

SIDOSPÅR 2/11

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum





Robert Sjöö Museichefen har ordet

Nyheter, omtag och ansvar

Arbetet med att hitta långsiktiga former för insamling, förvaltande och förmedlande av transportsektorns kulturarv går vidare. Jag har fått uppdraget att kartlägga möjliga samarbetsformer framför allt på de orter och i de regioner vi är verksamma men naturligtvis också på nationell nivå för att hitta en plattform och säkrad finansiering för fortsatt verksamhet. Utöver väg och järnväg kommer även flygsamlingarna på Arlanda att studeras. Det beror på att detta är ett delprojekt under ett överordnat uppdrag att finna förutsättningarna för ett science center med transportprofil, något som regeringen visat intresse för, och som är helt beroende av ett antal intressenter och partners. Ansvarig för det är *Hans Rode*, som bland annat legat bakom det genomförda förslaget till Citybanan. Till min hjälp som utredare har jag än en gång anlitat *Ann Louise Kemdal* som i en av de tidigare utredningarna om Sveriges Järnvägmuseum presenterade idén om ett Transport Science Center. Från Sveriges Järnvägmuseum är även *Henrik Reuter Dahl* med i projektet som referensperson. Förslag ska finnas färdiga till december 2011.

Henrik och museets ansvariga för fordons-samlingen, *Sten Holm*, har jobbat intensivt med den planerade avvecklingen av fordon. Den sker i viss mån i form av skrotning med tillvaratagande av reservdelar men inledningsvis har den stora numerären utgjorts av överlåtelse av tidigare depositioner. Finns möjlighet till bevarande så överväger vi naturligtvis detta men samtidigt har vi ett tydligt ägarkrav på oss att både avveckla ett bestämt antal fordon och samtidigt få in tillräckliga intäkter för att kunna genomföra detta utan att störa den löpande verksamheten. Som ni vet har vi fått kraftigt minskade anslag.

I dagarna har vi kunnat välkomna *Mikael*



Dunker som ny medarbetare och marknads-ansvarig för den publika verksamheten i

Gävle. Mikael kommer närmast från en liknande tjänst på Gotlands fornsal men han har också lokal erfarenhet från Läns-museet Gävleborg och Gävle kommun. Rekrytering pågår för chef till samlingarna och även en antikvariatjänst vid Sveriges Järnvägmuseum. När cheftjänsten är tillsatt så kan den planerade, målstyrda, organisationen sjasättas. I verksamheten finns tre mål som tydligast kan beskrivas som; samla - veta - visa. Just nu är *Katarina Sandberg* ansvarig för både samlings- och kunskapsmålen men kommer att bli chef för enbart målområdet kunskap. *Henrik Reuter Dahl* fortsätter som chef för den publika verksamheten.

För det utåtriktade arbetet i Ängelholm basar *Mai Kurdve* och hon och hennes personal har upplevt en framgångsrik vår med bland annat en uppmärksam utställning med konstnären John Eyre, som gjort spännande betraktelser av ett motorburet kulturarv, främst amerikanare från 1950-talet, men det är inte grinande kromgrillar som lyfts fram utan här var det rofylld rost. Museidagen den 7 maj hade tema "hästkrafter" och lockade över 2.600 besökande i strålende sol och försommarvärme. Det senare orsakade en del åverkan på den torra vegetationen intill spåret där vårt ångtåg drog fram. Det blev byte till ellok och förseningar som följd men vårt agerande genom trafikansvarige för dagen, *Martin Öhlin*, bedömdes som föredömligt.

I Gävles publika verksamhet har *Mia Lundstedt* och hennes team kunnat konstatera att företagsarrangemangen blivit fler än under förra året, vilket säkert hänger samman med konjunkturläget. Särskilt trevligt var att hälsa Arbetsams årsmötesdelegater välkomna en fredagkväll i slutet på april. Arbetsam är en värdefull organisation för det ideella museiarbetet. Annars är tankarna i Gävle just nu mycket framåtriktade, till att börja med familjedag den 22 maj, men framför allt ombyggnad av basutställningen. Finansieringen är inte helt klar men vi räknar med att museet måste vara stängt 9 januari – 26 april nästa år för utställningsarbete och en högtidlig nyöppning den 27 april. Något att se fram emot.



Järnvägmusei V

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).



Visste du att Sveriges Järnvägmuseum finns på Facebook? Sidan är ett komplement till andra kommunikationskanaler och här finns möjlighet att ta del av information om arrangemang, bilder, filmer och annat. Gilla sidan och var med och kommentera, ge synpunkter och idéer som för verksamheten framåt! Adressen är:

www.facebook.com/jarnvagsmuseum

Upprop

Finns det några som är intresserade av att hjälpa till under järnvägmuseets dag den 17 september 2011?

Tema MOTOR: vi får besöka av ångkran, 600 mm industribana, lokomobil, råoljemotorer, veteranbilar, diseldraget timmertåg m.m.

Vi behöver hjälp i entrékassor, programutdelare, biljettförsäljare, mattant, spårvakter m.m. m.m.

(Det här uppropet gäller inte säkerhetsutbildade trafikpersonal).

Anmäl dig till *Mia Lundstedt* telefon 026-144881 eller e-post Maria.lundstedt@trafikverket.se

Årsmötet

Årets årsmöte gick av stapeln den 16 april och samlade ett trettiotal medlemmar. För första gången höll vi till på Nynäs, i lagerbyggnaden som finns i anslutning till kontorsbyggnaden.

Efter de stadgeenliga frågorna vilka avverkades utan några invecklade diskussioner kan vi konstatera att JvmV styrelse nu består av: Rolf Sten ordförande, Thomas Gustavsson sekreterare, Bengt Lindberg kassör samt ledamöterna Lennart Lundgren, Maria Loberg Olsson, Gunnar Jonsson, Erik Sundström, Anders Hendel, Anders Larsson och Robert Sjöö.

Efter fika och smörgåstårta företogs en rundvandring med presentation av JvmV Bildprojekt och besök inne på museets fordonsmagasin.

Lokråttorna

Visste du att Sveriges Järnvägs-museum och Järnvägsmusei Vänner har startat en klubb för barn? Lokråttorna heter den och kostar 100 kr per år och barn. Genom medlemskapet är lokrättorna (barnen) försäkrade under klubbens aktiviteter.

Årets träffar innehåller: besök i ångloksverkstaden, lokråttorna har minitåget för sig själva under några timmar, besök i Gävle modelljärnvägsklubbs lokaler och bygga modul till Modelltåg 11, Grillning i ångpannegrillen m.m. Läs mer på hemsidan: www.trafikverket.se/museer/klubb

Foto i ångloksverkstaden

Text och foto: Mikael Dunker



Nyheter i JvmV butik



Musmatta 23X19 cm

Motiv från Inlandsbaneresan 2008. Pris 65:-, frakt 5:-.

T-shirt

Med Järnvägsmusei Vänner logo
Pr1s: 150:-, frakt 25:-
Storlekar från S-XXXL

Beställ vara genom inbetalning av aktuellt be-lopp till **Bankgiro 5777-5561**. Glöm inte ange namn & adress samt eventuell storlek!

Omslagsbilden:

Söderhamn den 27 juli 1994. SJ snälltåg mot Hudiksvall, draget av RC3 1066, passerar på den stora viadukten. Foto P L Svensson.

Viadukten anlades i samband med att staten köpte Söderhamns järnväg och byggde om den till normalspår. Viadukten ledde till den nya stationen och togs i bruk 17 maj 1886.

I samband med Ostkustbanans, OKB, anläggning genom Söderhamn, åren 1915 - 1923, byggdes den enkelspåriga viadukten om till dubbelspårig. Vissa delar av den gamla viadukten såldes till, bland annat, Dala - Ockelbo - Norrsundets Järnväg, där de användes till broar på en del längre sidospår.

19 maj 1997 togs en ny linjesträckning av OKB i bruk. Detta innebar att Söderhamns station ersattes av en ny, något längre västerut. Den gamla viadukten blev därmed överflödig. Efter 111 år slutade tågen att rulla på den. Viadukten ligger fortfarande kvar och spårförbindelsen är avklippt.

JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

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



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

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

För år 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 2 - 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 3 2011 utkommer i september

Presstopp 20 augusti

SIDOSPÅR 2/11



Robert Herpai Titan och Ajax

I den föregående artikeln jag skrev om loken, i Sidospår nr 4 2010, redogjorde jag för vad som fram till dess var känt om de båda vid Västra stambanan i Göteborg under de allra första åren. Det blev en del nya uppgifter som kom i ljuset.

De köptes in från LSWR i England begagnade, med de vid LSWR använda namnen - Titan och Ajax. Loken kom till Göteborgs hamn i oktober 1855. Ett av dem gjorde sin jungfrufärd den 9 juli 1856.

Det lämnades dock luckor. Fram till början av 1860 har vi uppgifter om lokens göromål på ett ungefär. Det finns uppgifter på att Titan befann sig i Liljeholmen för reparation (1860) Det befann sig vara i Sammanbindningsbanans förråd vid tiden december 1865 enligt ett brev från en G Åkerlind från Göteborg. Enligt baningenjören Walfrid Sahlboms uppgifter redovisade i Svensk järnvägstidning 1899 så köptes loken in av honom 1874. Ett skrotades vid Motala verkstad och det andra kom att användas vid Ankarsrums bruk apterat som fast maskin.

Frågan är vad som hände med loken där emellan? Mellan 1865 och 1874? Egentligen mellan 1859 till 1874. Titan finns det redogjort för vart det befann sig i alla fall.

Efter invigningen av järnvägen till Skövde 1859 så finns det inga uppgifter på vad det blev av Ajax. Kom det att användas alls? Var fanns det placerat? Fanns det kvar i Göteborg?

Efter att ha grunnat på detta sedan jag skrev artikeln så kom jag att åka ner till Riksarkivet för att leta i SJB-arkivet (Statens Järnvägsbyggnader) om det kunde komma fram ytterligare nya uppgifter om loken. Kan det stå något om vad som hände de i arkiven? De är vid tiden efter invigningen av järnvägen till Skövde rätt gamla, ca 20 år. Loken finns knappt med i redovisningen av lokenehavet vid SJB eller SJ alls. Chansen att hitta något känns minimal. Det måste ändå göras för att räkna bort den möjligheten att det kan stå något om loken i SJB-arkivet. Jag hittade ju om Titan i den samma.

Jag beställer fram materialet, SJB protokoll åren 1863-66. Ett mödosamt arbete tar sin början. Det finns ju så mycket annat som man fastnar för.

Det dyker upp detta efter en stund:



Verkstaden i Göteborg som den såg ut runt 1860. Akvarell av Edelsvärd. Ur SJ 50 band 1

SD 197 254/1863:

Intendenten Friherre Sparre i skrivelse av den 23 dennes gjorda hemställan om försäljning av lokomotivet Ajax.

Styrelsens beslut:

Vartill bifall lämnades.

Det är nu man upplever eufori på hög nivå. Jag måste erkänna att det gick som en stöt igenom mig när jag fann denna lilla notering i diariet.

Vid sammanträdet den 18/6 1863. Närvarande vid mötet är byråcheferna och föredragande av 297 408 är byråchefen Cronstedt:

Intendenten Sparre begär att styrelsen ska anta anbudet på ...[medvetet av mig utelämnat]... för lokomotivet Ajax.

Varpå styrelsens svar blir:

Anbudet godkändes av styrelsen varom intendenten med telegram underrättades, varjämte en skrivelse därom till honom skulle utfärdas

Nu kommer frågan, varför ska man sälja loket?

Nu måste registraturen, själva breven, till 1863 års ärenden begäras fram. Först ut blir att leta fram friherre Sparres brev, diarienummer 254. Där står:

Brevet är ställt till Kungliga styrelsen för statens järnvägsbyggnader och avsändare är då Sparre som är anställd på Statens järnvägstrafik vid andra distriktet i Göteborg. Det ankom den 25 april och lyder:

Av anledning av närliggande rapport från maskiningenjören rörande lokomotivet Ajax dåliga beskaftenhet får jag till kungliga styrelsens beprövande hemställa, hu-

Överdirektör Karl U Sparre. Han började 1857 som nivellör och blev 1863 i februari intendent för andra distriktet, Göteborg och i och med det även ledamot i Styrelsen för Statens järnvägstrafik.

Sparre är den som sände brevet till SJB styrelse med förfrågan om att få godkännande av en försäljning av Ajax.



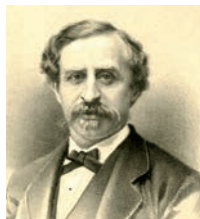
De tre medlemmarna i Styrelsen för statens järnvägsbyggnader under tiden den var självstyrande, 1863-1882. Gd C G Beijer, (till höger) byråchefen för de tekniska ärendena RCronstedt (nedan till vänster) och byråchefen för de ekonomiska och administrativa ärendena C A Grandinson (nedan till höger).

Herrarna tre var de som tog beslutet om att Ajax skulle få säljas på auktionen i Göteborg den 10/6 1863.



H Elworth. Vid tiden för beslut om anbudet på loket Ajax var skäligt, se texten, var Elworth intendent för första distriktet, Stockholm.





Eduard Fränckel. Maskiningenjör vid andra distriktet, en befattning han haft sedan 1862. Han var den som skrev rapporten om Ajax status som

finns som bilaga till intendent Sparres brev. Rapporten är en stark anledning till att loket kom att försäljas.

ruvida skäl ej vore att, då i maj auktionen å Västra stambanans kassationsförråd i Göteborg hålles, Ajax finge å samma auktion till försäljning utbudas, och kan ju kungliga styrelsen förbehålla sig rättighet att pröva de anbud, som möjligen kunna göras? Kungliga styrelsens bestämmande inför väntas innan annons om auktion utfärdas.

Göteborg den 23/4 1863

C U Sparre

Vilken rapport?

Jo så här står det i den vidlagda rapporten:

Till intendenten för 2 trafikdistriktet
Den ballastlokomotiv, "Ajax", som redan 1856 inköptes gammal för Västra stambanans nybyggnads behov, sedan begagnats för ballastningen, under vintrarna måst undergå särdeles dyrbara reparationer, är nu i det obrukbara skick, att den ej vidare kan repareras, därför att pannan är totalt utbränd och de rörliga delarna så lappade, att det ej lönar sig, till dessa göra en ny panna. Därför får jag härmed äran föreslå, då den är utan användande för järnvägens verkstad, densamma å auktion finge utställas och såvida därför att pris kunde erhållas, som motsvarande det låga belopp, vartill materialerna å densamma kunna uppskattas, den därå finge försäljas.

Göteborg den 22 april 1863

E Fränckel

Från Intendent Sparre gick även ett brev till Styrelsen för Statens järnvägstrafik om förfrågan att vid samma auktion även få sälja "Färdiga banans" kassationsförråd. Styrelsen biföll förfrågan men inte de kasserade hjulringarna. Auktionens utlysande ska ha gjorts "någon dag i senare delen av maj". Liknande auktioner förekom på andra håll och i ett fall finns en inventarieliste från 1863 kvar i arkivet för SJB på försälda effekter och priset för de. Tyvärr finns inte förteckningen kvar på den i Göteborg hållna auktionen kvar.

Hur gick det då vid nämnda auktion? Kunde man få loket såld? Ja det fick man och svaret som kom från Sparre löd: (Jag utelämnade medvetet det tidigare det

belopp som man fick vid auktionen)
Diarienummer 408: inkom till SJB den 12 juni från intendentexpeditionen vid andra distriktet vid SJT.

Till styrelsen över statens järnvägsbyggnader

På grund av kungliga styrelsen därom givna föreskrift, får jag äran anmäla att vid i dag härstädes hållen auktion, blev högsta anbudet på kasserade lokomotivet "Ajax" 1 700 rdr rmt, vilket anbud jag, efter samråd med intendenten på 1a trafikdistriktet Elworth och maskiningenjören Fränckel, vördsamt får tillstyrka må antagas. Köparen anholder att snarast möjligt bli underrättad om kungliga styrelsens beslut.

Göteborg den 10 juni 1863

C U Sparre

Ajax är nu sålt till priset av 1700 rdr rmt. Frågan som inte har fått sitt svar, än, är vem är köparen? Loket har bevisligen hela tiden i alla fall tiden i Sverige varit behäftat med fel och undgått stora reparationer hela tiden. När loket såldes vid auktionen kan det inte ha varit som något annat än en maskin i obrukbart skick då pannan var utbränd så köparen måste ha betalat skrotpriset för loket. Något annat är inte tänkbart. I en skrivelse från Nils Ericson till överingenjören i Malmö vid byggnadsavdelningen finns en intressant uppgift. Brevet är daterat den 14 oktober 1859 och i det står

Bland uppgifter, som erfordras i och för redogörelsen under instundande riksdag för Statens järnvägsbyggnader, är även den angående närvarandet värdet av den rullande materiel.....

Jag sänder en P.M. som i detta avseende blivit uppsatt för Västra stambanan från Göteborg..

Nils skriver att PM som användes för Göteborg ska ställas upp på liknande sätt för Malmö. PM finns till brevet som bilaga och det är i detta som det intressanta finns. I uppräknningen av olika effekter finns tre lok upptagna och dess värde:

Ballastlokomotiv Odin, med reserver, enligt vidfogade specifikation

Rdr rmt 53 300

Ballastlokomotiv Titan, med reserver, enligt vidfogade specifikation

Rdr rmt 27 800

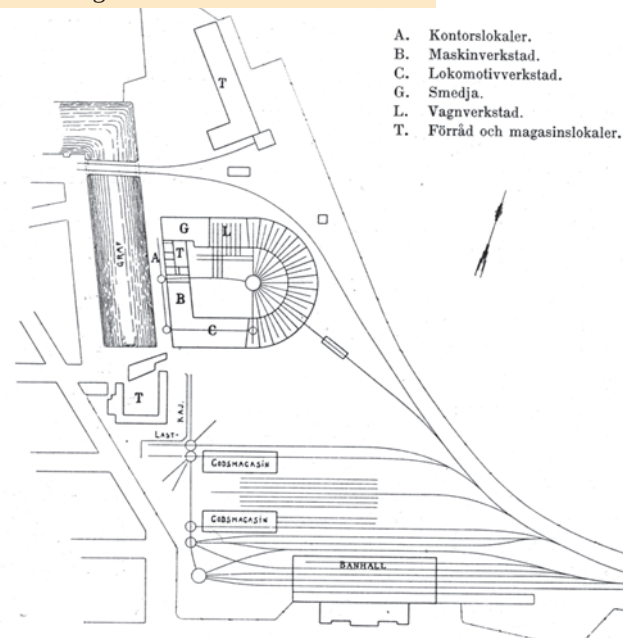
Ballastlokomotiv Ajax, med reserver, enligt vidfogade specifikation

Rdr rmt 17 100

Här anges värdet på Ajax till tio gånger högre än vad som det blev vid auktionen "bara" fyra år senare. Varför var värdet då, 1859, så högt och bara en tiondel 1863, Ja en förklaring kan ju vara att loken faktiskt ändå var i drift 1859 i och med att det användes vid invigningen av järnvägen till Skövde. När det sen 1863 säljs så är det obrukbart. Kan ju också kanske vara lite frisering av siffror inför riksdagen. Mer troligt är den första förklaringen.

När vi nu se att Ajax bevisligen är sålt 1863 på auktion så bli salig W Sahlboms uppgifter om att han 1874 köpte in loken inte fullt så trovärdiga eller? Kan det vara han som är köparen? Det vet vi inte. Om det inte är han så kan han inte 1874 köpt loket av järnvägen då det redan var sålt. Han säger vidare att han efter gjort inköp 1874 av loken Titan och Ajax säljer ett lok till Motala verkstad för skrotning och ett lok till Ankarsrums bruk för att där fungera som fast maskin. Om den uppgiften stämmer om vart loken kom att hamna så bör det vara Ajax som skrotades vid Motala verkstad för att det var ju obrukbart och Titan kom till Ankarsrums bruk.

Fortsättning på sidan 11



Plan över stationsområdet i Göteborg vid tiden 1860. Ur SJ 50 band 3. Kan det vara så att Ajax i något av de olika förråd som finns med på planen varit därförvarad? Eller stod loket utomhus?

Owe Danneskogs normalspåriga järnvägsminnen

I boken "Järnvägsminnen 10 –Norra Roslagsbanan" (TrafikNostalgiska Förlaget 2010) nämndes det lite kring Owe's barndomsupplevelser på en bredare spårvidd än Roslagsbanans. Och det finns mer att berätta kring detta. Precis som i boken låter vi Owe göra det i jagform.

SJ hade tagit över SRJ-bolaget (Stockholm-Roslagens Järnvägar) där pappa Sture då arbetade som tågbefälhavare och konduktör 1959. Men först året efter började det märkas för personalen på Uppsala Östra och Roslagsbanan. Sture hade då under våren 1960 fått gå utbildningar inom SJ för att även kunna tjänstgöra på deras normalspåriga linjer. Han hade då fått smeknamnet "Rospiggen" på SJ, då han vid tidpunkten var den ende konduktören som varit stationerad på Uppsala Ö och därigenom nu också skulle börja åka från Uppsala Central.

Efter att ha studerat erforderliga kurser hos SJ, bl a innefattande att lära sig alla järnvägsstationer i Sverige –varvid jag läxförhörde honom!– samt det som hade med t ex dubbelspårdrift och kontaktledningar att göra kunde han på sensommaren 1960 även börja tjänstgöra på linjerna från Uppsala C mot Stockholm C, Krylbo och Gävle. Detta gjorde han enligt ett schema på en "åttadagarsnurra", vilket innebar att han och sju andra tågbefälhavare hade samma tjänst var åttonde dag. Eftersom denna också omfattade Roslagsbanan från Uppsala Ö innebar det att "de gamla SJ-konduktörerna" nu också fick börja åka på smalspår. Var åttonde dag då. De sista åren Sture jobbade åt SRJ-bolaget hade han som nämnts varit ensam med Uppsala Ö som stationeringsort varför konduktörer och tågbefälhavare från Gimo och Rimbo fått ta hans turer när pappa var ledig. Men nu blev det alltså SJ-personal från Uppsala C som delade turerna med honom.

På normalspåret blev det mest turer på det som idag kallas "Uppsalapendeln", alltså persontågen mot Stockholm C, för honom. Men även på såväl person som godståg; rälsbussar och loktåg, mot Sala-Krylbo och Gävle. Och efter en tid även Enköping. Allt på nämnda "åttadagarsnurra".

Om mina upplevelser av tågen längs Gävlebanan även innan pappa började tjänstgöra på dom berättade jag lite i boken "Järnvägsminnen 10". Farfar och farmor hade flyttat till Örbyhus 1951, varför vi ofta åkte dit från Uppsala och hälsade på



Blandat tåg i Uppsala 1959, draget av Hg2 753. Foto Stig Eldö, Sveriges Järnvägs-museum.

dom. Och då med tåg. Lokaltrafiken längs även de större banorna var livaktig på den tiden, och många tåg stannade vid nästan alla stationer och hållplatser.

Jag minns att vi brukade åka från Uppsala C vid tiotiden på förmiddagen, och sedan åter vid sjuttontiden med persontåget P599; ett lokalt persontåg mellan Uppsala och Örbyhus, draget av ett Hg-lok och bestående av då ganska moderna lokaltågsvagnar av littera Bo6 och Bo13 –men även gamla tvåaxliga sådana av C3-typ! Dessa upplevde jag redan då som ålderdomliga, med gasljus och allt. Dessutom hade tågen gamla "fyrekantiga" resgodsvagnar från 1900-talets första år.

Tågen stannade som nämnts i princip överallt. Första stoppet norr om Uppsala C var hållplatsen Löten, där vi också brukade kliva på ibland. Även andra persontåg, som var destinerade norr om Örbyhus –t o m till Sundsvall– brukade stanna vid dessa trafikplatser varför restiden Uppsala- Örbyhus oavsett tåg brukade bli runt en timme! Dessa tåg bestod då i stort sett uteslutande av D-lok och sex till sju personboggivagnar.

Sommaren 1954 skulle vi åka till SJ's semesterhem i Rolfskärr i Dalsland, varför vi tog Enköpingståget från Uppsala Norra, minns jag. Jag har för mig det var rälsbuss då, men annars har jag tydliga minnen från Uppsala C av Enköpingstågen som då kunde dras av ånglok: Närmare bestämt av J-tanklok, och då de båda "parhästarna" 1299 och 1393. Lok som också syntes i växlingen och i rampningen av vagnar till smalspåret, även efter de slutat dra tåg till Enköping.

Men nu åter till 1960 och när pappa

inte längre åkte på dessa linjer bara som passagerare! Sture hade alltså börjat åka på normalspår från sensommaren det året, och då ordnade han en väldigt speciell tur åt mig, som jag därför minns väl. Inte bara för att det var första gången jag fick följa med honom vid tjänstgöring på normalspåret, utan för att jag fick åka på loket!

Tåget var ett "blandat tåg" mot Krylbo som avgick från Uppsala C redan före klockan sex, och det gick inte undan direkt. Första tågmötet var redan vid Uppsala N, och sedan var det samma sak i Ålandsdal och Heby innan vi kom till Sala där godsvagnar skulle växlas i och ur tåget. Loket var ett D-lok i 400-serien med stålkorg, och tåget bestod av 25-30 godsvagnar, öppna O-vagnar och G-finkor, samt en stålboggivagn av Bo8-typ för de passagerare som ville följa med. Men jag kan inte tänka mig att någon följde med hela vägen då vi var framme i Krylbo först vid 09.45. Och då hade vi bytt ut flera av godsvagnarna vid växlingar längs vägen. Som jämförelse kan nämnas att vi åkte tillbaka till Uppsala med ett rent persontåg som tog 1,5 timme! Pappa tjänstgjorde då i tåget och jag fick återigen åka på loket med samma förare som på turen dit. Loket var dock av littera Da i detta tåg.

Förutom denna resa lät jag pappa "vara i fred" den hösten. I varje fall på normalspåret! Men 1961 var det dags igen. Och nu inte bara nån enstaka gång. Jag minns hur jag på sommaren det året fick följa med Sture i ett lokalgodståg mot Gävle. Detta avgick från Uppsala C vid åtta på morgonen, och medförde en CF-vagn för tågpersonalens räkning. D v s pappa. Och



Ekonomiska kartan utvisande sidospåret Gamla - Uppsala - Röbo tegelbruk.

jag denna gång! Även detta tåg hade rejält med godsvagnar, och drogs i likhet med lokalpersontågen på linjen av Hg-lok. Och likhet med tåget mot Krylbo sommaren innan skulle dessa växlas på i stort sett varje trafikplats.

Första växlingen var i Gamla Uppsala. Därifrån gick ett kilometerlångt stickspår till Röbo tegelbruk. Bruket hade slutat använda järnvägstransporter vid denna tidpunkt, men flygflottiljen F16, som låg på andra sidan riksvägen (sedemera E4, nu väg 600), fraktade flygbränsle i tankvagnar. Under andra världskriget hade enligt uppgift t o m "permittenttåg" för soldater från flottiljen körts till och från Röbo, men nu var det enbart godstransporter som gällde på detta spår. Jag följde sedan med på denna tur flera gånger; ibland var jag kvar på tåget och fick därigenom åka tåg till Röbo, men det hände också att jag hoppade av och tillsammans med övriga

vagnar i tågsättet stannade kvar i Gamla Uppsala varifrån jag från plattformen kunde se hur tåget –nu bara bestående av loket och ett par tankvagnar– vaggade över gärdet på ganska dåligt spår. Kontaktledningen var också annorlunda, noterade jag. Stolparna var av trä och den saknade återmatning, varför kontaktledningen såg ut som på en spårväg! I Röbo utväxlades de lastade vagnarna mot ett par tomma, varefter man återgick till "Gamlis", kopplade ihop tåget och fortsatte norrut.

Mest växling blev det i Örbyhus. Inte bara p g a det samma år öppnade treskenspåret mellan Dannemora och Gimo, som medförde att normalspåriga vagnar till Rockwools då nyöppnade fabrik i Gimo kunde köras direkt dit via Örbyhus- Dannemora, utan också för att Örbyhus var upptagningsområde för en stor jordbruksbygd som transporterade råvaror och produkter med järnväg.

Aktiviteten var därför hög i godsmagasinet; vad som verkade vara ett trettiotal gubbar for fram och tillbaka med gods på järnhjulsförsedda kärror och vårt tåg, som oftast kördes direkt till godsmagasinspåret, lastades till bara minuterna innan avgång! Vagnarna från Gimo kom till Örbyhus dragna av Z43-lokomotorer. Efter att bl a ha växlat i Älvkarleby och Furuvik ankom vi så Gävle vid 14-tiden, varefter pappa precis som i tåget från Krylbo fick "passåka" i ett persontåg mot Uppsala, dit vi var tillbaka vid 17-tiden.

Detta var alltså de tåg jag minns från denna trafik. Men tidigare, även efter det att fd UGJ elektrifierats på 1930-talet,

gick även ånglok i lokalgodstågen till Gävle. Och då inte vilka ånglok som helst. I början av 1970-talet träffade jag av en händelse en gammal SJ-förare från Uppsala lokstation. Denne berättade hur man under andra världskriget körde de stora tankloken SJ N2 1519- 1521, fd UGJ I 19-21, i dessa tåg på grund av tågens storlek under beredskapsåren och den kuperade banan. Han berättade om den våldsamma ljudupplevelsen när man avgick från Uppsala C och upp i stigningen mot Gamla Uppsala kalla vinterkvällar. Det måste ha varit en upplevelse!

Ett annat minne jag har från Gävle-banan är från ett par år senare; juni 1963. Vid denna tidpunkt målades kontaktledningsstolparna på linjen varför strömmen stängdes av sektionsvis under arbetet. För att tågtrafiken ändå skulle kunna fortsätta stationerades ett ånglok från Gävle i Uppsala: B 1314. Så när arbetet ägde rum på den södra delen av denna sträcka "hämtade" och "lämnade" detta lok tåg vid den strömlösa sträckan. Och då handlade det om hela tågsätt, inklusive ellok som med nedfällda strömvagnare drogs över sträckan av ångloket.

Det blev ett intensivt arbete såväl för lok som för lokpersonal, säkerligen, då många –såväl person som godståg- skulle dras. Jag minns hur jag en gång kom överens med pappa om att få följa med honom på persontåg 426 norrut, som avgick från Uppsala C kl 06.45. Tåget hade till Uppsala dragits av ett D-lok, men nu tog alltså B 1314 vid. Den strömlösa sträckan tog då slut vid Skyttorp. Så där "lämnade vi av" tåget och D-loket kopplades upp och drog iväg norrut.

Efter en halvtimmes uppehåll kom så det södergående tåg vi skulle dra tillbaka mot Uppsala. Och det var inte vilket tåg som helst: "Nordpilen", draget av ett Ma-lok och med tretton boggivagnar! Nu fick det då backgående B-loket visa vad det gick för. Jag ställde mig vid ett öppet fönster i första vagnen efter loket och fick verkligen njuta av B-lokets ångslag. Ett så långt tåg inklusive ett tungt Ma-lok satte verkligen det gamla ångloket på prov, det var "fullt drag" som gällde. En mäktig upplevelse blev det, så nöjd kunde jag kliva av tåget på Uppsala C vid halv nio för att precis lagom kunna ta mig jobbet som springpojke i en affär vilket började klockan nio.

En annan episod från denna tid och dessa tåg var när jag "svärmade" med en tjej vid Tunåsen norr om stan. Vi hade åkt moped dit, men när jag hörde hur ånglo-

Fortsättning på sidan 15

Örbyhus juli 1947. Foto: Lilliewall, samling Sveriges Järnvägsmuseum.



Kneippbyn och doktors vagninköp

Att brukspatron Ekman på Finspångs bruk köpte en lyxig vagn för att kunna bjuda kung Oscar II att delta i invigningen av banan Pålshoda – Finspång år 1874 är känt och vagnen kom slutligen till Järnvägmuseet.

Likaså är det känt att finansmannen Ivar Kreuger övertalade SJ att 1927 bygga om av de tre vagnar litt AFo2 man hade till sjukvagn litt Bo10 genom att ändra bagagerummet till ett arbetsrum och ett sjukrum som innehöll en stor fast säng, en flyttbar sjukbår och en bekväm fätölj. Han kunde då hyra den ganska långsiktigt för sina resor på kontinenten. Det fanns ju inga flygförbindelser då.

Man blir sedan något överraskad då ritningar från Arlöf visar att en smalspårig öppen tvåaxlig sommarvagn byggdes 1912 för Doktorn m.m. Herr K. Kallenberg. En av paragraferna i kontraktet säger att den skulle levereras till Visborgslätt på Gotland. Det visar sig att doktorn var grundare av Kneippbyn strax söder om Visby.

Vad är då en Kneippby? Sebastian Kneipp var född i Bayern och blev präst, professor och naturläkare. Han blev världens kurer som själv från innebar v a r m a naturläkegymnastik och framför allt barfota morgonpromenader i daggvätt gräs. Kurerna blev populära för personer med vad vi idag skulle kalla utbrändhet. En modernare motsvarighet till hälsobrunnar som Medevi eller Loka. I Sverige öppnades en första Kneippanstalt 1898 utanför Norrköping, och 1907 öppnade KO Kallenberg Kneippbyn vid Visby.



På den tiden fanns det redan en 2 km bana från Visby till regementet vid Visborgslätt och regementet hade en ångvagn byggd 1887 vid OFWJ verkstad för Vislanda – Bolmens järnväg, men som 1903 sålts till försvaret och fått ändrad spårvidd. Kallenberg fick 1911 koncession för en bana Visborgslätt – Kneippbyn - Bjers och 1912 öppnades den till Kneippbyn och Hallvards. Man hyrde regementets ångvagn och köpte en modernare vagn med Purrey-maskineri från Arlöf.

OFWJ-vagnen fick maskinen urtagen 1913 och blev ombyggd till personvagn. Arlöf-vagnen blev brandskadad 1917,



Ångloksdraget tåg på VVJ 1939. Den vänstra sommarvagnen är den som tillverkades enligt ritningen på högra sidan. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.

reparerades men avställdes 1921. Istället övertog man den av Ljunggrens byggda ångvagnen från banan Ronehamn – Hemse, ursprungligen byggd 1898 för Vikbolandsbanan, och den gick kvar till banan lades ned 1940.

Doktors sommarvagn övertogs direkt efter leveransen av trafikbolaget Västerhejde-Visby där Kallenberg var styrelseordförande, märktes litt CN nr 1 och blev

1917 försedd med glasfönster. När banan lades ned 1940 såldes vagnskorgen till en person i Ygne som byggde om den till utedass och förråd, medan underredet såldes till Slite-Roma järnväg och till slut blev SJ 321437 litt Imp.

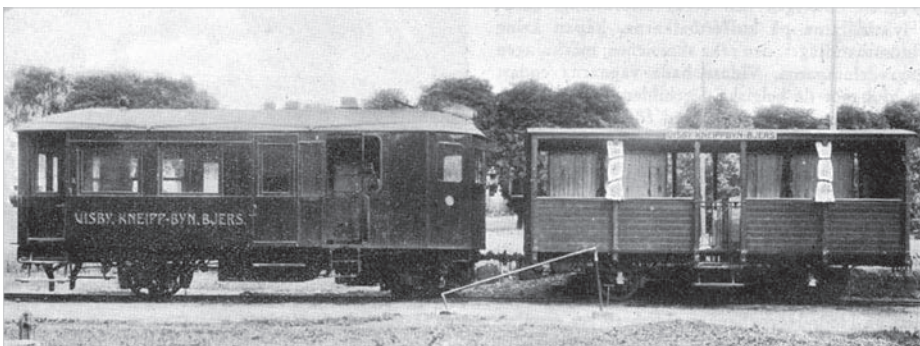
Källa: Martin Ragnar: Ångspårvägen Visby-Visborgslätt-Hallvards (SJK 1995)

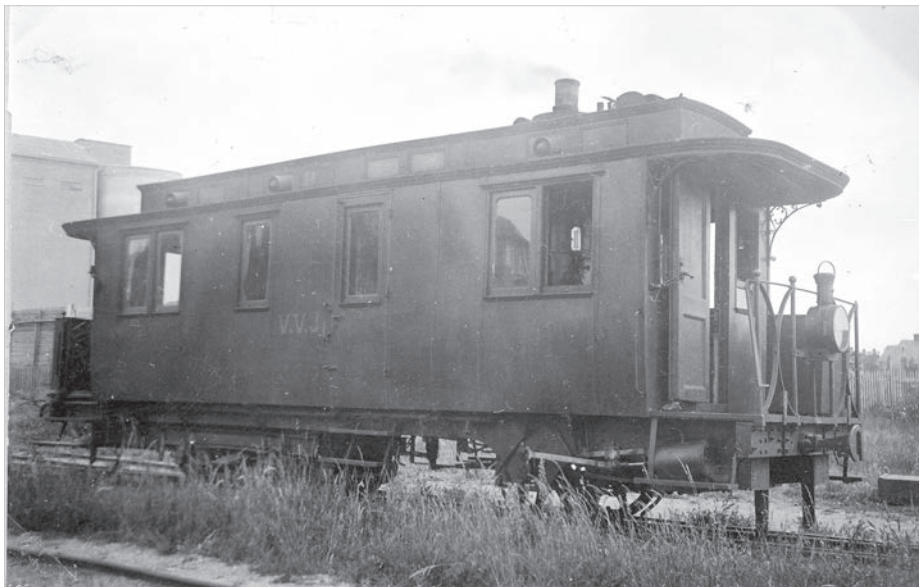


Leveransfoto på ångvagnen från Arlöf.

Foto: Sveriges Järnvägmuseum

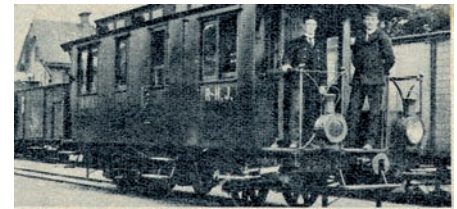
Ångvagnen med tillkopplad sommarvagn CN 1. Det är den vagn som tillverkades enligt ritningen på högra sidan.





VVJ ångvagn, före detta Ronehamn - Hemse Järnväg. Foto på 1930-talet, Sveriges Järnvägsmuseum.

Nedan ett tidningsklipp med en historia om en olycka som ångvagnen råkade ut för.



Det här är den berömda ångvagnen Rone-Majen på Gotland. Den kolliderade en gång med en lastbil och gick av spåret och vält. Innan bärgningsmanskap anlände hade nästan varit framme och skrivit på sidan "Aktas för stötar" och på taket "Denna sida upp". Här syns Rone-Majen med föraren Sigurd Olsson och konduktören Hjalmar Johansson.

I kontraktet, undertecknat den 26 mars 1912, mellan K Kallenberg och AB Arlöfs Mekaniska Verkstad framgick bland annat i de tre första paragraferna:

"§ 1.

Bolaget förbinder sig härmed att för beställarens räkning tillverka en / 1/ styck släpvagn för 891 m/m spårvidd och leverera densamma komplett uppsatt och omkost-

nadsfritt å Wisborgs slätts järnvägsspår på Gotland.

§ 2.

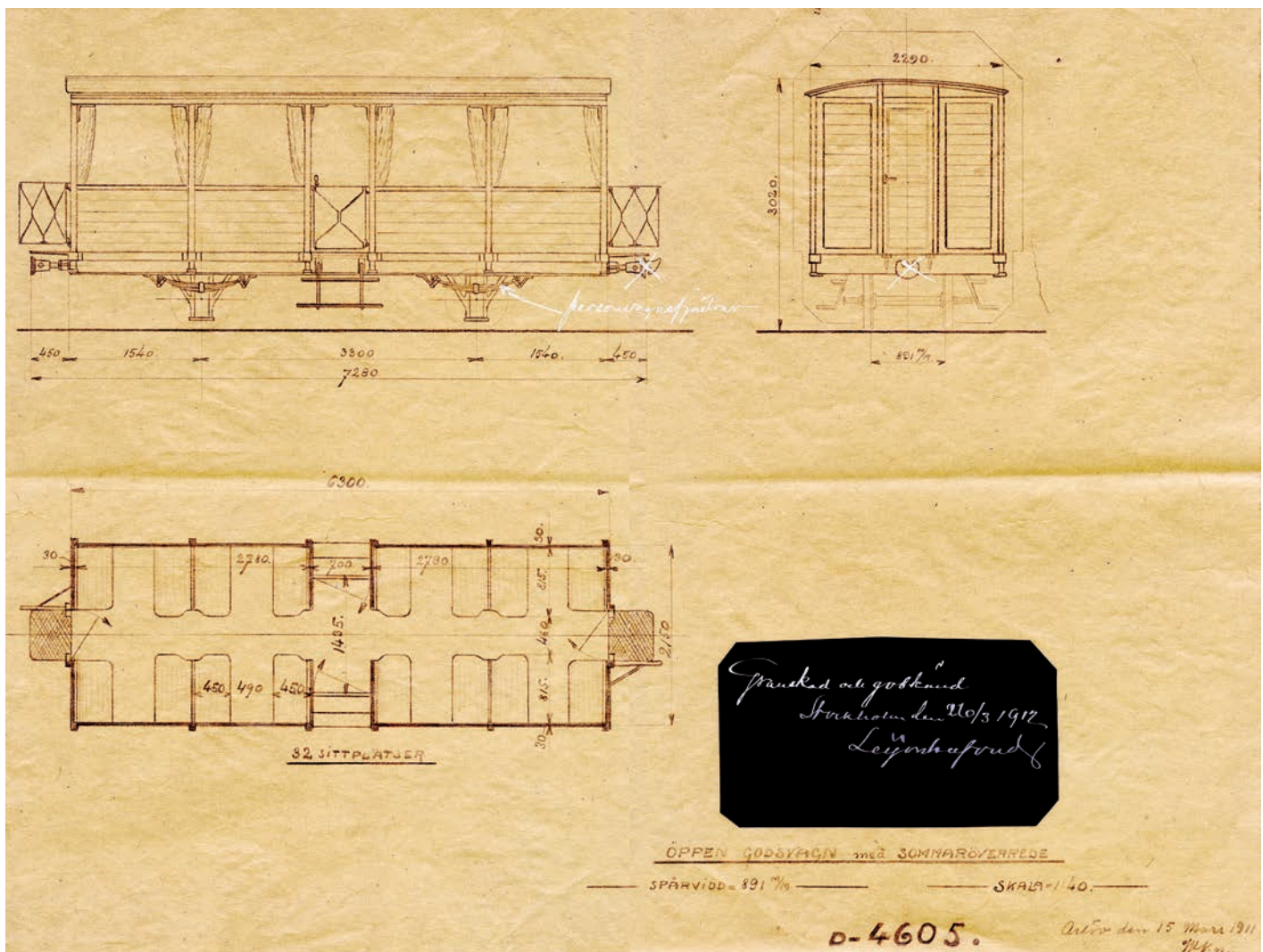
Leveransen skall vara fullgjord senast den 31 maj 1912. Om leveransen fullgöres före 15 maj 1912 lemnar beställaren en premie af (femtio) kronor./

§ 3.

Vagnens dimensioner och anordningar

skola öfverensstämma med förslagsritningen N:o D-4605 samt arbetet till alla delar utföras i noga öfverensstämmelse med detta kontrakt bifogad specifikation."

Priset för vagnen var 2300 kronor.



Krigsbron i Norrhult

Med anledning av bildtexten på sidan 122 i SPÅR 2011 har redaktionen bett mig om en oberoende kommentar, eftersom det inkommit synpunkter om felaktiga faktauppgifter.

Min egen reaktion när jag läste texten är att den innehåller flera sakfel. Krigsbron i Norrhult lades in redan på 1970-talet, således på SJ-tiden när trafiken pågick för fullt. Jag ville på rak arm minnas att det var runt 1973 och uppgifterna i ett mail från Krister Persson, vilket kommit både mig och redaktionen till handa, bekräftar detta.

Krister Persson, som är en synnerligen påläst järnvägsman och som genom åren på nära håll följt utvecklingen vid Växjö-Hultsfredslinjen, skriver följande:

"Någon bräsch har det aldrig varit i järnvägsbanken. Den nya sträckningen av Rv 31 förbi Norrhult stod klar redan 1972. Man var övertygad att järnvägen skulle läggas ned och för att undvika kostnaden för en ny bro så väntade man helt enkelt på att detta skulle ske så man kunde schakta bort banvallen. Vägen var alltså klar på var sin sida om järnvägen. Någon nedläggning av järnvägen blev det som bekant inte och då tvingades man till slut krypa till korset och bygga en ny bro för järnvägen. För att hålla kostnaden nere, man var ju övertygad att banan skulle bort inom en snar framtid, så ville man inte bygga en "riktig" bro utan man monterade en krigsbro som kom från Ing2 i Eksjö".

Krister hävdar att bron kom på plats sommaren 1973 och att han minns det så väl beror på att han då var praktikant vid SJ signalavdelning. Han har också skickat en bild som han tog vid ett besök i Norrhult den 28 juni 1973. Av bilden framgår tydligt att bron är nyanlagd. Volvo Duetten på bilden skall för övrigt vara signalavdelningens tjänstebil. Jag gjorde själv åtskilliga besök i Småland under 1970- och 1980-talen och kan intyga att bron fanns på plats långt innan SJ upphörde med trafiken på sträckan i samband med persontrafikens nedläggning, hösten 1984. Det finns fler som kan göra det:

Den kunnige järnvägsmannen och -historikern Ola Almquist, som även han följt Växjö-Västerviks-järnvägen på nära håll, hävdar i ett inlägg i Järnvägshistoriskt forum 2011-04-07:

"Bron byggdes inte 1987 utan redan 1973. Den är av typ 1 vilket inte framgår. VHVJ:s



Krigsbron i Norrhult 1973-06-28. Notera Duetten som var signalavdelningens tjänstfordon. Foto: Krister Persson.

trafik pågick inte fyra år utan fem (---)".

Ola understryker vidare att spåret över bron i Norrhult revs 2001.

I ett annat inlägg i samma forum samma dag, författat av Hans B Keller i Karlstad, ges ytterligare värdefull information om själva brotypen och den aktuella bron i Norrhult.

----*"En utmärkt beskrivning av verksamheten med järnvägskrigsbroar vid Göta Ingenjörregemente (Ing2) finns i del 1 av förbandets mycket intressanta historik. 'Göta Ingenjörkår' band ett, Luleå Grafiska 1998, ISBN 91-630-7188-6.*

Järnvägskrigsbromaterielen beskrivs detaljerat på sid 121-124. Bro typ 1 var av österrikisk typ, system Roth-Wagner, och tillverkades huvudsakligen på licens av Götaverken och Motala MV åren 1939-1944. Viss materiel hade dock köpts direkt från Österrike. Materielen motsvarade en vikt av totalt 7 600 ton, vilket skulle räcka till ca 30 broar med 60 m spännvidd.

Denna bromateriel avvecklades åren 1974-1980, och ersattes av bro typ 3. Det nämns särskilt att en bro finns kvar, den ovannämnda bron vid Norrhult. Bron är en 1-våningsbro med farbana i underkant i ett spann med en längd av 30 meter. Bron byggdes 1973 under ledning av fanjunkare Per Sehlstedt, Ing2".

Flera "brofrågor" källa till förväxling?

Den ideella föreningen Rädda Smalspåret, som bildades i samband med beslutet att lägga ned persontrafiken Växjö-Västervik, kämpade länge för att förhindra rivning av den sträcka som SJ inte längre gods-trafikerade, Kvarnamåla-Gunnebo bruk

(Verkeback). SJ var dock länge kallsinnigt till försäljning av den icke-trafikerade delen till en ideell förening. För att slutligen få ta plats vid förhandlingsbordet bildades Växjö-Hultsfred-Västerviks Järnvägs AB (VHVJ), som fick regeringens välsignelse att förvärva banan. Då hade emellertid SJ och Vägverket redan börjat nagga anläggningen i kanten. I Väderum hade den gamla viadukten rivits, men en ny väg och en plankorsning skapades i all hast på det berörda avsnittet samtidigt som spåret återställdes. VHVJ bedrev i ett senare skede turisttrafik på sträckan Växjö-Västervik 1987-1992. Efter järnvägsbolagets konkurs drabbades banan på nytt av Vägverkets ingrepp när E22 byggdes rätt över spåret i närheten av Rödsle, utanför Västervik. Det skedde när utsikterna till fortsatt turist- och museitrafik var som sämst. På senare år har, som bekant, även den felande vägbron vid Rödsle kommit på plats och spåret återställts.

Det har således figurerat flera "brofrågor" utmed det arton mil långa smalspåret Växjö-Västervik genom åren och det är förmodligen mot denna bakgrund som den felaktiga bildtexten kommit till. Jag avslutar med ytterligare ett citat ur Krister Perssons mail angående krigsbron i Norrhult:

"Och trots att järnvägen är riven Växjö - Åseda så ligger bron fortfarande kvar som ett minne och kommer så att göra vad jag förstår".

Stig Svallhammar

VHVJ trafikchef under första verksamhetsåret



P L Svensson

Mitt liv som järnvägsfotograf. Del 2

Runt Gävle med omnejd på 1960-talet. Till skillnad mot föregående artikel, då det blev mycket om Västkustbanan och västkusten, blir det mest från trakten i och runt Gävle.

På Västkustbanan förekom aldrig några Da-lok men här var det många sådana samt även D-lok, Mg, Ra, Bk, Of, och Hg. Senare tillkom även Rb 1, 2 och 3.

Mitt "önskelok" vid den här tiden var Mg. Ett typiskt Norrlandslok som jag för första gången såg när vi åkte upp till fjällen och då vi mötte ett Mg-lok mellan Järvsö och Ljusdal. De gick på stambanan ner till Hallsberg. Då lärde jag mig att

dom passerade Storvik och där fanns då fotomöjligheter.

Längs gamla Gävle – Dala järnväg kämpade alla gamla brun-lok, det var Bk, Of, D-lok samt senare även Dm som omplacerades hit sedan de blivit för "trötta" på att transportera malm på malmbanan.

I Gävle stod ett och annat ånglok i reserv vid nuvarande järnvägs museet N, N2, och B. De växlade ofta vid södra industrierna och södra hamnen.

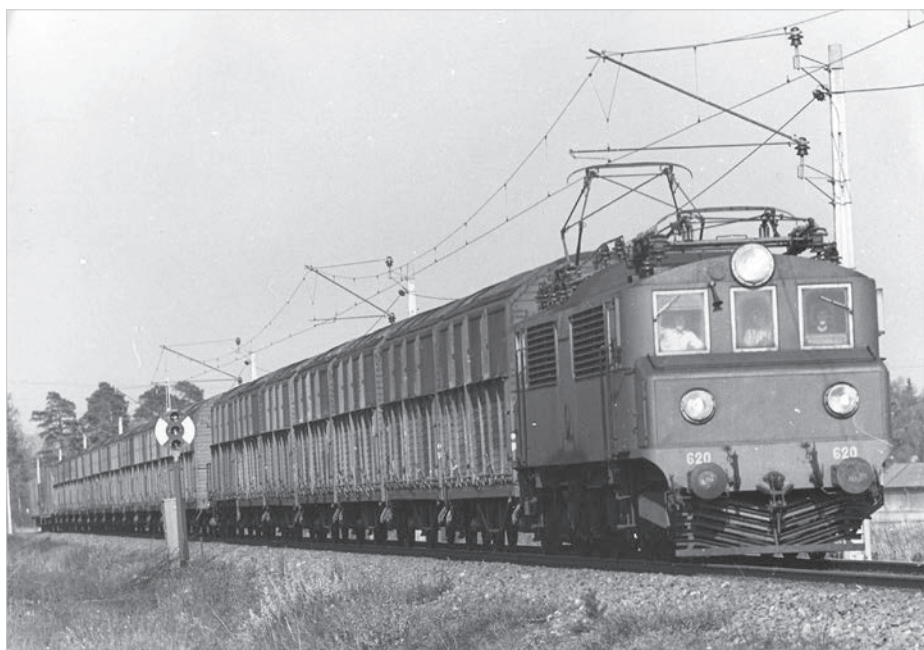
Om man ville fotografera ånglok i ordinarie drift så var det att åka till Byvalla. Jag var dit 1964 och då gick 6:an med ordinarie

*SJ E2 1046 växlar i Gävle 1966-02-19.
Foto: P L Svensson.*

tåg mot Långshyttan. Jag var även dit några gånger i slutet av 1960-talet då banan var borta mellan Byvalla och Långshyttan men fortfarande kvar inom bruket i Långshyttan. Man kunde fortfarande uppleva ångloken då dom kom till stall vid skiftbytena. Det är otroligt att det bara är 50 år sedan man kunde uppleva ånglok i ordinarie trafik! När det gäller Byvalla - Långshyttans Järnväg kan man ännu idag skönja resterna av den i naturen.



Mg 620 med fliståg i Norra Valbo 1976-05-17. Foto : P L Svensson



Titan " Ajax. Fortsättning från sidan 5

Vad har vi då för vetskap om loken till dags dato? Förutom det som finns redovisat tidigare. En kort redogörelse. (Ett av loken Titan och Ajax, är det lok som först går på statens spår i Göteborg en sommardag 1856. En fjäder i hatten.)

Titan

Det uppenbarligare bättre av loken. Har använt både i ballasttjänst som persontrafik. Det andra loket som var med vid invigningen av järnvägen till Skövde 1859. Loket finns i Liljeholmen 1860. Loket används troligen vid byggnationen av Västra stambanan från Stockholm. 1865 finns loket i ett av sammanbindningsbanans förord. Loket har ett visst intresse då en person skriver om att vilja köpa loket. Försäljningen verkar inte då ha blivit av. Enligt Sahlboms uppgifter och min redogörelse är det Titan som kommer till Ankarsrums bruk för att där fungera

Fortsättning på sidan 15

Recensionen av "Svenska godsvagnar" Sidospår nr 1/11

Tyvärr blev det ett par fel i tryckningen, båda i spalt tre s. 16. Det stod "-- en littera" i manuskriptet. Om det är redaktionens dator som tagit sig friheter eller något annat så skall de obegripliga bokstäverna i passus "-- ett S.J.S. dotrist namn" enligt manus ersättas med "s.a.s", vilka bokstäver, hoppas jag, ännu är begriplig förkortning för "så att säga".

Beträffande min recension i övrigt föreslår jag en svensk term "valvboggi" som en direkt översättning av den angloamerikanska (och för svensk tunga något svåruttalade) benämningen "archbar bogie". Det är ju den fasta tvärbalken som bildar "valvet" i detta konstruktionssätt för godsvagnsboggier.

I bokens signaturlista, s. 276 "HTJ/HyTJ" angetts för Hörby – Tollarps Järnväg. HTJ är den enda och rätta signaturen - "HyTJ" tycks härstamma från Viktor Ståhles delvis hemmagjorda signaturlista, vilken åstadkommit en viss förvirring.

Jag erinrar mig även ha sett en avvikande signatur på Limesforsen – Särna Järnväg, nämligen LiSJ istället för den i boken uppgivna LSJ. Undrar om det inte var i besiktningens beviset för omtalade ballastvagnar till den endast under byggnadstiden självständiga Särnabanan. Finns bildbevis i fallet?

Yngve Holmgren

Bedräffande Nydqvist & Holms Bangall-lok, Sidospår 1/11, finns en del att läsa (och se) även i ÖSJ-BLADET 3 och 4 2001.

Yngve Holmgren



Bengt Frizén har skickat ovanstående bild och en fråga.

Vid ett besök i Tomtebodan, i början av 1970-talet, innan flytten till Gävle fotograferade jag fyra stora antikinspirerade kvinnostatyer uppställda på museets område. En gissning är att de en gång i tiden varit utsmyckning på Stockholm C. Stämmer det? Var finns dessa statyer nu?

Lars Olov Karlsson har också fått frågan och lämnar följande svar: Var dom har tagit vägen vet jag inte. De kommer ju från Stockholm Central, men jag tror aldrig de kom med till museet i Gävle. Det var väl inga marmorstatyer precis, utan troligen gjorda i gips eller cement och det hade antagligen vittrat sönder vid tiden för Gävleflytten. Frågan är alltså öppen, är det någon av er läsare som vet mer?

Renoveringen av Ro2:an fortsätter

Text och foto: Kenneth Landgren.

Under hösten och vintern har en hel del arbete utförts på Ro2:an, bl. a har mycket trävirke bytts ut. De ursprungliga fönstren ska återställas, ett mycket grannliga arbete som kräver tålamod och yrkesskicklighet.

Målsättningen för vagnen är att den ska återskapas till sitt originalskick, och ingå i trävagnståget. Där blir den en värdig representant för 1920-talets tågsätt. Att äta middag i den med tidsenlig utrustning och miljö kan bli en mycket förtärlig rese- och matupplevelse.





Bo Gyllenberg

Åkers Styckebruk 1980

När du i dag kommer till Åkers Styckebruks station och ser den oftast övergivna bangården, har du kanske svårt att föreställa dig att det inte för så länge sedan var en järnvägsknut med livlig trafik.

För att illustrera hur det kunde se ut 1980 visas ovan ett foto jag tog omkring kl 13.10 den 19 augusti 1980.

På fotot syns från vänster vut 71315 till Strängnäs, godståg 8462 till Södertälje, snälltåg 740 till Stockholm, tomtåg 23043 till Västerås, persontåg 2337 till Strängnäs och snälltåg 723 till Eskilstuna. Dragkraften var från vänster Z43 447 och 471, T44 374, Ra 991, X16 969, X16 972 och Ra 989. Det kan nämnas att tomtåget till Väs-

terås gick en gång per vecka för översyn av motorvagnen.

År 2010 besöks Åkers Styckebruk normalt av ett tåg i veckan, då TGOJ hämtar/lämnar vagnar strax efter kl 10.00 på tisdagarna. Det är Åkers Sweden AB, som använder järnvägen för sina transporter av främst valsar. De har egen dragkraft, fd Z65 nr 500, för vagnförflyttningen mellan bangården och industrin och deras personal handhar växlingen på Åkers Styckebruks bangård.

Det nedre fotot visar den reducerade bangården i Åkers Styckebruk. Av TGOJ inhyrd Rc2 1103 hämtar vagnar den 9 juni 2009.



Här rullar ångtågen!



Storstadslöpar
Jädraås - Tallås Järnväg
1961 - 50 år - 2011
Ola Nived & Rolf Sten

"Här rullar ångtågen" heter boken som bjuder dig på tillbakablickar på Jädraås-Tallås Järnvägs 50-åriga historia och de smalspårsjärnvägar JTJ levandegör. Här kan du läsa om hur det hela började en gång när 891-Järnvägarnas Museisällskap bildades och följa spåret via Östbyberg fram till Jädraås.

Boken ägnas också åt dagens verksamhet och de många järnvägsyrken som behövs för att driva museijärnvägen. Trafik med historiska lok och vagnar i en autentiskt miljö kräver oerhört mycket arbete "bakom kulisserna", vilket också beskrivs i denna volym.

"Här rullar ångtågen" omfattar 132 sidor och är rikt illustrerad med färgtryck genomgående, foton, kartor, spårplaner och fordonstabeller. Författare är Ola Nived och Rolf Sten.

Boken kostar 195 kr (för JTJ-medlemmar 150). Frakt **55 kr tillkommer**. Beställ boken genom inbetalning till **JTJ plusgiro 365115-5**. Glöm inte att ange namn och adress. Boken kan också köpas på Jädraås station.



Recenserat

Gunnar Sandin har läst!



Från järnvägsstation till kommunikationsnod. En studie av verksamhetsformer, rumsliga komponenter och anpassning till nutida resandebehov i järn-

vägsstationer från sju länder

Ingen anslående omslagsbild, bara en tung akademisk titel. Men även doktorsavhandlingar om järnväg bör i princip uppmärksammas i *Sidospår*, och införlivas i Järnvägmuseets bibliotek, åtminstone om de är skrivna på svenska och inte alltför tekniska.

Aram Bakerson disputerade förra året i arkitektur på Chalmers. Att Sverige sätts in i ett internationellt perspektiv är en förtjänst. De övriga länder som det hämtas exempel från är England, Frankrike, Italien, Japan, Ryssland och Tyskland. Inte minst avsnittet om Ryssland och Moskva är intressant eftersom språket ofta är en barriär åt det hållet. Här får vi information om nio stationer (varav en på väg att läggas ner) i tolvmiljonersmetropolen Moskva.

En annan svensk forskare som behandlade Moskva var dock kulturgeografen Tommy Book genom en artikel i *Spår* 2008. Book och hans lärare Lennart Améen är en av Bakersons utgångspunkter när han redogör för problemen med att dra in järnvägar och placera stationer i en storstad. Nationella lagar och etableringsregler liksom den lokala terrängen påverkar resultatet, men resultatet blir rätt likartat. Ett antal säckbangårdar blev det vanliga mönstret. Det är bara Stockholm och Tokio samt på sistone Berlin som bryter mönstret bland de storstäder som tas upp i avhandlingen.

De allra flesta stationer som det rör sej om byggdes på 1800-talet och ofta före dess mitt. Mycket har hunnit ändras under den tid som förflutit sen dess. Det är inte bara kungliga väntsalar som blivit obsoleta samtidigt som nya behov har uppstått, och järnvägsbolag, järnvägsförvaltningar och kommunala instanser möter stora utmaningar. Inte minst i form av växtvärk. Må vara att järnvägen fått konkurrens men befolkningstillväxt och ökat välstånd har ändå gjort att tågresandet expanderar, ibland

mycket starkt. Överbyggnad av bangårdar är ingen helt ny företeelse men just nu brer den ut sej och diskuteras som bekant även för Stockholms del. Bakerson noterar också att vild och störande cykeluppställning kring stationerna är ett utbrett problem. De ofta lappvisa ut- och ombyggnaderna kan leda till irrationella och svåröverblickbara kommunikationsvägar.

Och stationernas omgivning har förtätats. Bakerson tycker att stationer bör veta mot ett torg, men var man inte förutseende på 1800-talet är det för sent att åtgärda den saken nu.

Insikten om problemen är inte ny och för svensk del har den behandlats i Kurt Hultgrens *Stations-Guide* från 2002. Men internationella perspektiv är som sagt nyttiga.

Avslutningsvis måste likväl påpekas att Aram Bakersons avhandling inte är helt lyckad. Texten är inte genomarbetad med sina upprepningar och stavfel, betygsättningen blir ofta ytlig och schablonartad, utvecklingarna om skulpturer och annan utsmyckning känns ovidkommande, ett antal mediokra färgfoton hade med fördel kunnat bytas ut mot klagörande ritningar. Felet är förvisso författarens men handledare och utgivande institution kan inte friskriva sej. Problemet är inte begränsat till arkitekturutbildningen på Chalmers, för det är ett bestämt intryck att framför allt den formella nivån har sjunkit på svenska doktorsavhandlingar. Synd, särskilt när ämnet är intressant. 

Anders Lundquist har läst!



Ånglokomotiv jag mött – en bilderbok om en rykande fascination – av Leif Dahl. Utgiven på Trafik-Nostalgiska Förlaget (TNF-bok 102, ISBN

978-91-8627-541-9).

Redan på omslaget möts vi av en klassisk svensk ångloksbild: ett godståg i motlut draget av en frustande järnhäst i vinterlandskap. Bilden togs av författaren vid en bergskärning på linjen Umeå–Holmsund och Lövöbacken där. I förordet läser vi att det är just härifrån Dahls första järnvägsminnen som liten gosse härstammar, de månatliga resorna med familjen från Holmsund till Umeå och den tidiga fascinationen för ångloket – ”en svart, fräsande, rykande, het best”.

Att Dahl även hyser en stor fascination för

fotografering får vi bevis för genom hela boken (104 sidor med halvtannat hundratal ångloksbilder de flesta i svartvitt). För den fotointresserade hade det varit intressant att veta vilken fotoutrustning Dahl använt under alla de år som bilderna tagits, men i slutändan är det trots allt bilden i betraktarens öga som gäller.

I bokens fortsättning får vi veta att Dahl alltid sökt sig till ordinarie driftbilder och således får vi inte se några från museibanor eller extratågskörningar. Först reser vi ut i norra och mellersta Sverige och bjuds på många fina järnvägsscener både från normal- och smalspår mestadels på 1960-talet.

Dahl nöjde sig emellertid inte med Sverige utan blickade ut i Norden, Europa och bortom. Först besöker vi ”järnvägens vagga” Storbritannien. Där drevs fortfarande 1960 nästan all järnvägstrafik med ånga. Vi får oss en portion välkända vyer med klassiska loktyper, åtminstone för oss som tittat i engelsk järnvägslitteratur. Spanien (med bland annat Garratlok), Öst- och Västtyskland och Österrike avverkas därefter, varpå följer några bilder från Italien bland annat med lok försedda med Franco-Crosti förvärmare. Loken saknar skorsten på den vanliga platsen därframme utan den återfinns på ena sidan en bit bakom ångpannans mitt.

Vi tas tillbaka till Norden. De sista åren med reguljär ångloksdrift på DSB, VR och NSB skildras på några uppslag och hittills är det enbart svartvita bilder som återgetts. Jag föredrar svartvitt när det gäller ånglok, men det beror kanske på att de första lokbilderna jag såg var just svartvita.

Slutet av boken tas upp av färgbilder tagna i republiken Sydafrika med dess kapspår (1067 mm). Dit kom Dahl å tjänstens vägnar i samband apartheidpolitikens upphörande. Bilderna är tagna med samma definition som varit Dahls ledstjärna: ordinarie driftbilder. Den sydafrikanska järnvägen återges med samma öga som skildrade de tidiga svenska miljöerna på 1950–60-talet. Nu i en exotisk miljö och ett tredjedels sekel senare.

Lite kritik: ett antal bilder är inte riktigt skarpa (viktigt när det gäller teknikmotiv). Om det är en miss i produktionen är det synd. Är det ofokuserat eller rörelseoskarpt borde de inte varit med.

Oaktat ovanstående marginalkritik är detta en mycket trevlig bilderbok av en engagerad järnvägsfotograf och alla som var med då och även de som inte fick uppleva ordinarie ånglokstrafik bör skaffa boken som kostar knappt 300 kronor. 

Lars Olov Karlsson har läst!



Motorloket T41 var SJs första stora diesellok. Visserligen byggdes bara fem lok av typen, men de var lyckade

och kom att följas av många liknande lok av typerna T43 och T44. Bengt Spade har på drygt 100 välillustrerade sidor i princip berättat allt som är värt att veta om dessa fem lok.

Vi får veta allt från motorloken tidiga historia, förarbetet till T41 med olika skissade konstruktioner, tillverkningen i Trollhättan, teknisk beskrivning ner på detaljnivå, beskrivning av loket i drift, först i södra Sverige, sedan i Dalarna, och slutligen lite om vad som hände sen med diesellokens utveckling i landet. Vi

får också mycket personliga minnen från såväl författaren som andra som har haft med loket att göra.

Illustrationerna är värda särskild uppmärksamhet. De visar loket under hela den aktiva tiden, och det är för det mesta alldeles förträffliga bilder av högsta kvalitet. Se bara på den fantastiska omslagsbilden av T4 101 (som loket hette från början) tagen i Nässjö av järnvägshobbyns grand old man, Urban Thiel, 1956. Bilderna visar inte bara loket eller detaljer på dem, utan också i hög grad miljön i vilka de användes och med vilka tåg de gick.

Vi får först möta de nylevererade loket som från 1956 gick på Halmstad – Nässjö och Borås – Alvesta. Loket gick i såväl gods- som persontåg. När Borås – Alvesta elektrifierats 1962 hamnade loket i Borlänge, och användes huvudsakligen på linjen mot Mora. Även här var det såväl i person- som godståg som T41-loket användes. Härliga bilder visar tunga kalktåg med både två och tre lok.

Sveriges Järnvägmuseum har två T41-lok som brukar visas upp vid högtidliga tillfällen, senast vid Dieseldagarna i Ängelholm 2010.

Den enda aspekten som egentligen inte berörs i boken är T41 i modell. Den tillverkas ju i skala H0 av järnvägmuseets egen modellbyggare, Bengt Lindberg, och säljs i byggsats med färdigmonterat underrede. Jag har en byggsats liggande, och boken har givit mig den där nödvändiga kicken att sätt igång bygget!

Boken om T41 är en av de bästa som kommit ut på senare år. Författaren, och förlaget Trafik-Nostalgiska, kan känna sig stolta. Vi andra kan bara köpa den, luta oss tillbaka, njuta och drömma.

Sen får vi hoppas att författaren och förlaget fortsätter på den inslagna linjen. Jag tror inte att jag har fel om jag misstänker det är en bok om T43 på gång. Vi ser fram mot den med stor spänning.

Owe Danneskog's normalspåriga järnvägsminnen. fortsättning från sidan 7

ket startade vid centralen blev jag liksom distraherad och visade nog mer intresse för ångloket vars ångslag ekade över nejden när det arbetade sig förbi med ett tåg än för henne. Nåja. Våren 1964 hade jobbet kommit så långt norrut att B 1314 kunde sköta sin uppgift hemifrån Gävle i stället. Säkert skönt för personalen (om de var från Gävle) men vi i Uppsala blev en upplevelse fattigare.

Kring denna tidpunkt började jag mitt nuvarande jobb i bilbranschen varför jag ofta kom att cykla förbi lokstallet vid Uppsala C. Man hade då ett påeldat ånglok som "reserv"; E2 1044. Detta kunde också användas som ploglok, något som bl a behövdes när ett rälsbusståg fastnade i ett snöoväder utanför Balingsta på Enköpingsbanan 1964. Jag råkade se när loket avgick, och det hela återgavs senare i en artikel i Upsala Nya Tidning. Man fick dra rälsbussarna till Uppsala med ett stångkoppel. Jag minns också hur såväl Ub-lok som tidigare nämnda J-ånglok syntes vid stallet, där dessutom B-lok stod uppställda som "krigsreserv" fram till att lokstationen i Uppsala avvecklades vid mitten av 1970-talet. Ett annat ånglok som stod i stallet under slutet av 1960-talet var Järnvägmuseums F 1200, som efter att ha använts vid firandet av Uppsala Centrals hundraårsjubileum i september 1966 blev kvar där. Säkerligen beroende på den stundande flytten av museet till Gävle.

Ett annat av Järnvägmuseums ånglok som också befann sig där under dessa

år av samma orsak var det smalspåriga 1067-ångloket L2t 4013 (fd Blekinge Kustbanors nr 9). Detta hade på överföringsvagn skickats till Uppsala, kanske direkt efter SJK-utfärden mellan Halmstad och Karlshamn 1965, och stod då kvar under presenningar på denna vagn utanför lokstallet fram till 1970 då det flyttades till det då i Gävle invigda museet.

Slutligen kan jag nämna apropå detta med rälsbusståg och snö på Enköpingsbanan att jag var med om en resa på denna järnväg i februari 1968 när vintern verkligen slagit till. Jag hade då fått ett erbjudande av pappa att följa med på ett söndagståg till Enköping, bestående av åtta rälsbussar. Som tur var enbart motorvagnar, vilket visade sig behövas då ett snöoväder brutit ut. Vi kom dock fram till Enköping utan problem, och efter en timme där vände vi åter. I ännu mer snö... Jag minns att snön gick upp till dörrarna just när vi körde över gårdarna vid Balingsta, och säkerligen hade man valt denna tågsammansättning inte bara för antalet passagerare. För på den tiden visste man hur man klarade av att köra tåg i snö och såg till att man hade planering och resurser för detta. Och för det mesta gick det då bra. På den tiden....

**Owe Danneskog
Lars Granström**

Titan " Ajax. Fortsättning från sidan 11

som fast maskin.

Ajax

Loket har under hela sin användningstid på SJB varit ett sorgebarn, ett måndags-exemplar. Det har redan från början fått repareras kortare eller längre tid. Tjänstgöringen har mestadels varit ballasttjänst och i något enstaka fall persontrafik. Det finaste uppdraget tycks ha varit ett av invigningstågen vid järnvägsinvigningen till Skövde 1859. Efter det verkar loket inte ha gjort mycket väsen av sig utan ha då som det visat sig undgått fortsatta reparationer fram till dess att loket såldes vid auktionen den 10 juni 1863 i Göteborg. Det kan ha gjort tjänstgöring fram till dess vid verkstaden i Göteborg.

Enligt Sahlboms uppgifter och enligt min redogörelse så är det Ajax som säljs till Motala verkstad för skrotning.



Sommarprogram i Ängelholm

Öppet juni-augusti alla dagar kl. 10-17
Midsommarafton stängt

MINIBANA

Öppet alla dagar
juni-augusti kl. 11-16

Även körningar vid förfrågan på
helgerna i maj -kontakta museikassan



UTSTÄLLNING

Världen i miniatyr!
Eskader -
80 år svensk
modellhistoria

Visas t.o.m. 31/8

FAMILJEDAG

18/6 i parken bakom museet

Minitåg, korvgrillning, trambilar
Kl. 13 konsert med Mamma Måd
och mycket mer!