

SIDOSPÅR 4/11

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöö Museichefen har ordet

På skilda spår

Sveriges Järnvägsmuseum blir mindre.

Den 1 januari 2012 övergår driften av vår publika verksamhet i Ängelholm till Ängelholms kommun. Den bakomliggande orsaken är som vanligt brist på pengar. Trafikverkets budget är hårt styrd från regeringen och anslagen för så kallade sektorsuppgifter räcker helt enkelt inte till.

I de utredningar om museet som tidigare gjorts har återkommande framhållits brister i vården av kulturarvet som kräver mer medel och resurser. Att eventuella neddragningar skulle påverka den publika verksamheten i första hand har därför varit givet. Beslutsunderlaget för bytet av huvudman har tagits fram av vår tidigare utredare Ann Louise Kemdal och förhandlare har varit chefen för Trafikverkets resultatenheter, Katarina Norén och kommunalrådet i Ängelholm, Åsa Herbst. I skrivande stund arbetar chefen för Sveriges Järnvägsmuseums publika verksamhet, Henrik Reuter Dahl, med formerna för överlämnandet. Klart är att Trafikverket kommer att medfinansiera museet i Ängelholm under fem år med sammanlagt 15 miljoner kronor.

Med visst vemod vill jag ändå påstå att det här blir en bra lösning. Museet blir kvar, ingen sägs upp och i bästa fall blir det totalt sett mer offentligfinansierad järnvägs-museiverksamhet i Sverige. Ängelholms kommun tar inte över nödtvunget utan ser utvecklings- och samordningsmöjligheter. Museet är redan en mycket fin besöksattraktion för kommunen och hela regionen med en bra utställning och en del av den nationella järnvägssamlingen - som kommer att kvarstå i Trafikverkets och Sveriges Järnvägsmuseums ägo - och eftersom all personal inom avdelningen kommer att erbjudas verksamhetsövergång så tillförs kommunen värdefull kompetens.

Med hörsal och andra stora utrymmen finns goda förutsättningar för en ännu mer besöksorienterad verksamhet. Avsikten är också ett fortsatt nära samarbete med Sveriges Järnvägsmuseum och Trafikverkets museer. Personalen som jobbar med fordonsunderhåll, samlingar eller kunskap och är placerade i Ängelholm kommer tills vidare att finnas kvar här.

Det är tur att vi har den personal vi har för

trots minskade budgetramar, utredningar och osäkerhet om framtiden så uppnås eller överträffas satta mål men det är klart att vi inte kan fortsätta så här. Avsikten och förhoppningen är att den besparing på museet som nu görs inom Trafikverket används till att åtgärda de kända bristerna. För att nå ända fram krävs sannolikt någon form av aktiva direktiv från regeringen genom näringsdepartementet och kanske en öronmärkt slant. Museifrågan är lyft och tagen på allvar men samtidigt är det så att vanan av att hantera museifrågor finns på kulturdepartementet. För att byta ansvarigt departement krävs dock en hel del förhandlingar inom regeringskansliet. Framåt jul får vi mer visshet om framtidsinriktningen.

Samtidigt som vi planerat drastiska förändringar har vi skördat stora framgångar. Besökssiffrorna lutar sammantaget åt "all time high" och tack vare Järnvägsmusei Vänner håller vi en bildregistreringstakt som är vida överlägsen tidigare år. Vännernas nya Fas 3-medarbetare har snabbt visat sig tillräckligt skickliga för att också garantera en enkel och smidig kvalitets-säkring.

Nu lider vi bara av att ännu inte fått ut bilderna sökbara på nätet. Inte osannolikt blir det åter museivännerna som får komma med lösningen då Trafikverkets IT-miljö är känslig för extern åtkomst. Men det blir något att se fram emot. Jag skulle tro att det kommer att finnas minst 50.000 sökbara poster, bilder och föremål, i början på nästa år.

Under det årliga seminariet med järnvägmuseibranschen i slutet av oktober konstaterades ett stort behov av enhetlig registrering och dokumentation av samlingar och även reservdelsförråd ute bland föreningarna. Mötets deltagare gav Sveriges Järnvägsmuseum, Järnvägshistoriska Riksförbundet och Museibanornas Riksorganisation uppdraget att hitta formerna för en gemensam IT-plattform med utgångspunkt från SOFIE som museet använder.

Allt måste man som sagt inte göra själv. Nyckelordet för oss heter samverkan - vare sig det handlar om vänföreningen, ideella museiföreningar eller Ängelholms kommun.



Järnvägsmusei V

Bankgiro 5777-5561

JvmV har gått över till **Bankgiro 5777-5561**. Använd detta i fortsättningen!

Obs!

Med detta nummer bifogas inbetalningskort avseende medlemsavgiften 2012. Observera att årsavgiften numera betalas till vårt **BANKGIRO 5777-5561**. Vårt Plusgirokonto är INTE längre i bruk!

Medlemskort 2012 & Årsboken

2012 kommer att skickas ut tillsammans med Sidospår nummer 1 2012.

Preliminärt blir det vid månadsskiftet Mars/April.

Branschseminarium på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle 2011-10-29

På inbjudan av Sveriges Järnvägsmuseum samlades representanter från föreningar anslutna till Museibanornas Riksförbund, MRO samt Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF till ett branschseminarium den 29 oktober.

28 deltagare hade slutit upp och med MRO:s ordförande Ragnar Hellborg som moderator diskuterades en del för branschen gemensamma frågor.



Robert Sjöö och Ragnar Hellborg. Foto: Lars Granström.

Utan inbördes ordning var bland annat detta på dagordningen:

Morrgan från BJs gav tips om hur föreningarna kan marknadsföra sig.

Ragnar Hellborg gjorde en redovisning över alla turer när det gäller regler och avgifter och de diskussioner som förts gentemot Transportstyrelsen. Frågor som verkligen engagerade de närvarande.

Anders Johansson från SMoK informerade om branschens reservdelshållning och behovet av att ha någon form av databas.

Jan Långström från MBV gjorde tydlig information om hur viktigt det är att

ei Vänner

föreningarna verkligen sköter sin dokumentation.

Robert Sjöo redogjorde för läget när det gäller museets framtid (se hans ledare till vänster).

Rolf Sten, JvmV, redogjorde för tankarna på en nationell järnvägsdatabas med museet som huvudman.

Anders Svensson, JInF, gav en historisk återblick över evenemangsinformation och dess framtid.

Johan Vinberg, MRO, gav en översikt när det gäller bullerfrågor i samhället, något som berör många föreningar.

Martin Öhlin, SJVM, gjorde en redogörelse över ett påbörjat projekt som bland annat handlar om möjligheterna att installera ERMTS på ånglok. En fråga som engagerade många.

Avslutningsvis var det en bra dag med engagerade och konstruktiva deltagare en dag som även innehöll en god lunch i "ångvisslan"!

Rolf Sten

Martin Öhlin redogör för "Projektet ERMTS på ånglok" Foto: Lars Granström.



JvmV bild

Arbetet med att digitalisera Sveriges Järnvägmuseums bildsamling fortsätter. För närvarande är 36000 bilder klara.

Ännu ett stort arbete har anförtratts projektet under den gångna sommaren. Svenska Järnvägsklubben ville överföra sin samling av bangårdsritningar till Sveriges Järnvägmuseum. Cirka 4000 ritningar från både Statens Järnvägar och enskilda järnvägar transporterades från Stockholm till Nynäs

under sommaren. En speciell skanner för ritningar inskaffades. Hela samlingen förtecknades och märktes upp varvid skanning påbörjades under augusti.

3100 ritningar har fram till idag noggrant rengjorts och skannats. Ritningarna kommer sedan att förvaras i det nya dokumentrummet som Järnvägmuseet har gjort.

Lennart Lundgren



Bilden ovan:

Lars och Bengt skannar ritningar med hjälp av storbildsskannern. Foto: Lennart Lundgren.

Omslagsbilden visar ett godståg draget av två Du-lok med nummer 217 i spetsen.

Tåget har just lämnat Varbergs station och är på väg söderut på Västkustbanan.

Till vänster i bild ser man ett sedan länge upprivet spår vilket ledde mot hamnen. Rivna är även de byggnader man ser till höger i bild.

Björn Malmer tog bilden i augusti 1968.

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 2012 är årsavgiften 260 kr och för familjemedlemmar 50 kr. Avgiften kan betalas till föreningens Bankgiro 5777-5561 (Årsbok och medlemstidning ingår inte i familjemedlemskapet)

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

SIDOSPÅR

Nummer 4 - 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:

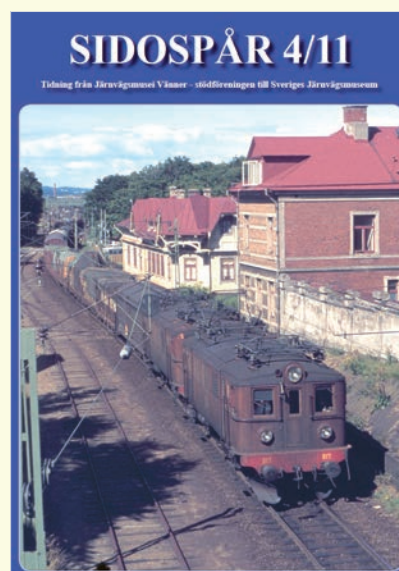
Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

Ulf Diehl ulf.diehl@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 1 2012 utkommer mars

Presstopp 15 mars



Järnvågar och Järnvägar

Vad är en järnvåg ?

När jag skulle söka på nätet efter ordet "järnvåg" tolkade datorn det omedelbart som felstavning av "järnväg", men därför kan det vara av intresse att beskriva den historiska bakgrunden.

Redan under Magnus Ladulås tid på 1200talet tillsattes bergsfogdar som skulle kontrollera kvaliteten på det järn som tillverkades, för att vi skulle kunna sälja det utomlands. Sedan bestämdes 1349 att allt järn som exporterades från Stockholm skulle vägas för att kunna ta ut skatt från bergsmännen. Gustaf Wasa insåg att det var dålig ekonomi att sälja tackjärn till Hansaköpmännen och sedan från dem köpa dyrt smidesjärn. Han inrättade "för att kladda till de dantzigske" fyra kronobruk under ledning av sin son Karl. Där utbildades bergsmän med nya smidesmetoder som kallades tysksmide och Karl utnämndes till hertig av Värmland. Ett problem var att många malmer innehöll pyrit – svavelkis - med en svavelhalt som gjorde järnet rödbräckt så att det lätt spräcktes vid smidet. Vissa andra malmer innehöll apatit med fosfor som gjorde järnet kallbräckt, alltså skört i kyla. Gustaf Wasa anmodade sina fogdar att se till att bergsmännen inte använde för mycket malm från Grängesberg som innehöll mycket apatit. Kontrollplatser fanns på olika platser längs de långa transportlederna i Bergslagen, som Vedevåg.

Ett bergskollegium inrättades 1604 och bestämde att allt järn som skulle exporteras måste vägas och kontrolleras av bergsfogdar vid de stadsvågar som alla städer skulle ha. År 1635 bestämdes att hamnstädernas vågar skulle byggas ut till järnvågar där man fick utkräva en exportavgift – järntull – för att täcka kontrollkostnaden. Tidigare hade de varit till köpmännens tjänst för att väga importerade "viktualier". År 1639 bestämdes att varje järnvåg skulle ha järnvärkare med ansvar för kontrollen. År 1652 bestämdes att allt stångjärn skulle stämplas för att visa var det var tillverkat. År 1657 blev Bergskollegiet ansvarigt för alla kostnader, och man skrev "om elakt järn kommer ut kommer vårt järn i förakt, och handeln kommer att skadas". År 1671 bestämdes att edsvurna utbildade järnvärkare skulle kunna utkräva böter och konfiskera dåligt järn vid järnvågar i stapeltäderna vid kusten. Det kunde sedan användas till att avlöna järnvärkarna eller säljas av staten som ballast i fartyg.

Riksbanken bestämde 1735 att godkänt järn kunde användas som pant för lån. De svenska järnbruken svarade då för 40 % av världens produktion, då vi hade en unik kombination av lättbruten malm, träkol och lagom stora vattenfall. Ny hammarsmedsordning och järnvärkarordning 1766 bestämde att järn av låg kvalitet "som varit av elak materia eller befunnits brakige i kanterna, flagige, brände samt illa välld och smidde" skulle ge exportförbud och böter. Möjligen skulle det kunna få säljas till medelhavsländer där man inte ställde så höga krav. Även smidd spik skulle förpackas i märkta lådor med provexemplar utanpå. Enligt reglerna behövde man inte kontrollera järnmanufaktur, alltså med speciella av köparen beställda dimensioner som bultjärn, klent knippjärn, skovlar etc.

Järnvärkeriet upphörde 1857, kravet på vägning 1864, statens ansvar för järnvågarna 1877 och de sista järnvågarna 1890 sedan riksbanken medgivit att järn lagrat i vanliga hamnmagasin också kunde vara pant för lån.

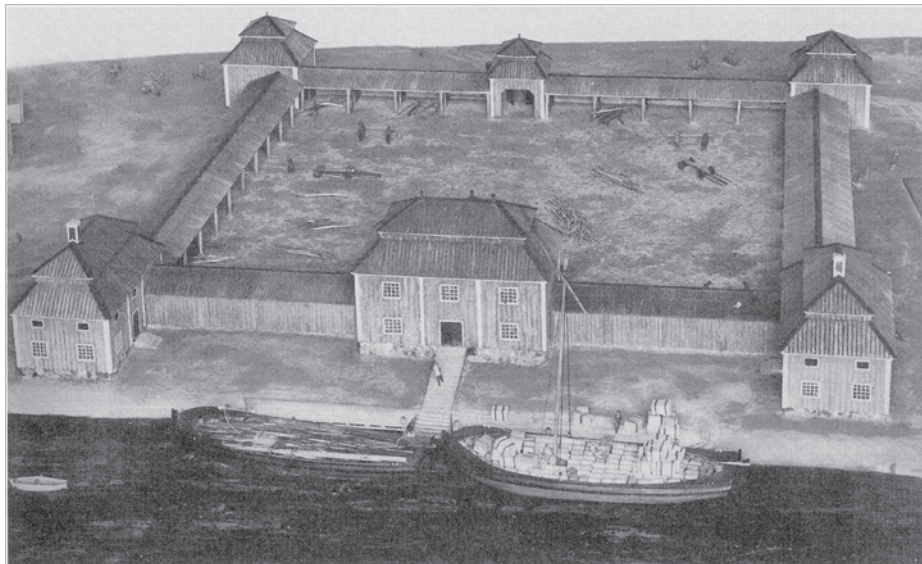
Gefle järnvåg

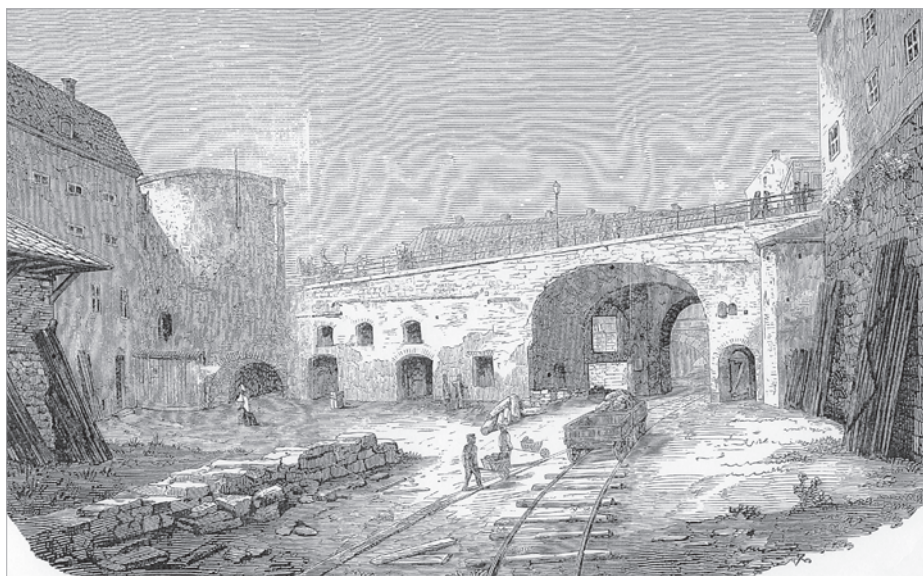
Järnvågar inrättades i alla hamnstäder, fram till 1730 i 24 städer och 2 andra orter, därefter ytterligare några i Norrland. Stockholms järnvåg låg först vid Järntorget i Gamla Stan, från 1662 vid Jerngraven intill Slussen, och flyttades 1865 till Djurgårdsvarvet för att ge plats för järnvägen Sthlm S – Sthlm C, men ännu 1868 fanns

järn lagrat intill södertunnelns öppning. En våg bara för tackjärn fanns på Blasieholmen. Största järnvågarna i Sverige var på 1850talet Göteborg och Gävle.

Gävle hade 1636-1673 inte haft tillstånd för utrikes sjöfart, och järnvågen i Gävle var då ett träskjul nedanför rådhuset, men flyttades 1708 till sydvästra sidan av Alderholmen och fick en inhägnad gård ritad av Christoffer Polhem. Järn transporterades vintertid från bruken med hästdragna slädar som tog dubbelt så stora lass som med vagn på sommaren, och järnet kunde då förvaras där till sommarens sjöfart. Det berättas att vissa vinterdagar kunde det komma mer än 1500 slädar till Gävle. Utanför järnvågen låg liksom vid Falu gruva en inhägnad brädgård och repslageri. Polhems järnvåg finns idag som modell på Länsmuseet i Gävle. En livaktig tid i Gävle var 1830talet, då man 1830 registrerade en ångbåt, 1836 fick reguljär ångbåtstrafik till Stockholm, 1831 reguljär diligenstrafik till Uppsala och 1838 fick Grischotti's schweiziska conditori på Alderholmen med servering av kaffe, kakor, konfekt, punsch och likör till de som ville vandra längs ån. En karta från 1837 (kopierad 1901 av Fyhrwall) visar utanför järnvågen en väg från norra fasaden ned till kajen. Möjligen kan den tolkas som någon slags spår, då inga andra vägar är inritade i industriområdet. Järnvågen ökade vid 1830talets slut sin areal kraftigt på östra sidan. Troligen var det på initiativ av patron Thore Petre på Hofors bruk, liberal riksdagsman och en av landets mäktigaste

Modell av Järnvågen i Gävle. Den uppfördes 1708 på Alderholmen och var konstruerad av Christoffer Polhem. Anläggningen förstördes vid stadsbranden 1869.





Den gamla Järnvågen i Stockholm fick flyttas i samband med bygget av Stockholms sammanbindningsbana (Ny Illustrerad Tidning 1868).

i östra änden av Alderholmen som fick ett spår från GDJ station..

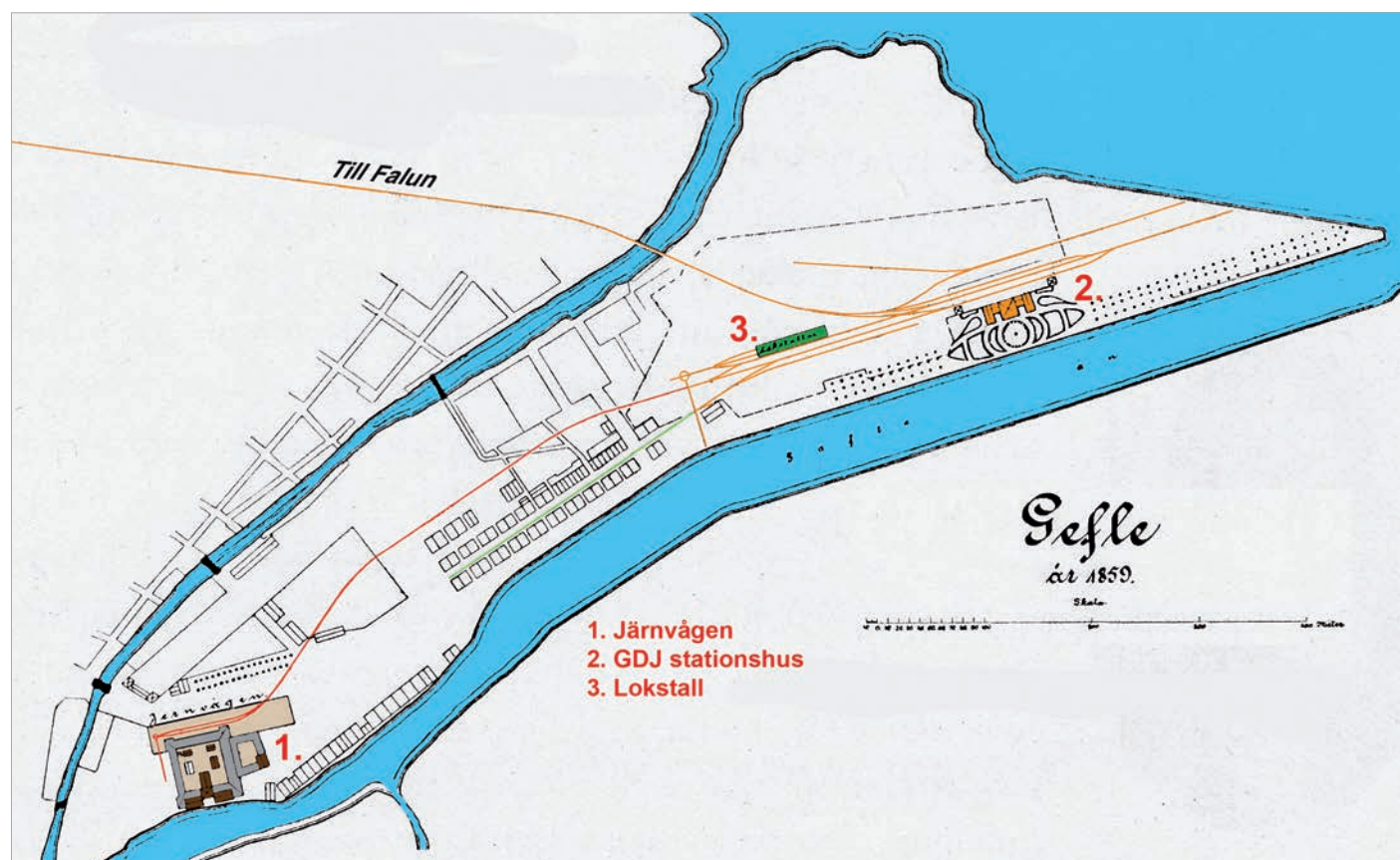
Hästbana till Hofors

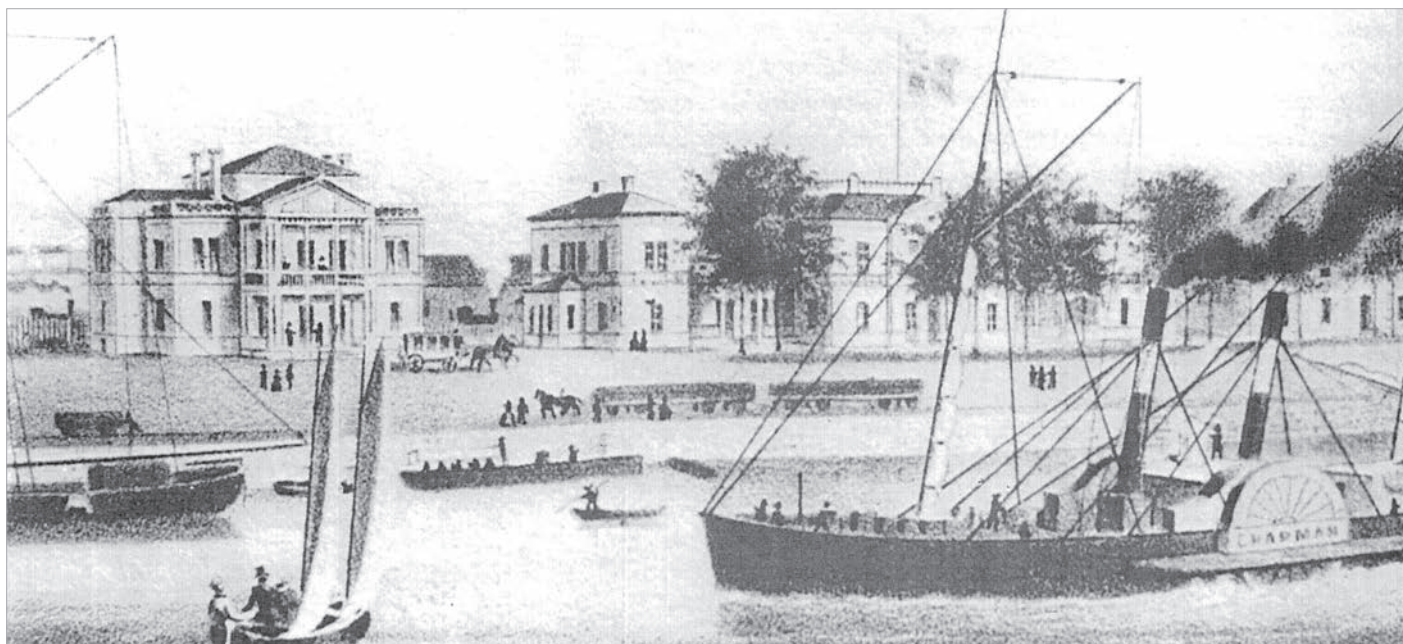
Som beskrivs i GDJ minnesskrift 1908 hade Petre planer 1841 att tillsammans med patron af Nordin i Forsbacka och grosshandlare Eckhoff i Gävle bygga en hästbana från järnvågen till Forsbacka där man kunde anknyta till sjöfarten på Storsjön, genom slussar vid Gavelhyttan och Hammarby till Särstasjön i Torsåker. Man såg problem med vägtransporter, och kompletterade kort därefter med ett förslag med ett spår från Torsåker åt nordväst till sjön Gösken, med båtled till Hofors. Eventuellt skulle slussar byggas även närmare Hofors. Lantmätare S P Bergman i Söderhamn, senare major och landshövding i Norrbotten, gjorde planer och kostnadsberäkningar. Tanken var unik, och det skulle dröja fem år tills von Rosen bjöd samman Värmlands brukpatroner för att bygga Frykstabanen och Sjöändabanen med deras sjöleder och åtta år tills dessa var färdiga. Hästbanorna till Forsbacka och Hofors blev dock inte byggda, då både England och Tyskland skakades av svåra börskrascher 1843-1844 men 1850 hade man ett nytt möte med

brukspatroner. Han fördubblade sin produktion genom nybyggda anläggningar vid Kungsfors 1839, Robertsholm 1840 och Montros 1844. Han påpekade 1841 att priset och efterfrågan på järn hade ökat kraftigt genom järnvägsplaner i England och Tyskland. Från Gävle hamn berättas att man med Malmö som förebild i samband med muddring hade vagnar på ett spår för muddermassorna på åns södra sida från 1846, på åns norra sida vid Alderholmens östra del från 1855. På H Rosenbaum's karta från 1853 visas på järnvågens nordöstra sida en lång smal gård med ett detaljerat inritat dubbelspår, som fortsätter mot de tre raderna av hamnmagasin som dubbelspår

mellan första och andra raden och enkelspår ner till de äldre sjöbodarna. Bortom hamnmagasinen är utan detaljer markerad en planerad anslutning till en järnväg från Falun, med station tvärs över Alderholmen och inte i närhet av staden.

På Ljunggrens karta från 1858 när GDJ hade byggts visas stationen längs med Alderholmen och med ett spår draget norr om tredje radens magasin och in på den smala gården. GDJ egen karta 1859 visar fler sidospår, däribland ett mellan första och andra raden av magasin, och enkelspår till järnvågen. Vid den stora stadsbranden 1869 förstördes den gamla järnvågen helt. En ny byggdes på en utfyllning vid Nyhamn





Gefle station och hotell Phoenix (till vänster) på Alderholmen 1865 med järnvägens hästdragna små vagnar på kajen.

landshövdingen och beslöt då att låta major C E Norström, som just byggt hästbanan Kristinehamn-Sjöändan, tillsammans med Bergman utarbeta nya planer på järnväg från tullhuset och magasinerna i Gävle ända till Falun, som hästbana med spårvidd 1188 mm eller lokbana med 1435 mm. Beräkningar visade att hästbana blev dyrare per godsvikt så man sökte 1851 lånegaranti från riksdagen för lokbana. Något beslut fick man inte förrän 1853 till följd av opposition från Västerås som också hoppades få trafiken från Dalarna. Formell lånebegäran och koncessionsansökan lämnades in 1854 och beviljades 1855. GDJ började byggas, och nådde 1856 Jädran med hamn vid Storsjön, 1857 Kungsgården, 1858 Hofors/Robertsholm och 1859 Falun. Av sjöleden byggdes 1868 sluss vid Gavelhyttan så att Hammarby kunde sända järn till GDJ station i Kungsgården med pråm. En kanal byggdes 1871 från Nyängs gruva till övre Gösen och Hofors. Samtidigt byggdes flera smalspåriga hästbanor till andra kalkbrott och gruvor. En bana planerades också på 1870-talet från Robertsholm norrut till Hubo där man tänkte bygga en stor kolningsanläggning.

Speciellt intressant är att man vid Storberget redan hade en 260 m stollgång från Stillgruvan, alltså en horisontell tunnel, byggd 1781-1791 och försedd



med en horisontell lindriven bana med 60 vagnar genom stollgången och omkring 150 m utanför. Den var konstruerad av Erik Hagström, som 1788 hade byggt Älvdalens porfyrverk. Banan ledde till en stor upplagsplats utanför gruvan, så man kan nog förutsätta att åtminstone spåret utanför berget hade järnklädda plankor, inte bara trä som Polhems gamla spår i Falu koppargruva. Hagström arbetade från 1811 som undermekanikus vid bygget av Göta kanal där man använde rälsburna vagnar, flyttbara spår, tågfarjor och stora uppfodringsverk. Kanalbolaget redovisar 1815 vid stenbrott och mudderverk sammanlagt 9 km spår. Han befordrades 1814 till övermekanikus och blev slutligen 1820 styresman på Avesta järnverk. Han hade också sedan Älvdalen titeln "geschworn" eller vice bergmästare.

Rosenbaum's karta 1853 visar Norström's förslag från 1850 på bana till Falun, men man kan ifrågasätta om de detaljerade spåren vid järnvägen jämfört med bristen på spår inom det

Till vänster: Eric Hagström, Porfyrverkets grundare och ledare för bygget av stollgångens bana i Hofors.

Gruva med stollgång beskriven av Agricola på 1560-talet.

markerade stationsområdet kan tolkas som att spår vid järnvägen redan fanns. Kartor visar också att tackjärnsvägen före 1849 hade flyttats från det övriga järnvägsområdet till strax öster om tullhuset med egen upplagsmark, vilket också kunde motivera en bana. En litografi från 1864 visar på hamnplanen mellan stationen och kajen flera små sammankopplade hästdragna vagnar lastade med stångjärn, troligen på smalspår som lämnats efter muddringen och fanns kvar till branden.

Fortsättning på sidan 15



Ett kort och kortvarigt dubbelspår vid Brattforshyttan

Järnvägarnas utbyggnad, trähanteringens uppblomstring och ångsågens införande i slutet av 1800-talet medförde uppkomsten av små samhällen invid järnvägen. Ett av dessa var Brattforshyttan i östra Värmland. Mannen bakom samhällets uppkomst var Karl af Ekström (1850–1925). År 1886 flyttade han till Forshaga och blev disponent för Forshaga bruk. Han hade lärt sig att tillvarata skogens rikedomar även i form av trämassa och byggde en sulfittfabrik i Forshaga 1893. Tre år senare grundade han Sveriges första linoleumfabrik, Linoleum AB Forshaga och år 1898 startade tillverkningen av korkmattor. Vid stämman i augusti 1901 avgick af Ekström som disponent i bolaget efter ett misstroendevotum. År 1903 övertog Hjalmar Wicander bruket och af Ekström fick söka sig en annan utkomstmöjlighet. Han bedömde att den skogrika trakten mellan Geijersdal och Daglösen kunde utgöra råvaran för ett sågverk och beslöt sig för att konkurrera med de etablerade skogsbolagen genom att bygga en ångsåg i Skaterud vid Lungälven. Finansieringen ordnades genom Kristinehamns enskilda

bank. År 1902 hade af Ekström blivit ledamot av bankens avdelningskontor i Karlstad, år 1906 blev han styrelseledamot och året därpå vice ordförande. En i sammanhanget prominent person var bankstyrelsens ordförande, disponent Carl Mossberg, Persberg, som varit ledamot av bankstyrelsen i 30 år, varav 10 år som ordförande. Han satt även i styrelsen för Brattfors AB och hade under 20 år suttit i styrelsen för Östra Värmlands järnväg.

Till BJ framfördes nödvändigheten/önskvärdheten av att ha tillgång till en näraliggande station för avyttringen av sågverksprodukterna. Ångsågen förväntades generera stora godsmängder och BJ beslöt att bygga en station, som fick namnet Brattforshyttan. Det något oegentliga namnet förklaras av att en station med namnet Brattfors redan fanns mellan Jädraås och Ockelbo (DONJ). Den 1 oktober 1907 var Brattforshyttans station färdig med 789 m spår, 5 växlar och 70 m plattform. Stationshus, godsmagasin, avtråde och tvättstuga hade uppförts i trä. Sågverket vid Skaterud hade satt igång

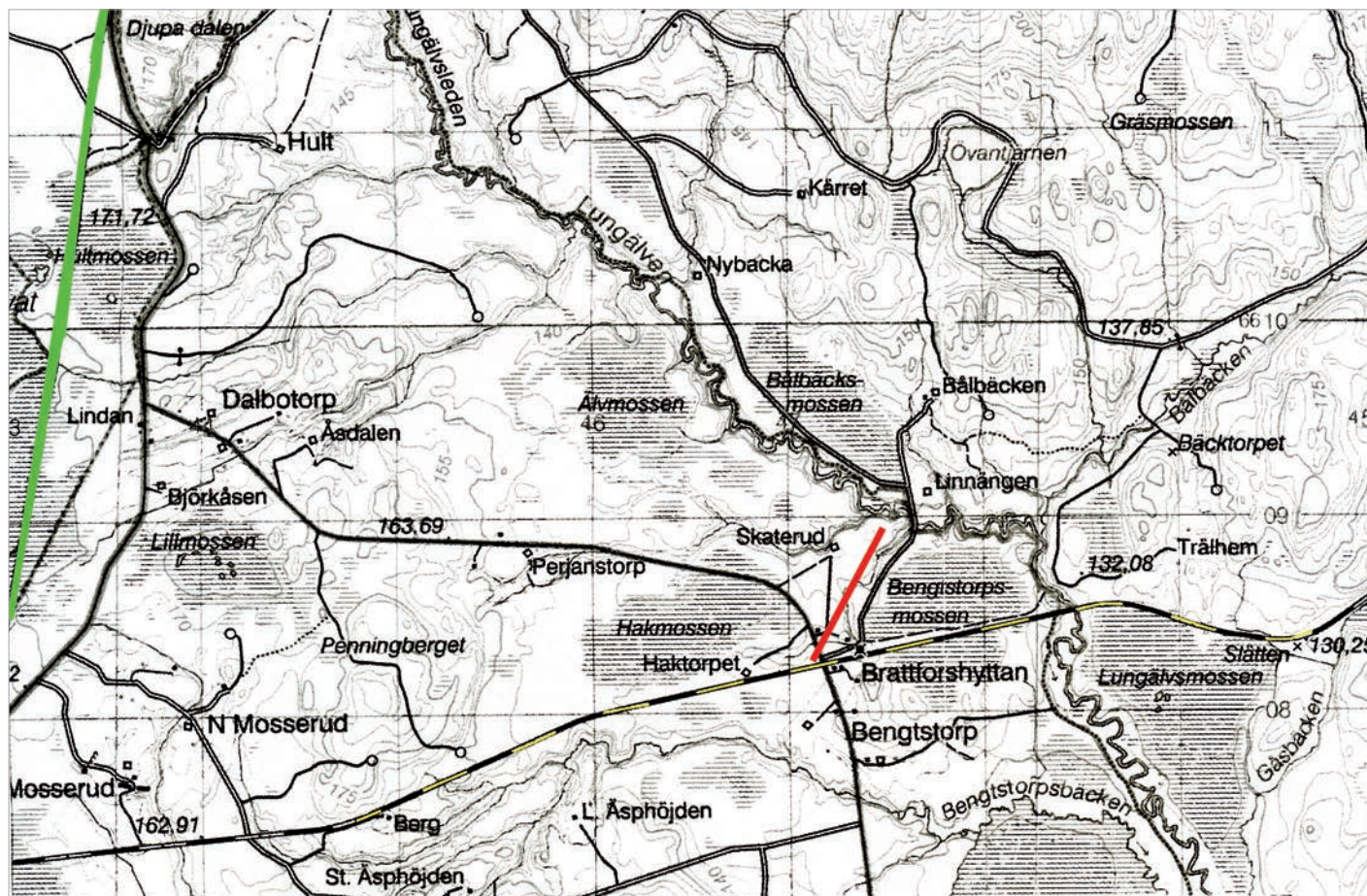
viss produktion på våren samma år och en dubbelspårig bana hade anlagts mellan sågen och brädgården vid BJ.

En notis i Filipstads Tidning 11 februari 1908 ger en målande beskrivning av något som inte blev som det var tänkt:

Då den resande på BJ passerar Daglösen – Deje händer det att han vid en av stationerna, där tåget stannar, plötsligt får höra ett på renaste värmländskan af någon passagerare framkastat: Men hva ä detta för en station, hon ser ny ut. Ja den är verkligen ny, den anlades och uppbyggdes under fjolåret och heter Brattforshyttan.

Stiga vi af och se oss vidare omkring så finna vi en stor tidsenlig brädgård där folk är i lifligt arbete och möta anblicken af den väldiga skorstenspipan till de stora nyuppförda förkolningsugnarna som ligger i en vidsträckt byggnad och där det moderna kolningsarbetet pågår. Strax intill ligger ångsågen och torktornet där virket till kolugnarna torkas. Bredvid drager ett dubbelt rälsspår upp till brädgården på vilket virket fraktas. Detta dubbelspår mäter 700 m och går över fyra ganska långa broar,

Den röda linjen visar spåret till sågverket i Skaterud. Den gröna linjen till vänster visar del av spåret mellan Geijersdal och Brattfors. Se Sidospår nummer 1 2010.



Brattforshyttans station 1958-08-19. Trafikplatsen lades ned 1968-05-12. Foto: Sune Nylén.

sammanlagt nog 3 à 400 m. På platsen ser man också flera bostäder uppförda, lif och rörelse råder öfverallt.

Ja, så kan industrin på kort tid omskapa en ödslig vildmark. För några år sedan fann man här så gott som bara skog och mossar. Endast ett torpställe på 15-20 tunnland jord låg här, hvilket nu till största delen upptages af de nya anläggningarna. Här har skett en utveckling så rask att den i vårt land torde vara ganska enastående.

Efter några år började naturen återta marken – ”en utveckling så rask att den i vårt land torde vara ganska enastående”.

Uppgifter om banan saknas utöver de som nämns i tidningsnotisen. Brädgården var belägen väster om stationen. I skogsområdet väster om den nuvarande vägen mellan Bäckelid och Brattfors kan en drygt tre meter bred banvall i brädgårdsområdet skönjas. Från brädgården gick banan i rak nordnordöstlig riktning till sågen. Diffusa rester av en drygt tre meter bred banvall syns bäst under lövfri tid vid brofästena till norra bron och mellan denna och sågverksområdet. Spårvidden var troligen 600 mm. De sista resterna av räls från hästbanan Geijersdal-Ångsågen hade avyttrats 1904. Det är märkligt att banan inte lades i ett västligare läge för att undvika de långa träbroarna. På en sträcka av 150 m korsades en drygt fem meter djup ravin två gånger. Avsaknaden av ”spår” i naturen mellan broarna tyder på att banan lagts på stolpar och den raka sträckningen av banan kan tyda på att trallorna vinschades fram och tillbaka.

Sågverksområdet är helt utjämnat och övervuxet. Brännässlor, tegelstenar, några källargrunder, grundfundament och rester av en kolugnsvägg är de enda synliga tecknen av en tidigare mänsklig aktivitet för hundra år sedan. Vandringsstråket Lungälvleden passerar området. Någon informationstavla om Skaterudssågen finns (ännu) ej.

Redan under anläggningstiden brottades af Ekström och projektet med ekonomiska problem och dessa fortsatte. Satsningen blev inte den lysande affär som det var tänkt. Innan sågverket var färdigt gick af Ekström i konkurs. Han flyttade till Stockholm år 1909. Kristinehamns enskilda bank gick i fusion med Wermlands enskilda



Brattforshyttan.

Antalet sålda biljetter, avsänt fraktgods i ton och trafikinkomst i kr.

År	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
II kl	201	228	72	41	25	17	26	23	11	23
III kl	5418	7170	5416	5591	3710	3257	3149	3485	3569	3880
Gods	15200	10398	8982	5439	3753	1294	2006	4434	3817	1691
Inkomst	76981	19030	33419	32764	12106	6089	7018	15688	12564	10666

bank (Wermlandsbanken) år 1911. Någon historik över Kristinehamns enskilda bank har ännu inte skrivits.

Lungälvens nedskurna och vindlande fåra saknade utrymme för en stor timmerdamm och vattenföringen i den lilla och grunda älven var synnerligen väderberoende. Älven rann genom ett stort sandområde vilket medförde att eroderad sand transporterades med vattnet nedströms, ”vandrande sandbankar”, till förfång för timmerflottningen och dämnet vid sågen. Lågkonjunktur och arbetsmarknadskonflikten 1909 bidrog ytterligare till en försämrad lönsamhet. Den siste ägaren, Brattfors bolag, avvecklade verksamheten helt år 1913. Samma år startade Uddeholmsbolaget en stor eldriven såg i Skoghäll. Det var rationellt att transportera timret med tåg till ett hamnnära sågverk för förädling av virket och export av trävarorna. Avsänt fraktgods från Brattforshyttan efter år 1911 utgjordes främst av timmer.

Under sista kvartalet 1907 avsändes från Brattforshyttan 651 ton trävaror och 57 ton ved. Ankommande fraktgods, ca 100 ton, utgjordes främst av järn och stålvaror, kalk och kalksten samt spannmål och gödningsämnen.

Nästan allt fraktgods avsändes i riktning mot Göteborg. Antalet ankommande och

avresande resenärer var något högre i riktning mot Falun (Filipstad) än mot Göteborg.

Källor

Bergslagens järnväg. Statistik 1906–08.

Bodman, G., 1946: F:haga (Forshaga) 1896–1946: Linoleum AB Forshaga. Minnesskrift. Göteborg. 168 s.

Fredén, C., 2009: Lindfors och Geijersdal – stationer med småbanor i östra Värmland. Sidospår 1/10, s. 4–7.

Furuskog, J., 1924: De värmländska järnbruken. Kulturgeografiska studier över den värmländska järnhanteringen under dess olika utvecklingsskeden. Filipstad. 463 s.

Trafikförvaltningen G.S.G. Årsredogörelser 1909–1913.

Svenskt porträttgalleri XIX 1903.

Svenskt riksarkiv 1905–1910.

Åsbrink, G., 1913: Från Västerhavet till Östersjön. Trafikförvaltningen Göteborg–Stockholm–Gäddede. 230 s.

En lyckad lansering



Godsägaren Paul Decauville i Petit-Bourg (se vidstående bild) nära Paris hade 1875 problem med betransporter över blöta fält. Han hade redan ett stenbrott där man transporterade

sten i små vagnar på räls, och kom på idén att om man gjorde lätt flyttbara spår skulle de kunna användas även på åkrarna. Han konstruerade sammankopplingsbara spår med klen profil, 5 m längd och 600 mm spårvidd, och tippbara vagnar. De visades först på jordbruksutställningar och blev populära, även vid torvmossar, gruvor och franska armén.

Flyttbara banor var kända tidigare t ex vid muddringsarbeten i hamnar och kanaler,

men Decauville förenklade användningen genom fastsittande slippers av järn, och erbjöd också färdiga växlar och små tvåaxliga ånglok.

Det verkliga genombrottet blev 1889 då han fick leverera en 3,5 km lång dubbelspårig järnväg för intern persontrafik på världsutställningen i Paris. Han hade då samarbete med uppfinnaren Anatole Mallet som konstruerade lok med delbart maskineri, där två drivaxlar och högtryckscylindrar satt fast i lokramen, medan två drivaxlar och lågtryckscylindrar var rörliga i sidled som en boggi. Det gjorde att trots att loket hade fyra drivaxlar kunde det gå även genom skarpa kurvor. För en bana inne bland alla utställarmontrar var det värdefullt. Han levererade också boggivagnar, med öppna eller slutna sidor.

Banan på utställningen var mycket populär, och efter stängning av utställningen såldes hälften av anläggningen för användning som ångspårväg vid Royen några mil norr om Bordeaux, och andra hälften till

Helsingborg där den blev Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg.

Bland beundrarna av utställningståget var även den tyske konstnären Otto Gerlach som gjorde en färglitografi av tåget, troligen på beställning av Decauville. Den trycktes därefter med underliggande text på tjeckiska som betyder "Decauvilles lilla tåg på Paris-utställningen" (se bilden ovan). Troligen var det ett reklamblad, men trycktes det med text på andra språk också, kanske svenska?

Decauville lät även lokala verkstäder licensbygga efter hans ritningar, t ex Bolinders i Stockholm och Helsingborgs Mek V. När sedan HRRJ ersattes av en normalspårig elektrisk spårväggick en stor del av de gamla materialen från Paris till den nybyggda banan Anneberg-Ormaryd 1909. 

Väggpendyl från Bergslager- nas Järnvägsaktiebolag



Någon gång under nittonhundralets första årtionden levererade Malmsjö Ur i Göteborg denna väggklocka till BJ där den hade sin publika plats antingen i verkställande direktörens tjänsterum eller i BJ styrelserum i Vita Huset. "Vita Huset" var BJ station och BJ huvudkontor i Göteborg.

När staten löste in BJ 1947 blev dåvarande distriktchefen vid SJ 2a distrikt Martin Blomberg VD för BJ tills BJ helt införlivades med SJ ett år senare. SJ



distriktsexpedition hade då tagit 2a och 3e våningarna av VGJ stationshus som expeditionslokaler.

På andra våningen av VGJ hade SJ distriktchef sitt tjänsterum som till och med upplevdes som större än SJ generaldirektörs rum i Stockholm.

I detta tjänsterum hände BJ klockan till i mitten på 1990-talet då SJs organisation var i upplösning.

Som SJ distriktchefer har under åren bland annat varit Martin Blomberg, Per Swartling (BJ-man), Karl Larsson, Bertil Hammarberg, Hans Blomberg. I chefsrummet som persontrafikchefer i SJ Väst var sedan Lars Strömmer och Lars Erik Antonsson.

De senaste distriktcheferna hade fru Evy Vårberg som sekreterare. Lars Strömmer hade Annelie Cronemyr som sekreterare och Lars Erik Antonsson hade Jeanette Reiskog i samma position.

Då Lars Erik Antonsson skulle byta tjänsterum och flytta till Centralstationshuset i Göteborg uppmanade han undertecknad som jobbade på SJ Stab Information Väst att ta hand om BJ-uret så att det inte kom "bort".

För undertecknad var nu den nya hemvisten självklar, pendylen skulle tillbaka till sitt ursprungställe Vita Huset där Västra Bandistriktet vid Banverket hade sina kontor med både chefs- och BJ styrelserum intakta. I styrelserummet fanns det målningar på alla direktörer vid BJ fortfarande upphängda på rummets väggar.

Olle Pettersson dåvarande bandistriktchef och Kerstin Lundberg hans sekreterare tog emot uret och lovade att vårda det väl och hålla det publikt. Bandistriktet flyttade efter några år till Stampgatan och tog uret med sig och där sattes det upp i ett sammanträdesrum.

Banverket blev sedan Trafikverket.

I oktober 2011 går Kerstin Lundberg i pension och till årsskiftet 2011-2012 kommer Stampgate kontoret att tömmas och då fann Kerstin & undertecknad att uret bör införlivas med de historiska samlingarna hos Sveriges Järnvägmuseum.

Undertecknad önskar att uret även i framtiden skall vara synligt och i bruk istället för att bli magasinerat i något förråd.

Uret överlämnades av undertecknad till SJVM 2011 - 10 - 29.

Lärje 2011 - 10 - 26

Morrgan Claesson

Morrgan Claesson och väggklockan. Här fångad på bild av Lars Granström.

"Fyra gudinnor"



I Sidospår nr 2/2011 omfrågas de fyra statyerna som flankerade nerfarten till järnvägmuseets lok- och vagnhall i Tomtebodan. (se bilden ovan. Red:s kommentar)

Jag såg dem nästan dagligen sommartid under början av sextioalet då muséet mer eller mindre fungerade som mitt dagis. (Spår 2003 s 23 "Trotjänarna i Ingentingsskogen")

Det var gjutna i betong enligt vad jag kunnat förstå, utan att tänka över antagandet. Gips hade fallit samman och cement är bara ett bindemedel med vilket man sammanfogar gruskorn, sandkorn och småsten i för ändamålet lämpligaste fraktioner.

Man kan tveka lite om det verkligen rör sig om betong. Betonggjutandet hade inte kommit igång riktigt under den tid Cst fick sin stationsbyggnad och att få till en form för dessa synes mig knepigare och på sätt och vis en omväg. Kan de varit huggna i kalksten? Betongfärgen kan de ha fått av allt slammande.

De skulle slmmas årligen med cementbruk i soppkoncistens, vilket understundom ingick i min terapi. Då användes Oscars gamla potatiskastrull och en målarpensel.

Damerna ansågs föreställa fyra gudinnor vilka representerade några slags basnäringar typ industri, jordbruk, handel och bergsbruk eller så. Eller om det nu var fyra ämbeten. Men betongdamerna var ju rätt välgödda så de måtte ju ha representerat det som var lönsammast under fabriktionsåret, så att säga. Och ämbeten är inte lönsamt.

Vart de tog vägen? Förmodligen följde det rivningen i övrigt. De stod kvar där när muséet stängdes för sista gången. De syns på en kort D-8-film som tillkom den dagen.. Där vrids nyckeln om i låset och



Den pensionerade lokföraren Oscar Andersson slammar en statysockel. Foto: Jan I Arvhult.

där syns också en taxibil. Egendomligt nog då det muséet var det enda i Stockholm dit taxi inte hittade. Folk hittade dit per hörsägen. Spårvagn 5 till Karlberg ändhållplats, promenad nedför treportsbacken och sedan höger utefter det röda spjälstaketet.

Det går än idag att hitta nerfarten till muséet i skogsbacken mellan Postens strandade finlandsfärja och den något mindre fula postterminalen i Tomtebodan. Där finns också grusvägen till SJ fd pistolskyttebana där SJ-folket fylkades för att träffa sina kollegor. Även jag var där. Revolver kal 22. På en rostig och bucklig skylt får man veta att område bevakas - dvs bevakades - med hund och inte av några betonggudinnor.

På bilden ovan sitter den pensionerade lokföraren Oscar Andersson och slammar statysockel. Det gjorde han den 11 juni 1963.

Slutslammat i muséibacken.

Jan I Arvhult

Försening

Den 10 februari

1888 fick loket Da 184 WAKSALA medtåg 124 problem med sin Körting-injektor på Moheda station strax norr om Alvesta. Felet befanns senare vara en lossnad saxpinne. Hjälplok rekviderades från Alvesta och tåget ankom Nässjö 12 minuter försenat enligt tidtabellen. Man hade antagligen gott tilltagna gångtider.

Ulf Diehl

Ro2:an



Text och foto Kenneth Landgren.

I vår restaurangvagn fortsätter renoveringen, under året har köksdelen och mellanväggen till korridoren byggts upp, men är ej färdigt.

Båset för kassörskan är också under uppbyggnad. (se bilden till höger)

Taket har delvis bytts ut och fått en ytbehandling, och takluckan ovanför köket har flyttats hit från en annan vagn, och måste därför anpassas till Ro2:ans tak. Även batterilådorna har

flyttats och anpassats. Renovering av ytterdörrarna har även skett. Mycket panel har bytts ut i vagnskorgen (översta bilden).



Säljes

Resgodsvagn litt. Fo 20 (F2K) nr 258 17.

Personvagn f d SJ B 13 (Co13) 2892.(hembud)

För båda vagnarna gäller minst dagens skrotpris.

Vagnarna står på stickspår/industrispår nära Oleby stn vid Fryksdalsbanan.

Visning/bud A Thörnevik, 070-6606572

Epost: allan.thornevik@telia.com





Bildfrågan

Ovanstående bild är från den olycka som inträffade den 19 december 1898. Platsen var Högbränna, 29 kilometer söder om Vännäs

I tidningen Östergötlands Veckoblad Östgotaposten n:r 51 fredagen den 23 december 1898 stod följande:

"Norrländsk Jernvägsolycka.

Stockholm den 20 Dec. Till jernvägsstyrelsen ha följande telegram ingått om en jernvägsolycka vid Hörnsjö, afsändt från Umeå. Tåget nr 274, som var 1 1/2 timme försenadt och drogs af 2 lokomotiv, urspårade i går omkr. 6 km. söder om Hörnsjö, med båda lokomotiven och alla vagnarne, af ännu obekant anledning. Ingen menniska skadades. Tåg nr 486 har utgått till olycksplatsen, förande

passagerare och post till Vännäs och vidare till Jörn.

Baningeniören, banmästaren och arbetare äro på platsen. Ett af det urspårade tågets lokomotiv är nu på spåret, det andra står bredvid banan, med tendern öfver sig. Urspårningen, hvars orsak ännu är okänd, egde rum 100 m. hitom Högbränna mötesplats. Tretton skenlängder äro upprifna. Ovisst är när banan kan varda klar".

Frågan är om någon av Sidospårs läsare kan lämna mer information om denna olycka? Hör av dig till redaktionen e-post: sidospar@jvmv.se eller post JvmV box 407 80105 Gävle. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, fotograf K A Ohlsson.

Ännu en bild från Sveriges Järnvägs museums arkiv. Tåg på Dalslands Järnväg, DJ på väg mot Norge och Kornsjø. Tåget dras av DJ C3 nummer 8. Bilden är arrangerad och tåget har stannat för fotografering strax före gränsen till Norge. På loket tittar både förare och eldare på fotografen. I postkupén skymtar postiljonen. Är det någon av Sidospårs läsare kan lämna mer information om den här bilden? Foto: Sveriges Järnvägs museum.



Endast via förhandsbeställning

Från "Järnbärrarland till Stålbåd"

Från Järnbärrarland Till Stålbåd



Kompilering Om Trafik AB Grängesberg - Oxelösunds Järnvägar
T.G.O.J. - Del I
Sammanställt av Christer Fredriksson och Eric Henriksson

Från Järnbärrarland Till Stålbåd



Kompilering Om Trafik AB Grängesberg - Oxelösunds Järnvägar
T.G.O.J. - Del II
Sammanställt av Christer Fredriksson och Eric Henriksson

Från Järnbärrarland Till Stålbåd



Kompilering Om Trafik AB Grängesberg - Oxelösunds Järnvägar
T.G.O.J. - Del III
Sammanställt av Christer Fredriksson och Eric Henriksson

Från Järnbärrarland Till Stålbåd



Kompilering Om Trafik AB Grängesberg - Oxelösunds Järnvägar
T.G.O.J. - Del IV
Sammanställt av Christer Fredriksson och Eric Henriksson

Ovanstående är ett bokverk som handlar om alla de banor som med tiden kom att ingå i begreppet TGOJ. Det är sammanställt och skrivet av Eric Henriksson och Christer Fredriksson.

Hela verket består av cirka 2000 sidor och är fördelat på fyra böcker. Dessa är linnetrådsinbundna med hårda pärmar. Trycket är i färg och formatet liggande A4. Mängder av bilder och många ritningar ingår.

Observera att bokverket inte speciellt avhandlar den rullande materielen

Del 1 handlar om:

- De enskilda banornas förhistoria
- Örebro – Hult = Ö.K.J. / K.H.J. / A.K.J., Swedish Central Railway / Frövi – Ludvika = F.L.J.
- Oxelösund - Flen – Westmanland = O.F.W.J.
- Storå - Guldsmidshyttan = S.G.J., Storå – Stråssa = St.S.J., Silverhöjden – Mossgruvan = S.M.J.
- Trafikaktiebolaget Grängesberg – Oxelösunds Järnvägar = T.G.O.J.
- Norra Södermanlands J. = Nr.Sl.J.

- Linjefakta

Del 2 handlar om:

Frövi - Ludvika Järnväg, FLJ.

Del 3 handlar om:

Oxelösund - Frövi - Ludvika Järnväg, OFWJ.

Del 4 handlar om:

Anslutande industri- och småbanor
Skogstorp - Skogstorp hamn, Vilsta
- Vilsta industriområde, Eskilstuna
C - Eskilstuna Norra, Eskilstuna C –
Nybybruk, Storå – Guldsmidshyttan,
Storå – Stråssa, Bångbro – Kloten, Silverhöjden - Mossgruvan., Grängesbergs
Dynamitfabrik, TGOJ Busstrafik.

Endast via förhandsbeställning

Bokverket är mycket dyrt att producera och kommer bara att tryckas i det antal som förbeställs. Priset för dessa fyra böcker är beräknat till max 6000 kr.

Tryckning beräknas ske under april 2012.

Förhandsbeställning inklusive en handpenning på 1000 kr görs till Järnvägmusei Vänner bankgiro **5777-5561**. Glöm inte att uppges skriva namn och adress samt eventuell e-postadress.

Mer information om bokverket kan fås via e-post info@jvmv.se (vi vidarebefordrar detta till författarna)

Kornsjø station, från Sverige sett första station på den norska sidan på ursprungliga Fredrikshald - Sunnanå Järnväg.



Järnvägsstationen öppnades 1879.

Den dåvarande stationsbyggnaden ansågs av kung Oscar II vara alltför oansenlig och borde ersättas av en större och finare. Planer för nybyggnad fanns och det passade ganska bra då det gamla stationshuset eldhärjades 1898.

Det nya stationshuset var ritat av arkitekten Paul Due och kom att byggas ganska snabbt, det stod klart 1900.

Det nya stationshuset hade också plats för Tullverket i Fredrikshald som nu flyttade sin verksamhet till Kornsjø.



Recenserat

Anders Lundquist har läst!



Citytunneln
Av män-
niskor – för
människor
Klas Anders-
son & Anders
Roos
ISBN 978-
86047-29-0

Det här är ingen utpräglad järnvägsbok utan fastmer en allmänfilosofisk framställning enligt bokens underrubrik. Merparten utgör en svartvit bildskildring från Klas Andersson av tunnelarbetet från provborrningen 1999 till provtrafiken i den 2010 ännu inte helt färdigställda tunneln, på allt som allt 152 sidor. Med jämna mellanrum har för recensenten mer eller mindre kända och okända personer fått komma till tals med egna tankar om kommunikation. De flesta tänker här inte på järnväg utan man får sig exempelvis till dels en serietecknares syn i form av en serie ”ensam på internet 2010” eller den unge MFF:aren som associerar kommunikation med samspelet på fotbollsplanen. Ett par personer från näringslivet utvecklar dock själva tunnelns nytta ur ett transporttekniskt och ekonomiskt perspektiv. Personporträtten är i färg och tagna av Anders Roos.

Åter till de svartvita bilderna som verkar vara utvalda för dem som varit inblandade i tunnelprojektet på något sätt. Bilderna har ytterst spartanska bildtexter som i de flesta fall inte beskriver motivet eller vad som händer. De är ändå i flera fall tagna med gott fotografiskt öga, med svartvitt linjespel och kontrastverkan. Men som sagt det är inte mycket järnväg utan i många fall en beskrivning av allmänt schaktnings-, betong- och borrarbete med och utan människor. Exempel på bildtexter: 2005.09.07 Sekantpålevägg Triangeln, 2005.07.26 Slitsmurskopa Malmö C, 2005.07.01 Ridåinjektering Malmö C, 2006.03.07 Roadheader Triangeln. Alltså ett stort antal fackuttryck som en tunneljobbare säkert lätt förstår, men som den oinvigde måste googla på för att begripa.

Inte alla bilder är enligt beskrivningen ovan utan några ger ett rörigt intryck eller har fått en dålig beskärning: till exempel 2005.06.30 Borrkrona Hyllie, där personen som håller borrkronan har ansiktet skymt

av skyddshjälmens skärm och halva borrkronan är utanför bild – inte bra.

Boken är utgiven av Citytunneln och den kunde ha innehållit mer för järnvägsentusiasten. För att exemplifiera saknas helt något om det tillfälliga stora smalspårssystem som byggdes upp för att frakta ut alla bormassor. Ett annat önskemål vore lite sifferuppgifter som kunde ge en bild av processen.

Det verkar som den här boken pliktskyldigast har producerats av Citytunnelprojektet, och främst riktar den sig nog till de som deltagit i detsamma.

Gunnar Sandin läst!



Vid sidan av alla tågböcker som skrivs av fackfolk och entusiaster behövs det sådana som författas av personer med den utomstå-

endes friska ögon. Järnvägs-kunniga brukar ha lätt att finna fel i dem men persontågen är faktiskt till för den resande allmänheten, vars syn på fenomenet järnväg är minst lika viktig som de initierades.

På sätt och vis professionellt kan tågresaupplevelsen beskrivas av kultursociologer. Wolfgang Schivelbuschs bok Järnvägsresandets historia är den givna klassikern men han har för Sveriges del inspirerat Rune Monö som kompletterar med sakkunniga teckningar. En nyare etnologisk studie publicerades 2010 av Tom O'Dell i boken Regionauterna som ur olika aspekter beskriver tillvaron för den stora pendlarkategori som uppstått i och med Öresundsbron.

Jämfört med detta är John Billows Varning för tåg en högst lättviktig produkt. Också bokstavligt: yttre formatet är litet, av de 64 sidorna är tio mer eller mindre blanka och om textmängden koncentrerats hade den rymts på cirka sexton sidor. Då hade man visserligen missat Owe Gustafsons teckningar men det vore ingen stor förlust.

Billow tågpendlade i sju år mellan Stockholm och Västerås, i loktåg och så småningom i X40. Därmed fick han uppleva de senares kända barnsjukdomar. Ibland spökar den mänskliga faktorn som när

nyckelpersonal inte dyker upp i tid eller föraren kör förbi en station där resenärer väntar på perrongen. Annars tycks många av de missöden vars beskrivning är själva poängen med boken ha varit gamla Banverkets ansvar. Lövhalka, fellagda växlar, otydliga utrop – mycket känns igen från insändarsidorna. Svenska järnvägen fungerar dåligt men Billow tillägger inget egentligt nytt.

Som resenär i sju år har Billow säkert lärt sej en del om tåg men han gör sej nog okunnigare än han är, annars hade anekdotens knorr gått förlorad.

Det lilla häftet kan inte rekommenderas till vare sej tågentusiaster eller den resande allmänhet som författaren vill göra sej till tolk för.

Lennart Lundgren har läst!



Författarna Christer Engström, Rutger Friberg och Lars Olov Karlsson berättar i förordet till boken om målet med bokserien på 10 böcker nu har uppnått

nummer 11. Man skriver också att det är troligt att det kommer en nummer 12 nästa år. Vi får hoppas det. Jag tycker att bokserien fyller en funktion bland all hobbylitteratur. Visst saknas någon artikel. Jag efterlyser kanske något som gör att vår hobby får nya yngre deltagare. Vi har sett på den workshop vi arrangerat vid modulhelgen Modelltåg 11 att intresset finns.

Vi får i alla fall läsa om husbygge i form av den fantastiskt fina modellen från MobaArt av Bärby station. En intressant artikel om historien kring samma byggnad i fullskala finns också med. Vi kan också läsa om den exklusiva föreningen Svenska Pocherakademien. 6 stycken seriösa herrar som samlar på vagnar från den italienska tillverkaren Pocher.

Tre fantastiska modellanläggningar finns beskriva. Den första speglar det lilla samhället Nesttun utanför norska Bergen på den så kallade Vossebanan. Vi får se modellbygge av högsta klass gjort av Øystein Pettersen som bor just i Nesttun. Ett exempel på

detta är det gamla Nettelandhuset. Fönster och fönsterdekorationen är modellbygge i mästarklass. Vi får också se norska fjäll i modell. Arne Stensland har byggt en modellbana som återspeglar fjällsträckningen av Bergensbanan. Mycket rangering på liten yta gäller på en holländsk bana med namnet Beachley Dock. Bl.a. finns 56000 kullerstenar återgivna i skala 0.

Lars Olov Karlsson ger oss bra tips hur man kan försvara användandet av en vagn från fel tidsperiod på sin bana. Där ser man vad fantasi kan göra.

Modulbygge finns också representerat i boken. Sveriges Järnvägmuseum i Ängelholm inledde 2011 med öppet hus lördagen den 7:e maj med en modulanläggning i skala N från SkånskaN. Här beskrivs både modulbygge samt banan i sig själv. Ett mycket bra tips om att transportera moduler finns också med.

Elektronik representeras av Rutger Fribergs artikel om auto-omkopplare för servicemode.

Kenneth Landgren beskriver hur man kan köra trafik med verklighetsbakgrund.

Ombyggnad av HG och variationer på T 43 representerar avslutningsvis lokbygget.

Boken består av 95 sidor allt om modelltåg. Jag ser fram emot nummer 12.



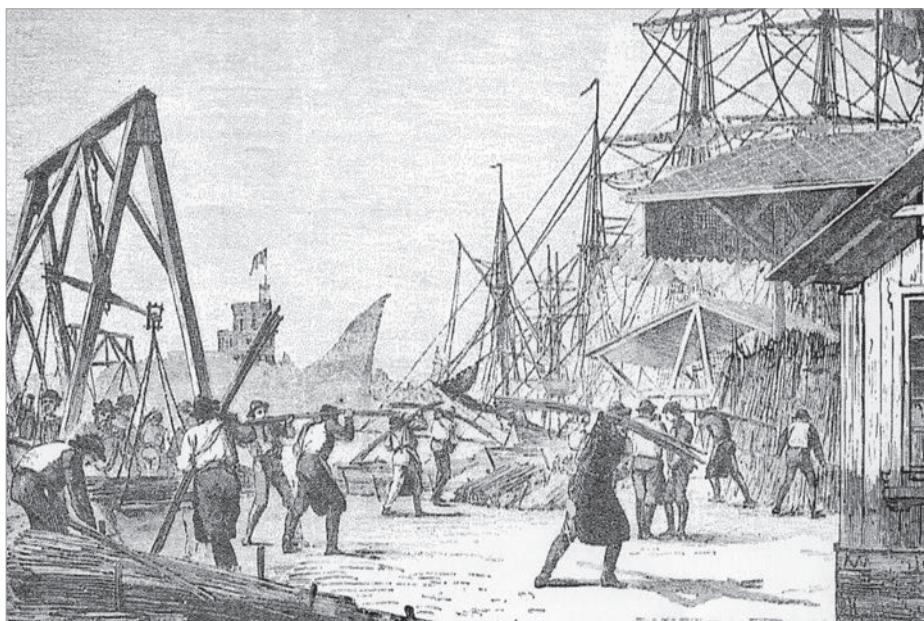
Färger 1874

Följande färger fanns 1874 i III distriktets förråd för Malmöverkstadens räkning:

Bladguld	Blyvitt
Casselbrunt	Cinnober, röd
Cinnober, grön	Fernissa, siccativ
Fernissa, vagnslack	Guldbrons
Gulockra	Gumarilacka
Kimrök	Kromgult
Lacksvart	Mangan Extra
Mönja	Pariserblått
Patentsvärta	Röd färg
Silverglitt	Spaktelfärg
Terra Sienna	Todenkopf
Ultramarin	Umbrä
Zinkvitt	Guldgrund
Berlinerröd	Engelskt röd
Brunsten	

Ulf Diehl

Järnvågar och Järnvägar. Fortsättning från sidan 6



Stockholms nya järnvåg i Djurgårdsstaden. Teckning av K A Ekvall (Ny Illustrerad Tidning 1869).

På 1840talet hade Hofors bruk femtio års erfarenhet av vagnar och spår, och Persbergs gruvor tjugofem år. Kung Carl XIV Johan hade i tjugofem år försökt väcka intresse för banor vid Gellivare. Spår, vagnar och mudderverk hade använts före 1820 vid bygget av Göta Kanal, och fanns säkert tillgängliga sedan kanalen 1832 blivit färdigbyggd. Det är då rimligt att anta att hamnen och järnvägen samtidigt fick spår och vagnar. En intressant tanke kan också vara att interna spår möjligen kan ha funnits även tidigare, då Polhem redan på 1690talet införde spår i koppargruvan i Falun. Dessutom hade RR Angerstein 1753-1755 skrivit en illustrerad reseberättelse om industrin i Storbritannien med bilder av spårbanor i stenbrott, även lindragna.

Av alla städer på Ljunggrens kartor från 1850talet finns inte många utöver Gävle med inritade järnvägsspår. Kristinehamn hade Sjöändabanan men utan detaljer för hur den drogs inne i staden. Filipstad hade järnvägar från Storbroyttan vid Lersjön för malm från Nordmark, och från sjön Yngen för malm från Persberg. Bägge banorna byggdes 1853. Karlstad hade ett

hamnspår vid Orrholmens ångsåg, byggd 1854. Örebro hade stationen inritad som avstyckad mark och ett spår till Skebäcks hamn. Köping hade inritad "fastlagd sträckning" för blivande bana från Örebro och eventuell fortsättning.

Järnvägshistoriskt kan man väl sammanfatta det som att Stollgångens bana från 1791 är unik med sin lindrift och nog är den första bana i Sverige som nådde ut ur gruvan, och att Gefle järnväg troligen hade spår från 1840talet, och Gefle hamn åtminstone spår för muddringsmassor från 1846.

Källor: Abr. Hülphers: Beskrifning öfver Norrland (1793)

Fyhrvall: Bidrag till Gefle Stads historia (1901)

Gefle-Dala Jernväg 1855-1908

E W Dahlgren: Järnvärkeri och järnstämpling (1930)

Ture Nerman: Järnbärarna – en arbetarkårs historia (1936)

Ph Humbla: Från Gästrikland (1947)

Ingvar Dandanell: Bruks- och bergsmansliv i Hofors-Torsåker (1998)

Jan Sterner: Två tusen år i Gävlebygden (1999)

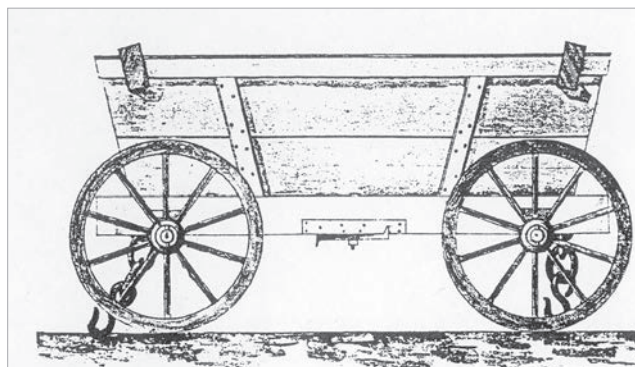
Gillis Andersson: Gästrikland och järnet (2000)

Ulf Ivar Nilsson: Snillet som ritade... (Arbetsbladet 2011-04-10)

Karl Gustav Häll: Göta Kanal – vattenvägen genom Sverige (1993)

Lars Strömbeck: Baltzar von Platen, Thomas Telford och Göta Kanal (1993)

Transportvagn för muddrad jord vid Göta kanal.



Avsändare:
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B Förenings-
brev



På gång i Ängelholm

LUCIATÅG 10/12

Luciakonsert och ångtågsturer
till Åstorp och Båstad T/R

JULLOVSKUL 22/12 - 8/1

Julmys och tävlingar

ÄNGELHOLM

Trafikverket, Sveriges Järnvägsmuseum
vid järnvägsstationen, Ängelholm
Telefon: 0431-44 20 75
www.trafikverket.se/museer



**SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM**
TRAFIKVERKET