

SIDOSPÅR 3/12

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöö Museichefen har ordet

En fantastisk sommar

Då menar jag naturligtvis inte vädret eller möjligen är det en av orsakerna till att vår sommarsäsong blev den i särklass bästa någonsin. När badvädret lämnar en del i övrigt att önska är museer ett vanligt alternativ men jag är ändå benägen att tro att den främsta orsaken till de fina siffrorna var ett mycket ambitiöst program och inte minst de fem dagliga rälsbussturerna till det öppna magasinet på Gävles Nynäs. Över 7.000 åkte med rälsbussen och besökte vår tillgängliga fordonssamling under de nio veckor som sommararrangemanget pågick. På utställningsområdet var bemanningen utökad med fler skådespelare, motorträffar genomfördes varje söndag och under en vecka var besökaren välkommen ombord på R-loket under ånga. Drygt 20.000 gäster kunde totalt räknas in under sommarveckorna och på grund av det stora utbudet stannade många större delen av öppettiden. Vi höjde entrén från 50 till 80 kronor under sommaren för att finansiera satsningen och chansningen höll alltså med råge. Intäkterna under perioden ökade från förra årets rekordsiffror med hela 60%. I gästböcker och enkäter kan vi dessutom konstatera att man trivs och har roligt hos oss. Särskilt ofta återkommer man till att det finns något för alla åldrar och olika målgrupper. Det är nödvändigt för vår överlevnad även om jag vet att en och annan specialintresserad har synpunkter på våra prioriteringar.

Framgång föder framgång. Ännu större ekonomisk slagkraft har den budgetrevision som gjordes till museets fördel inom Trafikverket efter första tertialet. Vi har fått extra medel för avvecklingen i Ängelholm och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i vår infrastruktur på våra museiområden i Gävle. Således råder full aktivitet just nu med slipersbyten och vändskivor och förhoppningsvis kommer äntligen lokhusbyggena i gång. Oavsett vilken lösning staten väljer för huvudmannaskapet har de tuffa prioriteringar som vi tvingats göra redan nu börjat skapa utrymme för ett mer offensivt ägarintresse. Vi har också ökat vår status i Gävle kommun och i region Gävleborg där museet kan komma att spela en viktig roll för inte bara besöksnäringen utan även i medborgardialogen om regionens logistik- och transportfrågor. Den annalkande hösten innebär inte att vila på lagrarna utan tvärtom väntar många stora åtaganden. Trafikavdelningen genomför tillsammans med Järnvägmusei vänner vid månadsskiftet augusti-september resan Boden-Haparanda-Torneå med dieselloksdraget 1950-talståg. Delvis på grund av detta men framför allt för invigningen av nya Haparandabanan har trafikchefen Reuter Dahl lyckats ordna fyra extra körningar för Trafikverket och LKAB. Tre ellok, två diesellok, R-loket och 20 personvagnar kommer att vara i omlopp under en dryg vecka. På ett av tågen ska såväl infrastrukturministern som vår generaldirektör finnas ombord. Utöver vår egen personal kommer 16 museivänner att jobba på tågen. Den lyckade museidagen 2011 följer vi upp men ångtema med fyra ånglok i gång och även andra trafikslag eller vad sägs om en Stanley Steamer från 1906 och en ångdriven flakmoped. Den kinesiska X2:an är en annan höjdare i programmet.

Att Järnvägmusei vänner har en stor del i museets framgång har jag framhållit tidigare. Det måste ändå nämnas att digitaliseringsprojektet trots förra årets stora framgångar fortsätter att överraska. Årsmålet 32.000 bilder är redan uppnått. Det är således en rejäl bildskatt som väntar på publicering på Internet. Museivännernas egen IT-trust, Nils-Erik Bjärlund, Lennart Lundgren och Rolf Sten, jobbar för fullt med den digitala plattformen som ska göra sökningen i våra databaser intrångsskyddad, kvalitetssäkrad och framför allt användarvänlig. Officiellt öppningsdatum blir Arkivens dag den 10 november.

Jag ser fram emot en fantastisk höst!



Haparandaresan - ett stort tack!



Med Gunnar Jonssons bild från Oforsen, tagen på morgonen 3 september, vill jag framföra ett stort tack till ALL personal som gjorde denna resa möjlig. Jag har bara hört positiva omdömen från både våra resenärer och personal.

Rolf Sten

Ordförande JvmV

Runbergska samlingen - Ett fantastiskt nytillskott!

Svante Runberger var tillsammans med Stig Nyberg en väl känd profil för alla i järnvägsintressesfären. När Stig försåg intresset med fotografier så ombesörjde Svante att ritningar på allehanda fordon med god och hög kvalitet kunde komma alla till nytta. De förekom såväl i föreningstidskrifter som i ritningserbjudanden. Det senaste är alla de fantastiska ritningarna i böckerna om SJ personvagnar.

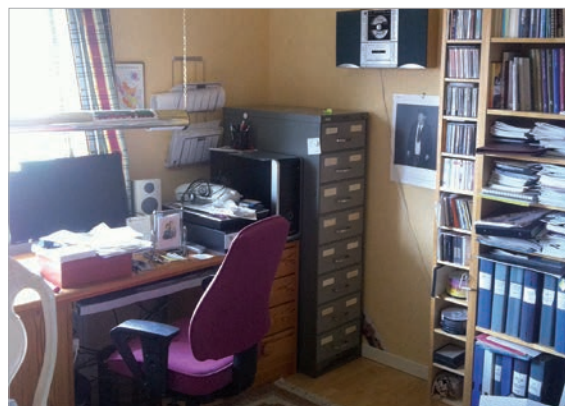
I Riksarkivet Göteborg finns hela hans samling av ritningar. Alla eller i alla fall många av ritningarna kom att avfotograferas och det är dessa avfotograferingar som nu kommit till museet och som kommer att gå under Runbergska samlingen.

Samlingen är, kan man säga, uppdelad i tre delar. SJ fordon, enskilda järnvägars fordon och Nohabs avfotograferade ritningar. Som komplement till ritningsnegativen finns utskrifter insatta i pärmar och som fungerar som bläddringsexemplar. Hans egenhändigt ritade ritningar tex till personvagnsböckerna finns på dvd-skivor.

Vi är mycket glada över att få denna samling till oss på museet.

Robert Herpai

En bild från Svantes arbetsrum och skåpet med ritningsnegativen. Foto: Robert Herpai.



Svante Runberger 1938 - 2012



Svante Runbergers ritningssamling finns numera på Riksarkivet i Göteborg som Runbergerska samlingen. På bilden beskådar Svante sitt livsverk, nu i säkert förvar. Foto: Bengt Dahlberg.

Svante Runberger avled den 13 maj 2012. I början av hans järnvägsintresse var det modellbygge i skala 0 som gällde. Han byggde bl a ett ånglok litt E och ett litt Y.

Han konstaterade att Y-lokets slidrirelse enligt system Gölsdorf liksom på förebilden fungerade dåligt. På förebilden skedde varmgång.

Svante insåg som medlem i GMJS och som modellbyggare behovet av tillgång till ritningar fr att kunna stadkomma förebildsenliga modeller.

Han började att systematiskt samla ritningar när det blev bekant att Nohab skulle läggas ner och avvecklas. Tillsammans med sin hustru Ulla-Britt och föreståndaren för Nohabs ritningsarkiv, Kurt Wolter, överfördes stora delar av Nohabs lokritningar till Svantes och Ulla-Britts villa i Göteborg. Även ASJ i Falun och Motala Verkstad besöktes men de samlingarna blev inte tillnärmelsevis lika stora som de från Nohab. Även en del vagnritningar togs om hand. Han bekostade även avfotograferingar av många ritningar.

Svante medverkade i de personvagnsböcker som getts ut i SMJ (Stockholms Modelljärnvägssällskap) regi. Den sista(?) som avhandlar tråpersonvagnar från 1890 och senare hade påbörjats av Hans Helmstein och som Svante fortsatte att arbeta med och hade nästan färdig. // Den boken ska färdigställas av Anders Jansson//

Svante var en duktig kock och kännare av vin och ledde även vinprovningar. Ett tag hade han och Ulla-Britt en egen rad av vinrankor på en gård i Frankrike

och fick varje år ett antal vinflaskor från den vingården.

Svante gjorde under flera år den grafiska formgivningen av Rolls Royce-klubbens tidning.

Svante seglade ett par årtill sjöss och utbildade sig till sjöingenjör. (bilden ovan visar en sjuttonårig Svante)



Han for ett tag som maskinist i Svenska Amerikalinjens passagerarbåt ms Stockholm. Därefter tjänstgjorde han ett tag på Göteborgs Vattenverk innan han började studera till civilingenjör på Chalmers. Efter examen arbetade han på Volvo personvagnar och senare på Volvo Buss.

Under det senaste året försämrades Svantes hälsa drastiskt och då i synnerhet efter det att hans hustru Ulla-Britt gått bort.

Bengt Dahlberg

Bankgiro 5777-5561

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

Omslagsbilden:

Lördagen 1 september 2012. Järnvägmusei Vänner och Sveriges Järnvägsmuseum tåg rullar som första resandetåg på många över till Torneå. Bilden visar T42 205 med tåg på bron och fyrskensspåret mellan Haparanda och Torneå.

Tåget torde med all sannolikhet vara det allra första resandetåg till Torneå som har passerat Haparanda utan att ha stannat. Foto: Lennart Lundgren.

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 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 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 3 - 2012, årgång 9

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

© JvmV 2012 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospaar@jvmv.se
I redaktionen även:
Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se
Ulf Diehl ulf.diehl@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 4 2012 utkommer november
Presstopp 15 oktober



Resan till Haparanda 28 augusti - 3 september



Trafikverket har nu byggt en ny bana mellan Kalix och Haparanda, samt rustat upp banan mellan Boden och Kalix. I december är allt klart, och då läggs trafiken om så att den 93 km gamla delen mellan Morjärv, via Karungi till Haparanda, kan läggas ned.

2007 köpte Sveriges Järnvägmuseum in dieselloket T42 205 från den numera avsmalnade GM-gruppen i Norge. Loket kom till Sverige som demonstrationsloket från GM/EMD och hette då G12 7707. SJ köpte loket och det kom att gå i trafik på just Haparandabanan från mitten av 50-talet ända till 1983.

Med detta i bakhuvudet så föll det sig naturligt att en diskussion kom till stånd redan 2010 mellan Sveriges Järnvägmuseum och Järnvägmusei Vänner, om vi inte skulle åka gamla banan till Haparanda med T42 205, innan det var för sent? Idén blev då att åka både nya och gamla banan, samt förstås ta oss till Torneå.

Genom ett besök på projektkontoret i Kalix fick vi klart att åka på nya banan. Tidpunkten valdes till hösten 2012, eftersom banan då skulle vara så pass klar att den gick att ta sig fram på.

Nästa pilsner var hur vi skulle göra för att ta oss till Torneå. Bergslagslänets Järnvägssällskap gjorde ett försök med ångtåg 2010, men fick inte komma över på finsk sida, men jag gav mig sjutton på att vi skulle göra allt vi kunde för att lyckas. Genom finska järnvägmuseet fick vi rätt kontaktyta in i finska Trafikverket. Jag skrev till dem (på engelska!) och frågade om vi fick åka över med resande, och om vi behövde någon form av trafiktillstånd på finsk sida för detta.

Svaret kom ganska snabbt att vi var välkomna, behövde inget trafiktillstånd, men tyvärr ville de ändå inte släppa in oss eftersom spåret fram till plattformen (ca 300 m) var för dåligt skick. Vi ställde då frågan vad det skulle kosta att rusta upp det och gav i hänsikt att vi kanske skulle kunna stå för en rimlig kostnad. Jag tror att finska Trafikverket inte riktigt kunde med att be Svenska Trafikverket att bekosta en upprustning på finsk sida, så vi fick ett svar: Vi rustar upp spåret! Jag var ändå inte riktigt nöjd, så jag skickade in även en växlingsplan till driftledningscentralen

i Boden. Detta är något man som järnvägsföretag kan göra, men inte måste, fast här gällde ju hängslan och livrem. Den kom tillbaka, till och med underskriven!

Växlingsplan

Kördag	1.120901-8.120902
Växlingens syfte	Extratåg för läggare
Begärd av	Henrik Reuter Dahl, 010-1238900 henrik.reuter.dahl@trafikverket.se
Växlingsområde	Haparanda-Torneå
Växling	07838 800 5921
Tem växling	Diesellok och vagnar, 200 m
Fordon/vxlättets längd	Intet
Skyltning/utrop	Intet
Övrigt	Tillstånd för denna växling innehas från Finland, se bilaga.

Växling lördag kväll 1 september

Rat 89000 ankommer Hp 17.41. Vi önskar att detta fordonssätt direkt fortsätter till Torneå, samt kan vara åter i Haparanda 19.00. Under denna tiden kör vi tillbaka en gång till Hp och sedan till Tor igen.

Växling söndag morgon 2 september

Vi önskar växling mellan Hp och Torneå mellan klockan 07.00 och 08.30 denna morgon. Efter det kommer vi att få från Hp mot Bredviken som spåråfärd på byggspåret.

Godkänns:

Lennart Hansson

Trafikverket Järnväg DLC Bän



Foto: Ove Häger

Tisdagen den 28/8 var det dags för avfärd med vårt transporttåg från Gävle till Boden. Driftledningen i Gävle hade skyltat "22.00 Torneå" och "Direkt natttåg via Haparanda".

Bakom dubbla Da-lok så drog ett långt tåg iväg med ca 20 funktionärer ombord. Natten gick fint, men när vi på morgonkvisten kom till Tväråbäck (en mil norr om Vännäs) så kändes ett ryck i tåget. Bakåt rök det under T42:an och tåget stoppades. Det konstaterades att T42 205 hade fått problem genom att en banmotor havererat. Loket har en dieselmotor, som driver en generator. Generatorns ström används sedan av fyra banmotorer, som sitter monterade intill varsin hjulaxel. Genom ett telefonsamtal från Mats Holmgren till verkstaden i Vännäs så insåg vi att det kanske fanns en chans ändå. I Gävle plockades vår enda reservbanmotor fram, och transport beställdes från Schenker. Vi tog tåget tillbaka till Vännäs och verkstaden tog emot oss med öppna armar på ett

Vännäs 28 september, Euromaints verkstad. Lokkorgen är lyft och det är dags för undersökning av motorerna. Foto: Jörgen Larsen.

tomt (!) lyftspår. Vi lämnade vår dieselloksmek Jörgen Larsen i Vännäs, samt även ett av våra Da-lok och en bromsvagn, sedan åkte vi norrut igen och hoppades på det bästa.

Boden ankom en halvtimme tidigt och generalväxling vidtog. Torsdagen ägnades åt ett chartertåg åt Trafikverkets projektfolk till Haparanda/Torneå med T41 204 som också var med, och fredagen körde vi på uppdrag av Trafikverket ut markägare på nya banan Kalix-Haparanda. Denna text kom till mig på mail sedan från Gunnel Nilsson, projektchef Haparandabanan: *Hej! Tusen tack för allt jobb ni gjort torsdag och fredag! Vi har fått så mycket uppskattning både från de som åkte med torsdag men framförallt från markägarna på fredag, och ingenting hade ju blivit om inte ni funnits! Hälsa hela ditt gäng att vi är så glada över arrangemangen! Mvh Gunnel*

Nu var det ju T42 då! Euromaint i Vännäs ställde upp på alla sätt med gubbar och lokaler. Det visade sig att två motorer hade havererat, så Euromaint tillsammans med Jörgen tog ur en motor och bytte en, sedan provkördes loket och det fungerade. En av våra förare som var på väg med natttåg norrut fick hoppa av och ta sig till Vännäs, och tillsammans med Da 936 och Jörgen ta upp T42 205 till Boden på fredagen. Helgens resa var räddad, tack vare Jörgen och Euromaint i Vännäs! Tack också till Mats Holmgren från Vännäs som hade de lokala kontakterna och kunde ordna både det ena och det andra! T42 205 gick nu på 3 motorer och hade en viss begränsning i dragkraft, men loket var hemma igen.





Till vänster: 1 september klockan 0840, resenärerna checkar in".

Nedan: Första fotokörningen några kilometer norr om Buddbyn. Foton: Lennart Lundgren.



Ovan: Tågmöte i Morjärv. Två ensamma Td-lok på "hemgång" till Boden. Foto: Lennart Lundgren.

Till höger: Två "Nyckelpersoner" Projektledaren Bengt Lindberg och resans kock, Jan Stål. Foto: Ove Häger.

Till vänster: Längre än så kommer man inte på normalspår i Finland.

Till höger: Lunchkän i Vitvattnet,

Älgsoppa smakade mycket gott.

Nedan: Gruppfotoograferingen lyckades samla nästan alla funktionärer och resenärer. Foton: Lennart Lundgren.



1 - 2 september

Äntligen var det dags för den stora resan! 09.00 exakt avgick tåg 89000 med T42 205 från Haparandaspåret (spår 1) i Boden. Dagen innehöll fotokörningar, skarvspår, lunchuppehåll med älgssoppa i Vitvattnet, glada resenärer och en som bröt handen på en fotokörning, vilket blev ambulans från Morjärv till Kalix. Väl framme i Haparanda så stannade vi aldrig vid stationen utan vi rullade direkt till Torneå station där T42 205 fick parkera vid stoppbocken till allmän beskådan och även gruppfoto. Efter en fotokörning över gränsbron så kunde vi sedan parkera över natten.

Söndagen gick via nya banan till Kalix, med lunch på brukets restaurang i Karlsborg och promenad över Kalixälvsbron. Vi hade nu båda loken längst fram i tåget och det var ett mäktigt muller uppför Skjutbane- och Hatabackarna i 17 promilles lutning. Vi ankom Boden i rätt tid och efter ännu en generalväxling så kunde vi åka nattåg söderut och ankomsten till Gävle blev på måndagsmorgonen.

Äntligen kunde alla andas ut. Såvitt vi har hört har alla resenärer varit mycket nöjda, vi själva har haft det kul om än med (i vanlig ordning) lite sömn, och det har överlag fungerat väldigt bra, även om vi nog alla lär oss hur vi kan bli ännu bättre! Suget finns helt klart att göra liknande resor framöver också.

Henrik Reuter Dahl,

som höll ihop trafikdelen av det hela.



En av våra lokförare i tjänst, Gunnar Jonsson. Foto: Ove Häger.



HFJ -Hällefors-Fredriksbergs Järnväg - Minnen från 40-50 -talet



Före detta stationshuset, Hällefors Bruk. Foto 2010-10-05 Hans Rydebert.

Den smalspåriga järnvägen mellan Hällefors och Fredriksberg, HFJ, hade den något udda spårvidden 802 mm och sträckan mätte ungefär 50 km. Person- och godstrafik förekom med två personavgångar varje dag tur och retur Hällefors, den senare turen med motorvagn. I Fredriksberg fanns på den tiden en massa och pappersfabrik, som transporterade produkterna per järnväg till Hällefors.

Orten upplevde på 50-talet sin guldålder och där bodde då cirka 2000 personer.

Jag föddes i Hällefors 1938 där min far Gösta jobbade som kontorist vid Sikfors hytta och min mor var postbiträde på samma ställe. Efter födseln flyttade familjen till tätorten Hällefors och far började arbeta som kontorist vid Hällefors Jernverk.

Mina minnen från den tiden är ganska begränsade, men jag erinrar mig, att vi bodde ovanpå tågexpeditionen i HFJ:s stationshus (se bilden ovan). Jag brukade stå i fönstret och titta, när tåget kom från Fredriksberg. Konduktör "Fresson" i uniform brukade vinka till mig och jag kände mig väldigt stolt. Ibland fick jag gå ner till expeditionen, där farbror "Tingen" styrde och ställde.

Jag har ett mycket tydligt minne av svarta täckta godsvagnar, lastade med flis/spån, som luktade så gott. Enligt pappa brukade jag säga "den fina vagnen drömmer....".

Vi flyttade i mitten på 40-talet just till Fredriksberg, där både mor och far fick jobb och jag själv började folkskolan. Pappa fick anställning på brukskontoret med ansvar för tågtransporterna till Hällefors. Kommer ihåg de stora turlistorna, som var lokförarnas arbetsschema och skulle upprättas med jämna mellanrum.

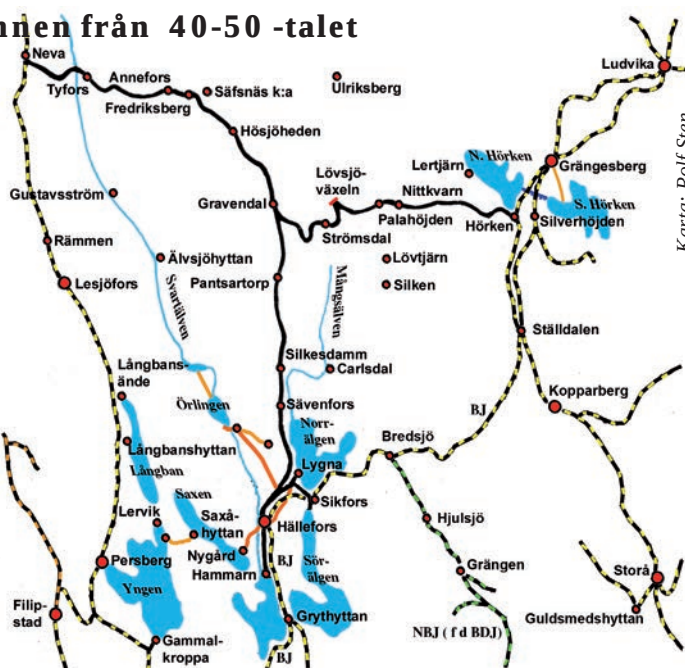
Det fanns 5 ånglok i lokstallet vid Annefors, varav ett tenderlok nr 8, som jag var mycket

Gravendals stationshus 1925, motorvagn nr 1. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.



imponerad av. Av de övriga loken minns jag nr 7 "Knut Falk", ett vackert lok, som varje dag avgick till Hällefors med personvagn och godsfrak. Loket finns numera kvar i Skara som museilok! Ett litet växellok nr 10 fungerade som industrilok. Kommer också ihåg ett rälsfordon eller dressin, som användes för inspektion av banorna, men kunde inte förstå hur en "bil" kunde gå på rälsen?

Annefors stationsområde omkring 1960. Foto: Hans Eriksson



Karta: Rolf Sten.



Gravendals stationshus 2010-10-05. Foto: Hans Rydebert.

43

Fredriksberg—Hällefors—Fredriksberg.

43

Biljettpris: Zontaxa V, tab. 338. Tur och retur 1½ gång priset för enkel biljett, giltighetstid lika med Å Statens järnvägar.

Sön- och helgdagar gäller enkel biljett för fram- och återresa under samma dag.

Y Rälsbuss. Platsantal och resgodsutrymme är begränsat.

♦ Expressståg. För tillträde till tåget, pollettering av resgods m. m. gälla särskilda bestämmelser, se tabell 334

		G 1	Y 3	Km.	Hällefors—Fredriksbergsjv., Fredriksberg, spv. 0.802	G 2	Y 4		
		2, 3	8			2, 3	8		
...	...	7.50	11.15	0	fr. Fredriksberg.....	17.35	17.50	...	...
...	...	x	x	2	fr. Hammarbacken.....	x	x	...	...
...	...	x	x	7	Hosjöheden.....	x	x	...	...
...	...	8.33	11.50	16	Gravendal.....	16.57	17.16	...	...
...	...	8.53	12.07	25	Pantsartorp.....	16.27	16.58	...	...
...	...	9.09	12.20	32	Silkesdamm.....	16.11	16.45	...	...
...	...	9.20	12.29	36	Sävenfors.....	16.00	16.37	...	...
...	...	x	x	42	Kastjäs.....	x	x	...	...
...	...	9.42	12.49	46	Gäddsjön.....	15.38	16.16	...	...
...	...	9.51	12.56	48	Hälleforsbruk.....	15.30	16.10	...	...
...	...	9.55	13.00	49	t. Hällefors.....	15.20	16.00	...	...
...	...	13.25	16.30	...	t. Falun C 52.....	10.30	10.30	...	...
...	...	16.05	19.40	...	t. Stockholm C 52, 71 ...	7.50	7.50	...	...
...	...	14.36	19.10	...	t. Göteborg C 52, 53.....	8.45	8.45	...	...

Landsvägsbuss Fredriksberg—Ludvika och
Ludvika—Fredriksberg. Se tab. 51, sid. 56.

Tidtabell vintern 1950/1951. All officiell Person- och godstrafik mellan Fredriksberg och Hällefors lades ned 1954-10-01. Kvar var nu bara bolagets egen godstrafik.

HFJ lok nummer 11 med kort godståg gör ett uppehåll i Tyfors på sin väg från Neva till Fredriksberg. Trafiken med överföringsvagnar Fredriksberg - Neva lades ned 1964-01-01 och överflyttades till sträckan Fredriksberg - Hällefors. Foto 1960, Erik Sjöholm.



Hällefors Bruks stationsområde, järnvägen är nedlagd, stationshuset syns bortanför portalkranen. 1970-07-01 lades godstrafiken ned. Det sista ordinarie godståget gick 19 juni. Säfsnäs Järnvägs spår mellan Hörken och Nittkvarn revs 1940 och sträckan Nittkvarn - Gravendal 1945-1946. Sträckan Neva - Fredriksberg revs 1964-1965. Sträckan Fredriksberg - Hällefors revs 1970-1971. Foto: 1971 Hans Eriksson.



Kung Gustav V brukade jaga älg i trakten kring Gravendal och höll då hov på herrgården nära stationen. Ett år fick vi elever på folkskolan åka extratåg dit för att sjunga för kungen, där han stod på trappen och vi viftade ivrigt med våra flaggor.

Det fanns ytterligare en tågsträckning, som gick från Fredriksberg till Neva och där anslöt till Inlandsbanan. Den trafikerades enbart med godstransporter på överföringsvagnar för de större godsvagnarna, som sedan kopplades till godståg med normal spårvidd.

När jag börjat folkskolan hände det, att jag flera somrar besökte mina farföräldrar i Filipstad.

Det gick att åka landsvägsbuss både till Filipstad och Ludvika, men jag blev ofta åksjuk på grund av dåliga vägar och diesellukt i bussarna. Men det var ju mer spännande att åka med ett pustande ånglok, som visslade och släppte ut ånga. Jag beundrade dessa fantastiska ånghästar, som var så kraftfulla och stänkade vid stoppen.

Jag klev på tåget vid Hammarbackens anhalt, nedanför Herrgården, ett stenkast från vårt hem vid Säfsjön, och gjorde den idylliska resan till Hällefors Bruk. Pappa hade ordnat så att konduktören jag kallade "Fresson" och egentligen hette Fredriksson, hjälpte mig med väskan över spåren till göteborgståget, ibland GDG-expressen, som tog mig till Daglösen för nytt tågbyte till Filipstad. Kommer än idag ihåg passagen genom Lokatunneln, det var häftigt, när det blev kolmörkt några ögonblick i kupén.

Min farfar, August, som då var pensionerad stationsmästare, brukade alltid möta vid Filipstad Västra, som var slutstation. Nu väntade några härliga sommarveckor bland blommor och bin, farfar var biodlare, farmor älskade blommor, sköna bad, kortspel, man blev verkligen bortskämd! Min faster köpte mig ett par leopardmönstrade badbyxor, som var på modet, och jag lärde mig simma.

Farfar, som var bördig från Hörken, var på 1910-talet stationsmästare i Frändefors vid BJ-banan, där far och hans syskon föddes. Innan pensioneringen var han verksam även i Håksberg och Sikfors.

Åter till HFJ-banan, tyvärr för persontrafiken, blev bilen vanligare i början på 50-talet, vilket medförde att den trafikdelen lades ner i mitten på decenniet. Godstra-

Fortsättning på sidan 11

BANMÄSTAREN

Organ för Sveriges Järnvägars Banmästareförening
Ansvarig utgivare: C. A. Nordin, Störången Telefon Störången 74
Redaktionsadress: Överbannmästare E. K. Ekholm, Klövsjö 70 11, Sthlm

Följande artikel finns införd i nr 6 1939 av tidningen Banmästaren. Den var utgiven av Sveriges järnvägars banmästareföreningar som var en facklig sammanslutning av banmästarna vid de svenska järnvägarna, bildad 1/7 1918. Observera att det var banmästare vid både SJ och enskilda järnvägarna som organiserade sig.

Tidningen Banmästaren gavs ut under tiden 1926- 1995. 1985 bytte den namn till Nya Signalen som speglade bättre verksamheten. Banmästaren hade blivit otidsenlig, både som namn på tidningen och som yrke.

Efter som den var en facklig tidning så var innehållet mycket riktad på de fackliga frågorna rörande banmästarna men det fanns genom åren många spännande artiklar och hågkomster från verksamheten var av nu följade är ett exempel på det.

Det kommer att publiceras fler artiklar ur denna intressanta tidskrift. **Robert Herpai.**

Banpost

Ända sedan järnvägarnas tillkomst och till dess bantelefonen började anordnas omkring 1910 och de närmaste åren därefter, bekantgjordes order om extra tåg, inställda tåg eller avsevärda tåggrubbingar m. m. till banbevakningspersonalen medelst banpost. Banposten nedskrevs på fastställt formulär och utsändes av station till närmaste banvakt, varefter den skulle befordras från banvakt till banvakt inom stationssträckan tills den kunde avlämnas å stationen vid stationssträckans andra ände. Banposten skulle framgå i samma riktning å linjen som det tåg för vilket den gällde. Det var ett tungrott och tidsödande system för ordergivning och var i likhet med det nuvarande icke alltid effektivt.

Om vädret medgav användandet av trehjuling — fordon med utväxling fick ej användas av banvakter på den tiden — gick det ju någorlunda raskt och var icke heller allt för tröttande all komma fram, men om t. ex. ett snöfall gjorde att banposten måste framföras till fots, kunde det vara oerhört både tröttande och tidsödande att framföra desamma. Det var också vanligt att dessa banposter kommo tätare vid större snöfall. Detta kunde vara beroende av olika anledningar. På grund av snöfallet måste i vissa fall de ordinarie tågen göras kortare än vanligt och extra tåg därför anordnas. I andra fall måste vissa tåg helt inställas på grund av ovädret, snöplogståg anordnas etc. Allt sådant skulle kungöras medelst banpost och det kunde inträffa att banvakternas hela arbetsdag på detta sätt åtgick till befordran av banposter i båda riktningarna.

Undertecknad påminner sig särskilt den 9 mars 1908, då jag tjänstgjorde i Västmanland, såsom en av de svårare banpostdagar, vilken räckte från morgonen till kvällen och uttog mina krafter till den yttersta grad, att jag måste uppjuda all min energi för att motstå lusten att lägga mig ned i snön och uppgiva allt.

En efter ortens förhållanden ovanligt svår snöstorm hade rasat hela natten och fortsatte med oförminskad kraft under hela dagen. Att använda trehjuling var



Även om bilden ovan visar ett snöröjt spår är det nog lätt att förstå hur tungt det var för banposten att ta sig fram. Bilden är tagen vid en Norrlandslinje 1945, okänt var. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

omöjligt. Omedelbart sedan jag till fots utfört morgoninspektionen kom den första banposten, med vilken jag gick norrut för att efter omkring 5 km, möta min kollega, som lämnade mig en banpost, som jag hade all befordra till kollegan åt söder, av vilken jag fick en åt norr o. s. v. Efter hand blev det allt svårare all gå. Redan på morgonen var snön 20–40 cm. djup men den var lös. Sedan den under dagen dels drivits ihop och dels pressats av tågen, blev den hårdare. För varje steg fick jag lyfta foten som i en trappa med 20-30 cm. höga steg, enär snöns fasthet bar ungefär halva min tyngd, medan jag sjönk igenom för varje steg jag tog.

En annan banvakt, en äldre man, hade samma dag liksom jag gått fram och åter med banposter. När han omkring kl. 16 både överlämnat sin banpost 6 km. från hemmet och befann sig på återväg, överväldigades han av trötthet i sådan grad att han satte sig för att vila i lä bakom en slipersstapel bredvid banan. c:a 2,5 km. från hemmet.

Tack vare skenet från handsignallyktan upptäcktes han där av den banvakt som från kl. 17 övertagit bevakningstjänsten och nu var på väg norrut med en ny banpost. Mannen befann sig då som i en dvala och hade väl, om icke kamraten upptäckt honom, efter någon stund dukat under av köld. Nu hjälptes han hem, drack varm mjölk och brännvin, var i tjänst påföljande morgon och ville aldrig höra talas om sin malör vidare. Han ansåg den tydligen som ett ovärdigt svaghetstecken.

Banposterna hava ersatts av bantelefonen, vilket måste ses med stor tillfredsställelse ur såväl ekonomiskt som humanitärt hänseende.

När snöstormen viner skall jag dock alltid minnas, huru jag som ung banvakt trötkördes av de banposter, vilka jag befordrade över min skogssträcka i Västmanland den 9 mars 1908.

Vad säger rösten från övre Norrland?
—d.

Karl Erik Pettersson berättade för Bo Mainell



Karl Erik (Cubben) Pettersson i Ybo1s657 Falun 1954. Foto: Bo Mainell.

Karl Erik (Cubben) Pettersson, sedermera Ring, numer i minne bevarad, kom från Norrland till Falun 1949, som befördrad

rälsbussförare, 28 år gammal. Han var bland de första från SJ som började i Falun efter förstatligandet. Cubben var mycket intresserad av flyg och hans kompis i Norrland hade en egen Piper Cub som de ofta flög med. En gång tyvlånade Cubben maskinen och flög ensam, utan certifikat. Det blev inte roligt för honom när han återkom med maskinen som var i helt skick.

Jag åkte så ofta jag kunde med honom i olika rälsbussar, från början Hilding Karlssons. Den han gillade bäst var Ybo1s 657. Gick fint på spåret, var lågmäld och i skick som ny. Sämsta bussen var en Ybo1 651.

Den gick dåligt, skakade våldsamt och motorhuven hade dålig isolering. 1953 kom de nya Y7 bussarna. Det blev en väsentlig skillnad.

Cubben hade som hobby att laga armbandsurs och väckarklockor. Det hände att han hade fem armbandsur på sina armar samtidigt när han körde, för att kolla att de fungerade. Han fick snabbt kunder från Målung och på de flesta bemannade stationerna i Dalarna. Min pappa hade samma hobby. Jag hängde över honom som liten när han fixade sina ur på köksbordet och svor, när någon skruv eller annat hamnade på golvet. Ofta såg jag också Cubben med ändan i vädret ivrigt sökande någon skruv.

När min pappa dog fick han överta alla hans prylar. Cubben bodde flera år i ett uthyrningsrum med toalett. Det hände att vi drack grogg och pratade skit.

År 1955 hamnade jag i Östersund på A4 som befälselev. En underbar tid som jag skildes från efter 15 månader.

Vasaloppsdagen 1957 hände en katastrof. Cubben körde från Falun och skulle till Borlänge och Mora. I Hinsnoret hände det.

Han hade ett Y7 eller Y8 tåg och skulle i Hinsnoret möta ett tåg från Borlänge som bestod av en Yb01s. I infarten till Hinsnoret hade han en vinge på semaforen och körde på. Helt plötsligt hamnade han på samma spår där mötande bussen stod. Cubben nödbromsade, rusade bakåt och skrek. "kasta er på golvet, vi krockar". Det small ordentligt. Alla i Cubbens

tåg klarade sig men i den mötande bussen omkom två resande. Nämnas skall att när olyckan blev känd på radion proppades vägen igen av bilar till Hinsnoret. Ambulanserna hade mycket svårt att ta sig till och från platsen.

Dagen därpå anlände polisens utredare, distriktschefen Hagelin från Gävle och representant från facket. Cubben vallades på platsen och fick redogöra för vad som hände före och efter smällen. Han mådde givetvis inte bra, men med tanke på hans starka fysik klarade han det bra. Han blev avstängd under utredningstiden och fick vara hjälpredd i rälsbusstallet och dess verkstad. Givetvis blev det blodprov som var ok. Däremot glömde de att testa tågklararen.

Cubben blev inte fälld för olyckan, det gick inte att bevisa att semaforen visade en vinge. Frågan kom upp om han hade somnat. Då hade han inte haft möjlighet Bussarna dagen efter kollisionen i Hinsnoret. Foto: A-Bild.



Cubben, Hagelin och fackrepresentant i Hinsnoret.

att rusa ut och varna för smällen så tidigt, vilket de resande bekräftade.

Han var en snäll, trevlig och omtänksam människa, omtyckt arbetskompis och charmade ofta trevliga damer.

Bo Mainell



Rälsbussföraren i den påkörda bussen hjälps ut. Foto: A-Bild.

Bo Gyllenberg

För femtio år sedan – Östergötland 1962.

Detta år tillbringade jag några dagar i landskapet på tåg och moped! En av dagarna åkte jag blandat tåg på Vikbolandsbanan mellan Söderköping och Valdemarsvik och andra dagar motorvagn på övriga smalspårslinjer i Östergötland.

Här kommer några foton från dessa dagar.



I Valdemarsvik fanns fortfarande möjlighet att ta kol men kolgivningsanordningen föreföll mycket enkel.



1639 Avgående godståg från Valdemarsvik mot Norrköping den 13 juni 1962.

1652 Solberga grusgrop den 14 juni 1962. Här arbetades för fullt och enligt uppgift gick det ett tåg om dagen från grusgropen till arbetena med breddningen av Finspångs-banan.



Söderköping, avgående godståg den 13 juni 1962 mot Valdemarsvik. Personvagnen är BFp 363 (fd VGJ 1365). Under färden gjorde tåget uppehåll i Gusum och Ringarum.

Under det två timmar långa uppehållet i Valdemarsvik blev det tid för både vykortköp och fotografering på bangården.



1651 En av hållplatserna på linjen Linköping – Ringstorp var Greby och spåret som går in till vänster om plattformen går fram till Solberga grusgrop. Foto 14 juni 1962.



fiken blev kvar till 70-talet, då industrin i Fredriksberg ändrade karaktär och till slut fanns inget underlag kvar för tågtransporter. Kort därefter lades all trafik ner och rälsen bröts upp!

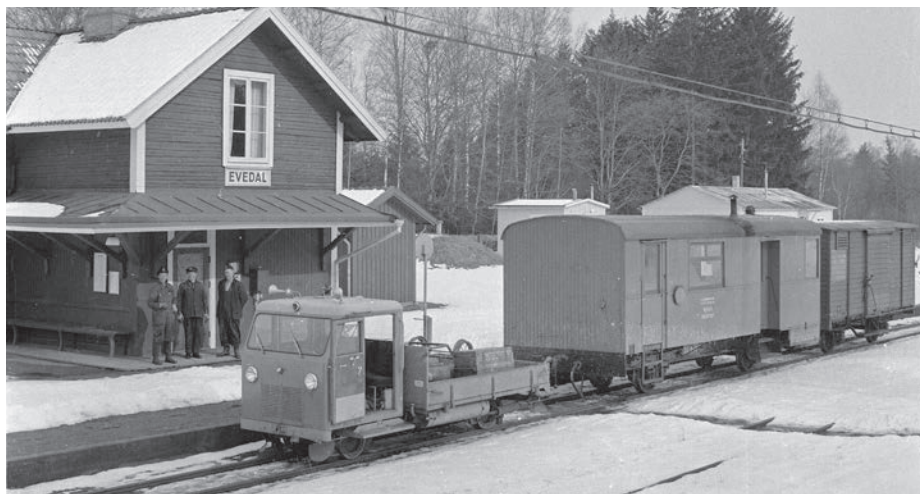
Bara för något år sedan besökte jag min barndoms hemtrakter och kunde faktiskt åka bil från Hällefors till Fredriksberg på den gamla banvallen, som var någorlunda intakt, men egentligen avsedd för cykel och fotvandring. Det blev en ganska känslösam nostalgitripp, kunde bl.a. konstatera att de ursprungliga stationshusen i Gravendal) Pantsartorp, Silkesdamm och Sävenfors fanns kvar, men nu omgjorda till privatbostäder. Andra spår från en svunnen epok, skylten Gravendal på det gamla stationshuset plus en gammal rostig bicykel, bilden nedan, skylten på HFJ-huset i Hällefors. Efter Silkesdamm fanns stenfundamenten kvar på båda sidor om landsvägen, där järnvägsbron en gång gick över. Det gamla stationshuset låg naturskönt bland björkar vid Sävsjön.

Tänk, om man kunde vrida tillbaka klockan till den här tiden och återuppleva vissa ögonblick - det var i en idyll vi barn och ungdomar växte upp i under efterkrigstiden.



Krister Persson

Bangårdsvagn 849 - före detta SJ XF1p 715



I Sidospår 2/2012 hade Anders Jansson en fin artikel om SJ smalspåriga motorvagnar.

Där skrev han bland annat om NVHJ X1 som blev SJ XF1p 715 som till slut byggdes om till bangårdsvagn 849.

Denna bangårdsvagn användes som personalvagn av spårsvetsarna vid 27:e bansektionen Vitalis Lindgren och Frits Karlsson som var placerade i Växjö.

Vagnen transporterades runt över hela 27 bansektionen där spårsvetsarna befann sig på sina jobb tillsammans med en följevagn där redskap förvarades.

Här kommer två bilder på den före detta motorvagnen i skepnad som bgv 849.

Den första bilden är från Evedal strax norr om Växjö där man även ser följevagnen.

En ny dörr har tagits upp i ena änden. Mittfönstret, den infällda dörren samt fönstret vid föraränden har lämnats

kvar. Jämför med bilden i Sidospår 2/2012 sid 12.

Den andra bilden är en interiörbild från kortändan som ursprungligen var förarplatsen med sina fönster.

Från vänster banarbetaren Sune Eklund och spårsvetsarna Vitalis Lindgren och Frits Karlsson.

Fotograf är Lennart Petersson.



Modelljärnvägstidningen



Smalspårigt...

...utges av Modelljärnvägsföreningen Smalspårsfrämjandet, en förening som du kan bli medlem i!

För medlemsavgiften (f.n. 150:-/år) så får du fyra nummer av tidningen direkt hem i din brevlåda. Besök www.smalsparigt.org för att få veta mer om verksamheten.

Namnet till trots så är inte föreningen bara till för de som bygger smalspår, utan tidningen och verksamheten riktar sig till de självbyggare som bygger sina egna modeller av nostalgiska och småskaliga järnvägsmiljöer, såväl smalspåriga som normalspåriga. I Smalspårigt presenteras också förebildsartiklar och historiska reportage. Känns detta rätt för dig, tveka inte, bli medlem i föreningen!

Medlem blir du genom att betala in 150:- till

PlusGiro 91 00 89-2 och ange namn, adress och telefonnummer så kommer nästa tidning (och de tidigare utgivna under året) med posten.

Erik Sundström 1960-talets malmvagnar



BESK-datorn på KTH.
Kontrollpanelen till
vänster.

vecklingsarbetet skedde i nära samarbete med LKAB och leddes av Per Erik Olson på Maskintekniska avdelningen.

Ökning av axeltrycket krävde rälsutbyte och omläggning förbi en bro. För att kunna ut-

En stark tillväxt märktes på 1950-talet i Europa efter världskriget, både för industri och transporter. Järnvägarna bildade Europeiska Järnvägsunionen för att anpassa broms- och säkerhetssystem för internationell samtrafik. Man beslöt att förbereda för gemensamma centralkoppel och nybyggda lok och vagnar skulle ha buffertbalkarna utförda med stora urtag för nya koppel. Tyvärr kunde man inte enas om det skulle bli av rysk eller amerikansk typ, eller någon som hade använts på motorvagnar och tunnelbanor. Varje gång man närmade sig det föreslagna årtalet var det dessutom något av de stora länderna som begärde ännu senare tid.

Malmtrafiken från Kiruna och Gällivare ökade så mycket att man skaffade 1740 malmvagnar till Mas. De var i stort sett som vagnarna från 1901, men med rullager och svetsad korg. Man hade hårda krav från LKAB på ökning av kapaciteten, och beslöt att köpa nya större malmvagnar, öka axeltrycket och införa centralkoppel. Det var ett dyrbart projekt som skulle kräva investeringar även i hamnar och gruvor. Ut-

nyttja vagnarnas högre lastförmåga utan stora ombyggnader av hamnarna i Luleå och Narvik var det viktigt att ha en snabb tömning av vagnarna. På malmbanan hade man sedan 1889 treaxliga vagnar med botten-tömning genom luckor mellan axlarna. Banor i Mellansverige hade gaveltippning som i Västerås, vagnvändare som i Oxelösund, sidoluckor som i Hargshamn eller gripskopor. Problemen med bottenluckor var att deras storlek var begränsad av mit-taxeln och att de försvårade placering av broms och draginrättning. Att bara förlänga vagnarna skulle leda till att tömningsanläggningarna i hamnarna inte hade plats för så många vagnar. Att köra extra långa tåg med de korta Mas-vagnarna innebar olycksrisk om tåget vid start kom i pendling som skedde 1956.

SJ beslöt då att ordenligt utreda frågan om nya vagn typer och köpa flera prototyper från olika tillverkare. I första hand valde man treaxliga vagnar något längre än Mas, högre och med något större axelavstånd. Lastförmågan skulle ökas från 42 till 60 ton. Man skulle också prova några mo-

deller med boggier, då man misstänkte att längre treaxliga vagnar skulle kunna skada rälsen.

Det var ett stort projekt som skulle ta flera år, med mätning av påkänningarna i räls och fjädringssystem, och provkörning av lastade prototyper. För utvärdering skulle man använda datorer.

Fanns det datorer på 1950-talet? Alla ingenjörer hade räknestickor för multiplikation och division. Mekaniska räknemaskiner hade sedan länge tillverkats t ex i Åtvidaberg, men elektroniken hade inte hunnit så långt. Transistorer kom i början av 1950-talet, men var inte många och inte så pålitliga. Minneskretsar fanns inte, och televäxlar byggdes med reläer. Man började just diskutera hur man skulle kunna bygga elektriska räknare, och internationellt ledande var amerikanska IBM, som till några högsolor som KTH i Stockholm levererade maskiner där minnet var en roterande magnetisk hårddisk, och inläsningsdata och program låg som stansade hål i hålkort. Jag studerade då sedan 1950 hållfasthetslära på KTH och gjorde några beräkningar på IBM, men programmeringen var svår, då minnesadresserna måste väljas så att disken hade roterat lagom långt när nästa minnescell skulle avläsas. Samtidigt bildades en statlig matematikmaskinnämnd som 1950 strax bakom Stadsbiblioteket i Stockholm byggde BARK (binär automatisk relä kalkylator) och 1953 började bygga BESK (binär elektronisk sekvens kalkylator) i KTH gamla lokal på Drottninggatan.

Som jag berättade i Sidospår 2/07 var

"Återtåget från Norge". Vagnarna åter i Sverige efter den ofrivilliga vistelsen i Narvik, här fotograferade strax utanför Gällivare 25 september 1957. Foto: Erik Sundström.



SJ en tidig användare av BESK 1957 i samband med att maskintekniska byrån förberedde övergång till centralkoppel på malmбанan. Speciellt ville man undersöka om man genom lämpliga fjädrar i koppel och hjulupphängning kunde undvika sådana olyckor som just hade hänt med pendlings i samband med misslyckad start. Jag arbetade några månader som datorkonsult och programmerare och fick fram regler för fjädrarna. Sedan blev det en tvist om SJ skulle ha dator på maskintekniska byrån men det blev på ekonomikontoret och P-E Olson lämnade SJ och blev chef hos en leverantör av betongslipers.

De första fem prototyperna till malmvagnar levererades 1957 och var treaxliga och fick litt Mar. De var mycket större än de traditionella litt Mas och kunde lasta 57 ton, redan 1960 höjt till 60 ton. De hade längre axelavstånd än Mas och många nya ideer för axelfästningen. Några Mas blev ombyggda med centralkoppel i en ände för att kunna ta med Mar-prototyperna i tåg för utprovning med början i september 1957 på malmбанan kring Gällivare. Man mätte vibrationer t ex i kurvor och broar. Så skedde en miss i planeringen. Ett tåg som skulle kontrollera vad som skedde vid bromsning i stark utförslutning avsändes mot Narvik men kom inte tillbaka. Det visade sig att man inom norska statsbanorna var irriterade över att inte ha varit inbjudna till diskussion om de nya vagnarna och kopplen. Då tåget kom ned till Narvik blev både prototyperna och kopplingsvagnarna undanställda på ett sidospår då de enligt NSB "inte var utrustade enligt internationella normer". Där blev de kvar några veckor medan SJ bad NSB om ursäkt. Bilden till vänster visar en av vagnarna 106740-106744 på tillbakafärd med centralkoppel av rysk modell.

De första prototyperna hade problem med fjädring både för axlar och koppel, och de överläts 1960 till LKAB för användning internt i hamnen. Flera prototyper provades och man började bygga om alltfler av de tidiga Mas-vagnarna. Mar-vagnarna blev inte gamla, de var alla slojade 1966. Arbetet med olika prototyper fortsatta till 1965 då SJ beställde 120 boggivagnar och LKAB året därpå 110 vagnar, i visst samarbete med Lamco's 1965 öppnade malmбанa i Liberia. Inte heller de nya boggivagnarna fyllde villkoren för tömningstid och säkerhet, och 1967 startade utvecklingsarbetet för en ny typ av boggivagn. 🚂

Källor: E B Persson & Rolf Sten : Fakta - Statsbanan Luleå - Riksgränsen

Börje Göransson

Ferrostradius Morbidus



Senaste utbrottet av Vaporus Dillerium rapporterades från järnvägslinjen mellan Boden och Haparanda 1-2 september. Utbrottet var dock av de lindrigare slaget eftersom det bara var dieselloksrök. Lennart Lundgren lyckades fånga en av händelserna med sin kamera.

En sjukdom som de senaste decennierna ökat kraftigt är FERROSTRADIUS MORBIDUS, eller järnvägsгалenskap. Det tragiska med sjukdomen är att den tycks omöjlig att bota. Den tycks ligga latent hos de flesta småpojkar, och det räknas som helt normalt att dessa tycker om tåg och drömmer om att bli lokförare. Dess intressen upphör vanligtvis i 10-12 årsåldern, men, och här kommer vi in på problemen, hos vissa individer avtar inte tågintresset då, utansyns snarare tillta, ofta på oroväckande sätt. Hur yttrar sig då symtomen? Patienten syns oftast helt normal, tills han, för det är nästan alltid en han, på något sätt påverkas av järnväg. I olika grader av ansträngning försöker han få en skymt av tåget, annat rälsgående fordon eller annan järnvägsrelaterad företeelse. Variationerna är otaliga.

Det starkaste njutningsmedlet för de flesta järnvägsгалna är det så kallade ånglokomotivet. Vid åsyn eller åhörning av dylika kan en till synes frisk och harmonisk man visa beteenden som hans omgivning aldrig kunnat ana. Han störtar, blind för allt, mot föremålet för sitt intresse, ofta medförande en eller flera kameror, vid svårare fall, även bandspelare. Skyr inga medel att komma så nära ånglokomotivet som möjligt. Härvidlag kan den försynte och tillbakadragne bli en hänsynslös egoist mot eventuella andra järnvägsгалna. Han drabbas av olika grader av ångvansinne, VAPORUS DILLERIUM. De sjuka, vilka normalt vistas i frihet, samlas flera gånger årligen till fullkomliga orgier. Man försöker då resa i tåg, dragna av ånglokomotiv i så ålderdomliga vagnar

som möjligt. Stannar ideligen i naturen, störtar av tåget under stor villervalla, behängda med kameror och annan utrustning. Tåget backar bort, kommer sedan framrusande, utstötande massor av sot och rök för att uppnå maximal naturförstörelse. De resande, av vilka de flesta nu uppnått VAPORUS DILLERIUM tar otaliga bilder film och ljudinspelningar, samt drar väl lustigt in kolröken. Så upprepas företeelsen som kallas fotokörning, gång på gång, ofta i två dagar. Dylika resor kan givetvis ingen normal människa uthärda. Vissa svårare fall av FERROSTRADIUS MORBIDUS använder även sin fritid till att vårda och reparera åldriga lok och vagnar. Trots allt finns inga bevis för att de järnvägsгалna skulle vara farliga för sin omgivning. Det är svårt att säga vad som utlöser sjukdomen, allmänheten märker inte mycket av den, men kan inte undgå att lägga märke till vissa svåra fall, som vilken tid som helst på dygnet och året stryker omkring i järnvägsmiljöer. 🚂

Om FERROSTRADIUS MORBIDUS.

Den här artikeln var första gången införd i Ostkustbanans Vänners tidning Skenbladet 1/1982.

På mångas begäran kommer den nu i repris och trots att det har gått 30 år så är det mycket som är sig likt när det gäller järnvägsintresset.

Även om det numera är mindre med ånga så väcker både diesel och el stor uppmärksamhet.

Rolf Sten



Apropå boken:

SJ:s ånglok skriven av Lars Olov Karlsson

En intressant historia över ånglokens utveckling och placeringar. Loken flyttades till olika stationer efter behov av dragkraft. Det ligger mycket arbete och forskning i detta verk av Karlsson. Tyvärr finns det påpekanden att göra.

På sidan 23 finns en bild där SJ testar KK-broms. Skribenten på Hvar 8 dag har fel bansträcka (Bräcke-Ånge). Bansträckan är Bräcke-Långsele och tåget på sydgång står utanför Grötingen. Bron i bakgrunden är bron över Gimån. Ån rinner genom Bodsjön, under bron i bakgrunden in i Idsjön och efter många mil ner i Ljungan vid Torpshammar.

I Ånglokläran 1949 anges att lokpannan är fast förankrad i framänden i lokets ramverk. Det står likadant i 1921 års loklära. På sidan 47 påstår Karlsson att pannan ligger fast monterad i bakkant och kan utvidga sig framåt.

I Ånglokläran 1949 sid 17, Stycket 64 citat: av samma skäl fästes en lokpanna endast i framänden vid ramverket, under det att bakänden kan glida på lister, allteftersom pannan uppvärms eller avkyles.

Under min tid på Huvudverkstaden i Östersund talade man om en förlängning av pannan vid 12 kg tryck till 14,7 mm.

Även på sidan 8 påstår Karlsson att pannan är fast monterad i bakkant och återkommer på sidan 47 samma påstående.

På sidan 31, lok S10 1731, angående påbyggnaden. Den kan mycket väl vara för vedlämpare men på sidan 50 finns en kombinerad eldare-konduktör. Det är kanske hans passage till resande vagnar.

I övrigt mycket läsvärd med fina foton på lok. En del väcker minnen från min tid som eldare på och förare på en del av dessa.

Trots påpekandena, en mycket bra och fin översikt av olika lok i Sverige.

Arne Bruman

Apropå Historien om en masonitskylt

En liten komplettering till Ulf Diehls artikel i Sidospår nummer 2 sidan 16 om tillfälliga nummerskyltar av masonit på lok.

Vid påsk 1949 åkte jag med Bromma-scouterna till skidlager i Hansjö vid Orsa. Vi åkte tåg från Stockholm till Krylbo, bytte där till den året innan elektrifierade och förstatligade Södra Dalarnes järnväg och fortsatte med ett eltåg till Borlänge, där det blev ett uppehåll medan vi bytte till rälsbuss. Jag observerade då att loken från tidigare SDJ och BJ hade fått masonitnummerskyltar fastsatta utanpå de tidigare gjutna nummerskyltarna. Skyltarna hade överst texten STATENS JÄRNVÄGAR, i mitten nummer och littera, men nedtill inte tillverkarår som på andra SJ lok, utan årtalet 1948, alltså förstatligadeåret. Dessutom hade loken på sina buffertbalkar kvar de tidigare numren från SDJ och BJ. Masonitskyltar var tydligen en snabblösning medan gjutna nya skyltar och målning av buffertbalkar fick vänta till nästa revision.

Erik Sundström



Två erbjudanden från Föreningen Bergslagsarkiv

Årsboken *Bergslagsarkiv* 2003 med Mats Fredings intressanta uppsats *Nybergs gruvfält och järnvägen till Striberg*
50 kr inkl. porto (ord. pris 70 kr)

Bli medlem i Föreningen Bergslagsarkiv och få dubbelnumret 2011–2012 av årsboken samt som bonus *Bergslagsarkiv* 2003
150 kr

Den extratjocka årsboken 2011–2012 utkommer under hösten och innehåller bl.a. bidrag om Hedesunda silvergruva, Virsbo bruk och gruvlok i Nordmark.

Sätt in det aktuella beloppet på föreningens plusgirokonto 439 81 43-0 och ange »Sidospår» samt namn och adress.

Som medlem kan man också delta i exkursationer och seminarier. Se mer om föreningen på www.bergslagsarkiv.se!



Recenserat

Kenneth Larsson har läst!



Latrinexpres- sens historia i ny bok

En del järnvägar har en mer glamorös historia än andra, till exempel Orient-expressen med lyx, flärd och spännande de-

stationer. Raka motsatsen är de utpräglade nyttobanorna. En sådan är järnvägen Spånga-Lövsta, SLJ, som Stockholms stad lät anlägga och som under nästan ett århundrade transporterade huvudstadens sopor och latrin, från Stockholm Norra och Stockholm Södra till den stora soptippen och förbränningsanläggningen vid Lövsta sopstation, en föga ärofull men nog så nyttig uppgift för en liten bana.

Om denna huvudsakligen ånglokstrafikerade bana har de båda järnvägsentusiasterna Bengt H.F. Johansson och Lars Andersson skrivit en läsvärd och trevligt illustrerad bok, *Järnvägen Spånga-Lövsta 1889–1970 – en järnvägslinje där ångloken dominerade* (ISSN 978-91-978183-7-7), utgiven av Hässelby hembygdsförening som nr 14 i deras skriftserie.

I boken ges en intressant bakgrund till järnvägens tillkomst och hur det kom sig att Stockholm-Västerås-Bergslagens järnvägar tog sig an uppgiften att sköta trafiken på den 7,2 km långa normalspåriga oelektrifierade bibanan.

Att ta hand om Stockholms latrin och sopor var en stor uppgift och under en period i slutet av 1800-talet försökte ett företag i Lövsta till och med föda upp grisar som utfordrades med matavfall från sopvagnarna! 2 000 grisar gick runt i det fria och smaskade belåtet i sig av godsakerna. Den här affärsidén höll naturligtvis inte och efter bara några år återgick man till normal sophantering.

Redan från början hade Spånga-Lövsta järnväg persontrafik. I starten var den blygsam, bara en enstaka personvagn som följde med i soptågen men efterhand blev det en mera reguljär trafik, med genomgående tåg från Stockholm och till banans enda station, Riddersvik. En station som så småningom av demografiska skäl fick nytt namn, Hässelby Villastad.

På 1930-talet målades de tidigare rödbruna sopvagnarna om med skimrande aluminiumbronsfärg och i folkmun fick tågen därefter smeknamnet Silverpilen.

Livet på banan skildras i boken genom korta, närmast rapsodiska glimtar och kapitel. Texten är dessutom överskådligt redigerad och det gör den mycket lättläst men ibland hade man som läsare velat ha lite mer fördjupning.

Bra är däremot det rikhaltiga bildurvalet. Det kryllar av fina ögonblicksbilder, till exempel bilden på SWB nr 47 som 1914 brakade rakt igenom lokstallsväggen i Riddersvik.

Persontågen på SLJ rullade fram till den 1 december 1956 och den 10 september 1970 avgick det sista soptåget. Därefter revs banan nästan omedelbart och i dag är delar av den cykel- och promenadväg. Vad som hänt med banan efter nedläggningen skildras för övrigt i ett eget kapitel.

I slutet av boken finns också en genomgång av vilka lok och vagnar som trafikerat SLJ. Ångloken dominerar, först i slutet av banans levnad dyker det upp några dieslar i form av T21 och T23. Och som ordförande i museiföreningen Skånska Järnvägar gläds man naturligtvis över att få se bilder på J 1393, ångloket som efter sin soptågskarriär hamnade på Falsterbobanan och numera finns bevarat hos museijärnvägen på Österlen.

Det ges ut en hel del järnvägslitteratur av olika hembygdsföreningar i landet. Mycket håller tyvärr inte så hög klass och åtskilliga av de här böckerna innehåller både fakta- och slarvfel.

Därför är det roligt att kunna rekommendera den spänstigt skrivna och föredömligt välillustrerade boken om SLJ. Till det positiva omdömet bidrar förstås bokens format som gör bilderna rättvisa.

Jan-Anders Wihérén har läst!



Järnvägsminnen II av Per Lindh

På 150 sidor skildrar Per sin järnvägsmanabana under tiden från ångloksdriftens slutskede på det svenska järnvägsnätet till de

sista yrkesverksamma åren vid Järnvägsinspektionen med de allra modernaste järnvägsfordonen. Boken spänner således över nästan ett halvsekel. Eftersom jag själv

bara är fyra år yngre än Per och, liksom honom, varit järnvägsintresserad ända sedan barnben känns väldigt mycket igen, vilket gör boken till ett trovärdigt dokument av ett stycke svensk järnvägshistoria.

I boken, som är välskriven och innehåller många och härliga bilder, får vi följa Per på hans väg genom yrkeslivet inom järnvägen men också som aktiv medlem inom SJK, inte minst när det gäller SJK:s eget ånglok Sb 1306 och alla de resor som gjordes med SJK-tåget och där Per tjänstgjorde som förare och eldare. I förordet skriver Per att boken är avsedd att kunna läsas av personer som inte är så insatta i järnvägens "fikonspråk" och att därför många termer förklarats. Detta är alldeles utmärkt och boken lämpar sig därför väl för såväl den inom området bevandrade som den järnvägsintresserade allmänheten. Dock har jag funnit en benämning där jag tror att det hade varit bra med en närmare förklaring. På sid. 35 finns en bild av elektroloket Du 132, en "stålparentes". Av bildtexten framgår att "parenteser" var tråkorslok som fått stålhytt i en eller båda ändar efter kollisioner. Så långt gott och väl men varför de kallades för "stålparentes" framgår inte. Anledningen var att dessa lok i SJ:s förteckning över lok och vagnar (dåvarande särtryck 77) angavs med "(S)" i den tekniska beskrivningen.

Ett par faktafel har jag noterat och jag har också satt frågetecken för några uppgifter.

Mittbilden på sid. 19 kan inte vara tagen i Billesholm. Där fanns inga plattformstak och ingen skylt med texten "Plattform 2". Troligen är bilden tagen i Landskrona sista trafikdagen den 29 maj 1960 men sannolikt inte av det sista tåget (se stationsklockan).

Av texten på sid. 86 kan man få uppfattningen att Xoa6 endast trafikerade sträckan Stockholm C – Upplands Väsby, och så var kanske fallet den första tiden, men jag har själv åkt i Xoa6 260 Södertälje – Stockholm C den 30 juni 1963. Enligt Sveriges Kommunikationer var det då samma tågnummer även norr om Stockholm C mot t.ex. Upplands Väsby och Märsta, så tågen bör ha varit genomgående.

Uppgiften överst på sid. 94 att F-loken, som såldes till Danmark, fick hytten ombyggd till "den smalare danska (internationella) profilen" vill jag också sätta ett frågetecken för. I Sveriges Järnvägsmuseums och Järnvägsmusei Vänners årsbok Spår 2010 finns en utförlig artikel om F-loket men där nämns inget om någon sådan ombyggnad. Dessutom är det väl samma normalprofil i

Danmark som i Sverige och den smalare profilen förekommer på kontinenten? Av bilder på F-loken från Sverige och när de tjänstgjorde i Danmark som DSB littera E är det svårt att se någon skillnad på hyttbredd. Jag har också själv vid flera tillfällen sett såväl de svenska som de danska loket i tjänst i Danmark utan att notera någon skillnad i detta hänseende.

På sid. 103 står det att den sista resan med ett SJ-ånglok innan SJ avvecklade ångloksdriften den 1 april 1972 skedde den 23 februari detta år (Stockholm – Uppsala – Enköping och åter). Detta är inte korrekt eftersom den sista resan med ett SJ-ånglok före den 1 april 1972 genomfördes av SJK:s Skåneavdelning med E2 1194 Malmö C – Ystad – Eslöv – Malmö C den 31 mars 1972.

Ovanstående iakttagelser förtar dock inte på något sätt bokens förtjänster. Några kanske tycker att de detaljerade uppgifterna om tågnummer och tidsangivelser vid förseningar m.m. kunde ha utelämnats men för en kalenderbitare som jag ger dessa uppgifter bara ett mervärde. Utan dessa uppgifter förloras lite av helheten. Boken rekommenderas varje sann järnvägsvän!

Tillägg:

Sedan jag skickat in min recension till redaktören har Per fått tillfälle att kommentera mina punktsatser. Jag vill därför göra följande tillägg. Kanske kan det komma fram ytterligare uppgifter, t.ex. i Järnvägshistoriskt Forum.

Att mittbilden på sid. 19 är tagen i Landskrona och inte i Billesholm (18.54 enligt klockan) är vi överens om. Tyvärr har jag inte tillgång till den sista tidtabellen men en titt i sommartidtabellen för 1959 visar att tåg 2170 avgick Landskrona 19.05, vilket stämmer väl in på klockslaget då bilden togs. Härefter följde tåg 2171 från Billesholm 20.02 och till sist tåg 2172 från Landskrona 21.00. Rälsbussarna övernatade i Billesholm. Det kan givetvis vara så att det sista tågparet (2171-2172) antingen slopats i den sista tidtabellen eller att det ställdes in sista trafikdagen, men jag vill nog ändå hävda att det troligaste är att även dessa tåg gick den 29 maj 1960 (som var en söndag), särskilt som de hade anslutningar i Billesholm till tåg på Västkustbanan. Frågan om F-lokens hyttbredd minskades hos DSB kanske kan besvaras av någon annan. Med tanke på att många andra svenska järnvägsfordon exporterats till Danmark, t.ex. NBJ T-lok, YBo-fordon, TGOJ Deva-vagnar, utan någon minskning av bredden tycker jag det verkar tveksamt om så skulle ha skett med F-loken.

Avsändare:
Järnvägmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B Förenings-
brev



Modelltågshelg 6-7 oktober kl 10-16

Sveriges största modelltågsutställning • Klassisk Märklinanläggning 1940/50-tal • Flera modell-järnvägar i olika skalor • Workshop i modulbygge Radiostyrda bilar och båtar • Minitåg • Marknad
Arrangeras i samarbete med Järnvägmusei Vänner.

www.trafikverket.se/museer/modelltag12



ÖPPETTIDER

.....
September - maj
är museet öppet
tis - sön kl 10-16

Det spökar på höstlovet 27 oktober - 4 november

Sveriges Järnvägmuseum är sig inte likt och mycket spännande kommer att hända, brrrr! Spökteater, spökpysel och sagoläsning. En läskigt inredd spökpädel rullar mellan Gävle central och museet 29 oktober - 2 november. Rysligt välkomna!

www.trafikverket.se/museer/spoklov

Bitar av verkligheten

Den sista utställningen på Sveriges Vägsmuseum i Borlänge är en LEGO-resa genom samhället. Tåg, väg, båt och flyg i en 30 meter lång LEGO-utställning. Missa inte detta! Visas i Pylonen året ut.

Under 2013 flyttar Sveriges Vägsmuseum till Sveriges Järnvägmuseum på Rålsgratan 1, Gävle.

www.trafikverket.se/museer/borlange



STAD



Har du en smartphone kan du scanna QR-koden med hjälp av en app och ta del av Sveriges Järnvägmuseums program!



**SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM**
TRAFIKVERKET

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