

SIDOSPÅR 3/11

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum





Robert Sjöö Museichefen har ordet

Förändringar i sikte

Det skrivs mycket om museet just nu. Tyvärr är det mest svarta rubriker om hot om nedläggning i Ängelholm och beslut om nedläggning av vägmuseet i Borlänge. Vi har varit under utredning så länge jag kan minnas men tyvärr har de förändrat ganska lite mer än att verksamheten med jämna mellanrum ställts under ny huvudman. Med Trafikverket har vi kommit in i skarpt läge. Det är dock ingen slakt av museerna som står på dagordningen utan ett allvarligt försök att få till en långsiktigt fungerande lösning för att i första hand garantera det väg- och järnvägshistoriska kulturarvet. Vi förvaltar en samling som vi är skyldiga att lämna över till kommande generationer i bästa möjliga skick och med mesta möjliga kontext. För att klara det måste vi förädla våra lokaler och använda vår personalkompetens effektivt. Det är därför vi registrerar, digitaliserar och restaurerar och det är därför vi gallrar kraftigt i samlingen.

Den publika verksamheten, utställningar, arrangemang och tågtrafik är vår möjlighet att dela med oss till vår omvärld och även till vår ägare, Sveriges medborgare och skattebetalare. Genom det utåtriktade arbetet ökar eller väcks intresset för trafikens och järnvägens historia. Det är ett nödvändigt växelspel mellan samlandet, vetandet och visandet. När allt fungerar som det ska fungerar sambandet som en positiv spiral. Om eller när Trafikverkets eller statens ekonomiska medel för museiverksamheten är begränsade gäller det att motverka att det skapas en negativ spiral. Lösningen som ligger nära till hands är att hitta partners för den publika verksamheten som bör vara attraktiv för ett flertal aktörer. Det är därför Trafikverket har fört diskussioner med Ängelholms kommun om driften av museet och det är därför utveckling av ett väghistoriskt museum i Kjula utanför Eskilstuna, där de väghistoriska samlingarna finns, planeras i samverkan med Eskilstuna kommun.

Samlingarna är statens ansvar och det finns inget som säger att Trafikverket inte kommer att ta det ansvaret. Järnvägssamlingen, i synnerhet fordonen, har en tillfredsställande förvaring i Gävle och det är därför rimligt med både en kunskapsavdelning

och en publik verksamhet i anslutning till denna. Det är samtidigt lika rimligt att söka ett ökat samarbete med Gävle kommun och region Gävleborg för det utåtriktade arbete som till stora delar är riktat mot en lokal och regional publik. Målbilden är att den samlade verksamhet Trafikverkets museer bedriver i dag ska öka och inte minska men samtidigt att den totala insatsen från staten genom Trafikverket inte ska bli större. Vi har i ett antal utredningar konstaterat att museerna är underfinansierade och om inte anslagen ökar så måste intäkterna öka på annat sätt. Att flytta hela verksamheten till en för turistnäringen starkare region är en kittlande tanke men i dagsläget inte en realistisk utgångspunkt.

Sveriges Järnvägsmuseums publika verksamhet i både Gävle och Ängelholm har under sommaren höjt vårt attraktionsvärde avsevärt. I juli tog vi emot över 10 000 besökare på respektive arena, rekord för en månad på båda orterna. Paradoxen är således att vi blir allt mer framgångsrika trots att vi kostar förhållandevis lite per besökare i jämförelse med andra statliga museer och att vi ändå måste effektivisera. I det långa loppet har vi säkert nytta av att ändra vårt förhållningssätt. Framtidens museer kommer inte att ha råd med skarpa skott mellan verksamheter med olika huvudmän eller finansieringsformer. Som jag ser det så kommer oavsett vem som äger vad, av de järnvägsmuseer som i dag är offentligt finansierade, ett nära samarbete att vara helt nödvändigt för framgång. Processen under resan dit är emellertid väldigt besvärlig för personalen. Det gäller både ledare och medarbetare. Det är aldrig roligt att läsa om hot och förändringar i morgontidningen vid frukostbordet.

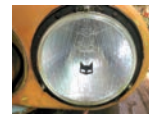
Ni är många museivänner som brinner för järnvägshistoria och Sveriges Järnvägsmuseum. Jag brukar ofta använda ordet folkrörelse när jag beskriver den ideella järnvägshistoriska verksamheten. Tillsammans utgör vi en kraft som borde kunna påverka de politiska beslut som trots allt är en förutsättning för oss, vare sig de sker på statlig eller kommunal nivå. Gör gärna din röst hörd! Det är alltid någon som lyssnar.



Järnvägsmusei 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).



Torsdagsgruppen

I slutet av våren gjordes ett uppehåll med det pågående projektet med sanitetsvagnen som är tänkt att serva med toaletter, duschar och tvätt i tåg under framtida järnvägsresor.

Förfrågan kom från Henrik Reuter Dahl, chef för publika verksamheten vid Sveriges Järnvägsmuseum, om Järnvägsmusei vänners torsdagsgrupp skulle kunna tänka sig att ta sig an ett "kort" projekt som gällde SJ Y7 nr 1113.

Tanken var att motorvagnen skulle kunna ingå i pendeln som brukar gå mellan Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle och Gävle Centralstation vid olika evenemang. Om den skulle kunna användas behövdes en allmän uppsnyggning, ingen antikvarisk renovering, utan just en uppfräschning. Vi i Torsdagsgruppen ansåg enhälligt att vi skulle ta oss an detta nya projekt. Ett litet sidoprojekt som omväxling till det pågående arbetet med sanitetsvagnen.

Efter syning av vagnen som gjordes tidigare under året framkom att det behövdes en del målnings- och rostlagtningsarbeten, bl.a. var det känt att ena takluckan läckte in vatten vid nederbörd. Detta var förutsättningarna och i skrivande stund den 11/9 kan Torsdagsgruppen konstatera att "Projekt Y7 1113" under ledning av Bengt Lindberg i stort sett är genomfört. Endast en del "småfix" återstår innan vi kan anse att uppdraget är slutfört.

Det som hittills har gjorts på Y7 1113 är följande: Rostlagning av yttre skikt, bl.a. var en av takluckorna och en gaveldörr i mycket dåligt skick. Gaveldörrens nedre del har bytts ut mot ny plåt. När det gäller takluckan hade tidigare lagning släppt, väta och tidens tand hade satt igång ett rostangrepp som hade spridit sig utåt åt alla sidor från takluckans kanter ut på taket.

Samtliga stolstommar har plockats ut, alla dynor för rygg och sits har fått en översyn och rengjorts och trasiga dynor har bytts ut mot nya. Ett antal stolstommar var målade i avvikande ljusare grön färg, dessa har målats i enhetlig färg som överensstämmer med övriga stommar. Armstöden har fått en uppsnyggning med slipning och ny fernissa.

ei Vänner

All interiör inklusive, askkoppar och papperskorgar har rengjorts, papperskorgarna har fått ny färg över flagnade och rostiga ytor. En del förbättringsmålning har gjorts inne i vagnens inntak. Målning av motorvagnens yttre, tak, sidor och banröjare.

Ytterligare bilder från arbetet med Y7 1113 finns på denna länk som leder till Järnvägmusei Vännerns hemsida www.jvmv.se/motorvagn/y71113

Christina Engström



Gruppfoto på några av de medlemmar som lagt många ideella arbetstimmar på att få ordning på Museets motorvagn Y7 1113. Stort tack till er alla! Foto: Lennart Lundgren.

Elloket BJ O 214



En motion till JvmV årsmöte 2010 tog upp frågan vad som händer med museets O-lok. Årsmötet beslöt att styrelsen skulle se vad som kunde göras.

På efterföljande styrelsemöte beslutades

att skjuta till en mindre summa pengar för att göra en undersökning av lokets skick vilken senare ska bli ett beslutsunderlag för en eventuell fortsättning.

Bengt Boman har tagit på sig rollen som projektledare för undersökningen. Till sin hjälp har han Gunnar Jonsson och Patrik Hjelm. Resultatet ska förhoppningsvis



Mätning och kontroll av alla elkablars isolation. Foto: Lennart Lundgren. Bilden till vänster, foto: Gunnar Jonsson.

visa vilken kostnad det är för att göra loket driftdueligt. Därefter kommer beslut att fattas hur man går vidare.

Rolf Sten



Järnvägmusei Vännerns bildprojekt JvmV bild är nu inne på sin nionde månad. Antalet deltagare är nu uppe i 18 stycken och ytterligare några kommer att tillkomma. Både nytillkomna och deltagare de som varit med från start har visat stort engagemang i uppgiften. Ytterligare två 3-dagarskurser har hållits, även denna gång under ledning av Rolf Sten. Daniel Dufvenberg har fungerat som lärarstöd. Antal skannade, kontrollerade och uppdaterade bilder ökar konstant. Under augusti månad passerades antalet klara bilder 20000. Vad som är positivt att se är att kvalitetsnivån på bilderna är mycket hög. Detta bådar gott för den framtida introduktionen och tillgängliggörandet av bilder på Internet, något som är huvudsyftet

med hela projektet. Projektet ger också Sveriges Järnvägmuseum en kvalitets-säkring av bilderna.

Sveriges Järnvägmuseum har under sommaren erhållit, från Svenska Järnvägsklubben, en samling som består av cirka 3000 ritningar. Ritningarna består av bangårds- samt banprofilritningar, både från och Statens Järnvägar ett stort antal enskilda järnvägar. Hela den samlingen har under sommaren och framåt tagits om hand av bildprojektet. Som inledning sorterades och rengjordes samt förtecknades dessa ritningar under överinseende av Robert Herpai och Christina Engström från museet. Skanning har nu inletts och cirka 800 ritningar är nu klara. Arbetet

Fortsättning på sidan 13

JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

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



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

Som medlem i Järnvägmusei vänner får du bland annat föreningens årsbok "SPÅR", medlemstidningen "SIDOSPÅR", rabatt i Sveriges Järnvägmuseums butik samt fri entré till de nordiska Järnvägmuseerna. (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 3 - 2011, årgång 8

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

© JvmV 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 4 2011 utkommer i november
Presstopp 20 oktober

SIDOSPÅR 3/11



Omslagsbilden visar den av JvmV upprustade motorvagnen Y7 1113 på sin premiärtur vid motordagen 17 september. Motorvagnspendeln från Gävle C ankommer till Hennan. Foto: Rolf Sten.




Årets museidag!

Motordag

Lördag 17 september 10-16
Sveriges Järnvägsmuseum



Bosse "Bildoktorn" och dagens "högtalar-röst" Gert Ekström.



Utsikt mellan banvaktsstuga och uthus.

En lokomobil som kraftkälla till en maskin som används för tillverkning av träull.



Årets Museidag på Sveriges Järnvägsmuseum gick i motorernas tecken.

Vädrets makter visade sig från sin bästa sida och det blev en vacker och solig höstdag.

Det högst preliminära besökarantalet uppskattades till cirka 3900 personer.

På den här uppslaget följer några bilder från aktiviteterna, håll till godo!

Samtliga foton: Rolf Sten

1950-tal? Ångloket SJ E2 904, banvaktsstuga och en moped som "puttrar" förbi.



Till höger: En rälsbusmotor ger synnerligen högt ljud utan ljuddämpare! Därunder: Banvakten och två banarbetare visar hur manuell slipersbyte går till.

Nederst: Den ångmaskinsdrivna kranen i lyftartagen inför en imponerad publik.



I vanlig ordning arrangerade JvmV Järnvägsmarknad. Thomas Gustafsson i marknadssektariatet.





Utsikt över "motordagsområdet" norr om Hennan. T42 205 "laddar upp ljudupplevesen och passerar med ett muller, se bilden till vänster. I kopplet hänger ett timmertåg på 1400 ton, utlånat av TÅGAB.

På bilden nedan rullar Årgångståget in till Hennan.



Anrika SJ-buss passade på att fira 100 år och vad passar då inte bättre än att visa upp några veteran SJ-bussar.

En smalspårig industribana, 600 mm, var uppsatt och på den visades ett antal små industrilok upp. Transporterna bestod av jord från lingrövmaskinerna och makadam från stenkrossen.



En fungerande stenkross modell Ä visades upp. Kraften fick den från framdelen av en gammal lastbil. Remtransmission mellan kross och lastbil.



Motorvagnspionjärer

Motorvagnarnas historia vid svenska järnvägar är fascinerande, och har beskrivits av Ulf Diehl i SPÅR 1987 och 1989, liksom i tillverkande företags kataloger och minnesskrifter.

Redan i Nils Ericsons planering av SJ ingick att stambanorna skulle förbinda Stockholm, Göteborg och Malmö på snabbaste och billigaste sätt utan hänsyn till andra orter, som skulle få bygga anslutningsbanor till närmaste SJ station. När man ser på kartan verkar det konstigt att SJ passerade så nära Växjö, Eksjö, Skara, Mariestad och Örebro. I den ursprungliga planen skulle man också ha gått en mil utanför Jönköping, men anslutning till sjöfarten gjorde att han slutligen accepterade att gå ner till hamnen vid Vättern. Det gjorde att vi fick en mängd enskilda matarbanor.

Nästa nyhet för lokalisering av sidobanor var på 1880-talet, då man med förebild från Tyskland och Danmark började bygga lokaltrafiknät kring större städer. Speciellt i Skåne fick vi då många banor där godstrafiken var obetydlig utom vid sockerbetsskörden.

Behovet av speciella fordon för korta turer på sidobanor var tidigt känt. Redan 1881 byggde den danska verkstaden Scandia med maskin från Nohab ångvagnar av boggityp för Gärds Härads järnväg söder om Kristianstad, där man i vissa fall hade öppna soffor och bagagehyllor på taket. Vagnarna hade normala buffertar och koppel då det kunde vara aktuellt att medföra någon vagn för styckegods eller extra passagerare. Atlas byggde likadana vagnar 1882 för andra skånska banor, och från 1887 ångspårvagnar för Stockholm. Oxelösund-Flen-Westmanlands järnväg byggde själv från 1883 med maskin från Munktell ångspårvagnar för sin lokaltrafik till hälsobrunnar vid Oxelösund och Hällby, och även för några andra banor. Skåne-Hallands järnväg köpte 1886 en ångboggivagn från den tyska tillverkaren Borsig för trafiken till Höganäs. Tanken med dessa ångvagnar var att de skulle vara lättare och billigare i drift än loktåg genom att ingen eldare behövdes för så

Gärds Köpinge 23 januari 1923. "Bilvagnen" och dess släp demonstreras för bland andra dåvarande maskiningenjören vid Östra Skånes Järnvägar, ÖSJ, Hjalmar Nordenhem vilken även har tagit bilden.



Leveransfoto Mjölby - Hästholmens Järnvägs, MHJ, ångvagn. Levererad av vagnfabriken i Arlöv 1909. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

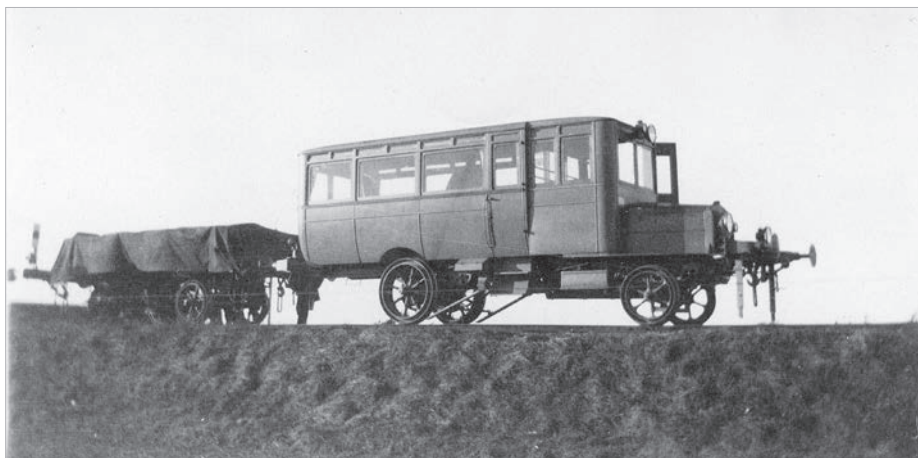
små ångmaskiner, och det fungerade på skånska banor med små höjdskillnader. Eldrift med likström infördes därefter på Djursholmsbanan och flera spårvägar, men krävde egna lokala ångkraftverk och ganska tät trafik, så det passade inte för banor på landsbygden. Nästa försök var 1907 när vagnfabriken i Arlöv levererade treaxliga vagnar med liten högttryckspanna för 20 atm och fyrcylindrig ångmaskin från den franska tillverkaren Purrey. Den sista levererades 1909 till Mjölby-Hästholmens järnväg, men hade så många problem att pannan och maskinen avlägsnades 1914, och vagnen blev ombyggd till en normal tvåaxlig personvagn 1923.

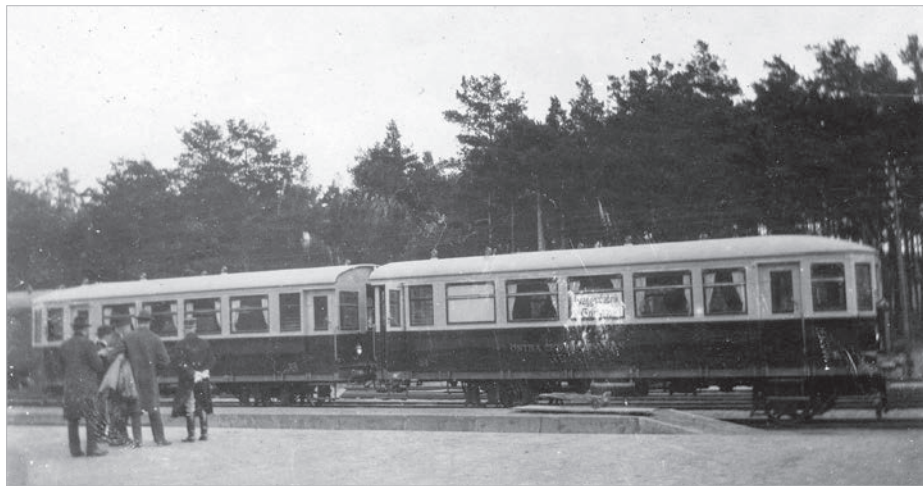
En stor nyhet var när ASEA och Atlas bildade Dieselelektriska VagnAB-DEVA som med erfarenhet från fartyg och industrier erbjöd motorvagnar med en relativt stor dieselmotor som drev en likströms-generator som gav ström till elmotorer vid axlarna. De första DEVA-vagnarna

köptes av SJ 1912, men SJ hade inte gles lokaltrafik som passade, och då de kom att kräva mycket underhåll blev de ombyggda för lokaltrafik med kontaktledning i Kiruna. Däremot kom den 1913 levererade DEVA-vagnen vid Mellersta Södermanlands järnväg att gå länge i trafik. DEVA fortsatte att utveckla sina vagnar som hade en stor fördel då de kunde startas direkt medan ångvagnarna krävde en väntetid innan ångpannans tryck var tillräckligt, men de var relativt dyra.

Det fanns också förbränningsmotorer som kunde drivas med bensin, bentyl eller sulfitsprit, men före världskriget var de inte tillräckligt stora för annat än små dressiner, och drivsystemen med växellåda, kedjor och kardaner var inte tillräckligt utvecklade. Några få vagnar byggdes med elsystem från Westinghouse.

Efter kriget utvecklades busstrafiken till en svår konkurrent och både järnvägar och deras leverantörer sökte lösa problemen





genom motorvagnar. Enskilda järnvägar prövade små lätta modeller trots att tidigare försök med gamla ångspårvagnar utrangerade från Stockholm inte lyckats vid Dala-Hälsinglands järnväg.

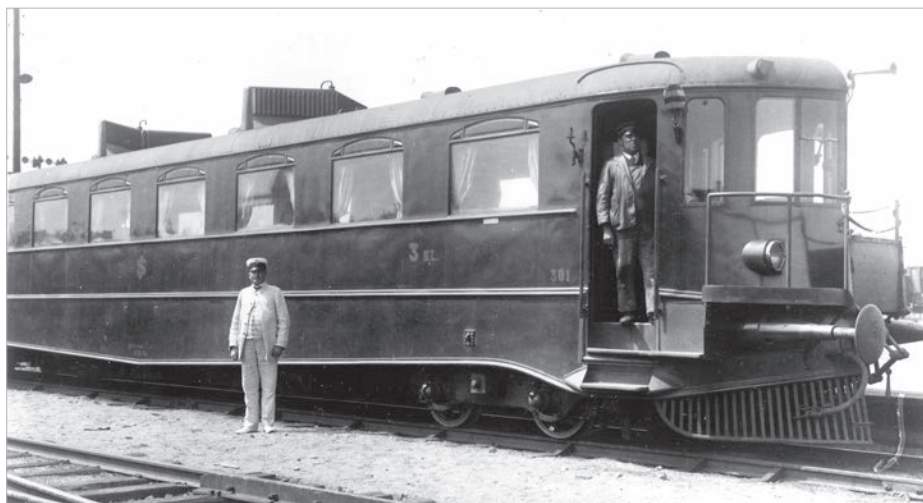
Jean Roths Eftr i Stockholm importerade FIAT bussar som fick järnvägshjul, men behöll karossen med plats för 23 passagerare, motorn på 45 hkr, växellådan och kardanaxeln. De första köptes 1921 av Uddevalla-Vänersborg-Herrljunga järnväg och Mjölby-Hästholtens järnväg, men det dröjde till 1922 innan de blev godkända av myndigheterna.

Östra Centralbanan hade också kontakt med Roths, och i januari 1923 levererades en som man då kallade "bilvagn" av fabrikat Fross-Büssing i Trelleborg och kördes, tillsammans med en liten godssläpvagn upp mot ÖCJ, men via en slingrig omväg som gjorde att den kunde demonstreras för många andra järnvägar med motorvagnsplaner (se bild nederst på vänster sida). Under 1920talet var motorvagnar mycket diskuterade bland järnvägens ingenjörer, och nya leveranser kombinerades ofta med demonstrationsturer på olika banor eller vid fackföreningsmöten. Den 23/1 var den i Gärd Köpinge vid Östra Skånes järnväg och blev fotograferad av maskiningenjören

Hjalmar Nordenhem. ÖCJ ansåg att den fungerade bra och byggde själv 1923 om en liten Kissel lastbil med Buick motor till bilvagn som 1924 sattes i trafik med en av ASJ Linköping byggd släpvagn. De hade då korgar med lodrät teakpanel, som sedan blev vanligt för bilvagnarna.

Roths levererade därefter 1924 till ÖCJ två bilvagnar 24,25 från WUMAG i Görlitz med Büssing motor, kedjedrift och stålorg. Förarplatsen hade då flyttats fram till sidan av motorn, men fortfarande var det bara avsikt att köra med motorn framåt, även om två vagnar kunde kopplas ihop med bakgavlarna. Den 26/4 visades vagnarna i Brösarp för ÖSJ maskiningenjör. Ett problem var att myndigheterna ursprungligen bara tillät hastighet 30 km/h för enbemannade vagnar, men det höjdes snart till 60 km/h. ÖCJ 24 förstördes 1932 av brand efter bensinläckage, och de övriga slopades vid förstatligandet 1939. ÖCJ 25 stod länge kvar som sommarstuga och hamnade slutligen 1988 vid Järnvägmuseet.

SJ köpte 1922 tre större boggimotorvagnar från Deutsche Werke Kiel, med 180 hkr Mercedes-Benz motor och plats för 61 passagerare. De tilldelades III distriktet i Malmö och förevisades för intresserade järnvägsmän. De fick nr 301-303 och litt



Östra Centraljärnvägens, ÖCJ, "bilvagnar 24 & 25 demonstreras i Brösarp 26 april 1924.

Foto: Maskiningenjören vid Östra Skånes Järnvägar, ÖSJ, Hjalmar Nordenhem.

X4a/Co1 men blev ingen succé. Nr 301 fick redan 1929 motorn urtagen men gick till 1932 som släpvagn till de andra som slopades 1933. I SJ jubileumsskrift 1931 blev de inte ens omnämnda.

När Mjölby-Hästholtens järnvägs fick sin FIAT buss godkänd 1922 kunde den dåligt fungerande ångvagnen byggas om till personvagn litt BC3. FIAT-bussen vid MHJ fick liksom vid UWHJ kompletterande hemmabyggt lätt personsläpvagn. UWHJs bilvagnsätt såldes 1929 till den nybyggda Åmål-Årjängs järnväg. MHJ kompletterade med en tvåaxlig DEVA-vagn byggd 1925 som köptes från Borås-Alvesta järnväg och som vid förstatligandet 1940 blev SJ 8. FIAT-bussen ersattes 1936 med en modern boggirälsbuss med postkupé från Nohab, som blev SJ 422.

Även andra svenska uppfinnare och tillverkare fann att motorvagnar var ett intressant område. Kalmar verkstad gjorde en vagn 1923 till Landskrona-Kävlinge-Sjöbo järnväg, som blev SJ 304 och gick kvar många år. Man byggde ett diesellok och gjorde också många försök till motorisering av befintliga personvagnar. Vid den tiden hade man blivit medveten om att det kunde vara fördelar ur skattesynpunkt att redovisa allt som "modernisering" av äldre vagnar även om inte många delar behölls.

Sala-Gysinge-Gävle järnväg gjorde 1926-1927 ett misslyckat försök med kolgasdrivna 150 hkr Daimler motorer som av Jönköpings M V / Juneverken monterades under befintliga boggipersonvagnar, men de hade så många problem att de återställdes 1928. Hässleholms Verkstad byggde 1925-1926 tre motorboggivagnar till Uppsala-Gävle järnväg, och vid förstatligandet fick de SJ nr 308,309, medan en under några år gick märkt Gävle-Ockelbo, och sedan blev SJ 300. Karlskrona-Växjö järnväg köpte 1926 en tvåaxlig vagn från Hanomag med 2x75 hkr Daimlermotor. Från 1925 blev det större fart på motorvagnsbyggandet, då framför allt DEVA lanserade nya modeller.

SJ:s första motorvagn X4a 301 levererades 1922. Byggdes om 1929 till släpvagn, och slopades redan 1933..

Foto 1922, samling Erik Sundström.

Lite om SJ ångpannor och deras numrering

”Vid närmare betraktande sönderfaller det i tre delar” skrev en gång en elev i en skoluppsats och fick en röd bock i kanten.

Trots detta skulle uttalandet kunna gälla för ett ånglok, som kan uppdelas i tre delar: maskineriet med ram, ångpannan och tendern.

Maskineri och ram betraktas sedan länge som själva ångloket, när ramen skrotas är ångloket skrotat.

Att en tender kan leva ett eget liv är ju välkänt, den kan flyttas mellan olika lok och loktyper och även användas som tankvagn eller ombyggas till växlingsvagn och snöplög

Att en ångpanna kan flyttas mellan olika lok är dock inte så välkänt. Men när det gäller SJ ånglok är det närmast ovanligt att den ursprungliga ångpannan fortfarande ligger inlagd i loket när det slopas. I de få fall när så händer beror det oftast på en ren slump genom att loket återfått sin ursprungliga ångpanna vid sin sista stora revision och ångpannebyte. Nästan alla SJ:s ångpannor vandrade runt i ett stort utbytessystem. Om loket hade en ångpanna som levererats tillsammans med ett ånglok eller en ångpanna som efterbeställts som reservpanna eller utbytesspanna är närmast slumpartat. Att för detta regelmässiga utbyte av ångpannor beskriva det som om att loket fått en reservpanna är alltså både rätt och fel eftersom nästan alla ångpannor hade perioder då de låg nyreviderade i reserv och väntade på nästa tjänstgöring i något lok. De kallades då för reservpannor.

När ångpannorna flyttas ofta mellan loken och inte längre ligger kvar i sitt ursprungslok, så kan det lätt uppstå förvirring och det är nödvändigt att även ångpannorna betraktas som individer och får ett eget nummer.

Låt oss först betrakta hur en ångloksrevision gick till. Under ånglokens aktiva period fick loken oftast en storrevision efter 100 000 – 150 000 km tågtjänst. En sådan storrevision, klass IIIA, skedde ungefär vartannat till vart tredje år. Vid denna revision, som ofta kunde ta 2-3 månader, lyftes ångpannan ur loket och genomgick en egen revision på en särskild ångpanneverkstad innan den åter inlades i loket, medan maskineriet fick sin översyn på den vanliga verkstaden. Ibland kunde det hända att ångpannan fordrade lång reparations tid och då fick maskineriet vänta. Exempel finns på revisioner som tagit långt över ett år. I ett sådant fall kunde man alltså spara tid genom att istället lägga

in en färdigreparerad ångpanna om man nu hade en sådan i reserv. Då blev reparationen av ångloket en revision klass IIA istället. Det var en mycket stor fördel att man istället kunde lägga i en av de ångpannor som man hade i reserv om en ångpannerevision drog ut på tiden,. Alltså satte SJ och många privatbanor detta i system. Det fanns ingen regel när detta kunde ske, ibland kunde ett ångpannebyte ske vid varje storrevision (detta var dock rätt ovanligt), ibland kunde det gå årtionden, innan ett utbyte av ångpannan skedde. Enstaka lok fick aldrig pannan utbytt. Det bör dock nämnas att det vi här beskrivit är storrevisioner, ett ånglok som används i full tjänst fordrar dessutom mycket tillsyn allt från den vanliga veckoöversynen till småreparationer var och varannan månad.

Hur började man då med detta förfarande? När SJ:s första lok av typ B och A uppnått 20-25 års ålder på 1870-talet så började de bli rätt slitna och tillbringa allt längre tider på verkstäderna för reparation. Lokens maskinella delar hade vid reparationer kunnat ersättas, oftast kunde den ursprungliga tillverkaren även tillhandahålla så stora komponenter som cylinderblocken. Även ångpannor fick nya tuber och eldstäderna utbytta, när dessa inte längre kunde lappas och lagas. Så redovisade t.ex. III distriktet (Malmödistriktet) den 15 maj 1879 att

av 5 befintliga A-lok användes 2 i daglig tjänst och 3 stod för reparation och av 18 B-lok användes 12 i daglig tjänst och 6 stod under reparation. Vid denna tid började många ångpannor att uppvisa så många ålderstecken, att ett utbyte av hela ångpannan började bli behövligt för att inte säga nödvändigt. Uttrycket ”murkna” eldstäder används ofta, något som vi i vår tid har svårt att förknippa med järn- och kopparplåt.

Vid denna tid beställs de första nya ångpannorna. SJ:s egna verkstäder hade naturligtvis under alla år av ångpannereparationer utvecklat en egen kompetens inom området ångpannereparationer och steget till att starta en egen ångpannetillverkning var inte så långt. På III distriktet i Malmö fanns SJ:s då starkaste lok, godstågsloket 48 FINN, som var synnerligen slitet både



Pannskylten på SJ G 93 med pannnummer 102. Detta är en reservpanna typ Gc tillverkad 1897, men har samma tillverkarnummer som en Kd-maskin (SJ Kd 520) levererad samma år. Foto Ulf Diehl Gävle 2009

Pannskylten på SJ Kd 390 med Motalas tillverkarnummer 144/1894 och SJ pannnummer 437. Det är alltså pannan till SJ Kd 453 som på slutet hamnat i loket på Sveriges Järnvägmuseum. Foto Ulf Diehl Gävle 2009





Pannskylten på SJ Tb 864 från Vagn- och Maskinfabriken i Falun 1908 med SJ pannnummer 987. Pannan låg vid leveransen i Tb 899. Foto Ulf Diehl Gävle 2009.

vad beträffar cylindrar och ångpanna. Sonderingar i England hade misslyckats, så en ny ångpanna till detta ånglok blev den första tillverkade ångpannan i Malmö 1874. När efter några år problemen med främst B-lokens ångpannor blev allt större, så beslöts att starta en tillverkning av B-lokspannor på Malmö-verkstan. Till en början gjordes rena kopior av den ursprungliga ångpannan och då nästan enbart för B-lok, men 1881 fick verkstan en order på 3 ångpannor till F-lok som utfördes mer effektiva än den ursprungliga ångpannetypen. I därpå följande order på nya pannor till A, B, F och O-lok utfördes även dessa i nytt utförande och detta ledde till omlittringen 1886 av ifrågavarande loktyper där lok med ursprunglig panntyp fick underlittera a, de med ny panntyp underlittera b (t. ex. Aa, Ab). Även Nydqvist & Holm i Trollhättan och Motala Verkstad fick vid denna tid order på ny tillverkning av enbart ånglokspannor.

Sålunda infördes nya panntyper på främst A, B, F och G-loken, som då fick underbeteckningar Ab, Bb, Fb och Gb och Gc för lok med nya och förbättrade ångpannor och därmed även förbättrade prestanda för loken. Detta innebar så småningom att fler lok än absolut nödvändigt förseddes med nya ångpannor och en del äldre ångpannor, som ännu var fullt användbara, kunde läggas i reserv. Troligtvis var det då man upptäckte, att om en storrevision drog ut på tiden, så kunde man använda en av dessa reservpannor för att undvika att loket stod stilla en alltför lång tid. Den finns omvitnat revisionstider på långt över ett år, vilket ju var en lång tid att ha ett lok borta från tjänstgöringen.

Strax före sekelskiftet blev problemen med att hålla reda på alla dessa olika ångpannor så brännande att man beslöt att införa en nummerserie även för dessa. Efter en provisoriskt införd numrering genomfördes med start i november 1900 en stor inventering och sedan uppgjordes en förteckning omkring 1902. Systemet var enkelt uppbyggt så att slopade och skrotade lok och deras pannor hoppade man över. Detta innebar att SJ lok 1-3, som redan var slopade, hoppades över och lok 4:s ångpanna fick nr 1, nästa kvarvarande lok var lok nr 7 vars ångpanna fick nr 2 o.s.v. Nylevererade lok lades direkt in i systemet så som t.ex. Ke 724 som levererades 1902 med pannnummer 728. Något som komplicerade saken var också att leveransen av nya pannor från de egna verkstäderna och olika loktillverkare lades direkt in i systemet. En stor leverans av sammanlagt 13 ångpannor typ Fb, H, Kc5 och Kd2 från Nydqvist & Holm 1902 lades direkt in som pannnummer 692-704. Ett antal pannor som låg i utbytesförrådet registrerades in i efterhand och även en del pannor som redan överförts till stationär tjänst kom med i nummerserien för säkerhets skull. SJ använde ofta gamla ångpannor som uppvärmnings- och verkstads pannor på bangårdar, gasverk, verkstäder och lokstallar, om de kunde fortsatt användas med trycket nedsatt till 4-5 kg/cm². Pannor som redan fanns i sådan tjänst fick annars normalt inga nummer tilldelade i lokångpanneserien. Inte heller pannorna i BYCFs ånglok, ångkranar, ångfinkepannor (som dock fick en egen nummerserie) m.fl. fick nummer i denna serie. Typbeteckningen av ångpannor följde lokens littera. I de

fall samma ångpanna kunde användes för flera ånglokstyper användes dock ofta kombinerade littera som t.ex. Ca Da och sedermera följde ESb samt BGb.

Numret stansades till början in i ångpannans bakgavel tillsammans med datum för pannrevisioner, men 1904 utfärdades en bestämmelse om uppsättning av en särskild ångpanneskylt, där det även fanns plats att stansa in revisionsklass, plats och datum allteftersom revisioner utfördes.

Numreringen skedde mycket konsekvent alltefter leveranserna. I numreringen av själva loken togs ju efter sekelskiftet särskild hänsyn till leveranserna av lok E, A och F, som alla fick börja loknummer med början i jämnt 100-tal d.v.s. 900, 1000 och 1200. Men för ångpannorna skedde inregistreringen strikt efter leveranserna.

Jämförelse ångpannor 900-1000 med ångloksnummer

Pannnummer	år	levererat med
900-912	1906	Tb 853-865
913-922	1906	Ke 866-875
923, 924	1906	reservpannor Kb
925-931	1906	reservpannor Cc, E, Kc, Ke, L
932	1906	A 1000
933-942	1906	Tb 876-885
943-952	1907	E 900-909
953, 954	1906	reservpanna
955-960	1907	Ke 910-915
961-968	1907	Tb 886-893
969-971	1907	Ma 916-918
972-981	1907	A 1001-1010
982-987	1907	Tb 894-899
988-991	1908	Tb 929-932
992-1001	1907	Ke 919-928

Så småningom kom tiden för förstatligandet av de enskilda järnvägarna och då infogades privatbanornas ånglokspannor i samma nummerserie och även deras reservpannor. När loken var f.d. SJ-lok, som fallet var med de flesta loken på Ostkustbanan, så återfick både ånglok och ångpannor sina ursprungliga nummer, medant t.ex. Ostkustbanans nylevererade A- och E-lokpannor fick nya nummer. Även OKB:s lok nr 1 tilldelades först nummer i både lokserien och ångpanneserien, men man ändrade sig och gav numret 1511 istället till ett OKb-lok och pannans nummer (ångpannenummer 1400) istället till en nybestäld ångpanna typ J från Centralverkstanen i Örebro. Av okänd orsak hade UGJ kastat om ångpannornas nummer för de blivande SJ-loken 1511-1514 i sin interna nummerserie, så att de senare tillverkade loken hade lägre ångpannenummer. Detta kan vara orsaken till förvirringen när loken efter återkomst

Pannskylten från en UGJ stortank, sedermera SJ N2 1521, länge uppställd i Motala. Pannnummer 1761 visar att pannan ligger kvar i samma lok som den levererats med. Den skall ha haft UGJ:s pannnummer 42, men av det syns inga spår även om revisionsdatum från UGJ-tiden finns med. Skall vi gissa att SJ slipat och nystansat? Foto Gävle 2009 Ulf Diehl

från SWB 1944 till SJ att dessa fyra lok fick omkastade loknummer. OKB förde även tre smalspårsånglok från Norra Hälsinglands Järnväg med sig i boet. Detta ignorerades till en början både vad beträffar att ge ångloken nummer i ångloksserien, som att ge ångpannorna nummer i ångpanneserien. Det var först den omfångsrika numreringsprocessen som följde med förstatligandet på 1940-talet, som tvingade SJ att inregistrera även dessa och alla andra smalspårsånglok med tillhörande ångpannor.

Det syns tydligt att man först var lite osäker hur man skulle ta hand om det stora antal ånglokspannor från de privata järnvägarna som skulle införas i ångpanneserien. Först tog man det löpande på så sätt att när besiktningen skett av det övertagna ångloket på en huvudverkstad, så påsattes även ett ångpannenummer. Till följd av detta blev ångpannenummer 1792–1824 tilldelade ångpannor helt utan samband med ånglokens nummerserie. Så blev till exempel:

Ångpanna	Inlagd i lok
1792	L7 1582
1793	K7 1550
1794	S5 1625
1795	reservpanna till E4
1796	K7 1549
1797	L9 1585
1798	L9 1586

Detta var dock alltför osystematiskt och ändrades sedan, liksom loknumreringen, till att följa ånglokens nya littera så att först inregistrerades A-lok, sedan B-lok o.s.v. Även smalspårsloken infördes helt naturligt i den gemensamma ångpannenumreringen, dock i klump, så att t.ex. nummerserien 1898-1941 var ångpannor till smalspårslok för 891 mm spårvidd och nummer 1942-1969 var ångpannor till smalspårslok för 1067 mm spårvidd. Allt eftersom fler smalspårslok förstatligades infördes nya nummerserier för dessa. Helt konsekvent fick även befintliga reservpannor nummer i ångpanneserien samt i några fall även ångpannor till lok som inte avsågs att innumreras som SJ ånglok. Skåne-Smålands "taxar" nr 12-13,



fick inte SJ nummer, men deras ångpannor inregistrerades som ångpannenummer 1850, 1854, eftersom de var av L12-typ och kunde användas som utbytesångpannor till de fyra L12-lok som övertagits från samma järnväg. Även lokpannorna på Köping-Uttersberg-Riddarhyttans Järnväg fick nummer i ångpanneserien trots att själva loket med 1093 mm spårvidd aldrig fick några SJ-nummer. SNJ och SRJ-lokens ångpannor fick aldrig nummer i SJ ångpannserien, utan nummerserien avslutades med nummer 2577 i och med leveransen av 30 utbytesångpannor typ ES2 från Motala Verkstad 1958–1960.

Som tidigare antytts så använde sig även de stora privatbanorna som BJ, GDJ, SWB, TGOJ, OKB, UGJ av pannumre-

ring i egna nummerserier. Dessa är dock inte fullständigt kända av författaren. I de flesta fall var sannolikt numreringen inte instansad eller skyltad, utan enbart en pappersnumrering. Observera att de flesta av dessa privatbanor, i likhet med SJ, även tillverkade ångpannor på egen verkstad och precis som SJ:s egentillverkade ångpannor fick de tillverkningsnummer i verkstadens egen serie. Dessa skall dock, liksom på SJ, inte förväxlas med banans nummer på ångpannorna. Övriga järnvägar tycks oftast ha använt sig av tillverkningsnumret på ångpannan som identifiering. Mer om detta på nästa sida.

Pannskylten från BJ K 27 med BJ tillverkningsnummer 27. Revisionsplåten separat och inte förd i tidsordning. Både BJ och GDJ tillverkade egna ångpannor med egna tillverkarnummer. Foto Gävle 2009 Ulf Diehl



Ångpannenummer för SJ – en översikt över hundratalet

Nr	typ	tillv.	inregistrerad med
1	Ba1	IIID 11/1879	SJ Ba1 4
100	Gc	BP 1343/1874	SJ Gc 138
200	Kb	Bors 3550/1876	SJ Kb 231
300	Da2	NH 78/1876	SJ Da 326 (?)
400	Cc	NH 340/1892	SJ Cc 419
500	Kd	Mot 172/1897	SJ Kd 519
600	Cc	NH 576/1900	SJ Cc 617
700	Fb	NH 13983/1902	reservpanna
800	Ke	LJ 331/1903	SJ Ke 776
900	Tb	Mot 361/1906	SJ Tb 853
1000	Ke	Mot 396/1907	SJ Ke 927
1100	B	Mot 442/1910	SJ B 1034
1200	E	VM 149/1912	SJ E 1126
1300	B	Mot 522/1914	SJ B 1223
1400	Ta	Ör 62/1918	reservpanna
1500	J	Mot 615/1918	SJ J 1389
1600	BGbVM	308/1923	SJ Gb 1473
1700	Kh	Ör 177/1931	reservpanna
1800	K7	NH 1106/1916	SJ K7 1548 (fd BUJ 1)
1900	Cp	VM 15/1902	SJ Cp 3002 (fd KTSJ 12)
2000	K17	NH 855/1907	SJ K17 1641 (fd MTJ 4)
2100	S10	VM 252/1918	SJ S10 1731 (fd SWB 21)
2200	K4p	KV 18/1943	SJ K4p 3066 (fd SJRJ 2)
2300	C7	NH 35936/1918	SJ C7 1816 (fd BJ 72)
2400	C7	NH 32784/1915	reservpanna (fd BJ)
2500	BGb	Mot 4202/1955	reservpanna
2577	ES2	Mot 4460/1960	reservpanna

Tillverkning av ersättningsångpannor

Som nämnts tidigare startades tillverkningen av ångpannor av III distriktets verkstad

Pannplåten på loket STEN STURE. Loket byggt 1873 av Fletcher Jennings med tillverkarnummer 119 för Ulricehamnsbanan. Två av de tre loken fick nya pannor av NOHAB på 1880-talet och som synes övertog NOHAB det engelska tillverkarnummer som pannnummer, men tillverkningsår för pannan är 1884.

Foto Skara 2009 Ulf Diehl



i Malmö 1874, sedan man misslyckats att köpa en reservångpanna till loket 48 FINN via Beyer Peacock (som förmedlat köpet av loket från London North Westerns verkstad i Crewe). Sedan en kalkyl visat en kostnad på cirka 10.000 kronor för en B-panna tilläts man fortsätta tillverkningen 1877. Malmö-verkstden avslutade sin tillverkning år 1900 med 94 tillverkade ångpannor. Även II distriktets verkstad i Göteborg tillverkade ångpannor med 16 stycken 1890-1891 och I distriktets verkstad i Liljeholmen tillverkade 34 stycken 1899-1910 (samt senare två experimentpannor för Qå-lok). All pannstillverkning ville man överföra till den nystartade Centralverkstaden i Örebro och från 1904 skedde nästan all nytillverkning av ångpannor där. Fram till 1957 byggdes hela 220 stycken ångpannor i Örebro. Samtliga verkstäder satte på egna tillverkarskyltar med tillverkningsnummer i egna serier med start från nummer 1. Vissa verkstäder tillverkade även mindre ångpannor för tågvarmevagnar, vattenuppföring och verkstadsbruk, men dessa synes ha lagts i särskilda nummerserier.

Lokpannor tillverkade av SJ

Liljeholmen I distriktet 1899-1918 36 st
Göteborg II distriktet 1890-1891 13 st*
Malmö III distriktet 1874-1900 94 st
Örebro centralverkstad 1904-1957 20 st
*nummer 1-5 är tills vidare okända och därmed även start för tillverkningen.

Även de vanliga loktillverkarna levererade extra ångpannor till SJ och privatbanorna och satte då på egna tillverkningsnummer och tillverkningsår. Vissa tillverkare hade från början en egen tillverkningsserie för ångpannor såsom Atlas i Stockholm,

Ljunggrens i Kristianstad och Helsingborgs mekaniska verkstad. I deras ångpanneserier fanns då troligen alla de ångpannor som verkstaden tillverkade till ångbåtar, stationärt bruk m.m. Detta innebar t.ex. att loket SJ L 834 vid leveransen hade Atlas tillverkningsnummer 72 år 1905, men ångpannan var Atlas tillverkningsnummer 1142 år 1905 och den fick SJ ångpanne-nummer 878.

Andra tillverkare använde mer eller mindre komplicerade system. Vår största tillverkare, Nydqvist/Holm hade till början den intressanta principen att använda sig av den ursprungliga tillverkarens tillverkningsnummer på loket, men naturligtvis tillfogat med N&H och det rätta tillverkningsåret. Så fick t.ex. Ulricehamns Järnvägs STEN STURE med Fletcher Jennings tillverkarnummer 119 år 1874 1889 en ny ångpanna som märktes Nydqvist & Holm 119 1884 (se bilden nedan till vänster).

Ett intressant förfarande, som ger järnvägsforskaren en möjlighet att spåra ett loks ursprung. Sedan övergick man till att använda ordnumret och till en början lade Nydqvist & Holm bara till en bokstav så att åtta Kc5-ångpannor som levererades 1892-1893 blev N&H tillverkningsnummer 4692a-4692h, men man ändrade sig så redan 1896 fick fem ångpannor typ Gc nummer 8552-8555. Men i alla nyleveranser fick ångpannans tillverkningsnummer länge samma nummer som lokets tillverkarnummer. På slutet av 1920-talet divergerade NOHAB igen och skapade en egen pannnummerserie. NOJ 33 (sedermera SJL5 1778) som fick tillverkningsnummer NH 1878 år 1931 hade ångpanna med NOHABs tillverkarnummer 1942 år 1931.

Även Motala hade länge samma tillverkarnummer på lok som på ångpanna med en speciell nummerserie för extrapannor, men lade 1921 upp en helt egen serie för ångpannor med nummer från 2000 och uppåt. Även Falun hade redan från 1903 en egen serie för extra ångpannor. 🚂

Källor:

SJ ångpanneböcker (Sveriges Järnvägs-museum)

Skrivelser till Maskinavdelningen/maskinbyrån

NOHABs orderböcker

Blandat gods

Pressmeddelande från Trafikverket



Robert Sjöo ny ordförande för världens transport- och kommunikationsmuseer

Chefen för Trafikverkets Museer, Robert Sjöo, har fått uppdraget att driva gemensamma frågor för världens museer inom transport och kommunikationsområdet. Vid International Association of Transport and Communications Museums (IATM) årsmöte i London valdes han till organisationens nya ordförande.

- Det känns oerhört stort att få ett sådant hedersuppdrag, säger den nyvalde ordföranden.

Under åtta år har han fungerat som organisationens sekreterare. Robert Sjöo efterträder tysken Michael Dünnebier, chef för Verkehrsmuseum Dresden. Övriga styrelseledamöter kommer från USA, Kanada, Danmark, Portugal, Storbritannien och Tyskland.

IATM är associerat till International Council of Museums som är ett UNESCO-organ. IATM har drygt 120 medlemsmuseer från alla världsdelar och jobbar med nätverk, konferenser, publikationer och workshops. De verkar för kompetensutveckling, kunskapsutbyte och samarbete över nationsgränserna.

- Ett seminarium vi höll på Sveriges Järnvägmuseum hösten 2009 om restaurering och konservering av stora föremål är ett utmärkt exempel på värdefullt samarbete. Tre dagar i våra verkstäder har lett till fortsatta kontakter mellan museernas experter inom ämnesområdet med ett bättre arbetsresultat som följd, säger Robert Sjöo.

Trafikverkets Museer består av Sveriges Järnvägmuseum i Gävle och Ängelholm samt Sveriges Vägmuseum i Borlänge och Eskilstuna.

- Utbytet med kollegor både inom och utom landets gränser är viktigt för vår personal. Det har därför varit självklart för mig att engagera de museer jag har ansvar för i internationellt arbete, konstaterar Robert Sjöo.

Bildfrågan

På sidan 16 i Sidospår nr 4 2010. Leif Fernqvist har skickat in följande fyllda kommentar

Barkarby (SWB sign. By, SJ sign. Bkb) var en håll- och lastplats (hlp) mellan Spånga och Jakobsberg på Västeråsbanan. Enligt SWB tjänstetidtabell hade alla persontåg fast uppehåll men inte snälltågen. Fotot



tema Konst Lördag 12 november

Kom och se konst ur Sveriges Järnvägmuseums fantastiska samling! Vi visar vårt nyligen igenomgångna och uppordnade konstmagasin. Upplev järnvägens spännande värld i målningar och teckningar med järnvägsmotiv.

12 november på Sveriges Järnvägmuseum i Gävle. Visningar Kl. 11.00, 13.00, 15.00. Biljetter kan hämtas i museets reception



från och med tisdagen den 8/11, begränsat antal platser. För mer information se vår hemsida www.trafikverket.se/museer

Kjell Brolin har skickat in följande kommentar till artikeln "Kafévägn Co8scs 3387" i Sidospår 1/09

Jag läste på nytt i dag Sidospår nr 1/09 och fann nu ett bekant namn på sidan 4. Det var namnet Robert Sahlin i Mölndal. Lennart Lundgren har nog tolkat faximiluppgiften som att han också hette Ingemar, men det är nog fel. Det står om man läser noggrant Ingenior Robert Sahlin som f.ö. hette Johan Robert och som var ingenjör och född i Torshälla år 1895. Han hade en utpräglad sörmländsk dialekt från trakterna kring Eskilstuna/Torshälla även när han bodde i Mölndal. Jag var personligt bekant med hans familj några år innan jag 1962 flyttade till Eskilstuna. Numera bor jag i Vetlanda.

Stig Svallhammar har skickat in följande rättelse till artikeln om "Krigsbron i Norrhult"

När jag läste Ert eminenta medlemsblad 01/11 såg jag att ett fel smugit sig in i min text om Växjö-Västervik (inlägget var f ö om bron i Norrhult). Jag har skrivit Kvarnamåla i stället för Kvarnagården. Det är ju, som bekant, två helt olika platser i smalspårsgeografin. Beklagat "hårdsmältan" - får väl sätta upp det på den tilltagande ålderns konto.

är sannolikt taget på 1930-talet (linjen var elektrifierad i juni 1946). Som synes fanns ett sidospår, och infartssignalerna var envingade semaforer, manövrerade från en ställbock med två vevar framför hållplatshuset. Semaforerna "matades" med AGA-gas, vilket gav blinkande rött eller grönt sken, något som förekom på många stationer längs SWB. Tågvägen hade förregling.

Den uniformerade mannen på bilden var nog ingen tågklarerare (ingen signalstav) utan snarare banvakten som bodde i bv-stugan bortom hållplatshuset. Stugan är av den vid SWB vanliga 1872 års modell (se Rasmus Axelssons uppsats om

banvaktsstugor i SPÅR 2008). Troligen hade banvakten även vissa platsvaktsysslor att sköta som biljettförsäljning och styckegodshantering. Enligt sajten banvakt.se revs hållplatshuset i samband med dubbelspårsbygge omkring 1960 och bv-stugan troligen 1969.

Ljus och skugga visar att bilden troligen är tagen omkring middagstid. Enligt SWB tidtabell från 1936 gick ett godståg nr 383 (avg. Tomtebodas 12.03, ank. Västerås 17.27) som passerade Barkarby ca 12.55. Tåget drogs enl. tdt av SWB godstågslök litt. M3, senare SJ litt E6, just den typ som bilden visar. Det verkar högst troligt att det är det tåget vi ser på bilden.



Mitt liv som järnvägsfotograf. Del 3

Med GDG-expressen till Göteborg och västkusten åkte jag flera gånger. Först gick den från Gävle sedan från Falun och därefter gick den inte alls. Det här var på 1950-talet och början på 1960-talet.

Som ni kanske minns nämnde jag Frillesås och dit skulle jag nu också.

Det var en heldagsresa på Berslagsbanan, BJ. Då var de flesta stationerna bemannade. Stinsen stod på ställverkshusets balkong, när det fanns ett sådant, och gjorde honnör när expressen dundrade förbi i 80-90 kilometer i timmen, det gick inte fort på gamla BJ.

Jag minns speciellt när vi kom till Herrhult

och Daglösen. Där var det långa stopp.

Först Herrhult, där fick vi stå lång tid och vänta på tåget från Kristinehamn, ofta ångloksdraget och så en rälsbuss från Nyhyttan eller Filipstad.

Efter detta uppehåll fick vi knalla iväg och när vi sedan kom upp i fart var det dags för nästa stopp, Daglösen. Där fick vi vänta på någon rälsbuss från Filipstad. Detta var expressen!

Den här fyrkanten var ett trevligt inslag på BJ tyckte jag.

Därpå började plattlandet ner mot Kil och Värmland och så vidare. Det är konstigt,

jag har inget minne om Kil till skillnad mot Rämshyttan, endast Slottsbron vill jag minnas där banan gick rakt genom fabriksområdet i en bergsskärning med pappersfabriken på bägge sidor av banan. Det var ett häftigt ställe.

I X-8an gick det att stå i längst fram i tåget bakom ryggen på föraren och titta eller filma. Jag stod där runt Geijersdal och närmare Göteborg.

Efter lång väntan i Göteborg fortsattes resan med badtåget, med Du-lok och C3c samt F5-vagnar, ner till Frillesås. Där fick man njuta av, som ni väl minns, F, Du, X7 och före detta Bs-lok.



För 42 år sedan. Snälltåget Västerås - Norrköping - Nässjö - Falköping - Göteborg, bestående av de båda Xoa8-tågen från före detta GDG-expressen, har just passerat Mellösa på TGOJ-linjen Eskilstuna - Flen. Här målade i de båda färgsättningarna som motorvagnssätten hade under SJ-tiden. Foto 26 oktober 1969, P Lennart Svensson.

Jvmv Bild. Fortsättning från Sidan 3

fortskrider och beräknas vara klart under hösten, Ritningarna skall sedan i någon form också presenteras på Internet.

Daniel Dufvenberg som har varit deltagare i projektet sedan starten i januari anställdes på heltid från 1 juli. Detta har gjorts möjligt genom de så kallade nystartsjobben. Hans arbetsuppgifter är it-support samt bildanalys.

Projektet rullar alltså vidare i nära samarbete med Sveriges Järnvägmuseum, Arbetsförmedlingen och mycket engagerade och kunniga deltagare.

Lennart Lundgren

projektledare

JvmV bild

Recenserat. Fortsättning från Sidan 15

så många nationellt kända konstruktörer och tillverkare men Hilding Carlsson är definitivt en av de mest kända. Så visst är han värd en bok om sin gärning.

Det finns en risk med skildringar av en personkrets som man fascinerats av, även som järnvägsforskare. Var går gränsen mellan allmänintresset och forskarens eget personliga intresse? Det kan ibland vara svårt att upprätthålla en välgörande distans till sitt eget forsknings-material. Jag tycker att den gränsen överskrids här och var i skildringen av familjekretsen. Om Hildings fru får man t ex veta att hon var "sparsam och hon verkar ha varit tillbakadragen vid sidan av sin man". Det finns fler exempel. Men låt er inte avskräckas av

denna kommentar. Det är i övrigt en bra bok som väl förtjänar sin plats i det privata järnvägsbiblioteket.

Kalenderbitaren - som här har mycket att hämta - kan säkert hitta en eller annan uppgift som kan ifrågasättas. I en så faktaspäckad bok som denna kan enstaka fel knappast undvikas.

Själv har jag (utan skadeglädje!) noterat att förkortningen för de östgötska smalspårsjärnvägarnas gemensamma organisation, TÖJ, har fått en felaktig tolkning. Den betyder inte - som påstås i boken - Trafikförbundet Östergötlands Järnvägar. Den korrekta innebörden är Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga Järnvägar. 🚂



Recenserat

Sten Henriksson har läst!

Järnvägsföretaget Kockums
”Kockums på spåret” Red. Peraxel Nilsson.
Varvshistoriska föreningen i Malmö.



Kockums är för de flesta namnet på det stora varv som en gång fanns i Malmö och som lades ner på 1980-talet. Men varvsepo-ken är bara en parentes i Kockums historia. Med start

i tobaksfabriker på 1820-talet producerade Kockums först lantbruksmaskiner och gjutgods i olika former, det senare även i Kallinge i Blekinge med Kockums Jernverk och dess gedigna gjutjärnsgrjtor. Med järnvägsnätets expansion i Sverige i mitten på 1800-talet började man i Malmö tillverka järnvägsvagnar med en första stororder på sextio öppna godsvagnar till bygget av Västra stambanan. Först från 1870 började man bygga upp en varvsverksamhet på utfylld mark i hamnen

Kockums verkstäder låg då i Malmös Södra förstads kring vad som i dag heter Davidshallstorg. Att tillverka enkla godsvagnar låg nära till för en mekanisk verkstad. Verksamheten blev framgångsrik och utvidgades efter hand också till personvagnar. Viktiga kunder var de många privatbanorna i Skåne, men marknaden fanns i hela landet och efter hand också i Danmark och Norge. Med ökad produktion blev det alltmer besvärligt att frakta de färdiga vagnskorgarna med häst och vagn fram till SJ-spåren vid hamnen. Från 1873 fick man en anknytning till den nyöppnade Malmö–Ystadbanan, ett sidospår som gick längs med nuvarande Helmfeldtsgatan med förbindelse till Malmö Västra och därmed via bron över hamnkanalen med SJ-nätet.

Tidigt tekniskt ledande

Kockums blev tidigt en tekniskt ledande tillverkare av järnvägsmateriel. Man är först i landet med att tillverka boggivagnar, liksom personvagnar med korridorsystem med entré genom gaveldörrar vid ändplattformarna i stället för genom sidodörrar. Men nu har man också fått konkurrenter, i Skåne Waggonfabriken i Arlöv och Ljunggrens i Kristianstad. År 1914 kunde

Kockums efter 57 år av tillverkning av järnvägsvagnar flytta verkstäderna till varvsområdet i hamnen.

Kockums utvecklades nu kraftfullt med nya rationella verkstäder. Man blir ledande leverantör till 1067 mm-nätet, företrätt av banorna i Blekinge och södra Småland och därutöver Norge, och man bygger förstås också åt 891 mm-banorna. Men det som nu framträder och blir allt tydligare under 1900-talet är den tekniska framförhållningen och specialiseringen. Man blir tidigt leverantör av så kallade ångvagnar för de järnvägar med förenklat spår som efter dansk förebild byggdes i Skåne. Men viktigare var nog leveransen av malmvagnar, både till Malmobanan i norr och till Grängesberg–Oxelösund. Till detta kom specialserier: sopvagnar till Spånga–Lövsta, ballastvagnar (senare litt. Ibö) till SJ, restaurangvagnar, sovvagnar. Vidare levererades ett stort antal lokomotorer, varav den lilla Z4 blev den mest spridda, tillverkad i 144 exemplar.

Konjunkturerna under mellankrigstiden var dock inte de bästa. Beredskapsåren gav förstås ett uppsving och förlängde livet på många järnvägar, men sen kom nedturen. Kockums mötte det med diversifiering. I koncernen ingick nu Landsverk, Helsingborgs varv och Söderhamns verkstäder och därmed breddade man sitt produkt-sortiment till snöslungor, stridsvagnar, grävskopar och dumprar.

Men 1965 var det slut med järnvägsmaterielen. Den representerade en vikande marknad bedömde man och tillverkningen lades ner. Man hade byggt 1 730 personvagnar och 11 200 godsvagnar på drygt hundra år, men nu var den spårbundna trafiken ointressant och dömd att gå under. I gengäld blomstrade varvsrörelsen. Kockums blev ett löpande band för supertankers. På 65 arbetsdagar kunde man bygga skrovet, docka ut, utrusta och leverera en supertanker på 350 000 ton.

Comeback för järnvägs-kunnande

År 1986 var det så slut med fartygsbyggandet, låt vara att man fortsatte med ubåtar några år till innan också det förvann, till Karlskrona varvid Kockums själv blev helägt dotterföretag till Thyssen/Howaldtswerke. Men i en uppgörelse med Industri-departementet för att rädda sysselsättning togs tillverkningen av järnvägsmateriel upp igen, under namn av Kockums Industrier. En tjugoförårig paus i järnvägs-kontakterna hade tömt företaget på järnvägs-kunnande, men det byggdes nu upp systematiskt. Ett sexårigt projekt med renovering av sovvagnar i samarbete med SJ-verkstäderna i Malmö gav möjlighet att bygga en ny

stor verkstadshall med lyftanordningar där vagnkorgarna manövrerades i sidled och placerades på bockar i bekväm arbetshöjd. Och snart kunde man också börja nyttillverkning, framför allt av tungtransportvagnar för stålindustrin. För ändamålet utvecklades en boggi för 25 tons axellast. Ur detta kom efter hand serier av specialvagnar: för transport av pappersrullar, för täckta biltransporter i två plan, för malm. ”Intermodala” transportlösningar, med containers som fungerar rationellt i flera transportled (bil, järnväg, fartyg) blev viktiga inslag och gav upphov till fantasifulla skapelser som vridbänksvagnen (”Mega Swing”). Och när detta skrivs aviseras att Kockums fått en order på 350 malmvagnar till LKAB i norr, nu med vagnar som lastar 100 ton. I dag kan Kockums räkna in mer än 14 000 levererade vagnar under sin livstid.

Kockums järnvägshistoria är växlingsrik och fängslande och boken gör den rättvisa. Yngve Holmgren, med sin sakkunskap om framför allt Skånes järnvägshistoria, står för huvuddelen av texten och ger både bredd och djup. Därutöver finns flera större avsnitt om verkstädernas äldre historia, liksom ett antal bidrag om den nya järnvägsinriktningen. Det är många olika epoker som skildras och ibland blir det svåröverskådligt – ett register med sidhänvisningar hade suttit fint. Ett rikt bildmaterial bidrar till en vacker bok. En sid oanmärkning: här nämns inte en del av Kockums som har visat betydande livskraft – programvaran som från Styrbjörn och framöver används av en majoritet av världens varv.

Lärdomar

Vad kan man då lära av Kockums järnvägshistoria? Ja, här är några förslag:

– Produktion av järnvägsvagnar och fartyg har betydande likheter och fungerar bra ihop: grovplåt och inredningsarbete, svetsare och timmermän!

– Teknisk framförhållning är ingen garanti för överlevnad, men den är nödvändig!

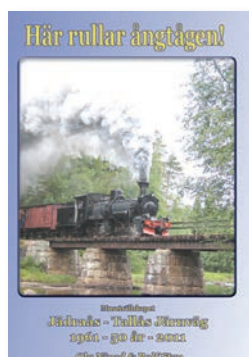
– Produkter kan skifta, men tekniskt och produktionsmässigt kunnande är alltid lika gångbart.

– Samarbete med beställaren visar sig också här (som historiskt i Asea/Vattenfall, Ericsson/Televerket) leda till konkurrenskraftiga produkter. Och industripolitik kan ibland vara viktig och framgångsrik. Låt mig avsluta lite vemodigt. Kockums Industrier är nu uppsagda från sitt område och ska återuppträda 2013 i Trelleborg. Det kommer säkert Kockums att överleva. Den som förlorar är Malmö. Kockumsområdet har blivit till Västra Hamnen och Peab som

ägermarken har fallit undan för kommunen som inte vill ha kvar en länk till sitt industriella förflutna. Här ska det bara finnas folk framför skrivbord och datorskärmar. Som kommunalrådet uttryckte det: "Jobben finns i dag inom tjänstesektorn, inte i att svetsa och plocka plåt." Jag tror det är en grov felbedömning. Här tillverkas inte bara högteknologiska godsvagnar (Kockums är numera ensam godsvagnstillverkare i Norden) utan också torn till vindkraftverk, såvitt man kan förstå en framtidsbransch. Jag är också säker på att en yngre generation, bestående av Facebookanvändare och webbutvecklare eller vad de nu är, skulle uppskatta kontakten med produktivkrafterna och den materiella verkligheten och gilla vittringen av svetsrök.

Lars Olov Karlsson har läst!

Här rullar ångtågen! Jädraås – Tallås järnväg 50 år. Ola Nived & Rolf Sten. ISBN 978-91-633-8658-9



Åren går. Om inte annat blir man påmind om detta nu när man upptäcker att flera av våra museibanefordon har gått längre som museilok, än de gått på sina ursprungliga banor. Men också det faktum

att allt fler av våra körbara museifordon uppnår den aktningvärda åldern av 100 år. Och inte minst av att våra museijärnvägar börjar ge ut minnesskrifter till sina 50-årsjubileum. För något år sedan var det Östra Södermanlands Järnväg i Mariefred och nu är det dags för Museisällskapet Jädraås – Tallås Järnväg.

ÖSIJ satsade på ett praktverk, *Östra Södermanlands Järnväg och dess föregångare*, en strikt saklig minnesskrift med mycken god fakta, både om banan och dess föregångare. Nu kommer så JTJ med sin *Här rullar ångtågen* som har en helt annorlunda approach. Boken är lite mindre, 132 sidor i format 16 X 24 centimeter, men synnerligen väl illustrerad med bra foton och många bra kartor och bangårdsritningar. Till skillnad mot ÖSIJ-boken är JTJs skrift mycket mer inriktad på medlemmarna och deras insatser. Massor med bilder visar personalen, många av bilderna är små, men alla trevliga. Vi som varit med ett tag känner igen många av personerna. En som figurerar är exempelvis vår museichef, Robert Sjö, som stolt står uppställd vid ett JTJ-lok som tioåring. Jodå,

han är delvis uppvuxen på banan, och det har väl satt sina spår...

Givetvis börjar historien med bildandet av det som då kallades 891mm-järnvägarnas Museisällskap. Jag var själv med den där vårdagen i Gävle 1961. Man satte målet högt: *Att bevara och renovera fordon och föremål från de svenska smalspårsbanorna, främst bruks- och bibanor med 891 mm spårvidd*. Tyvärr fick jag snart en annan inriktning på min hobby, men andra klarade uppgiften mycket bättre än jag skulle gjort.

Föreningen utvecklades och med tiden fick man tillgång till utrymme på DONJ, och det hela slutade som vi alla känner till, med att föreningen fick ta över och utveckla museitrafik på sträckan Jädraås – Tallås. 1975 ändrade man föreningens namn till det numera vedertagna Museiföreningen Jädraås – Tallås Järnväg. I boken får vi följa uppbyggnaden och händelser utefter vägen på ett mycket levande sätt. Sen blir det livfulla och intressanta beskrivningar hur det är att tjänstgöra på JTJ som förare, tågbefälhavare, bromsare, tågklarare och mycket annat. Vi får även inblick i de "osynliga" och inte alltid så glamorösa jobben vid en museibana, som banarbete, administration, verkstadsjobb, fastighetsskötsel och så vidare. Den rullande materielen beskrivs i ord och bild, och med ordentliga listor för oss kalenderbitare. Även "förebilderna" Dala – Ockelbo – Norrsundets Järnväg och Byvalla – Långshyttans Järnväg får korta presentationer.

Slutomdömet är att det är en riktigt bra bok som alla bör läsa som varit engagerade i museijärnvägsdrift, men som också kan ge oss andra mycken trevlig läsning. Vilken blir nästa museibana att fylla femtio? Det torde vara Ohsabanen 2020 och Anten – Gräfsnäs 2021. Vi väntar med spänning på de böckerna!

Per Olov Blom har läst!

Hilding Carlsson och hans rälsbussar. Stefan Nilsson & Ulf Diehl



Om rälsbussar har det tidigare skrivits flera böcker. Behövs det verkligen en till? Jag tycker verkligen det. Den här boken handlar inte om rälsbussar i allmänhet utan specifikt om de rälsbussar som tillverkades vid Sveriges mesta rälsbusstillverkare, Hilding Carlsson i Umeå. I denna faktpäckade och välskrivna bok får man en ingående beskrivning av vem den egensinnige kon-

struktören och tillverkaren var och hur han blev den man som mer än någon annan förknippas med "den svenska rälsbussen". Detta är lika mycket en bok om personen Hilding Carlsson som om de rälsbussar han konstruerade och tillverkade.

För den generation som liksom jag upplevt rälsbussarnas banbrytande betydelse för de rälsburna kommunikationerna i vårt land är läsningen av denna bok särskilt intressant. Rälsbussens "guldålder" inträffade under 1930, -40 och -50-talen. Men bland järnvägsdiggarna hörs ibland nedlåtande röster om rälsbussarna. De är inga "riktiga" tåg, vad nu det skulle vara. Ängloksdragna tåg har givetvis sina nostalgiska företrädare men de blev med tiden en alltför dyrbar lösning för trafiken på det trafiksvaga järnvägsnätet.

Utan rälsbussens inträde på vårt järnvägsnät – och det gäller särskilt de rälsbussfordon som kom från tillverkningen i Umeå – skulle många mindre järnvägar lagts ned långt tidigare än vad som faktiskt skedde, särskilt stora delar av smalspårsnätet. Ur resenärernas synvinkel innebar rälsbussen ett verkligt genombrott. Det kan sammanfattas med två ord, ett bekvämare och snabbare sätt att resa.

Boken är inget inlägg i en diskussion om rälsbussens för- och nackdelar. Den är i stället en saklig och noggrann skildring som till mycket stora delar handlar om själva tillverkningen och är starkt förknippad med upphovsmannen själv. "Hilding Carlsson och hans rälsbussar" är därför en relevant boktitel.

Vad är en rälsbuss? En korrekt definition är ett järnvägsfordon med huvudlittera Y, d v s ett fordon som saknar normala "drag- och stötinrättningar" som gamla SJ:s nomenklatur uttrycker det. Alltså utan buffertar och "vanliga" koppel. Men när bilden av ett "paprikatåg" med rälsbusslitteran Y0a2 visas skulle nog många reagera för beteckningen rälsbuss. Dessa fordon kom i senare delen av sitt liv att littereras X9, d v s ett elektriskt motorvagnståg. Just Y-littererade elektriska motorvagnståg utgjorde en intressant del av produktionen vid Hildings verkstad i Umeå. De finns givetvis också beskrivna i boken.

Många järnvägsböcker skrivs med fokus på tekniska beskrivningar, inget fel i det. Men den växande mängden av litteratur om tåg och järnvägar vinner på att även erbjuda skildringar av livet kring järnvägen, t ex människorna som arbetade vid järnvägen, resenärer och godskunder, järnvägens betydelse i samhället. Och nu också en bok om de som konstruerade och tillverkade rälsbussar. Det finns kanske inte

Fortsättning på sidan 13.

Avsändare:
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B Förenings-
brev



Modelltåg 11

8/10 - 9/10 klockan 10-16

Sveriges Järnvägsmuseum

i samarbete med Järnvägsmusei Vänner



JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER
- en stödförening till Sveriges Järnvägsmuseum

Höst och vinter i Gävle

Välkommen att fira Spöklov 10 år tillsammans med oss! På Arkivens dag visar vi konstsamlingen och vid årets modelltågshelg kommer den populära workshopen tillbaka. Lokrättorna har årets sista träff och det blir Julkul i museet. Det finns många goda anledningar att besöka Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle. Vi ses!

Mer information finns på hemsidan:
www.trafikverket.se/museer/gavle

En av världens finaste samlingar av lok och vagnar

.....
Fri entré för JVMV och
barn & unga t.o.m. 19 år,
vuxen 50 kr, pensionär
och studerande 30 kr



Spöklov

Ett riktigt läskigt 10-årsjubileum!
Höstlovet 31 oktober - 6 november
Vampyrteater / spökjakt / spökpysel



Julkul i museet tävlingar m.m. hela december!

I museibutiken
hittar du julklapparna
för alla åldrar!



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Sveriges Järnvägsmuseum
Rälsgratan 1, Gävle
Telefon: 026-14 46 15
www.trafikverket.se/museer



**SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM**
TRAFIKVERKET