

SIDOSPÅR 1/12

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöö Museichefen har ordet

Förändringar, framgång och lite flyt

Jag har i många sammanhang de senaste åren lyft fram problemet med att Sveriges Järnvägsmuseum, eller Trafikverkets museer, inte har haft något tydligt uppdrag från staten. Det till synes ständiga utredandet som har pågått under 2000-talet har varit påkallat inifrån verksamheten och dess, av oss framlyfta, brister. Några dagar innan detta skrivs har Trafikverket äntligen fått ett regeringsuppdrag att hitta formerna för en långsiktig lösning för transporterans kulturarv. Eftersom vi har ägnat de två åren i Trafikverket åt just detta och har anlitat två utredningskonsulter så räknar vi nu med att klara skrivandet själva. Näringsdepartementet är välinformerat om detta så uppdraget ska redovisas redan den 15 april för att möjliggöra förslag till höstens budgetproposition. "Vi" blir i det här fallet "jag" och samråd ska ske med Luftfartsverket, Riksantikvarieämbetet (RAÄ) och Tekniska Museet. Luftfartsverket har akuta åtgärdsbehov för flygsamlingen på Arlanda, som skyndsamt måste flyttas, och både RAÄ och Tekniska museet finns representerade i internstyrelsen för museerna, så förutsättningarna är goda för en bred, förankrad, lösning som den här gången också borde kunna leda till konkreta resultat. Jag kommer även att samråda med Statens maritima museer och Riksförbundet Sveriges Museer.

Året 2012 har annars börjat lugnare än fjolåret. Den budget vi ska arbeta mot är tillbaka på en hanterbar nivå efter förra årets mycket stora besparingskrav. 2011 blev ett händelserikt år på många sätt. Överlämningen av den publika verksamheten i Ängelholm till kommunen var naturligtvis det mest uppenbara men avvecklingen av 115 fordon är också en påtaglig förändring. Förra året var vårt sämsta någonsin när det gäller beställnings- och företagsarrangemang, vilket spädde på den ekonomiska osäkerheten. Att resultatet i årsbokslutet ändå blev acceptabelt berodde på försäljningen av fordon och skrot och inte minst de lysande besöksrekord som nåddes på båda våra arenor. I Ängelholm slutade besökstalet på 46 729, en uppgång från publikrekordet året innan med 2%, vilket är anmärkningsvärt med tanke på 2010 års dieseldagar, som stod för en stor del av det

årets toppnotering. I Gävle ökade antalet besökare med hela 18% från 2010 och den magiska 50 000-gränsen passerades också på annandagen för att slutligen landa på 51 534. För oss som tar entréavgift betyder det publika intresset för våra anläggningar mycket även för ekonomin.

Natten innan museet i Gävle tog emot den femtiotusende besökaren blåste stormen "Dagmar" bort stora delar av plåttäckningen på taklanterninen på fordonsmagasinet på Nynäs. Plåtarna, som lossnade, dansade, på sin väg ned mot marken, runt i skyn och åstadkom hundratals hål och revor på ett flera tusen kvadratmeter stort takparti som täcks av gummiduk på frigolitisolering. Lyckligtvis kom ingen nederbörd så händelsen orsakade inte några skador på innertak, fordon eller föremål som förvaras i den stora byggnaden. Återställningsarbetet påbörjades omedelbart och gynnades av de till ytskiktet begränsade skadorna och det uppehållsväder som rått i Gävle denna vinter. Tanken på att detta skulle ha hänt under en höststorm med häftiga regn ter sig förfärande.

Fordonsmagasinet på Nynäs kommer i år att bli vårt huvudnummer av en helt annan anledning. Under hela sommarperioden från midsommar och fram till skolstarten i augusti kommer vi att hålla en stor del av magasinet öppet för besökarna. En rälsbuss kommer att göra flera turer dagligen mellan våra områden via Gävle Central. Både rälsbuss och besök på egen hand i magasinet kommer att ingå i entrébiljetten som blir något dyrare under perioden för att finansiera projektet. Museivänner kommer naturligtvis även då att slippa entréavgiften men du som planerar ett besök, ta gärna med vänner och bekanta eller tipsa om en riktigt häftig upplevelse. Museet behöver bevisligen så mycket entréintäkter vi kan få för att dels våga göra mer och dels för att ge ägaren, staten, kvitto på att verksamheten är värd att satsa på.

Vi ses i sommar!



Rune Lundby 1921-2011



Järnvägsmusei vänners hedersmedlem och en av de stora profilerna i Sveriges Järnvägsmuseums historia har gått bort. Den erfarne lokföraren och Morasonen bodde i Gävle när järnvägsmuseum flyttades hit och nyöppnade 1970 och han kom under flera år att betyda mycket för framför allt museets kunskap om ånglokens egenheter. Rune hade eldat och kört ånglok på Gefle-Dala Järnväg innan han tog sig an de moderna elloken på SJ. Han hade också engagerat sig i 891-järnvägarnas Museisällskap som skulle utvecklas till Jädraås-Tallås Järnväg. Det var där jag träffade Rune för första gången. Jag minns till exempel hans 50-årsdag som jag upplevde genom tioåringens barnaögon. Jag såg en bullrig, men snäll, auktoritet som tog plats och som alla andra vuxna verkade se upp till. Och fattas bara. I Jädraås samlades ett antal unga järnvägsentusiaster, bland andra min far, som törstigt sög i sig Runes lärdomar för att så småningom och efter hans bemyndigande få framföra föremålen för sin längtan, ångloken.

Det var inte bara kunskap som basunerades ut från lokförare Lundby. Det var också mer eller mindre fantastiska minnen, historier och skrönor från en rik järnvägsmannagärning. Jag minns kvällar med Rune vid en bordsända och ett sällskap i olika åldrar som lyssnade andäktigt och kom med små stimulerande inpass. Självt var jag nog allra mest tystlåten, vilket verkade tilltala den självklara centralgestalten vid bordet.

Järnvägsmusei Vänner

En sen kväll där jag följt med familjen och en grupp JTJ-medlemmar till Runes ögonsten, sommarstugan på Killingholmen i sjön Ycklaren utanför Ockelbo, hade jag försjunkit i ett sömnlignande tillstånd när han plötsligt utbrister - Nej men titta Götes grabb har somnat. Den grabben tycker jag om! Det är fortfarande ett av de finaste beröm jag har fått. Jag minns det ju än. Ingen hade högre status då än Rune Lundby men jag lämnade JTJ och järnvägshobbyn sedd underifrån.

Långt senare hade jag glädjen att återupprätta kontakten med nestorn bland lokförare. När jag hade tillträtt som ny museichef i Gävle kände jag till Runes praktiska gärning med bland annat det speciella loket "Prins August" och de tillfällen när museet faktiskt körde ånglok. Bilden på honom och en entusiastisk kung Carl Gustaf i hytten på F1200 var en väl spridd pressbild. Nu var emellertid tiden passerad för det praktiska arbetet men då återstod naturligtvis historieberättandet. Återigen stod Rune i centrum, nu för en grupp äldre lokförare som för oss på museet och för varandra berättade historier, mer eller mindre sanna, ur järnvägens gömda garderober. Lyckligtvis finns en hel del dokumenterat på museet. Rune Lundby blev 90 år och begåvades med ett långt, rikt liv och två barn. För museet var det ett hedersuppdrag att för dem, hans efterlämnade hustru och övrig släkt och vänner ordna begravningskaffet i restaurangvagnen, Café Ångvisslan.

- Vi ska se till att bevara dina historier så länge vi kan. Tack Rune!

Robert Sjöö

Ovan till vänster: Rune på DONJ mallet 8 i Jädraås. Foto: Bengt Carlsson.

Nedan: Rune och Karl Erik Eggeffjord på loket Göta i samband med 150-års jubileet. Foto: Rolf Sten.



Höstresa 1 - 2 september 2012

I 1950-talets anda! Boden - Haparanda tur och retur

Missa inte detta unika tillfälle att åka sträckan Boden-Haparanda t. o. r. med tåg i 1950-talets anda!

Det är en sista möjlighet att åka med ett historiskt tåg åka på gamla Haparandabanan innan den stängs och innan det nya signalsystemet ERTMS införs på nya Haparandabanan.



Dag 1, gröna linjen på kartan

Lördag 1 september 2012 avgång från Boden kl. 9.00 mot Haparanda med ankomst ca 17.00. Resan går efter nuvarande sträckning över Karungi med många fotokörningar och fotostopp. Tåget kommer inte att invänta eventuellt sena nattåg i Boden.

Dag 2, röda linjen på kartan

Söndag 2 september 2012 avgång Haparanda kl. 8.00 mot Boden med ankomst ca 17.00. Tåget kommer att ha anslutning med nattåg söderut.

Denna tur åker vi den nya sträckningen via Kalix med en avstickare till Karlsborg.

Ett besök med tåg till Torneå planeras också, men vi kan inget lova förrän alla papper kring detta är klara.

Planerade lok och vagnar som kommer att ingå i tåget:

Dragkraft diesellok T42 205 (på söndagen kommer också T41 204 att finnas med i tåget).

Vi ska sätta ihop ett tågsätt som det såg ut sommaren 1954 då T42 205 drog dagtåg på sträckan. Vi jobbar för att tåget ska bestå av blandat trä och stålvagnar, uppvärmda från ångvärmefinka. Inga restaurang, 1 - klass eller barvagnar, utan detta blir ett tåg "på riktigt". Servering med enklare fika kommer att finnas med på tåget (Observera att vi inte kan ta emot betalkort)

Pris:

Resan kostar 3400 kr per person. I detta ingår resa, lunch båda dagarna samt en natt på hotell (i dubbelrum) inklusive hotellfrukost (för enkelrum tillkommer 450 kr).

Om Du **inte** behöver hotellrum i Haparanda är priset för resan **2700 kr**

Förhandsbokning är obligatorisk och vi vill ha din bokning senast 18 juni

Du bokar genom att betala in en **handpenning på 800 kr/person** till Järnvägsmusei Vänner **Bankgiro 5777-5561**. Glöm inte att ange namn adress och epost. Skicka även uppgifterna till: haparanda@jvmv.se eller post: JvmV Box 408 80105 Gävle.

Slutbetalning ska vara gjord till Bankgiro 5777-5561 senast **10 augusti**. Därefter skickas biljetterna ut!

Ett samarbetsprojekt



T42 205 kommer tillsammans med T41 204 att vara dragkraft under resan. Bilden nedan är tagen under Inlandsbaneresan 2008. Foto: Rolf Sten.





Kom och hjälp!

Trafikverket Sveriges Järnvägsmuseums trafikavdelning finns idag på två platser, Gävle och Ängelholm. I Gävle så har JvmV en grupp som jobbar åt museet på framför allt torsdagar, den så kallade torsdagsgruppen. Då museet har en mycket bra verkstad kvar nere i Ängelholm kallar vi härmed till ett första intressemöte för bildandet av en likande grupp fast med sin bas nere i Ängelholm. Detta mötes syfte är framför allt att se om det finns ett intresse för att hjälpa Sveriges Järnvägsmuseum med renoveringar av dess fordon. Detta första möte hade vi tänkt skulle ske **torsdagen den 12/4.**

Plats: Sveriges Järnvägsmuseum i Ängelholm

Översta bilden: SJ E 902 i Ängelholm. Foto: Henrik Reuter Dahl.

Nedanstående bild: Verkstaden i Ängelholm. Modern verkstad med många möjligheter. Foto: Rolf Sten.



Årsboken 2012

Boken är av olika orsaker försenad och kommer att skickas ut tillsammans med Sidospår nummer 2. Förhoppningsvis vid månadsskiftet maj/juni.

Bankgiro 5777-5561

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

Medlemskort 2012

För er som har betalat årets medlemsavgift bifogas medlemskortet med detta nummer. För er övriga bifogas en påminnelse!

Ingång: G2 (ej entrén till museet, gå runt byggnaden) våning 2

Tid: 18:00

Anmälan till: martin.ohlin@jvmv.se

Frågor som vi kommer ta upp är:

- Finns det något intresse för detta?
- Vad skulle vi vilja hjälpa SJVM med?
- Hur ofta skulle vi kunna jobba med detta?

• Samt övriga frågor som kommer upp

Vi kommer att bjuda på en lättare fika och även ta en rundvandring för att titta på de lokaler som står till vårt förfogande
Varmt Välkomna!

Martin Öhlin

070-359 88 63

Sveriges Järnvägsmuseum/JvmV



JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

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



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

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

För år 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 1 - 2012, årgång 9

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

© JvmV 2012 och respektive författare.

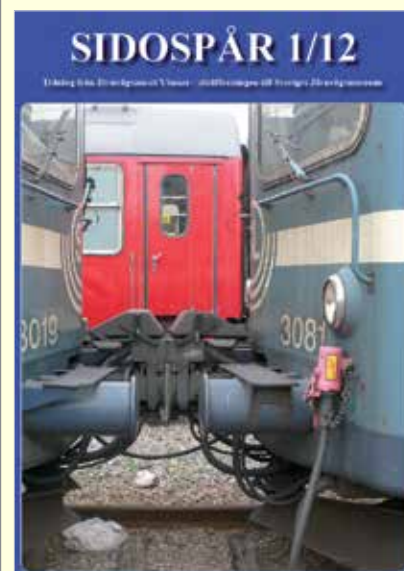
Redaktör: Rolf Sten. sidospar@jvmv.se

I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se
Ulf Diehl ulf.diehl@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 2 2012 utkommer juni
Presstopp 10 maj



Omslagsbilden är tagen i Hagalund i samband med hämtningen av X1 3081 och 3019.

Läs mer om detta på sidan 12.
Foto: Björn Fura.

Motala-bussar övertagna med ULB, VÅHJ, BKB och NVHJ

Motalas rälsbusstillverkning

I likhet med andra tillverkare av järnvägsfordon började Motala Verkstad på 1930-talet att bygga rälsbussar. Perioden 1934–1938 tillverkades 12 rälsbussar och 3 släpvagnar. Av dessa var 5 rälsbussar och 1 släpvagn smalspåriga. Alla rälsbussarna baserades på samma konstruktion. Underredet var av stål och tvåaxligt med motor och växellåda placerade i en motorbädd på tvären vid mitten av ena långsidan. Kardanaxlarna låg utanför ramverket och drev via kardanknutar på axeländarna. Utförandet hade viss likhet med de buschassier Motala tillverkade vid samma tidpunkt. Korg med inredning tillverkades av Hägglund & Söner i Örnsköldsvik. Stommen var av trä med klädsel av plåt och takduk. Utseendemässigt fanns stora likheter med samtida landsvägsbussar av bulldogtyp.

Motalabussarna ansågs vara det enda alternativet till Umeåbussarna. Övriga rälsbussar var både större och betydligt dyrare. Hilding Carlsson hade till en början svårt att konkurrera om beställningar från enskilda järnvägar med svag ekonomi. Motala Verkstad erbjöd nämligen i motsats till Hilding Carlsson finansiering genom avbetalning.

Åren 1939–1940 tillverkade Motala Verkstad 6 boggirälsbussar varav dock ingen var smalspårig. Därefter upphörde firmans rälsbusstillverkning sedan Hilding Carlsson tagit över marknaden.

ULB nr 2

Uddevalla–Lelångens Järnväg (Uddevalla–Bengtstors) införlivades med SJ i juli 1940. Redan på 1920-talet hade en rälsbussliknande motorvagn (ULB Auto 1) byggts på egen verkstad. 1936 levererade Motala Verkstad ULB R 2 som var banans första och enda rälsbuss. Den var tillverkarens första för smalspår och försedd med en 6-cylindrig Buda-motor typ GF6 och mekanisk växellåda. Utförandet avvek något från Motalas senare smalspår rälsbussar genom drift på endast en axel och kylarnas placering i gavlarna. Antalet sittplatser var 33. På SJ erhöll ULB R 2 beteckningen littera Ymsb nummer 435.

Lelånganbanan

Efter statsövertagandet av ULB användes Ymsb 435 eller den rälsbussliknande motorvagnen Xmb3 430 i kvällståget 108 Uddevalla–Bäckefors och morgontåget 109 Bäckefors–Uddevalla. Vardagar kör-



Listershuvud med Yr 484 och UF2r 1564 en vacker sommardag några år in på 1940-talet. Foto: Nybergiska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

des därtill en dagtur Uddevalla–Bäckefors och åter i tåg 104–103. Söndagar gick dagturen ända till Bengtstors och åter som tåg 102–103.

I november 1940 begärde distriktschefen i Göteborg att Ymsb 435 skulle få utrustas med ett vedgasaggregat typ Imbert. Enligt då gällande regler skulle SJs rälsbussar utrustas med kolgasaggregat typ Svedlund. Något sådant kunde inte erhållas på flera månader. Imbertaggregat fanns däremot på lager. Järnvägsstyrelsens Maskintekniska byrå medgav avsteg från reglerna och redan i början av december 1940 kunde Ymsg 435 färdigställas för gengasdrift på verkstaden i Uddevalla.

Maskiningenjören i Göteborg begärde i april 1941 att få ersätta motorn med en 6-cylindrig bensinmotor av typ Scania-Vabis 1664 apterad för gengasdrift. Buda-motorn var hårt sliten och motorblocket svetsat flera gånger på grund av sprickor. Ytterligare reparationer ansågs ej ekonomiskt försvarbara. Maskintekniska byrå medgav motorbyte och att en ny motor fick inköpas. Arbetet skulle utföras av verkstaden i Uddevalla men genomförandet fördröjdes och bytet gjordes först vid en revision på huvudverkstaden i Örebro året därpå. Vid denna revision begärdes

från linjehåll att den tryckluftshydrauliska bromsen av typ Lockheed skulle ersättas med tryckluftsbroms. Maskintekniska byrå avslög begäran med hänvisning till att bromsen på den normalspåriga ”systerbussen” 434 åtgärdats med gott resultat vid revision i Örebro. En ombyggnad skulle därtill fördröja arbetet som likväl kom att ta 8 månader och inte slutfördes förrän i oktober 1943.

I samband med att Lelånganbanan 1944 erhöll sina första Umeåbussar kompletterades Yp 435 med Albert-koppel och anordningar för tvillingkörning. Bakgrunden var en ny eftermiddagstur till Färgelanda i tåg 110 vardagar. Rälsbussen återvände sedan till Uddevalla som tvillingbuss i tåg 105. Sedan ytterligare Umeåbussar erhöjts året därpå användes Yp 435 under två år som tvillingbuss i tåg 101–106 Bengtstors–Uddevalla och åter vardagar. Därefter utgjorde den reserv med huvudsaklig användning i arbetartåg på bandelen Uddevalla–Färgelanda.

Beslutet att inte byta ut bromssystemet fick allvarliga följder i januari 1945. Yp 435 drabbades av totalt bromsbortfall vid ingång till Uddevalla Hamnstation. 6 personer skadades vid olyckan som orsakade stor uppmärksamhet. Några dagar senare medgav Maskintekniska byrå en

ombyggnad av bromsen i enlighet med 1943 års framställan. Förutom ombyggnad till tryckluftsbroms skulle handbromsen ändras så att den verkade på den icke-drivande axeln. Samtidigt igångsattes en undersökning vilka övriga rälsbussar som hade liknande broms. Yp 435 reparerades på huvudverkstaden i Örebro. Det bestämdes under arbetets gång att den tryckluft-hydrauliska bromsen skulle behållas men delas upp på två bromskretsar verkande på varsin axel. Under reparationen ändrades rälsbussen även från gengasdrift till drift med flytande bränsle. Arbetet slutfördes i mars 1946.

1950 skulle Yp 435 genomgå ny revision. I revisionsanmälan föreslog maskiningenjören i Göteborg slopning. Rälsbussen var i allmänt dåligt skick, opålitlig och obekvä. Skrotningsbeslut utfärdades i april 1950.

VÅHJ nr 17

Växjö–Åseda–Hultsfreds Järnväg (Växjö–Hultsfred och Brittatorp–Älghultsby) införlivades med SJ i juli 1941. På mitten av 1930-talet genomförde VÅHJ en omfattande motorisering av persontrafiken. För huvudlinjen till Hultsfred valdes boggi-motorvagnar som kunde medföra en eller flera vanliga vagnar i tågen. På den med Östra Värends Järnväg övertagna linjen till Älghultsby var trafikunderlaget betydligt mindre och för denna valde man därför en rälsbuss. VÅHJ XC 17 levererades 1937 och var av Motala Verkstads standardtyp. Korgen hade givits ett något avvikande utförande med mindre resandeavdelning och större förarhytter. De båda senare

kunde på så sätt utnyttjas för godstransport. Ett antal fällsitsar i förarhytterna gjorde att ytterligare resande kunde beredas sittplats där vid högtrafik. Rälsbussen var försedd med en Scania-Vabis 6-cylindrig bensinmotor typ 1664 och en mekanisk växellåda av samma firmas tillverkning.

VÅHJ rälsbuss användes från april 1938 i genomgående tåg Växjö–Oskarshamn. Användningen på Östra Smålands Järnväg kom senare att avkortas till Älghultsby–Fröseke med utsträckning till Ruda vid veckosluten. De genomgående tågen till Fröseke/Ruda behölls även efter det att SJ år 1940 övertagit ÖSmJ. I mars 1941 försågs rälsbussen med ett vedgasaggregat typ Hesselman. Efter statsövertagandet av VÅHJ erhöll den SJ littera Ymsg nummer 462.

Växjöbanorna

I samband med att VÅHJ införlivades med SJ flyttades Ym6g 360–361 från Bergsjöbanan i Hälsingland till Växjö. De tursattes då tillsammans med Ymsg 462 i omlopp Växjö–Oskarshamn–Växjö–Hultsfred–Växjö men det visade sig snart att planeringen varit alltför optimistisk. Tjänstgöringen var för omfattande och kapaciteten blev för liten när trafiken ökade under krigsåren. Sommaren 1942 flyttades därför Ymsg 462 till Mönsterås för användning i tåg 232–231 Fagerhult–Mönsterås och åter. Albert-koppel monterades vid revision 1943 för att en släpvagn skulle kunna medföras. Samma år gjordes prov med utökad rälsbusstrafik på banan genom att även Yp 360–361 placerades i Mönsterås. Yp 462 användes då tillsammans med en godssläpvagn littera UF2p i tåg 233–234

Mönsterås–Fagerhult och åter. Från sommaren 1944 utökades rälsbuss-körningen på Mönsteråsbanan. Vid revision 1945 kompletterades därför Yp 462 för att möjliggöra tvillingkörning.

Från sommaren 1949 tursattes boggirälsbussar på Mönsteråsbanan. Brist på boggi-bussar medförde dock fortsatt användning av de tvåaxliga. Yp 462 placerades i Oskarshamn och kallades där ”Jumbo”. Avsikten var att alla tvåaxliga rälsbussar skulle skrotas när YCo4p 672–676 levererats från Märsta-Verken. Planerna ändrades dock och de nya stålrälsbussarna placerades i Västervik sedan NVHJ införlivats med SJ. I januari 1950 föreslog maskiningenjören i Växjö att Yp 462 skulle slopas för ombyggnad till släpvagn. Maskineriet drabbades ofta av skador och det var svårt att erhålla reservdelar. Drivningen skedde sedan länge på enbart en axel. Gångegenskaperna orsakade klagomål från resande och personal. Behovet av revision var därtill nära förestående. Distriktschefen i Borås tillstyrkte förslaget. Sedan Persontrafikbyrån avstyrkt ombyggnad till släpvagn beslutade Maskintekniska byrån i mars 1950 att slopning skulle ske. Rälsbussen skulle behållas i trafik tills den var utsliten och tidpunkt för verkställighet skulle bestämmas av maskiningenjören i Växjö.

Under de sista åren var rälsbussens huvudsakliga användning förstärkningståg på bandelen Oskarshamn–Ruda. Tvillingkörning med Umeåbussarna fungerade ej som avsett utan Yp 462 måste gå som extratåg med försening som följd. Den fortsatta användningen uppskattades föga av trafikinspektören i Kalmar som i december 1951 kommenterade klagomål mot Yp 462 med: ”Ersättningsbuss erhöles på sin tid, men när leverans verkställes beordrades vagnen tillsammans med andra till 38 ts. Nu är väl intet annat att göra än att låta allmänheten frysa och ha det som det är, och utrusta föraren med päls och halmskor?” Sista användningen var i november 1953 och inte förrän i januari 1954 kunde Yp 462 undvaras och sändas till Vislanda för skrotning. Under hösten 1953 hade rälsbussen varit tursatt i skoltågen 327–328 Oskarshamn–Finsjö och åter. Annan känd användning under de sista åren var dubbling till tåg 305 på sträckan Oskarshamn–Ruda.

BKB nr 1 och 491

Blekinge Kustbanor (Kristianstad–Karlskrona, Bredåkra–Tingsryd, Sandbäck–

Yp 462 under uppehåll i Fröskelås på Mönsteråsbanan år 1943. Rörinstallationen vittnar om gengasdrift. Rälsbussen är välbesatt och inne i hytten skymtar ett antal personer på fällsitsarna. Foto: Arthur Hedebäck, Alf Hedebäcks samling.



Olofström, Sölvesborg–Hörviken och Ronneby–Ronnebyredd) införlivades med SJ i juli 1942. På mitten av 1930-talet anskaffade BKB en rälsbuss och en godssläpvagn för trafikering av sidolinjen Sölvesborg–Hörviken. En stor del av godssändningarna på denna utgjordes av fisk från Listerlandet vilket motiverade godssläpvagnen.

Rälsbussen BKB 1 levererades från Motala Verkstad 1936. Den var försedd med en Buda 6-cylindrig bensinmotor typ GF6 och hydraulisk växellåda av typ Lysholm-Smith. Antalet sittplatser var 34 och toalet saknades. För tillkoppling av släpvagnen användes Albert-koppel. Vid SJ erhöll BKB 1 littera Yr nr 484.

Släpvagnen BKB Gb 491 tillverkades på järnvägens egen verkstad i Ronneby 1936. Den utfördes till skillnad från rälsbussen helt i stål och blev på så sätt betydligt mer långlivad än rälsbussen. Längden var 5000 mm och lastförmågan 4 ton. Vid SJ erhöll BKB Gb 491 littera UF2r nummer 1564.

Listerbanan

Första året efter statsövertagandet av BKB användes Yr 484 och UF2r 1564 i flertalet tåg på linjen Sölvesborg–Hörviken. Från sommaren 1943 minskades den planerade användningen sedan Sölvesborg erhöillit en nylevererad Umeåbuss med boggisläpvagn. De äldre rälsbussfordonen tursattes då endast i ett par morgontåg till Hörviken på vardagar. I övrigt utgjorde de reserv.

Reservtjänst för Yt 484

Sommaren 1945 användes Yt 484 enligt normalplan i tåg 2716–2723 Sölvesborg–Bromölla och åter vardagar utom lördagar. Lördagar användes den i tågparen 2718–2719 Sölvesborg–Bromölla och 2763–2766 Sölvesborg–Hörviken. Därefter användes rälsbussen endast som reservfordon med undantag för en period 1947–1948 då den under veckosluten planenligt gick som tvillingbuss på linjen Norraryd – Kvarnamåla.

Distriktschefen i Borås framförde 1946 önskemål om att Yt 484 vid ombyggnaden till drift med flytande bränsle skulle förses med en 6-cylindrig Scania-Vabis dieselmotor. Önskemålet motiverades med att den befintliga Buda-motorn skulle bli dyr att återställa till bensindrift och att

Tåg 7794 bestående av YGp 717 och UF4p 1721 under uppehåll i Falerum. Nya rälsbussfordon av SJs standardtyp har gjort sitt intåg på banan och det udda inslaget har inte lång tid kvar.

Foto: Wilhelm Häggström, Västervik



Det gedigna utförandet gjorde att UF2t 1564 blev långlivad. Släpvagnen skrotades först 1967 och då togs korgen till vara för användning som förråd. Foto: Anders Jansson – januari 1967.

reservdelshållningen i Sölvesborg skulle förenklas och förbilligas. Framställningen avvisades av Maskintekniska byrån på grund av brist på motorer av den önskade typen. Ombyggnad av Budamotorn skulle dessutom kunna ske med delar från övertaliga reservmotorer.

I december 1949 föreslog maskiningenjören i Växjö att Yt 484 skulle slopas och byggas om till släpvagn för resande och gods. Maskineriet var slitet och krävde omfattande reparation. Dåligt skick och avsaknad av toalett medförde klagomål från de resande. Distriktschefen i Borås tillstyrkte förslaget. Sedan Persontrafikbyrån avstyrkt ombyggnad till släpvagn beslutade Maskintekniska byrån i mars 1950 att slopning skulle ske. Rälsbussen skulle dock behållas i trafik tills vidare och tidpunkten för verkställighet skulle bestämmas av maskiningenjören i Växjö. De sista

åren var Yt 484 placerad i Halmstad som reservbuss för Halmstad–Vislanda. Sista gången rälsbussen användes var i augusti 1951 men den sändes till Vislanda för skrotning först i april 1953.

Användning av UF2t 1564

UF2t 1564 flyttades sommaren 1945 till linjen Norraryd–Kvarnamåla för att tillsammans med en boggirälsbuss tjänstgöra i persontågen där. Denna tjänstgöring varade en bit in på 1950-talet. Breddningen av Kristianstad–Karlshamn till normalspår slutfördes i september 1954. Sölvesborg–Hörviken blev ett isolerat smalspår och UF2t 1564 var ett av de rälsbussfordon som då användes där. Persontrafiken på Listerbanan upphörde hösten 1956 och sommaren 1957 flyttades släpvagnen till Växjö i samband med ökad rälsbusskörning



Övertagen med ULB 1940-07				
<i>EJ-beteckn</i>	<i>SJ-beteckning</i>	<i>Tillverkad</i>	<i>Motor</i>	<i>Kapacitet</i>
ULB R 2	SJ 431 Ymsb→Ymsg ¹⁹⁴⁰⁻¹² →Yp ¹⁹⁴³⁻⁰⁷	1936 Motala V 104/Hägglund	Buda GF6 (120 hkr)→Scania-Vabis 1664 (130 hkr)	29+4 sittplatser
Övertagen med VÅHJ 1941-07				
<i>EJ-beteckn</i>	<i>SJ-beteckning</i>	<i>Tillverkad</i>	<i>Motor</i>	<i>Kapacitet</i>
VÅHJ Y 17	SJ 459 Ymsg→Yp ¹⁹⁴³⁻⁰⁷	1937 Motala V 108/Hägglund	Scania-Vabis 1664 (130 hkr)	24+8 sittplatser
Övertagna med BKB 1942-07				
<i>EJ-beteckn</i>	<i>SJ-beteckning</i>	<i>Tillverkad</i>	<i>Motor</i>	<i>Kapacitet</i>
BKB 1	SJ 484 Yr→Yt ¹⁹⁴⁴⁻⁰⁶	1936 Motala V 105/Hägglund	Buda GF6 (120 hkr)	30+4 sittplatser
BKB Gb 491	SJ 1564 UF2r→UF2t ¹⁹⁴⁴⁻⁰⁶	1936 BKB Ronneby	—	2 ton gods
Övertagna med NVHJ 1949-07				
<i>EJ-beteckn</i>	<i>SJ-beteckning</i>	<i>Tillverkad</i>	<i>Motor</i>	<i>Kapacitet</i>
NVHJ Y6 21	SJ 716 Yp	1937 Motala V 106/Hägglund	Scania-Vabis 1664 (130 hkr)	29+4 sittplatser
NVHJ YF 22	SJ 717 YGp	1937 Motala V 107/Hägglund	Scania-Vabis 1664 (130 hkr)	4 ton gods
NVHJ UF 171	SJ 1721 UF4p	1937 Motala V 109	—	4 ton gods

Växjö–Ronneby. Under 1960-talet var den slutligen placerad i Halmstad för användning tillsammans med Umeåbussarna på linjen Halmstad–Vislanda.

Det gedigna utförandet med stålkorg på ett traditionellt underrede och vagnsaxlar av standardtyp gjorde att UF2p 1564 blev långlivad. Släpvagnen slopades för skrotning först i juli 1965 tillsammans med de sista Umeåbussarna på 1067-nätet. Skrotningen dröjde till sommaren 1967 och då togs vagnskorgen till vara som förrådsbyggnad på SJ skrotningsplats i Vislanda.

NVHJ nr 21–22 och 171

Norsholm–Västervik–Hultsfreds Järnvägar (Norsholm–Västervik, Jenny–Hultsfred och Spångenäs–Vimmerby) införlivades med SJ i juli 1949. 1936 beställde NVHJ 2 rälsbussar och 1 godssläpvagn hos Motala Verkstad. NVHJ Y 21–22 och NVHJ F 171 levererades våren 1937. De var avsedda för ett snabbgående tågpar Västervik–Norsholm med anslutning till och från Stockholm. Rälsbussarna var försedda med Scania-Vabis 6-cylindriga bensinmotor typ 1664 och en mekanisk växellåda från samma tillverkare. För tillkoppling av släpvagnen användes Albertkoppel. Rälsbussarna hade 33 sittplatser och släpvagnen lastade 4 ton.

Redan före 1937 års utgång beslutade NVHJ att beställa en boggirälsbuss från Hilding Carlsson i Umeå. Orsaken var upprepade klagomål mot de tvåaxliga rälsbussarnas skakiga gång. Senare anskaffades flera Umeåbussar och Motalabussarnas användning begränsades till reservtjänst samt förstärkning vid högtrafik.

I november 1947 inträffade en allvarlig kollision mellan Totebo och Spångenäs. 2 boggirälsbussar totalförstördes och en besvärande brist på sådana uppstod. Det beslutades nära nog omgående att den till godsrälsbuss ombyggda Umeåbussen

NVHJ YFo 14 skulle återställas till sitt ursprungliga utförande för resande. Som ny godsrälsbuss med littera YF iordningställdes NVHJ Y6 22 våren 1949. Sofforna i resandeavdelningen avlägsnades och en skjutdörr monterades på ena långsidan. Lastförmågan sattes till 4 ton.

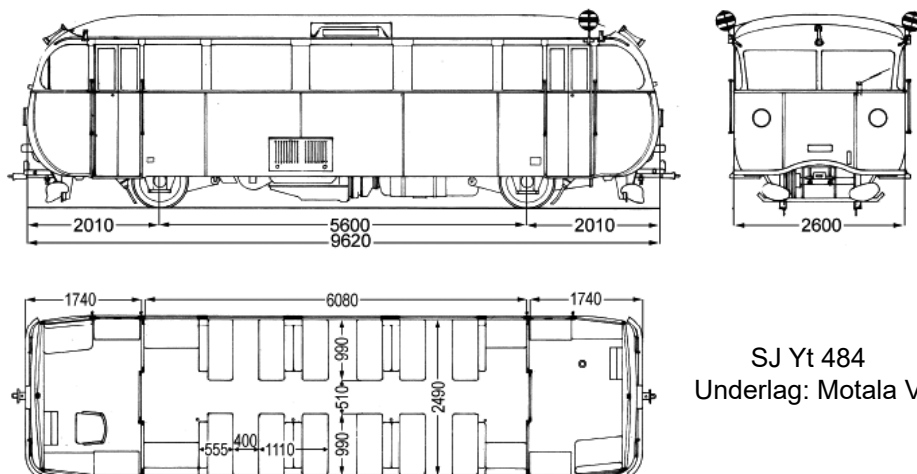
Vid SJ erhöll de med NVHJ övertagna Motala-bussarna littera Yp nummer 716 (NVHJ Y6 21) respektive littera YGp nummer 717 (NVHJ YF 22). Släpvagnens beteckning blev littera UF4p nummer 1721.

Rälsbussgodståg på Västerviksbanorna Vid tiden för statsövertagandet var de båda Motala-bussarna ej tursatta. Släpvagnen användes tillsammans med de Umeå-bussar som upprätthöll merparten av persontrafiken. I början av 1950 ansåg maskiningenjören i Växjö att YGp 717 var i så dåligt skick att den skulle behövas ur trafik redan före sommaren samma år. Maskintekniska byrån gav anvisningar till förbättring av kraftöverföringen. Rälsbussen ansågs därefter kunna hållas i trafik ytterligare några år till dess att nya stålrälsbussar erhållits.

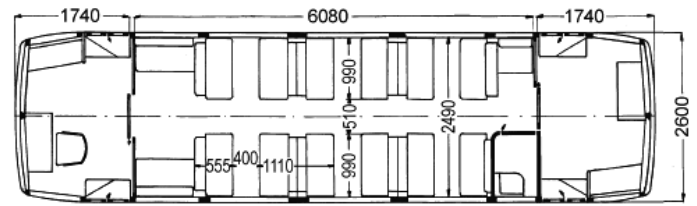
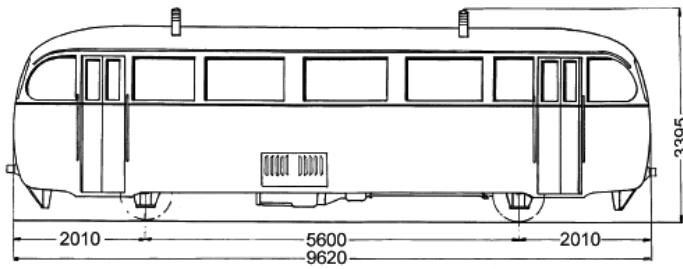
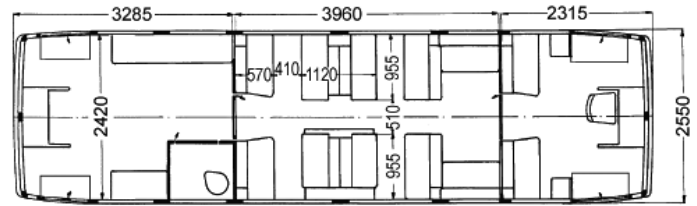
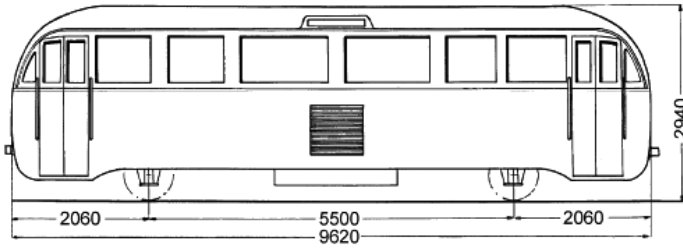
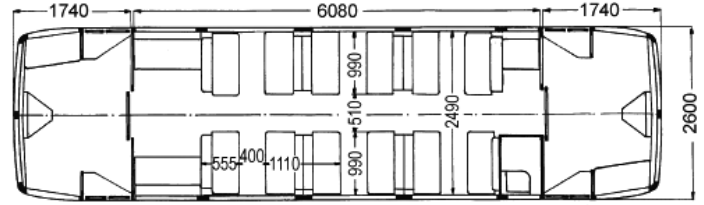
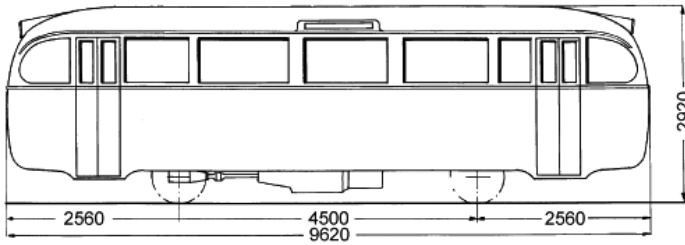
Från juni 1950 började SJ köra rälsbuss-

godståg Norsholm–Västervik och åter för ilgods. Tåg 7413 lämnade Norsholm dagligen utom måndagar vid 5-tiden och tåg 7414 lämnade Västervik dagligen utom söndagar vid 18-tiden. Gångtiderna var samma för personförande rälsbussståg. YGp 717 och UF4p 1721 användes i dessa lokalgodståg. De dagar de inte gick medfördes UF4p 1721 i tågen 1514 respektive 1501. Vardagar utom lördagar medfördes släpvagnen även en tur till Hultsfred och åter i tåg 338–339. Sommaren 1951 ändrades rälsbussgodstågens nummer till 7793–7794.

Under 1953 levererades godssläpvagnar till de nya stålrälsbussarna. YGp 717 blev övertalig och ställdes av i oktober 1953 för att slopas för skrotning i mars 1954. Samma öde drabbade släpvagnen UF4p 1721 i september samma år. Yp 716 hade slopats för skrotning redan i september 1952. Den hade då stått avställd sedan oktober 1951 på grund av ett havererat kardandrev och brist på reservdelar. Dessförinnan hade Yp 716 uteslutande använts som reserv för godsrälsbussen YGp 717.



SJ Yt 484
Underlag: Motala V



SJ Yp 435

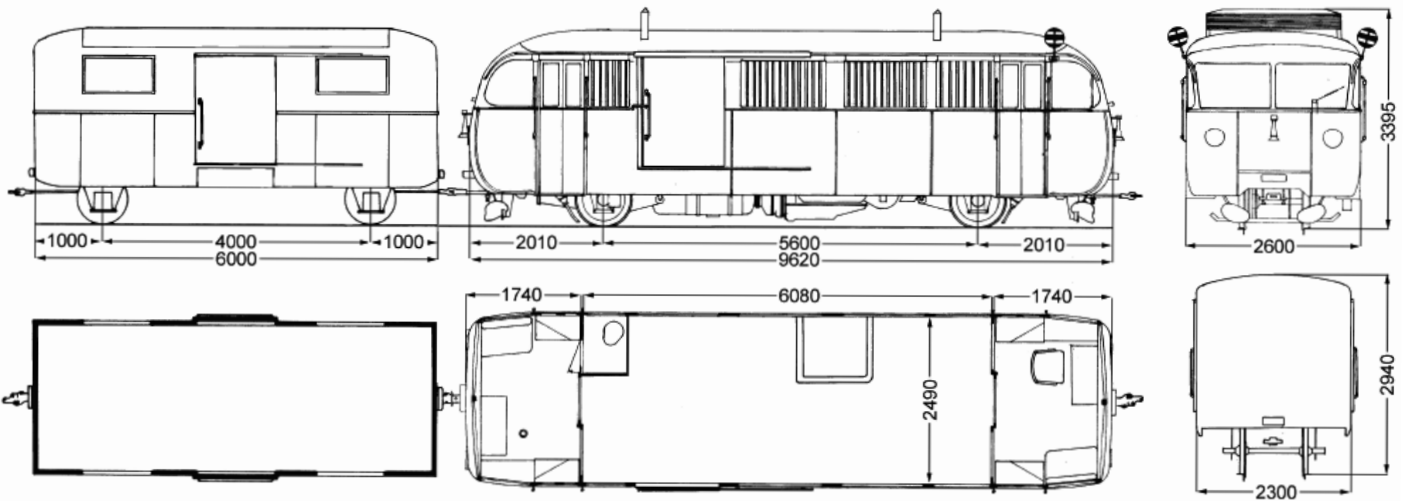
Underlag: SJ Mbr 31118

SJ Yp 462

Underlag: SJ Mbr 33119

SJ Yp 716

Underlag: SJ Mbr 33746

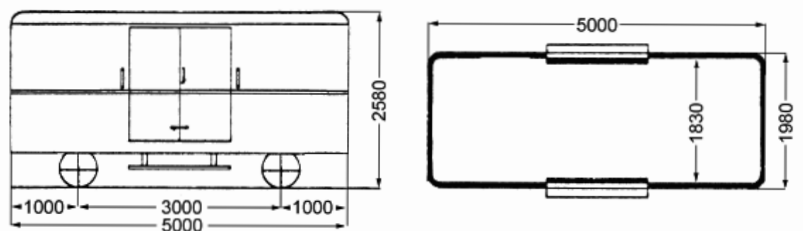


SJ YGp 717 + UF4p 1721

Rekonstruktion

SJ UF2† 1564

Underlag: SJ str 422



Tvåaxliga Motalarälsbussar med karosser från Hägglund & Söner i Örnsköldsvik

Primus Motor är en ideell förening i Örnsköldsvik som sysslar med ortens industrihistoria i gott samarbete med Örnsköldsviks museum. Föreningen har därigenom fått möjlighet att ta del av Hägglund & Söners bildarkiv samt Gösta Hägglunds privata bilder.

I dessa senare finns ett antal bilder av några av de 12 rälsbussar och två släp som Hägglund & Söner karosserade på Motala under åren 1935-1938. Samtliga till privatbanor. Sju för normalspår, en för 1067 och fyra för 891 mm spårvidd.

Motala Verkstad gav sig in i branschen, givetvis för att konkurrera med Hilding Carlsson i Umeå. Jämfört med dessa förfaller det vara en mer avancerad produkt med mittmonterad motor delvis under golvet, inte olik de avancerade busschassin Motala byggde vid denna tid. Karaktäristiskt var även bromstrummorna, placerade utanför ramen på motorsidan. På de normalspåriga innebar detta en ursparing i karossidan. Motalas rälsbussunderreden verkar vara mycket kraftiga vilket framgår av att en komplett Motalarälsbuss vägde runt 10 ton, jämfört med Hilding Carlssons Y buss på knappt 7 ton.

Någon större framgång rön dock inte Motalabussarna. De var som sagt levererade till privatbanor och visserligen övertogs samtliga av SJ i samband med förstatligandet (*se föregående artikel, Red.s anmärkning*), men deras tid på SJ blev kort och i början på 50 talet var alla borta utom det släp som byggts om för att samköras med stålrälsbussar och var kvar till 1958. Den korta livslängden behöver inte bero på en dålig produkt, mer troligt är att SJ inte ville ha ett udda fordon. Motalabussarna var inte heller sinsemellan lika, de skilde på motortyp, kylarplacering, kraftöverföring och inredning.

Hägglund & Söner byggde som sagt karosserna helt lika den tidens landsvägsbussar av bulldogstyp i trä med rikligt med stål förstärkningar och torde ha varit av utmärkt kvalitet, Hägglund och Söner var vid denna tid och långt framåt landets största busskarosör. Livet på räls torde ha varit



Troligen SOEJ 1 tittar ut ur fabriken

betydligt skonsammare än för kamraterna på den tidens landsvägar!

Underredena skickades till Örnsköldsvik på järnväg, lossades troligen med hamnkranen och transporterades på landsväg de ca fyra kilometrarna till fabriken i Gullänget, industrispåret dit byggdes först 1956. Efter karossering, samma väg tillbaka, de normalspåriga torde ha rullat på egna hjul till sina beställare.

Här följer data och öde för fordonen, uppgifterna hämtade ur SJK bok 38, Rälsbussar och släpagnar vid Statens Järnvägar.

Samtliga oavsett spårvidd hade en bredd på 2600mm axelavståndet var 5500mm för de normalspåriga, 5600 för de smalspåriga och en största tillåtna hastighet på 80 km/tim för alla.

SOEJ 1 SJ 517 byggd 1936 slopad 1944 och skrotad 1945, torde aldrig gått i trafik på SJ

Karosslängd, 9620mm, Buda motor på 120 hk. Mekanisk växel, kylare i fronter, vikt 10 ton. 29 sittplatser.

UWHJ 3. SJ 434 byggd 1935, slopad och skrotad 1950.

Karosslängd 9620 mm, Buda motor på 120 hk. Mekanisk växel, kylare i fronter, vikt 10,3 ton, 33 sittplatser.

CHJ 3. SJ 531 byggd 1938, slopad och skrotad 1948.

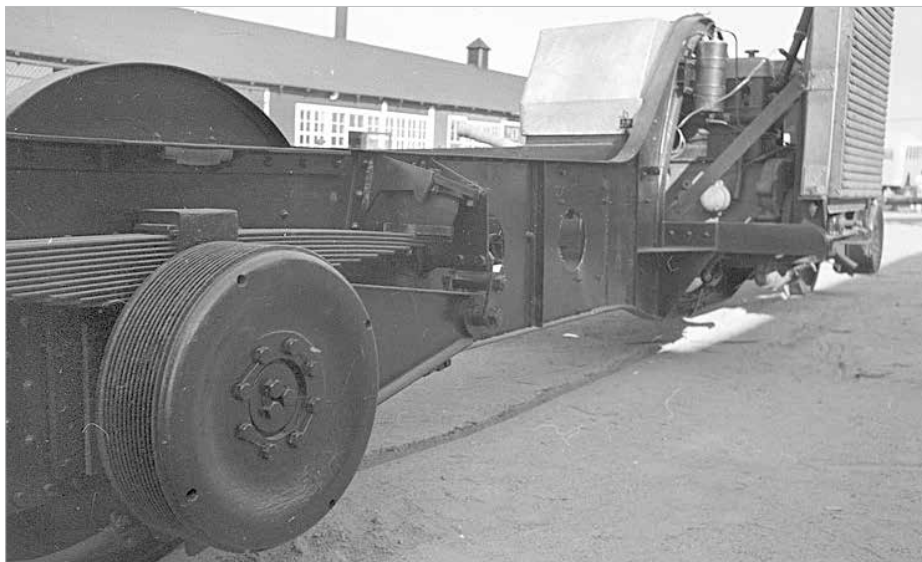
Karosslängd 9620mm, Buda motor på 120 hk. Mekanisk växel, kylare i fronter, vikt 10,3 ton, 33 sittplatser

SSJ 22, SJ 423 byggd 1938 slopad 1947, skrotad 1948

Karosslängd 9620mm, Scania-Vabis motor på 130 hk. Mekanisk växel, kylare på sidan vid motor, vikt 10,4 ton, 29 sittplatser.

SSJ 23, SJ 424 byggd 1938, slopad 1947, skrotad 1948.

Tekniska data, se SSJ 22.



Underrede smalspårig rälsbuss

BJ 3, SJ 640 byggd 1938, slopad och skrotad 1951

Tekniska data, se SSSJ 22

BJ 4, SJ 641 byggd 1938, slopad och skrotad 1952

Tekniska data, se SSSJ 22.

Två släpvagnar byggdes för normalspår: SOEJ 1, SJ UCF 1581 byggd 1936. Ombyggdes av SJ 1951 till UF 4, ombyggdes igen 1954 till UF 6 för samkörning med YCo6-vagnar. Slopades 1958

Karosslängd 9620mm, vikt 7 ton.

CHJ2, SJ UCDF 1579 byggd 1938, slopad 1944, skrotad 1945, brann innan den skulle sättas i trafik av SJ.

Karosslängd 9620mm, vikt 7 ton 20 sittplatser, 6m² post, 4m² resgods.

Smalspår 1067

BKB 1, SJ Yt 484 byggd 1936, slopad och skrotad 1953.

Karosslängd 9620mm, Buda motor på 120 hk hydraulisk/mechanisk Lysholmsväxel, kylare på sidan vid motor, vikt 8,9 ton, 34 sittplatser

Smalspår 891

ULB 2, SJ Yp 435 byggd 1936, slopad och skrotad 1950

Karosslängd 9800mm, Scania-Vabis motor på 130 hk, mekanisk växel, kylare på sidan vid motor, vikt 10.3 ton, 33 sittplatser.

VÅHJ 17, SJ Yp 462 byggd 1937, slopad 1953, skrotad 1954

Karosslängd 9800mm, Scania-Vabis motor på 130 hk, mekanisk växel, kylare på sidan vid motor, vikt 10,2 ton, 30 sittplatser

NVHJ 21, SJ Yp 716 byggd 1937, slopad 1952, skrotad 1953.

Tekniska data, se ULB 2

NVHJ 22, SJ YGp 717 byggd 1937 ombyggd till godsrälsbuss, slopad och skrotad 1954.

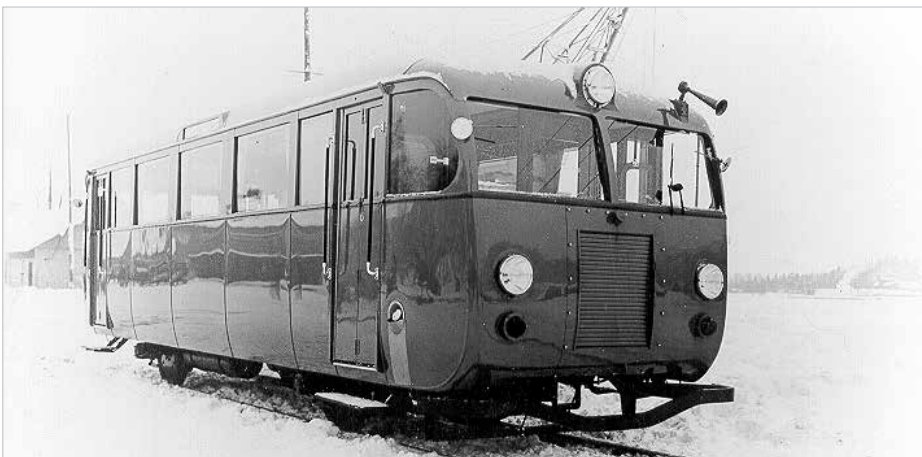
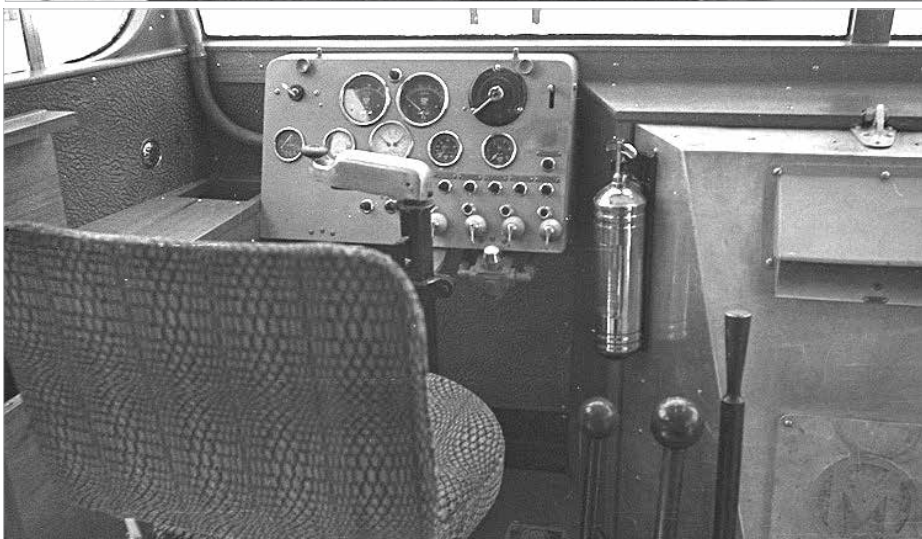
Karosslängd 9800mm, Scania-Vabis motor på 130 hk, mekanisk växel, kylare på sidan vid motor, vikt 9,1 ton, lastar 4 ton. 🚫

Förkortningar:

SOEJ. Sölvesborg - Olofström - Elmhults Järnväg. UWHJ. Uddevalla - Wänersborg - Herrljunga Järnväg. CHJ Kristianstad - Hesselholms Järnväg. SSSJ Skåne-Smålands Järnväg. BJ Bergslagernas Järnväg. BKB Blekinge Kustbana. ULB Uddevalla - Lelångens Järnväg. VÅHJ Växjö-Åseda-Hultsfreds Järnväg.

Bildtexter, uppifrån räknat:

- Förarplats troligen SOEJ 1 i Örnsköldsviks hamn
- Förarplats troligen SOEJ 1
- Interiör troligen SOEJ 1
- Troligen SOEJ 1 klar för jungfruresa från Örnsköldsviks hamn till Blekinge





Björn Fura

X1-hämtning eller återfall i pendeltjänst

I juni förra året hörde SJVM av sig och undrade om jag ville hjälpa till att hämta två X1:or från Hagalund till Järnvägsmuseet i början av juli. Det är klart att jag ville det!

Tisdag 5 juli bestämdes att det skulle ske. Under tiden fram till datumet valdes två enheter ut. Viss förvirring uppstod när en av de utsedda enheterna visade sig vara skrotad, men så småningom bestämdes att X1 3019 och 3081 skulle till Gävle. Inga X1:or hade använts i trafik sedan de slopades den 1 april. Dokumentation om underhåll och status i övrigt togs fram och körplaner beställdes.

För att klargöra de båda fordonen i Hagalund (*se bilden ovan*) fick jag sakkunnig hjälp av Stockholms pendeltågs "levnadstecknare" Johan Hellström. Vi har båda solid erfarenhet av X1:orna, men Johans är av betydligt färskare datum. Med tanke på hur relativt länge fordonen hade stått på Hagalunds mellanbangård gick det relativt enkelt att få igång dem och koppla isär dem från de andra enheterna. Någon mer omfattande växling behövdes inte. Färden söderut som tjänstetåg 29025 till Älvsjö anträdde vid en kvart i tio. Ändamålet med besöket i Älvsjö var främst att hämta två extra huvudbrytare och traktionsmotorer. Dessutom behövde den ena frontrutan på X1 3081 (som skulle

gå främst norrut) göras ren från klatter.

Vi åkte till Älvsjöverkstaden över "bakvägen" från Stuvsta och in på saneringsspåret i den underjordiska delen av Älvsjöhallen. Efter relativt kort tid var rutan rengjord, och tågsättet kördes sedan fram så att den norra enheten stod utanför portarna mot uppställningsbangården. En man från verkstaden tog snabbt bort mittstången i de båda ändvestibulerna. Med en gaffeltruck lastades först en huvudbrytare på vardera plattformen mellan dörrpar 1 och 3 i motorvagnen. På motsvarande platser i manövern ställde gaffeltrucken in var sin traktionsmotor. Efter förankring av lasten med spännband var allt klart för avfärd.

En stund före tidtabellsstid 12.20 rullade tåg 29026 iväg från Älvsjöhallen. Resan norrut gick på bekanta spår till Märsta och i någon mån till Uppsala, dit X1:or har kommit flera gånger vid större trafikstörningar, åtminstone under det förra seklet. Vid ett tillfälle ringde en fjärrtågklarare och frågade vad det var för tåg. Hon uttryckte sitt gillande att det handlade om att spara åtminstone en X1 för framtiden.

Norr om Uppsala rullade det på i bekväma 100 km/h på för X1:orna ovana spår. Uppehåll för förbigång i Järlebo och tågmöte i Skutskär norra. Vid båda



tillfällena rörde det sig om X2-tåg. Efter två timmar och en kvart ankom tåget till Gävle C. Det kändes bekant att byta ände, som så många gånger förr i Kungsängen eller Märsta. Bara omgivningen i form av Gävle C var annorlunda.

Efter ett kort samtal med tågklararen fick vi växlingsväg till museet, där en liten delegation inklusive lokalpress tog emot. Ytterligare ett lokföraruppdrag som Järnvägsmuseivänn var genomfört. För min del är det säkert ett av de mer unika! 🚂

Presstopp! Sveriges Järnvägsmuseum har sålt X1 3081 till Nynäshamns Järnvägsmuseum.



Till vänster: Älvsjöhallen. Klottersanering av framrutan.

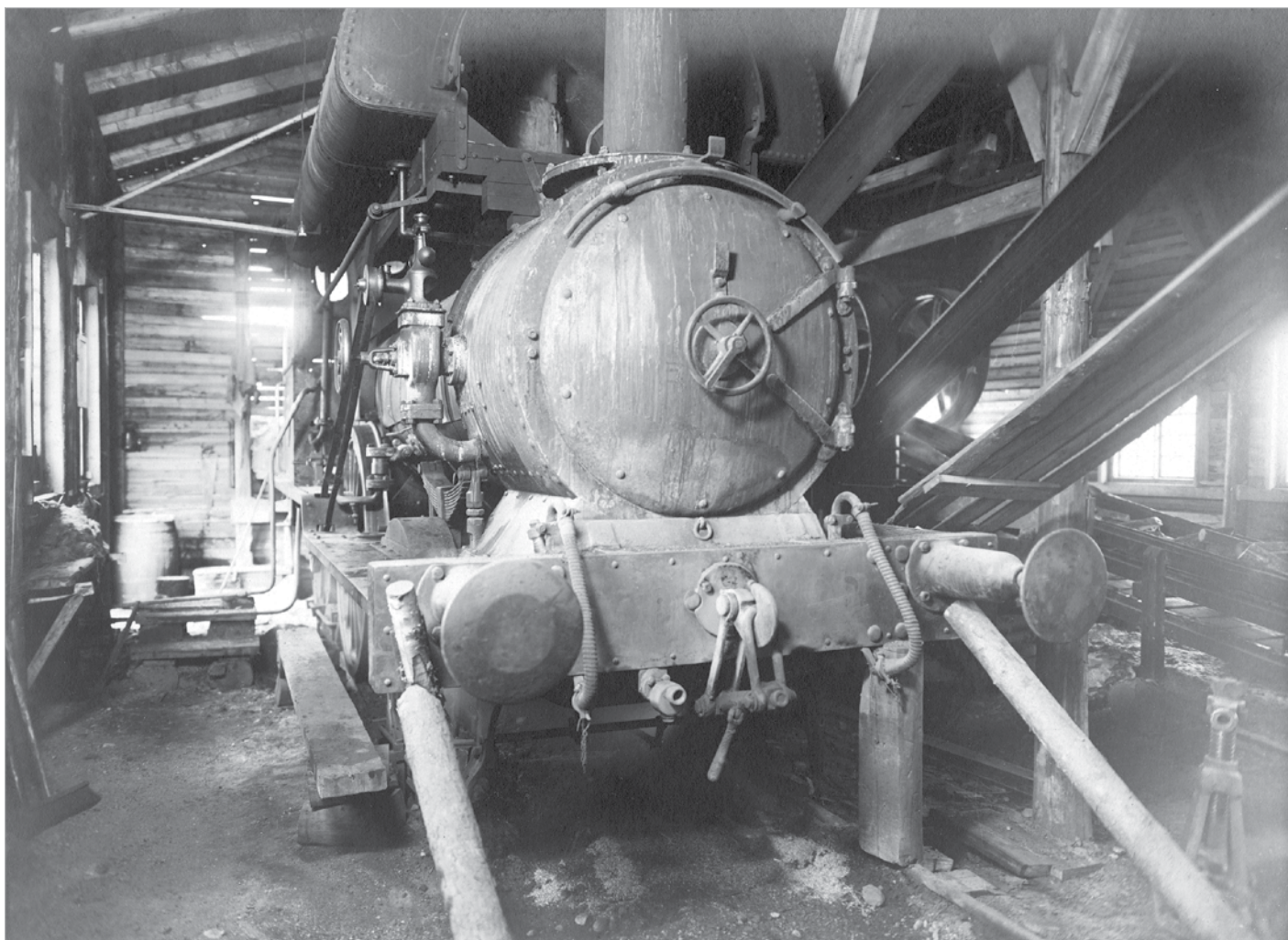
Ovan till höger: Lastning av traktionsmotorer, bra att ha som reservdelar.

Till höger: Gävle Central.

Nederst: 3081 framme i Gävle och parkerad på Järnvägsmuseet..

Foton: Björn Fura.





Robert Herpai

Vedkapverk och vedeldningen 1917 - 1924

Tänk vad en bild kan sätta tanken i rörelse. För "ett tag sedan" var jag och Rolf Sten ute i fotoarkivet och skulle leta bilder till hans bidrag, godset, i boken 150 år i bilder. Det blir lätt så, att när jag letar bilder så kommer fotografier fram som jag sett flera gånger om under årens lopp, att tanken infinner sig - ja just ja det är den bilden och så fortsätter jag. Ja det händer ofta att jag tänker så.

I alla fall, vi letade bilder och vi gick, vill jag påstå, igenom allt och stötte då på ett album med bilder som visar vedkapverk. Vedkapverk? Jaha vad är nu detta? Jag hade väl inte lagt dessa bilder direkt på minnet så, men bilden av ångloket ståendes uppallat inne i ett skjul väckte ju en viss uppmärksamhet det kan jag inte sticka undan med. Det där borde vi ha med i Sidospår sa Rolf. Som han brukar kunna säga. Ständigt och rätteligen på jakt efter bidrag. Ja det vore väl en kul bild sa jag och sen gick åren och ett större antal var gångerna som han sa till mig att vi borde ta med bilden på loket.

Här kommer den nu och här borde artikeln

Bilden visar Oc 398 som kraftkälla till vedkapverket i Ljusdal. Till höger syns remmen som är kopplad mellan lokets drivhjul och kapverkets kap och klyvmaskiner. På vänster sida syns den påmonterade varvtalsregulatorn. Observera att lokets sadeltank har pal-lats upp. Samtliga foton i artikeln: Sveriges Järnvägsmuseum.

sluta, men nyfikenheten är min största drivkraft och jag var ju tvungen att ta reda på vad det här med vedkapverk egentligen var för någonting.

Oc-lokens historia är intressant då deras "liv" började med snälltågstjänst och littera A. Loken kom att få smeknamnet "spinnrockar" då drivhjulen lätt började slira.

När nya lok för den här typen av lok-tjänst kom på 1880-talet blev "spinnrockarna" ombyggda. 1899-1891 byggdes 8 stycken om till sadeltanklok för användning i lokaltågstjänst.

Tabellen ovan till höger och på nästa sida visar vad som hände med två av loken under deras "livstid".

Av de lok som byggdes om från, tidigare lok, littera A till littera Oc, 8 stycken, kom 7 att bli använda som kraftkälla till

Lok A 100 "Embla ombyggt 1890 till Oc398

Ar	Utrustning mm
1889/90	Panna kasserad
1891	Oc2 398
1892-1918	3 distriktet
1902	Vakuumbroms
1906	Hävstångsbroms
1919	Använd för drift för vedkapverk i Ljusdal

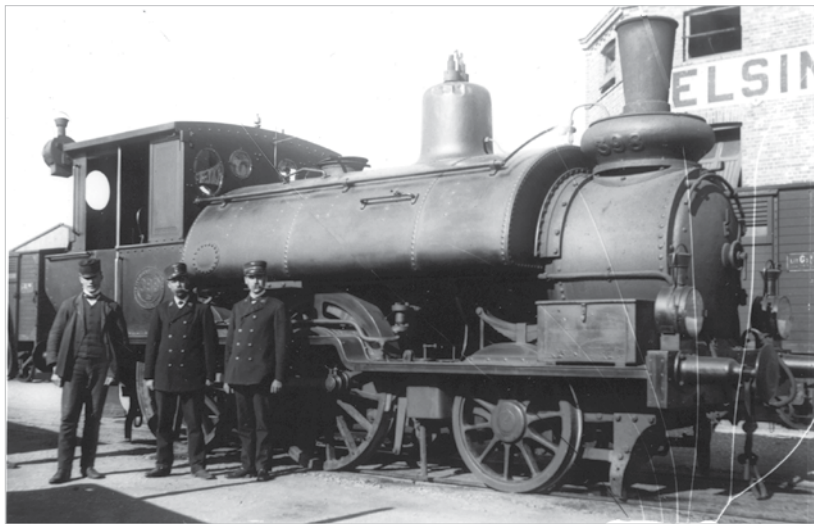
vedkapverk i sin sista "aktiva" tid. Det åttonde användes för drift av kraftstation i Haparanda. Samtliga lok var skrotade 1925.

Varför ett vedkapverk?

Mitt under det brinnande första världskriget var Sveriges importbehov av utländskt stenkolk enormt. Läget var känsligt vad gällde den starkt begränsade importen och då främst till de norrländska hamnarna.

Lok A 59 "Skinfaxe" ombyggt 1889 till Oc 386

År	Utrustning mm
1888	Ny panna
1889/90	Loket slopat. Ramverk, cylindrar, maskineri mm använda till lok 386 tendern avställd
1891	Oc1 386. Värmeledningsapparat uppsatt
1892-1896	5 distriktet
1897-1902	1 distriktet
1903-1918	3 distriktet
1901	Ny panna
1902	Vakuumbroms
1906	Hävstångsbroms
1919	Använd för drift för vedkapverk i Boden
1924	Slopat 1924 Östersund



Kungliga järnvägsstyrelsen såg sig behöva lösa eller lindra det på olika sätt. Ett sätt var att ställa in vissa tåg men det är ju ingen framkomlig väg för då går till slut inga tåg alls. Praktiska prov var gjorda under 1915 för att finna inhemska bränslelösningar som torv och ved.

I början av 1917 beslöt styrelsen att införa vedeldning i viss utsträckning på linjerna norr om Krylbo. För att ordna med frågor som hade med vedeldning att göra som varifrån veden skulle tas, hur veden skulle avverkas, transport av ved till stationer mm gavs det i uppdrag, i mars 1917, till jägmästare W Trahn för att göra behövliga undersökningar i denna fråga.

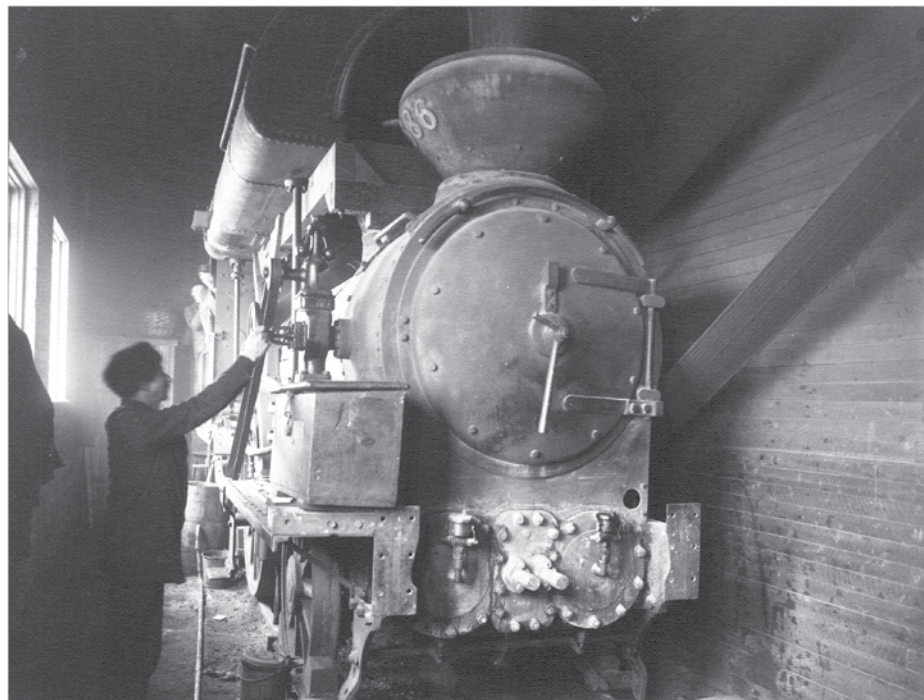
För att säkerställa att tillräckligt med ved skulle komma att avverkas, hade Järnvägsstyrelsen tagit kontakt med representanter för Svenska trävaruexportföreningen, Svenska cellulosaföreningen och Svenska trämasseföreningen och förhandlat om att deras medlemmar skulle leverera veden. Ett 40 tal ombud hade engagerats vilka skulle träffa avtal med de lokala leverantörerna. Avverkning påbörjades under våren.

Den 9 maj 1917 kom en skrivelse till SJ från Kunglig Majestät att all vedanskaffning skulle ske genom den av staten bildade Bränslekommissionen, tillsatt den 16/4 1917. Järnvägsstyrelsens svar och reaktion lät inte vänta på sig. De avtal som man hade ingått då? Jo de redan träffade avtalen fick SJ fortsätta med. En del av leverantörerna blev på egen begäran lösta från sina kontrakt så att det 1917 bara fanns leverans av ved, från SJ-kontrakterade leverantörer, på 120 000 kbm.

Den 25 maj skrev SJ till kommissionen med en redogörelse för hur mycket ved som skulle komma att gå åt för den trafik som var tänkt att använda ved som lokbränsle. I de prov som man tidigare hade genomfört så hade man kommit fram till att 6 kbm ved i värmevärde motsvarar 1 ton kol. Det ger för tänkta trafiken, norr om Krylbo som skulle vedeldas, ett årligt behov av ca 900

Jämför med bilden på föregående sida. SJ ånglok Oc2 nummer 398 under sin tid som "riktigt" lok. Fotograferat 1912 i Helsingborg. Personerna är okända. Är det någon av läsarna som vet mer om dessa?. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

Oc 386, före detta A59 "Skinfaxe", som "motor" till vedkapverket i Boden. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.



000 kbm per år.

1920 meddelade Bränslekommissionen att de inte klarar av att leverera ved i tillräcklig utsträckning varför SJ tilläts att göra direktupphandling.

Organisation

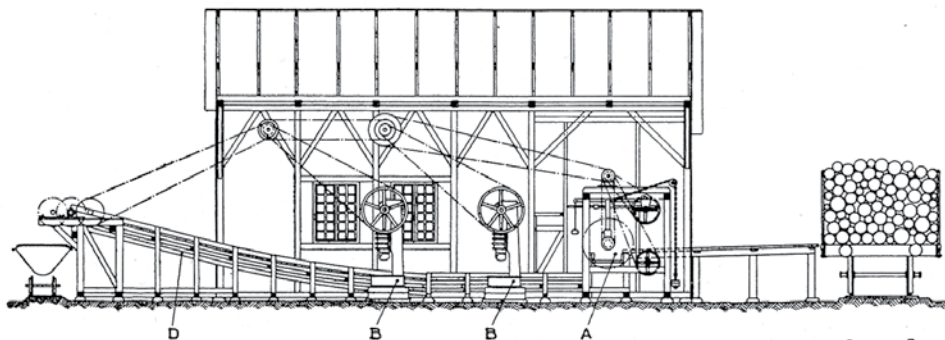
Samtidigt med organiserandet av vedanskaffningen uppdrogs till maskiningenjören K L Nelson i Östersund och förre maskininspektören A J Olsson att ordna med transportfrågan, kapning och klyvning av veden. Efter deras undersökning beställdes i början av år 1917, efter anbudsinfordran, hos Söderhamns nya verkstads AB (under året uppgick företaget i Svenska maskin-

verken) 47 st. kapverk, 8 st. transportabla och 39 st. stationära.

Distrikten skulle ansvara för montering av vedkapverken och uppföra byggnader för dessa. De skulle också se till att ordna med baracker som bostad för vedkapspersonalen, ordna med logements- och köksvagnar, ordna med vedtransporten, bygga om de lok som skulle användas för vedeldning mm. Det var en stor apparat

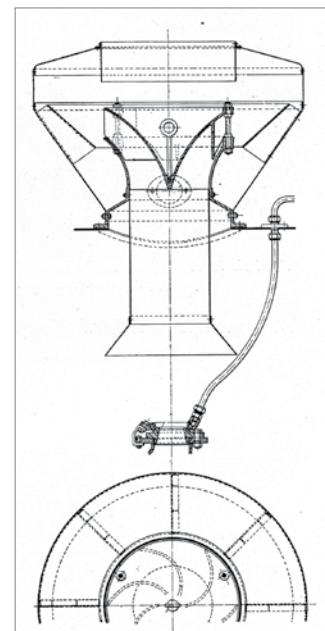
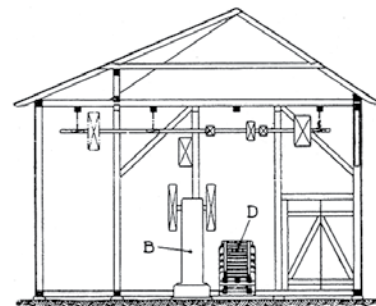
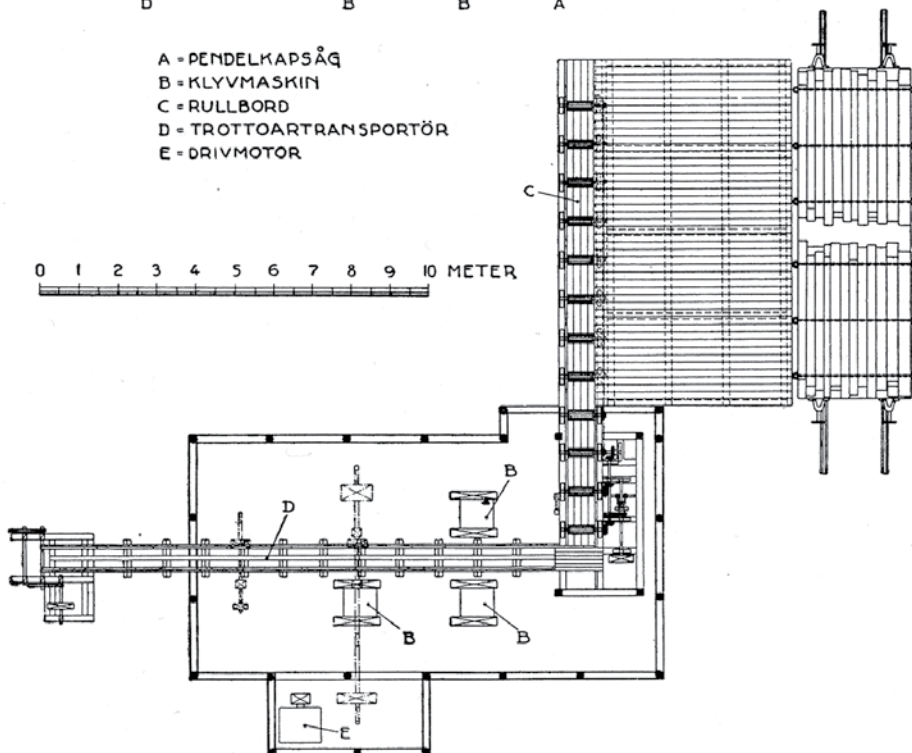


Kapverken tillverkades av Söderhamns Nya Verkstads AB



A = PENDELKAPSAĞ
 B = KLYVMASKIN
 C = RULLBORD
 D = TROTTOARTRANSPORTÖR
 E = DRIVMOTOR

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 METER



Skorsten av finsk modell för vedeldat ånglok.

att få till detta.

Loken

De lok som under dessa år kom att användas var typerna E, L och J, framför allt E-loken. De kom att få en ny typ av gnistsläckare (se ritningen uppe till höger) av finsk modell. Rostytans storlek minskades genom att man la in tegelstenar och plåtar,

4 distriktet	5 distriktet
E 49 st	E 37 st
J 6 st	J 9 st
L 14 st	L 9 st

de senare vid rostytans främre och bakre hörn och tendrarna byggdes på för att öka bränsleutrymmet.

Följande tabell visar antalet lok som var iordninggjorda för vedeldning i 4 och 5 distriktet (siffrorna gäller för 1918)

Det fanns för 1918 redovisat 2 st. L-lok för andra distriktet som var vedeldade och drog tågen 281 och 282 på linjen Charlottenberg-Laxå.

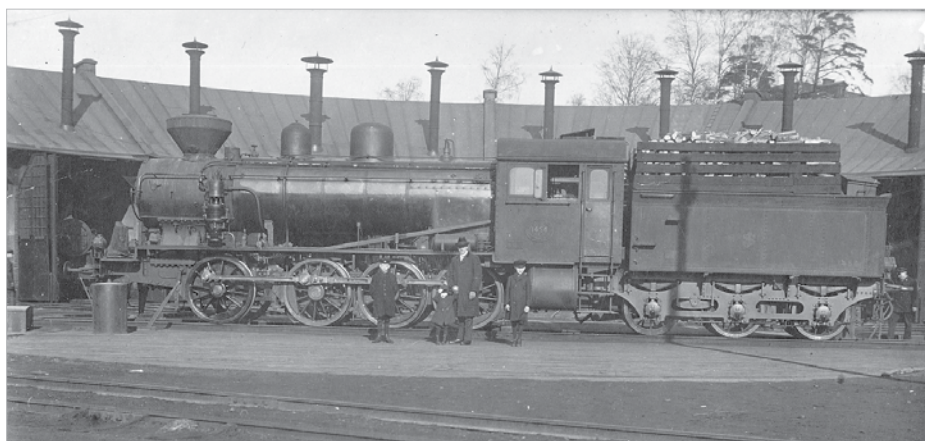
Att loken kom att eldas med ved i stället för stenkol hade sina nackdelar. Värmevärdet

är inte det samma och det ger sämre effekt. I loklära 1924 anges det för brittiskt stenkol till 7-8 000 och för ved 2800-3300 beroende typen av ved.

En beräkning som gjordes under 1918 visade att med vedeldade tåg hade maximala tågvikten minskat med ungefär 75%. Arbetet i lokhytten för personalen var mer krävande, det fick till följd att man var tre personer i stället för två. Man var tvungen att ha en person som bara plockade fram veden, en vedlämpare.

Veden

Den ved som i huvudsak användes var av barrträd. Den skulle levereras till platser utmed järnvägen och kontrollmättes av ett banbefäl och en representant för Bränslekommissionen. Längden på veden var

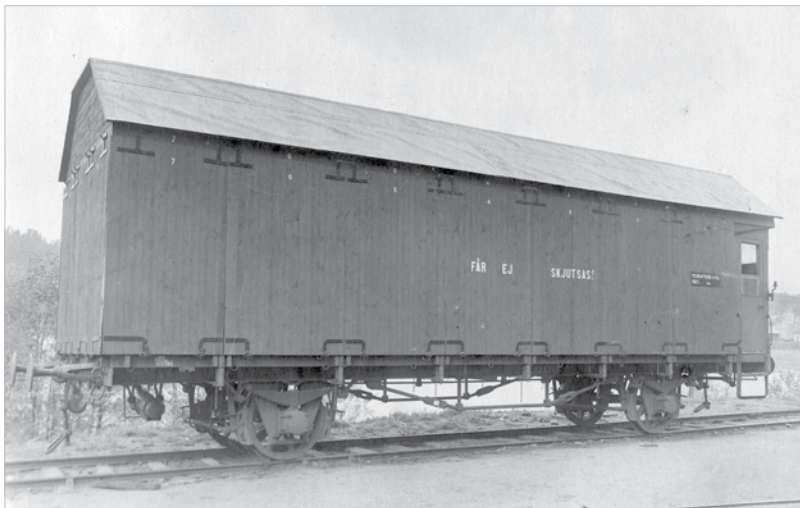


E 1454 i Tomtebodas 1921. Loket apterat med annan skorsten och påbyggd tender. Framför loket står lokmästare N C Nihlén med barn.

Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

	Volym/ kvm	Fuktigh- etshalt	Vikt	Motsvarig het i kol
Väl torkad barrved	1 kvm	20 % fuktig- hetshalt	350 kg	0,2 kg stenkol
Nyhuggen rå barrved	1 kvm	60 % fuktig- hetshalt	700 kg	0,10–0,12 kg stenkol

antingen 1 meter, så kallad kastved, och skulle i regel vara kluven eller 3-4 meter, långved vilken skulle vara rundbarkad. Veden kom sedan att kapas till halvmeter-slängder om den skulle användas till de mindre loken. För de större loken skulle veden vara meterlång. Att veden skulle vara väl torkad visar ovanstående tabell.

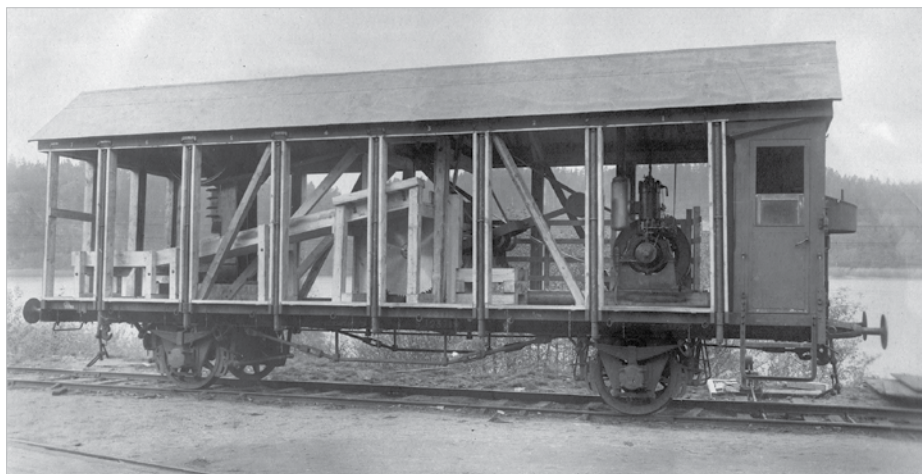


Vedkapverken

Det fanns fyra typer av fasta vedkapverk, 1-4. (Se ritningen på föregående sida) Det som skiljde dessa åt var i huvudsak antalet kapsågar och klyvmaskiner samt transportanordningarna.

För stationer med liten vedförbrukning så byggdes inga fasta anläggningar utan det fanns då transportabla anläggningar som var byggda på O-vagnar. Se vidstående bilder

Ljusdal_1, Boden_6, Östersund_5, Söderhamn_1, Boden_3, Östersund_3, Söderhamn_2/Orsa_1, Boden_1, Boden_5, Boden_7



Transportabla vedkapverk.

Översta bilden visar ett verk i transportläge, alla sidoväggar på plats.

Nästa bild visar verket med avtagna väggar. Från höger syns kraftkällan, en råoljemotor; därefter syns kapen följd av klyven.

Trafiken

I och med att loken eldas med ved så ökar också brandrisken och för den sakens skull vidtogs vissa åtgärder som

- Ny typ av gnistsläckare på loken
- Vattenspolning av asklåda och sot-skåp
- Ordnanande av brandbevakning delvis gemensamt med Bränslekommissionen och anskaffande av lämplig brandsläckningsmateriel

Inför trafikens början var frågan vilka tåg som var aktuella för att komma i fråga om vedeldning. I Jernbanebladet 1917 på s 70-71 står det förklarar att inga, snälltåg, större och snabbare persontåg, matvarutåg, malmtåg samt alla lokomotiv för växling skulle komma i fråga.

Trafiken med vedeldade lok pågick under följande tider:

1 distriktet	febr 1918- okt 1922
2 distriktet	jan 1918- feb 1922
4 distriktet	nov 1917- slutet av 1924
5 distriktet	nov 1917- slutet av 1924

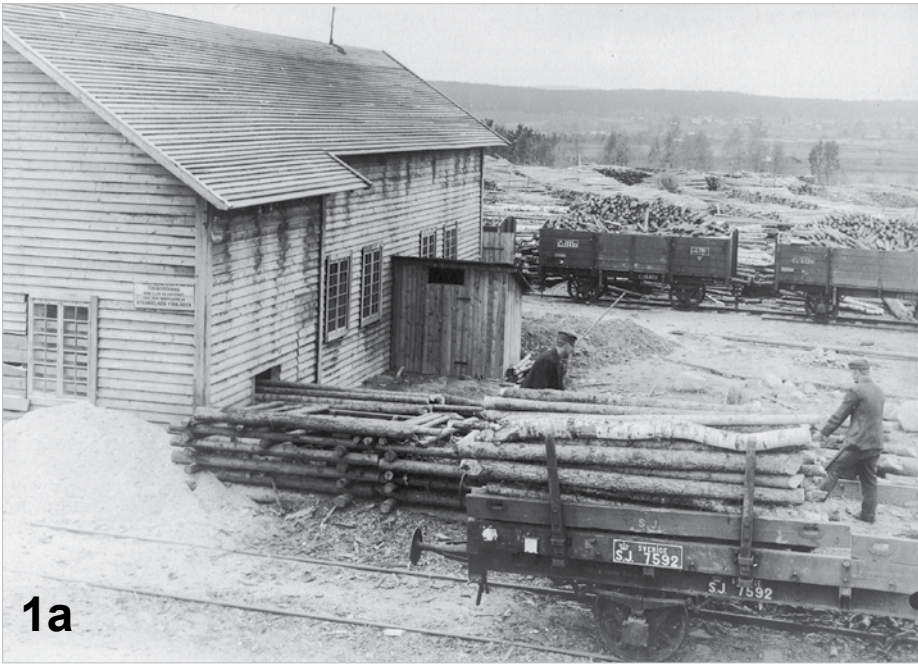
För den beräknade mängden av ved som behövdes och som man genom prov hade

År	Distrikt	Levererad volym kubik- meter	Förbrukat kubikmeter	1923	1	-	-
					2	-	-
					4	129	219 000
					5	2 202	102 200
1918 (inkl 1917)	1	25 289	12 760	1924	1	-	-
	2	124 708	75 556		2	-	-
	4	890 398	441 913		4	12 240	65 000
	5	550 553	218 207		5	-	25 000
1919	1	21 458	13 222	kommit fram till inför vedeldning på norrlandslinjerna så kom det att skaffas ansevärliga mängder med ved vilket följande sammanställning visar.			
	2	98 626	90 119				
	4	329 721	500 284				
	5	53 166	239 046				
1920	1	45 830	9 925				
	2	71 093	82 663				
	4	740 950	410 504				
	5	155 438	216 438				
1921	1	29 578	28 539				
	2	42 738	43 787				
	4	566 510	343 463				
	5	323 862	150 336				
1922	1	-	17 487				
	2	3 984	3 830				
	4	125 005	445 609				
	5	5 074	104 005				

kommit fram till inför vedeldning på norrlandslinjerna så kom det att skaffas ansevärliga mängder med ved vilket följande sammanställning visar.

Tittar man på siffrorna i vidstående tabell så ser man, vad gäller både leverans av ved och förbrukning, att det framför allt var på 4 distriktet som loken eldades med ved.

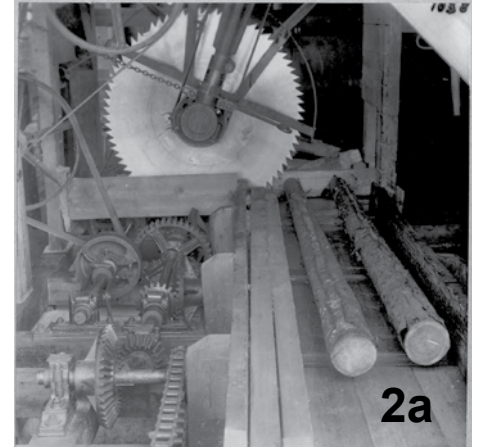
Den stora mängd av ved som levererades kom inte att användas enbart till vedeldning på loken. Efter första världskrigets slut sjönk kolpriserna och då kom det att bli för dyrt med vedeldning. De stora lager man hade skulle förbrukas innan de blev



1a



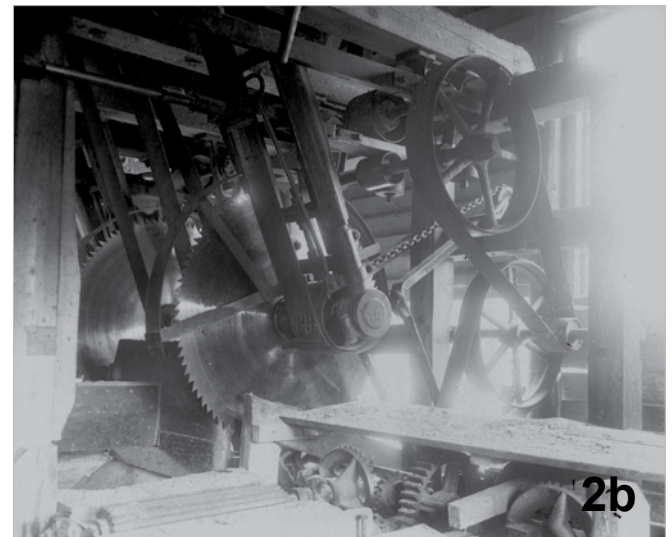
1b



2a



1c



2b



Ett farligt arbete! Varnings- och förbudsskyltarna är många.



3

Blandade bilder från de olika kapverken

1. Inmatning av ved. a Ljusdal, b Boden, c Östersund.
2. Kapning. a Söderhamn, b Östersund.
3. Klyvning, Boden.

dåliga så veden kom att också användas till bl. a påeldning av loken och uppvärmning av tjänstelokaler.

Tabellen till höger visar förhållandet mellan de två bränslena och kostnaden.

Där framgår vad veden kostade under den tid som loken vedeldades. Det finns till höger i kolumnen en jämförelse på beräknad kostnad för användningen av vad kol skulle ha kostat, under samma tid, om det i stället hade använts. Då har beräkningen av kol räknats ut i jämförelse med värmevärdena. En annan kostnad som ved hade och inte kol var de kostnader för vedens framforsling och införande i lokets eldstad. Dessa kostnader, inklusive amortering av kapverk, och andra maskinella anordningar med därtill hörande byggnader, kranar, bryggor, decauvillemateriel mm var för vedhanteringen och dess kostnad under den aktuella tiden omkring 9 000 000 kr eller i medel 2,50 kr per kbm ved.

Man ser ju klart att veden till en början var mer ekonomiskt men att när kolpriset sjönk så blev kostnaderna för veden dyrare. Trots att det var dyrare så var man tvungen att köra med vedeldning av loken på 4:de och 5:te distrikten en lägre tid efter det att kriget var slut. Detta för att förbruka det stora lager som fanns och avsluta de ingångna kontrakten.

Källor:

SJ 75 år del 2 sidorna 591ff. Jernbanebladet 1917 sidorna 70f. SJ Maskinavdelnings berättelse 1917-1924. Meddelande till personalen 1917 juni.



Blandade bilder från de olika kapverken

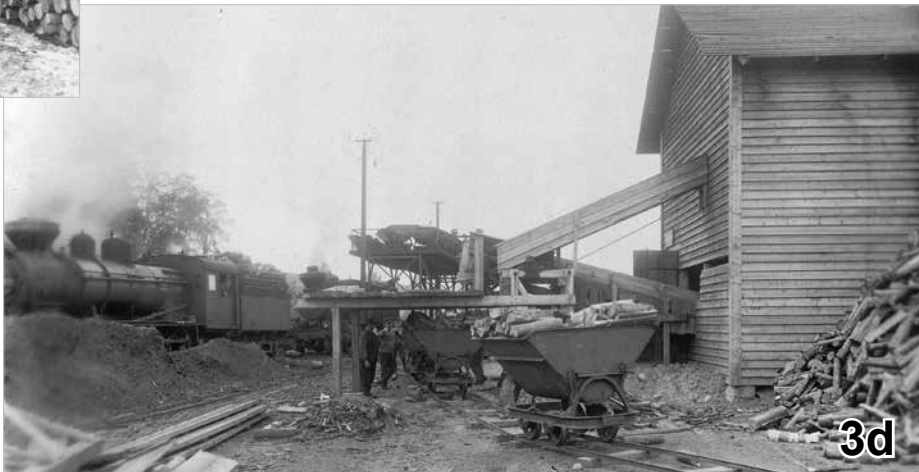
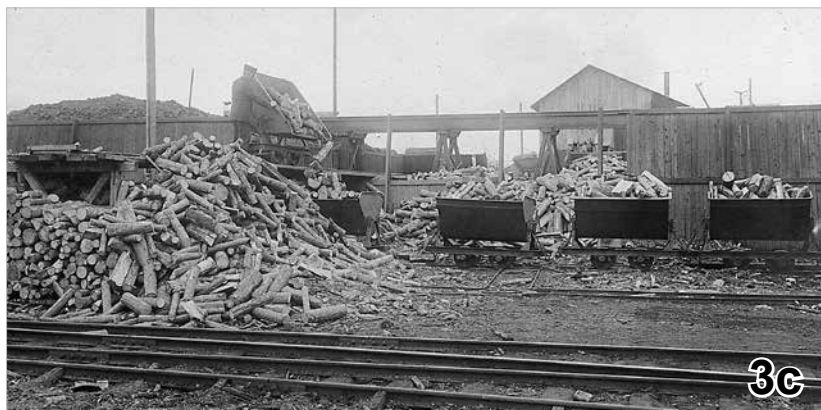
3. a, Utkörning av kortved till "vedbryggan", Söderhamn.

b, "kolgården" räcker inte till för lagring, Boden.

c, Lagring på "vedgården", Boden.

d, Östersund. Kolbryggan/vedgården i bakgrunden, Kapverket till höger.

År	Under tiden sept 1917-dec 1924 som lokbränsle använda vedkvantiteter	Kostnad		Kvantitet utländska stenkol, som med hänsyn till bränslevärdet kan beräknas skulle ha förbrukats i stället för ved	Kostnad	
		Per kubikmeter	Summa		Per ton	Summa
Sept 1917-dec 1918	691 586	15	10 373 790	98 798	152,15	15 032 115
1919	785 821	15	11 787 315	112 260	128,91	14 471 436
1920	662 690	15	9 942 350	94 670	160,67	15 210 628
1921	509 275	15	7 639 125	72 754	93,55	6 806 138
1922	570 931	15	8 563 965	81 562	30,33	2 473 775
1923	275 907	15	4 138 605	39 415	35,2	1 387 408
1924	90 000	15	1 350 000	12 857	26,86	345 339
Summa	3 586 210	15	53 793 150	512 316	108,77	55 726 840



Apropå Gävle järnväg

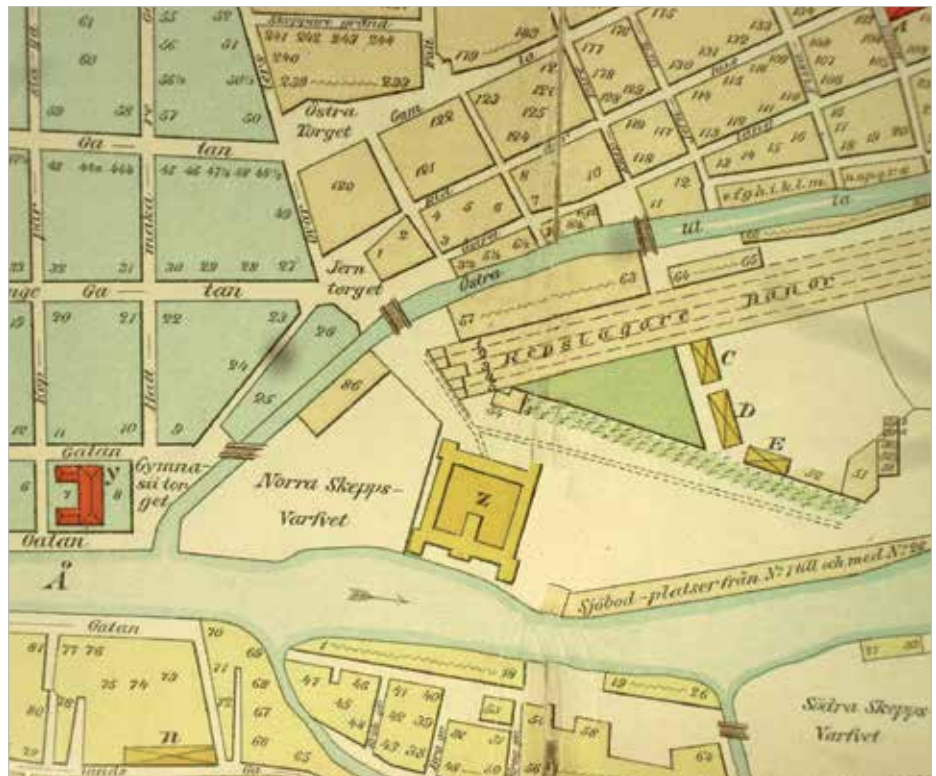
I Sidospår 4/11 skriver Erik Sundström om Järnvägar och Järnvägar, dvs. mest om järnvägen i Gävle. Det gäller också planen från 1840-talet på en järnväg mellan Forsbacka och Gävle. Tidigt i artikeln (s. 4) hänvisas till en karta. Det står: "En karta från 1837 (kopierad av 1901 Fyhrwall) visar utanför järnvägen en väg från norra fasaden ned till kajen. Möjligen kan den tolkas som någon slags spår, då inga andra vägar är inritade i industriområdet."

Det som är inritat har en symbol som ser ut som en rad likhetstecken =====. Det är ett under flera århundraden flitigt använt tecken för väg och landsväg. Så är det också i denna karta och det finns inget skäl att tro att det gäller spår. Det är fråga om en kvarterskarta. I sådana ritas ju inga särskilda tecken för väg, landsväg eller gata i utrymmena mellan kvartersbegränsningarna. Det är underförstått att man kan färdas där. Men där kvartersindelningen tar slut och vägar ut mot omgivningen tar vid behöver de ritas ut. Det är fallet här. Fororna från västra Gästrikland har passerat genom någon huvudgata i Gävle (Drottninggatan), kommit till Järntorget och gått över Järnbron över Lillån. På andra sidan bron finns ju inga kvarter (men varv, järnväg, repslageri, kaj m.m.) och då används === tecknet.

Argumentet att "inga andra vägar är inritade" stöder inte alls att det kan vara spår. Utrymmet är litet, några tiotal meter just här, och att rita vägar inom områden av denna typ av industriytor sker normalt inte (inte heller idag). Studerar man kartan lite mer ser man samma symbol (===) för "Wägen till Brynäs" och för en sidoväg till Stenebergs Sockerbruk, också där man just lämnat kvarterens fasta ram. Slutsatsen (s. 15) att "Gefle järnväg troligen hade spår från 1840talet -" har inget som helst stöd i kartan från 1837 och heller inte i något annat som står i denna artikel.

Symbolen har använts under 1700-talet och den finns hela 1800-talet och långt in på 1900-talet (den finns exv. på fler av de kartor som avbildas i Fyhrwalls bok). Hade det funnits spår hade kartan helt säkert använt en särskild symbol och troligen satt ut text.

Det nämns också i artikeln (s. 5) "Från Gävle hamn berättas att man med Malmö som förebild i samband med muddring hade vagnar på ett spår för muddermassorna på



Karta från 1837 avritad 1901 i Fyhrwalls bok med vägsymbolen ===.

åns södra sida från 1846, på åns norra - - - från 1855." Det är ingen uppgift från någon instans vid Gävle hamn idag utan från den bok som gavs ut 1905, *Gefle stads hamn*, s. 44. Det står där om spåret på norra sidan av ån att det kom till för att planera platsen

för den blivande norra järnvägsstationen (dvs. GDJs). Årtalet stämmer med GDJs tillkomst. Det var alltså inte primärt något för järnvägens behov.

Hans-Fredrik Wennström



Järnvägens norra sida med porten där fororna togs in. Modellen tillverkad av SKF's Modellverkstad i Hofors och skänktes av SKF Hofors Bruk till museet i Gävle 1946.



Besök i Hull och York – Okända och kända lok

Hull

I februari 2011 gjorde vi ett besök i Hull och York med viktigaste syfte att söka efter uppgifter om skeppningen av KHJ:s första lok från England. Enligt alla uppgifter sändes merparten av alla lok från England till Sverige via Hull under 1800-talet och vi hoppades att även de första begagnade loken till KHJ skulle ha gått denna väg. Staden Hull, som egentligen heter Kingston on Hull och ligger vid floden Humber, har kvar sitt hamnarkiv över inkommande och avsänt gods. En genomgång av arkivet för 1855 gav dock ingenting alls och det var väldigt få skeppslaster till Sverige. Överhuvudtaget nämndes avgående gods väldigt översiktligt och det är möjligt att ett eller flera lok kunde dölja sig under beteckningar som "32 lådor maskingods". Inkommande gods var betydligt mer detaljerat men det var väl mer intressant ur tullavgiftssynpunkt. Vi hittade därför en notis om två "locomotive steam engine tender" för Depledge Bros från Amsterdam 17 september 1855, som man väl kan gissa var en retur till lokbyggerlandet. Men inte ens de fartygsnamn som skulle fört loken till Sverige under 1855 kunde återfinnas, varför man får antaga att skeppningen gått andra vägar.

York

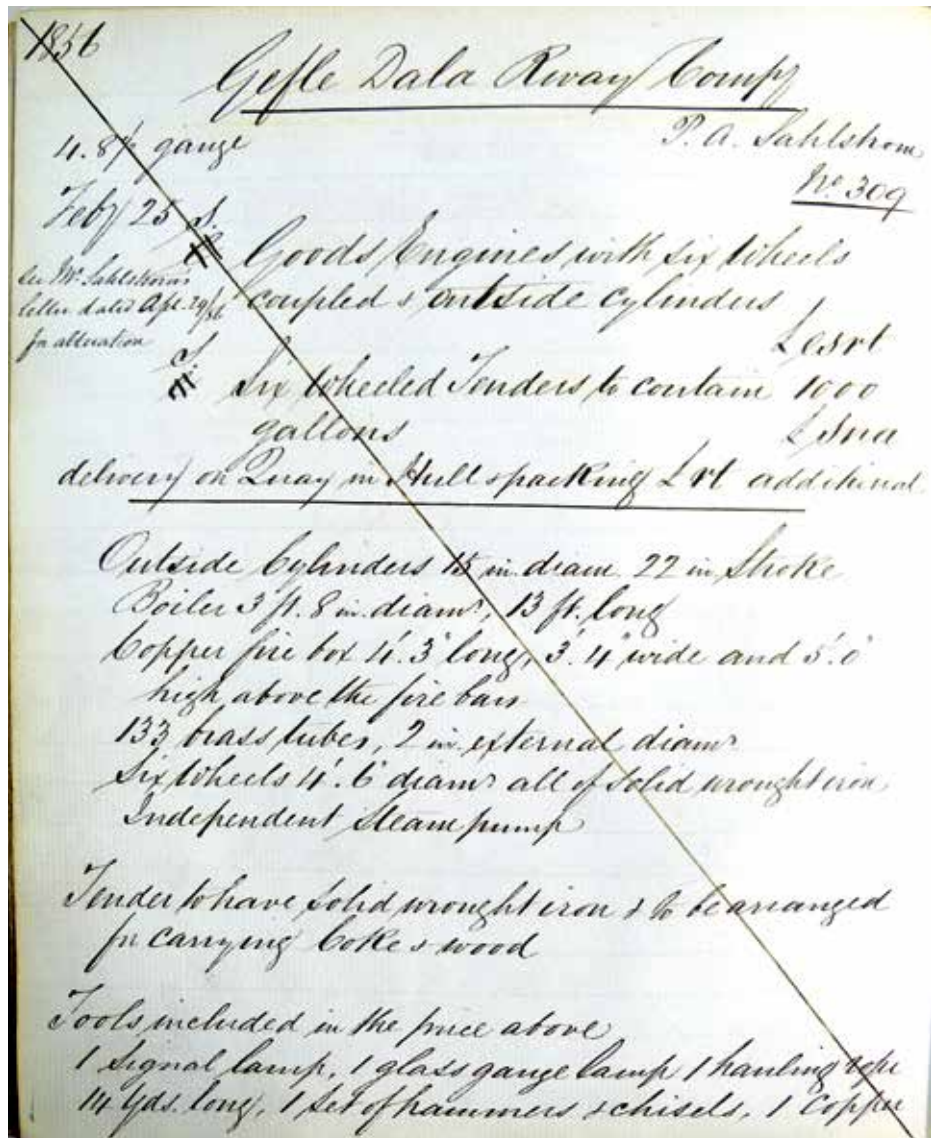
Eftersom vi hade tid över besökte vi National Railway Museum (NRM) i York och då deras Research Engine, som är en avdelning för forskning. Här skall återfinnas de flesta tidskrifter och böcker som gett ut de sista 170 åren i England och även arkiv från järnvägar och järnvägstillverkare. Eftersom många engelska järnvägar hade en egen stor lokproduktion på egna verkstäder så ägnade sig de kända loktillverkarna sig i stor utsträckning åt mindre kunder och utländska kunder. Tyvärr är detta inte lika intressant för engelska forskare och mycket material är förstört. De erkänner gärna att speciellt åren 1840-1860 finns det många tillverkade lok, som är helt okända.

Sharp Steward och GDJ 1-3

Ett gammalt problem för oss svenskar är hur Gävle-Dalabanans tre första lok såg ut. Axelföljden anges omväxlande som 1B0-3 som 0B1-3 och både bild och ritningar saknas. På Järnvägmuseum hänger en stor tavla från GDJ:s första år med ett okänt lok, men framskärmens utformning skvallrar om att det sannolikt visar någon av GDJ 5,6 från Beyer Peacock, eftersom den i sin



Museet i York. Lars Olov Karlsson står och väntar utanför museets bibliotek. Foto: Ulf Diehl.



utformning helt överensstämmer med SJ:s första lok från samma firma.

I York finns SS orderböcker och under order 307 (se bilden ovan) återfinnes en beställning från den 1 februari 1856 av E. A Sahlström. Svensken Sahlström var Adelskölds agent i England för beställning

av järnvägsmateriell. Enligt uppgift skulle orden avsetts för Beyer Peacock, som dock avböjde på grund av överbeläggning.

Order 307 omfattar "one tank engine with six wheels coupled including tools for 4'8" gauge delivered on the quay in Hull". De utvändiga cylindrarna anges vara 15 x 22

tum, drivhjulen till 4'6" och panna med kopparfyrbbox med 1006,6 sq.inches. "Independent steam pump" för matarvatten och en ramtank om 600 gallons, allt för leverans i juli 1856.

Men ett tanklok för GDJ innebar för små förråd och ordern avbeställdes den 25 april efter att dagen innan ändrats till tre tenderlok med nytt ordernummer 309. Den nya beställningen var lok med samma dimensioner, men utrustade med treaxligt tender med rymd av 1000 gallons för leverans i juni 1856.

Det finns noterat att det första loket leverades den 2 augusti, det andra loket den 8 augusti och det tredje loket den 19 augusti 1856.

Loken skall alltså varit sexkopplade, vilket dock inte hindrar att man körde med en axel nedkopplad. I en separat tillverkarlista för loken 950-952 1 GEFLE, 2 ENGELBRECHR och 3 KULLAN har någon med blyerts tillagt 042, vilket dock kan vara tillskrivet av någon senkommen "vän av ordning".

Tyvänn saknades både bild och ritning av leveransen. Det fanns ritningar av tillverkningsnumren omedelbart före och efter GDJ-leveranserna. En översikt om det fanns något liknande lok med samma dimensioner leverat inom samma tidsperiod utföll även det negativt. En intressant hypotes kan vara att loket byggdes efter Beyer Peacock-ritningar, eftersom orden kan ha överfört från Beyer Peacock också i Manchester.

	SS	SS omräknat	GDJ 1855-1908
Cylindrar	15"x22"	381x779 mm	381x559 mm
Eldyta	1006,6 sq.f	93,5 m ²	92,7 m ²
Drivhjul	4'6"	1372 mm	1345 mm

I övrigt redovisas alla kända lok från Sharp Steward. Det kan noteras att tillverkningsnummer 2190-2191 anges levererade till J Martin & Sons för att i nästa leverans 2239-2240 ändras till det korrekta J Morton & Sons, d.v.s. Fairlielok till Näsby-Oskarshamnbanan.

Tillverkningsnummer 2595-2602 1876 anges alla till OFWJ som nummer 6-13, men att de båda första dvs 6,7 stället blev sålda till Thetford-Walton Railway för att senare bli GER 806, 807.

För alla de stora åttakopplade ånglok som 1886-1888 byggdes för S&NJ anges alla som levererade till de järnvägar som köpte dem efter återlämnandet d.v.s Barry Railway, Badiska Stasbanorna, Pfälziska statsbanorna (som av engelsmän alltid benämns Palatinate Railway). De båda sista loken, tillverkningsnummer 3446, 3447 anges dock som beställda av S&NJ,

men sedan sålda till Barry Railway 1889. Dessa två sista var ju de enda av beställda 20 lok som aldrig kom till Luleå.

Det kan nämnas att NRM inte tycks ha överfört sina ritningsarkiv till fotografiskt eller elektroniska medium, utan ritningarna i arkivet var i originalskick och därmed rätt otympliga. Vi har en del noteringar om ritningsnummer.

Fox Walker

I en anteckningsbok fanns en icke komplett avskrift av Fox Walkers leveranslista utförd av en engelsk entusiast 1958 vid ett besök hos Peckett (som tog över tillverkningen 1880). Där fanns förutom de kända tillverkningsnumren 195, 196 (Mariestad-Moholms Järnväg) och 292, 293 (Halmstad-Jönköpings Järnväg) även ett notat om tillverkningsnummer 154 "CARL IX" som levererades till J Millard & Esq, Gothenburg och sänt till Sverige 18 februari 1873. Loket är sedermera känt som Nora-Karlskoga sadeltanklok 1 "CARLSKOGA" och Millard var ju Karlskogabanans andre entreprenör. Annars är det ju NKJ 3 som skall ha namnet "CARL IX". Av de två övriga loken till Karlskogabanen utförda som sexkopplade sidotanklok fanns ett lok med tillverkningsnummer 151 med 14 tums cylindrar som sändes till Sverige den 27 maj 1872 och med namnet angivet som oläsligt ("E...." någonting). Detta är troligen något av NKJ 2 eller 3 och beställdes av Jackson & Bage i London som var Nora-Karlskogabanans första entreprenörer. Att loken utfördes som både sadeltanklok och sidotanklok

lär bero på att samtliga lok till Halmstad och Karlskogabanorna togs från flera lagerorder och loken stod troligen (nästan) färdigtillverkade i Leeds. Notat tyder på mycket korta leveranstider.

I övrigt återfinns Fox Walker 287 med 13x20 tums cylindrar med namnet "CHAMPION" som levererades 15/3 1875 till Kirk & Randall Contractors, Warren Lane Works, Woolwich. Detta lok har antagits vara den "CHAMPION", som sedan användes vid Halmstad-Jönköpingsbanans byggnad.

Även Neilson & Reid, Dubs, Peckett & Sons och Slaughter & Gruning/Avonside genomgicks utan några oväntade fynd. I samtliga listor fanns ibland noteringar om senare öden.

I hopp om att hitta uppgifter för identifiering av ELFKARLEÖ 1 genomgicks ett antal böcker och tidningsartiklar i huvudsak om spårvägslok och ångspårvagnar. Dock utan att ge något matnyttigt.

Däremot noterades en del namn och adresser, och de har kontaktats efter hemkomsten. Och se, kontakt har upprättats med ett par lokhistoriker som om inte specialiserade, i alla fall är mycket intresserade och kunniga beträffande produkter från företaget Henry Hughes i Loughborough. Tyvärr meddelar dessa att Hughes leveranslistor har brunnit upp, men att en del arkivalier finns kvar ännu ej genomgångna. Så visst hopp finns. En av de kontaktade tror att ELFKARLEÖ 1 levererats som sadeltanklok, och att

Fortsättning på nästa sida, överst till höger

Gudinnorna igen



Angående de "Fyra gudinnor" i Sidospår 2/2011 och 4/2011 kan man läsa i skriften "När järnvägen kom till Klara.

Denna lilla tidsskildring är tillkommen i samverkan mellan byråchefen N.G. Lindskog som svarat för redigeringen, förste byråsekreterare Kurt Högman som författat texten, och tecknaren Bertil Kumlien.", ett särtryck ur Esseltekalendern 1957:

"Till följd av senare på- och tillbyggnader har stationshusets ursprungliga proportioner förnyats och den hårda fasadhyvlingen vid den senaste restaureringen 1950-1951 kom ytterligare att förändra det ursprungliga utseendet.

Till förändringen bidrog bl.a. att de fyra tidstypiska allegoriska kvinnostatyerna över entréportiken borttogs. Vilsekomna och en smula skamfilade står de nu på en gräsmatta vid Järnvägmuseet i Tomtebodan.

När statyerna nedtogs anträffades i en av dem en ölbutelj, innehållande två gulnande papperslappar med följande meddelande till eftervärlden: "Dessa fyra statyer, som föreställa Jordbruket, Handeln, Industrien och Strategien, äro modellerade av skulptören Carl August Söderman, dessa fyra statyer äro 8 fot höga och blefvo uppsatta på stationshuset den 18 september 1872 under Hans Majts Carl den XVds Regering. Konungen väntades samma dag till Stockholm ifrån Achen der Hans Majts har uppehållit sig omkring 1 ½ månad för att återfå sin brutna hellsa.

Skulptör C. A. Söderman är född i Örebro den 26 augusti 1835, föräldrarna voro Gördelsmakaren Joh: Söderman, som med döden afgick i april månad 1855, samt modern Hedvig Amalia Söderman, född Boström, som ännu lefver. Dessa rader förvaras nu åt efterverlden inneslutne i en Butelj.

Stockholm den 19 September 1872. I natt kom Telegram från Malmö att vår käre Konung Carl XV lugnt afsomnade föregående afton kl. 9 0. 5 minuter. Djupt sörjd af hela sitt folk. Frid öfver hans stoft."

Jimmy Håkman

sadeltanken ersatts med de små sidotankarna när det fick ny panna 1900. Det verkar rimligt, och vi forska vidare tillsammans med våra engelska vänner.

Vi gick även igenom en del järnvägstidningar t.ex Railway Times för 1855 för att se om det fanns några notat om de äldsta Köping-Hults loken. Det fanns många notiser om The Royal Swedish Railway som handlade om banans finansiering och byggnad och mycket om de förfalskade aktier och obligationer som nästan stjälpde projektet.

Det kan nämnas att det går bra att kontakta museet och deras Search Engine i förväg och att det ordnas en daglig rundvandring för att visa arkivets omfattning och vad som finns där. Mail är search.engine@nrm.org.uk och webb är www.nrm.org.uk/@ResearchAndArchive

Goda råd i telefonkatalogen från 1892



"Munnen skall befinna sig något högre än tratten på 3 å 4 tumms afstånd derifrån då man talar med vanlig styrka.

Talar man tystare eller hviskar minskas afståndet.

Vid samspråk å långa landslinjer talar man alldeles i tratten.

Kroppen intager en något framåtlutande

ställning, stödd med venstra armbågen mot pulpetens öfre del, på samma gång som venstra handen håller hörtelefonen. Högra handen är då ledig för anteckningar."

Telefonen ovan är L M Ericsson:s modell från 1892.

Järnvägsur



Fasaden till Sehlbergs ur i Gävle den 7 november 1981. Foto: Björn Linn.

Redan i tidiga tjänstereglementen krävdes att tåg- och banpersonal, liksom stationspersonal i yttertjänst skulle vara försedd med rätt gående fickur, och 1874 krävdes att det skulle visa gemensam borgerlig tid. Några undantag fanns, t.ex vid Uddeholmsbolagets järnväg där man 1880 krävde att konduktörens klocka skulle regleras efter utgångsstationens ur. Det gjorde att många urmakare på sina reklamskyltar angav att men sålde godkända fickur.

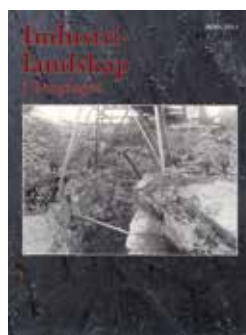
Andra urmakare annonserade att man sålde stationsur.

Erik Sundström



Recenserat

Erik Sundström har läst!



Industrilandskap i Bergslagen.

Bakgrunden till Bergslagens hela uppbyggnad med järnvägar och samhällen är gruvorna och det finns många entusiaster som

samlar foton och kunskaper om dem.

I Lindesberg finns föreningen Larsbo Kalk och Stripa Gruvas vänner som har tagit fram en skrift som behandlar gruvområdena i Garpenberg, Grängesberg och Storå. Den innehåller informationsrika bilder ända från 1890-talet liksom färskare flygfoton av gruvfält, lavar, personal, byggnader och herrgårdar. Dessutom finns kartor som visar hur järnvägarna många gånger behövt flyttas för att ge plats för nya gruvhål och för att minska risken för ras.

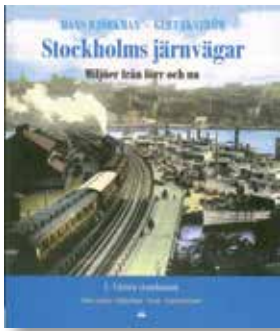
Texten beskriver hur mycket gruvorna betytt för järnvägarna, i detta fall TGOJ och GFJ.

Kartor finns som visar de tre områdenas gradvisa utveckling fram till dagens nedläggningar.

Även om det inte berättas mycket om den rullande materielen är skriften helt fascinerande med sina fantastiska bilder och många referenser till andra skrifter. Rekommenderas för alla Bergslagsentusiaster och för modellbyggare som vill bygga en gruva i modell. Enda invändningen är att Grängesbergs karta borde ha täckt en större del av området, det finns många spår som fortsätter en bit utanför. Man kan hoppas att liknande skrifter kan komma om andra områden som Norberg eller Ludvika.

ISBN: 9-789197-967204

Gunnar Sandin och Anders Lundquist har läst!



Vi tror men är inte helt säkra på att det någonsin har skrivits så mycket tåg litteratur som idag. Det allra senaste är att en volym, ambitions- och

säkert också priströskel har överskridits. Rekordet innehas säkerligen av den nu aviserade bokserien om TGOJ-nätet av Eric Henriksson med flera som endast kan köpas av abonnenter. Men det finns också enbandsverk som väger sina modiga kilon. Bara två förnämliga exempel ska nämnas: Erik Sundströms med flera bok om äldre normalspåriga godsvagnar och Gunilla Lindes coffeeableprydnad om stationshus.

Miljöer från förr och nu

Trenden fullföljs nu av bokserien Stockholms järnvägar. Den första av sex aviserade delar har just kommit. Den behandlar Västra stambanan, det vill säga även den historiska Sammanbindningsbanan. Kommande delar har den vällovliga ambitionen att sätta in huvudstadens övriga järnvägsdelar, såsom industrispår och hamnspår. Då saknas ändå de båda andra stora spårsystemen, tunnelbanan och spårvägen. Den avgränsningen kan diskuteras, men det är nu en gång författarnas val.

Förresten, hur tjockt hade resultatet blivit då. Del 1 omfattar cirka 130 sidor och man kan gissa att det är författarnas och förlagets målsättning att hålla den standarden uppe. Därmed blir det närmare 780 sidor totalt. Författarna Hans Björkmans och Gert Ekströms exakta arbetsfördelning känner vi inte, men det mycket rika bildmaterialet – se vidare nedan – är väsentligen hämtat ur Björkmans fantastiska samling av egna och andras Stockholmsbilder, samlat under en lång och kärleksfull relation till staden. Ekström och hans spår- och teknikhistoriska böcker är väl kända inom tåg hobbyn.

Västra stambanans sydgräns inom Stockholmsområdet har författarna valt att sätta vid Älvsjö. Man kan notera att det är en mycket snävare avgränsning än i till exempel Arne Hällqvists böcker om pendeltågssystemet, men detta är återigen författarnas eget val. I gengäld har beskrivningen om stationer och mer eller mindre obskyra hållplatser blivit långt utförligare

än i några andra av oss kända texter. Dispositionen, det vill säga ordningsföljden mellan trafikplatserna, följer en annan logik än den vanliga, men vadå? Faktamässigt inte mycket att invända och författarna har också haft flera sakkunniga granskare till sin hjälp.

Boken, med yttermått 240×280 mm, har totalt drygt trehundra illustrationer varav många utfallande. Över 80 procent av den sammanlagda sidytan utgörs av illustrationer vilket lämnar en femtedel åt texten. När nu denna är koncis, informativ och välskriven är detta ingen anmärkning. Eftersom den behandlade epoken sträcker sig över hundrafemtio år är det naturligt att en stor del av bildmaterialet inte består av foton utan av teckningar, träsnitt, xylografer etc. I somliga böcker av det här slaget finns det anledning att efterlysa kartor, men i den här boken är kartorna rikliga och välvalda. En par bilder har verkligen förtjänat att få bre ut sig över hela uppslaget: en (sid. 24–25) som är ett panorama över Stockholm Södra från 1896, och en annan handkolorerad (sid. 102–103) över Sammanbindningsbanans Söderströmsbro från cirka 1907. Icke att förglömma Hans Björkmans aktuella foto (på eftersättsbladet) över södra infarten på Stockholm C, där det med all tydlighet framgår att det inte är tågen utan bilarna som är det stora bekymret om man vill skapa vettiga kommunikationer mellan Norr och Söder.

Några invändningar: vykortsbilden från 1884 med järnvägens kurva i Tanto på sid. 32 har onödigt mycket komprimering i sin jpeggning. Har man tillgång till originalvykortet borde det ha kunnat återges perfekt. Sak samma men kanske ännu mer flagrant gäller ett foto på sid. 56 på Nybodatunnelnarnas södra mynning. (Visserligen är bilden hämtad från en film men nog hade väl uppspåret kunnat återges med samma skärpa som nedspåret?) Ett sista exempel finns nere på sid. 110, en intressant vy med ett tåg på väg över Norrströmsbron, gamla Strömbadet, Riddarfjärden och Söders ännu tämligen obebyggda höjder, är kornig och för mycket jpeggad.

Sådana små men märkbara brister hade väl kunnat ha eliminerats genom ytterligare genomarbetning. Men det är en stor bildmassa att hantera för båda författarna och förläggarna. Detaljmärkningar till trots hoppas vi verkligen att Hans Björkman, Gert Ekström och Trafik-Nostalgiska Förlaget håller den långa distansen ut och ger oss även de fem resterande delarna. ☘

Jan Ericson har läst!



Att ha en bred uppsättning referensverk i bokhyllan känns alltid bra för oss järnvägsintresserade. Ett av de bästa tillskotten på länge släpptes lagom till 2011 års Hjulmarknad – ”Sveriges smalspåriga ånglok”

av välkände och mångkunnige Lars Olov Karlsson (Frank Stenvalls Förlag). Det som förvånar mest är kanske utgivningsåret, en bok som denna borde väl egentligen ha getts ut redan på 1970-talet!

Men den som väntar på något gott väntar sällan för länge! Ämnet är nog så omfattande, men författaren och hans grafiske vapendragare Eljas Pöhlö har lyckats väl med att ringa in och strukturera faktamängden. Visst kan man ibland ha åsikter om gränsdragningen mellan industri- och trafikbanor, men hellre ett avsnitt för mycket än ett för lite. Tekniskt sett är boken på 368 sidor i format 164 × 244 mm med styva pärmar. De till största delen svartvita illustrationerna är många, totalt 577 stycken!

Förord och inledningar brukar sällan vara läsvärda, men erbjuder här en trevligt kåserande inkörsport till boken. Lejonparten av innehållet utgörs sedan av en i bokstavsordning presenterad beskrivning över landets koncessionerade smalspårsbanor och de ånglok, som rullat på de olika spåren. I de fall den aktuella banan redan finns beskriven i artikel- eller bokform finns matnyttiga litteraturhänvisningar. Då och då avbryts framställningen också av intressanta små faktarutor om t ex Mallet-principen eller ångvagnar enligt Purrey's system – eller varför inte en kort utvikning om lokomotivångaren SVANEN!

Mot slutet av boken presenteras sedan alla SJ:s 221 smalspårsånglok, som så när som på 12 stycken var övertagna privatbanelok.

Framställningen avslutas med en lista över bevarade smalspårsånglok och en redogörelse över svensktillverkade smalspårsånglok som exporterats.

Slutomdömet får bli att detta är en trevlig och lättbläddrad volym, som bör finnas i varje järnvägsentusiasts samling! Ett litet, ris bland alla rosor skulle möjligen vara omslagsbilden (GJ nr 1), som nog hade vunnit på lite ”photoshopping” så att blåsticket hade försvunnit... ☘



Dubbelt så kul på Sveriges Järnvägsmuseum!


I Gävle finns en av världens finaste järnvägs-
historiska samlingar. 18 juni - 19 augusti öppnar vi
fordonsmagasinet och visar ännu fler lok och vagnar!
Dagliga turer med rälsbuss mellan museet och
fordonsmagasinet - stig även på vid Gävle C.
Välkommen till en större upplevelse! Läs mer på:

www.trafikverket.se/museer



Nyhet 2012

18 juni - 19 augusti
Rälsbuss till Sveriges
Järnvägsmuseums
fordonsmagasin.
Turer varje dag!

 Gilla och checka in!

Program

18 juni - 19 augusti

Minitåg, dramatiserade
visningar, teater, lek och
skoj vid banvaktstugan
Hosäter och mycket mer!

Järnvägsmusei Vänner
och alla t.o.m. 19 år har
fri entré. Gratis parkering.



Med reservation för ändringar.