes styckegodstrafiken här till lastbil.

Kjell Aghult

Lutande sotskåpsfronter, fortsättning från sidan 11

konstruktion får lutande fronter är inte förvånande, men när man bygger KHJ 12 år 1892 får detta lutande front, trots att det i övrigt är en Sharp Stewart-kopia. En populär loktyp under det tidiga 1890-talet är 1'C-tanklok för olika spårvidder, varav en del (endast för smalspår) får lutande fronter. Nedan listas loktyper, banor och produktionstid (enstaka kan fattas) och den sista konstruktionen var SNJ 5 år 1908.

- 1BST CHJ 5, MGJ 1-3 1891 – 1893
- 1'CT HSJ 6 1892
- 1'CT ULB 1 – 5, FJ 3, 4, KBJ 1, 2 1893 – 1896
- 1'CT WMJ 5 1894
- 1'CT WKJ 1, LNJ 4, NHJ 1-3, MÖJ 1-3 1895 – 1896
- 1'C-3(2) MötöJ 6, SDJ 6, 7, BHI 1-3, UWHJ 11-14, ÖSJ 14 – 17, BSJ 3, HNJ 17, 18 1896 – 1902
- C-2 MötöJ 7 – 9 1898 – 1908
- 1'C-2 CWJ 14 1906
- 2'B-2 SNJ 5 1908

Det var alltså bara en liten del av Nydqvist & Holms konstruktioner, som utrustades med lutande fronter och det var bara ett fåtal typer, som behöll denna detalj vid senare beställningar. Exempelvis de smalspåriga 1'C tanklokstyperna, vilka efterbeställdes långt senare (ej WMJ 5). Vad jag kan se har bara ett överhettat lok försetts med lutande front, nämligen CWJ 14. Övriga överhettningslok har utformats efter direktiv från Åmål (se ovan). Kristinehamn byggde kopior av ULB-loken och hade också lutande fronter.

Frågan, som ställdes, var inte så lätt att besvara och sammanställningen ovan har medfört att jag har lärt mig en hel del. Till slut en liten brasklapp. Materialet har till största delen utgjorts av egen samling foton och ritningar. Vissa lok är bara kända genom ritning, andra bara genom foton av varierande kvalitet. Man ska alltid känna viss skepsis mot ritningar om de ej kan bekräftas av bra foton. Enstaka fel kan alltså förekomma, men dessa ändrar inte bilden av förekomsten av lutande sotskåpsfronter. 🚂

Källor:

Loe Lloyd, A complete – and fully illustrated list of railway locomotives built by Beyer Peacock & Co part one 1855 – 1874

Järnvägsteknik 5/1964

Egen samling av foton och ritningar



Upplev järnvägens historia och nutid

Utställningar, fria visningar, teaterföreställningar, café, butik med järnvägsprodukter, bibliotek, loklekis, Hennans station, banvaktstugan Hosäter och en världsunik samling av lok och vagnar som berättar om järnvägens spännande historia.

Välkomna till Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle!



Järnvägshöjdare för alla åldrar

Påsklovsprogram 16/4 - 25/4, Familjedag 22/5, Sommarprogram 20/6 - 21/8, Jädraås Tallås Järnväg firar 50 år 23/7, Motordag 17/9, Modelltåg 11: 8-9/10, Höstlov - Spöklov 10-årsjubileum 31/10 - 6/11, Arkivens dag 12/11. Fri entré t.o.m. 19 år.
Öppettider och priser: www.trafikverket.se/museer

