

SIDOSPÅR 4/12

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjö Museichefen har ordet

Variation i vardagen

I skrivande stund varvar jag ner efter att precis ha blivit uppskrämd av en medarbetare, sminkad till zombie, i sällskap med en liten minihäxa. Det är höstlov med spökerier och teaterbus på Sveriges Järnvägmuseum. Lite tidigare på dagen har jag suttit tre timmar med Trafikverkets Internrevision som granskar museets tågtrafik under två dagar. Det går inte att klaga på spännvidden i museiverksamheten. På tal om spännvidd så har jag och museet blivit involverade i ännu ett regeringsuppdrag om en snabb men långsiktig lösning för kulturavet efter det civila flyget. Det ägs i dag av Luftfartsverket och förvaras i en särskild hangar på Arlanda och visas med ojämna mellanrum av den ideella föreningen Arlanda flygsamlingars vänner. Luftfartsverket är en avgiftsfinansierad myndighet och kan inte behålla ansvaret vare sig ekonomiskt eller verksamhetsmässigt så det är inte osannolikt att Trafikverket kommer att få någon roll även efter att utredningen är färdigställd.

Ett annat utredningsuppdrag som jag och museet initierat handlar om ett möjligt besökscenter intill Sveriges Järnvägmuseum i Gävle med trafikforsknings och framtidsprofil; en arena där samhällsbehov, myndighetsansvar, forskning och näringsliv kan utvecklas. Idén föddes i en av alla järnvägmuseiutredningar och har drivits vidare i Trafikverket med Stockholm som utgångspunkt. Av olika skäl har man funnit att ännu en besöksanläggning inte bör byggas där och frågan har så att säga återförts till ursprungshamnen. En förstudie för en regionalt besökscenter kommer att göras av Gävle kommun med stöd från Region Gävleborg och Trafikverket under vintern och våren. Bättre granne kan vi inte få och det skulle även vara rationellt att kunna samutnyttja vissa funktioner som entré, konferensverksamhet, restaurang och andra praktiska utrymmen.

Det börjar också klarna om museets framtid. Vid årsskiftet slår vi definitivt samman Sveriges- väg och järnvägmuseer. Efter överföringen av järnvägmuseet i Ängelholm till kommunen har turen kommit till att stänga vägmuseet i Borlänge. Merparten av

det väghistoriska materialet från utställningen Borlänge kommer att hamna i Kjula utanför Eskilstuna där det mesta av samlingarna finns och har funnits även under vägverkstiden. Vi planerar för säsongsöppet i Kjula från och med sommaren 2014. Hit knyter vi namnet Sveriges Vägsmuseum. Till nästa sommar planerar vi en vägtrafikhistorisk utställning i den befintliga utställningen på Sveriges Järnvägmuseum som en kompensation för nedläggningen i Borlänge. Vi hoppas och tror att vi dessutom får en mer intressant historia att berätta och att järnvägsintresserade inte ska se det som en försämring. Det känns i sammanhanget bra att vi har gjort magasinet på Nynäs i Gävle mer tillgängligt, i vart fall under sommarsäsongen. En storstädning i lokalen under hösten har underlättat för en utvidgning till sommaren 2013.

De effektiviseringar och neddragningar vi gjort under 2011 och 2012 börjar också ge lite återbäring. Tanken har hela tiden varit att använda besparingarna till investeringar i form av mer ändamålsenliga lokaler men också till personal. Vi har genomfört stora åtgärder under hösten i våra spårområden och har även kunnat starta ett projekt för uppförande av kallförråd (lokhuss) för främst godsvagnar på Nynäsområdet. Vi hoppas kunna ha 200 meter lokhuss färdigt till nästa vår. Nyligen har vårt nya arkiv på Nynäs blivit färdigställt som kommer att husera en dryg kilometer handlingar och litteratur. Under 2013 kommer ytterligare magasin och även verkstäder att projekteras. Hur det blir med den publika verksamhetens behov avgörs om det blir någon satsning på en framtidsorienterad besöksanläggning. Denna vecka går också ansökningstiden ut för två nya tjänster vid museet, en utställningstekniker och en antikvarie för dokumentation. Förändringsarbetet fortsätter...



GDG-expressen 19-20 oktober 2013 Resa på Bergslagsbanan Gävle - Göteborg är under planering.

Mycket preliminärt blir upplägget så här:
19/10 Lördag morgon. Efter anslutning från Stockholm, avgång från Gävle. Natten mot söndag, övernattnings på hotell, var är ännu inte klart
20/10 Söndag, avgång på morgonen och ankomst till Göteborg i så god tid att det finns tåganslutningar mot Stockholm och södra Sverige.
Tåget består av elloket GDG O 214 och årgångstågsvagnarna, 2 och 3 klass samt restaurangvagn och cafévagn.
För resande i 2 klass ingår i biljettpriset två luncher och en middag att intagas i restaurangvagnen.
För resande i 3 klass finns möjlighet att köpa dryck, smörgås, fikabröd i Cafévagnen.
I priset för resan kommer hotellrum att finnas som tillval.
Förhandsbokning och delbetalning kommer att vara obligatorisk.
Frågor - Bokningar epost: gdgexpressen@jvmv.se
Observera att resan är på planeringsstadiet!

Medlemsavgiften

Med detta nummer bifogas inbetalningskort avseende medlemsavgiften för 2013.
Enligt beslut på senaste årsmöte är medlemsavgiften för 2013 höjd till 300 kr. För familjemedlem är den oförändrad 50 kr.



Medlemskort

för 2013 ser ut så här. Observera att medlemskortet normalt skickas ut tillsammans med Sidospår nummer 2. För de som

önskar få kortet tidigare ombuds kontakta föreningen per post eller epost medlem@jvmv.se

Bakom en stallport

bakom det något kryptiska namnet döljs sig Järnvägmusei Vänner torsdagsgrupp i Ängelholm. Arbetsledare är Tobias Bengtsson. Det finns för ändamålet en på Internet nystartad blogg, "Stallporten"

Bakom de två stallportarna längst till vänster håller Torsdagsgruppen i Gävle till. Foto: Rolf Sten.



www.stallporten.jvmv.se Här finns information om pågående och kommande verksamhet.

Du är välkommen i gänget! Är du intresserad? Kontakta Tobias via epost tobias.bengtsson@jvmv.se

Torsdagsgruppen i Gävle

håller också till bakom en stallport, eller rättare sagt bakom två stycken i UGJ-stallet.

För närvarande arbetas det på ett av stallspåren med museets dieselelektriska finka. På det andra spåret har O-loket varit arbetsobjekt. Sedan loket nu är klart för vår del har det flyttats till Nynäs. Vilket arbetsobjekt som nu ska in i stället är ännu inte klart, det finns flera att välja på. Arbetsledare för verksamheten är Bengt Lindberg.

Du är välkommen i gänget! Är du intresserad? Kontakta Bengt via epost bengt.lindberg@jvmv.se

Forskarmöte

Höstens möte gick av stapeln 13-14 oktober på museet i Gävle. 35 forskare hade hörsammat kallelsen.

Bland alla föredrag under de två dagarna kan nämnas, Evert Andersson som berättade om X 2000:s, X15/X2) tillkomst.

Thor Bjerke berättade om Norska bokprojekt.

Lars Berggrund på temat - Hur järnvägen förändrade samhällena Bodafors och Mariannelund.

Kjell Palén berättade om - En fantastisk tid på Sv Jvm - Hur kom jag dit.

Jan-Peter Harboe gav oss en återblick över Dalslands Järnvägs fem äldsta bog-

Bankgiro 5777-5561

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

gipersonvagnar byggda 1887-1899.

Erik Sjöholm berättade om olika banors aktiebrev.

Lars Olov Karlsson berättade om forskningen rörande Köping - Hults första lok. se artikel på sidan 11.

Lars Persson fortsatte diskussionen om "den historiska väven" - hur utvecklingen av loken hänger ihop genom åren.

Robert Herpai rapporterade från en konferens i England.

Thomas Tell berättade om - SJs H3-vagnar och dess ombyggnader samt Olika sätt att fästa spännstagen på SJs boggipersonvagnar.

Lördag kväll avslutades med en middag, Hartbreak's blandbuffé, i museets hall1. Kvällen avslutades i konferensrummet där undertecknad berättade om "Regionens industrihistoria med Dala - Ockelbo - Norrunds Järnväg i fokus".

Under söndagens föredrag gjordes ett avbrott då vi tog en rundvandring i UGJ-stallets alla "skrymslen och vrår".

Sammanfattningsvis en givande helg med många intressanta diskussioner och inte att förglömma det viktiga "korridorsnacket" och nätverksbyggande!

Nästa forskarmöte är preliminärt planerat att äga rum 13-14 april i Trollhättan.

Rolf Sten

Forskarmötet i Gävle 13 - 14 oktober. 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 Järnvägsmusei 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 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 2013 är årsavgiften 300 kr och för familjemedlemmar 50 kr. Avgiften kan betalas till föreningens Bankgiro 5777-5561 (Årsbok och medlemstidning ingår inte i familjemedlemskapet)

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

SIDOSPÅR

Nummer 4 - 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: 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 1 2013 utkommer mars
Presstopp 15 februari



Omslagsbilden:

En banvaktstuga, en rälsbuss och en X 2000 speglar delar av järnvägens historia. Museidagen 5 september 2012. Foto: Lennart Lundgren.



Bengt Boman

Elektrolok O 214

I Spår 1999 finns en utförlig redogörelse för bakgrunden till att detta lok sedan 1974 finns bevarat på Sveriges Järnvägs-museum. Det utgör en viktig länk i svensk järnvägs elektrifiering och användes vid några turer till början av 80-talet, främst som medverkande i SJ's 125-årsjubileum i Värtan 1981. Vid en körning 1984 uppstod ett elfel, som tyvärr inte närmare åtgärdades och loket har sedan dess stått överksamt på muséet.

Med nedtrappning av mitt ordinarie arbete inför kommande pensionering gavs möjligheter att öka engagemanget i Järnvägs-musei. Vänner och tillsammans med René Sjöstrand författades en motion till Föreningsstämman 2010 om att ta in O 214 på översyn för att utreda kostnaderna för att åter få det driftdugligt. Detta, som en för oss angelägen fråga beträffande O-loket, men även för att lyfta hela frågan om muséets engagemang i frågor rörande eldriften i stort.

Efter en tids överväganden resulterade motionen i att undertecknad från JvmV styrelse fick förfrågan om att med bidrag från föreningen driva projektet enligt lämnat förslag. Avståndet mellan bostadsorten och muséet, GDG's forna ändpunkter Göteborg och Gävle, är respektingivande när det gäller att kunna genomföra ett sådant projekt. Det finns dock bara ett svar på sådana frågor....

Vi kom igång i augusti 2011 medan

loket ännu stod kvar i fordonsmagasinet i Nynäs, men arbetet fick ett klart lyft sedan vi kunde flytta ner till Spår 2 i UGJ-stallet, där Vännerna fått tillgång till två verkstadsspår för egna projekt. Tack vare engagemang från andra elloksintresserade har vi fram tills nu i oktober 2012 vid sammanlagt 58 arbetsdagar lagt omkring 140 dagsverken i loket, all forskning och administration oräknat. Stort tack till alla som medverkat med arbetet, främst Örjan Zachrisson, Rolf Swartling, René Sjöstrand, Yngve Lundberg, Gunnar Jonsson, Patrik Hjelm och Arne Wemmel.

Den invecklade och unika elutrustningen har blivit genomgången och uppmätt och även tryckluftssystemet är översett, läckor tätade etc. Åldern har tagit ut sin rätt i vissa avseenden och de två traktionsmotorerna i A-boggien har varit med länge och behöver en överhaling för att bli helt tillförlitliga. Tack vare aluminiumkorgen existerar inte några rostskador. Underhållsföreskrifterna för lok kräver också att hjulaxlar och lager revideras minst vart femtonde år, så där är loket kvalificerat för åtgärd minst två gånger om, innan det skulle kunna sättas i trafik för utfärder.

Elsystemet i stort är efter putsning och justeringar helt intakt. Rengöring och tvättning av olika komponenter har fått göras i stor utsträckning och kontroll av transformatorolja mm. Huvudbrytaren har kompletterats med en högspän-

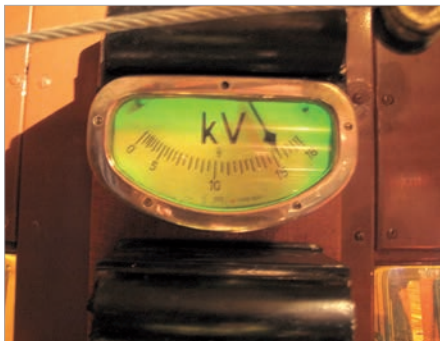
ningssäkring som skydd mot eventuella kortslutningsströmmar där det moderna kontaktledningssystemet idag kan leverera betydligt mer effekt än under 30–40-talen när loken var nya.

För att ordentligt kunna kontrollera funktionen hos äldre ellok behöver man tillgång till s.k. provspänning, d.v.s. man ansluter loket via kabel till 220 V 16 2/3 Hz manöverspänning och kan då köra hjälpmotorer och regleringssystem utan att ha 16 000 V i loket. Dessa anläggningar är sedan länge borta i Gävle, men muséet planerar nu för att skaffa en egen sådan anläggning till museiloken, vilket bådar gott för framtida elloksatsningar.

Vi var i slutet av september i stor sett klara med de arbeten som behövdes för att testa loket med provspänning, återstod att finna personal och tid för en transport

Örjan drar borstbryggor i motor 3. Foto: Bengt Boman.





Kvällen den 22 oktober 2012 i Hagalund. O-loket är åter i kontakt med 16 kilovolt vilket bevisas av mätaren ovan den uppfällda strömvatagaren till vänster. Foton: Bengt Boman.

i 40 km/tim till någon verkstad som har kvar sådan utrustning. Hjälpen kom helt oväntat från Motorvagnsklubben SMOK, som tyvärr fått sin X16 skadad i en älgkollision uppåt Norrland. Den behövde nu transporteras till Hagalund efter ett av muséets Da-lok och med stångkop-pel gäller likaledes 40 km/tim. Henrik Reuterdaahl, trafikansvarig på Jvm, insåg snabbt samordningsmöjligheten och redan 17 oktober kunde transporten genomföras med Björn Fura som förare på Da-loket och Yngve Lundberg som fordonsansvarig på SMOK.

I Hagalund fick vi successivt igång alla hjälpmaskiner och efter en hel del justeringar och utredningar arbetade även det unika finregleringssystemet som det skulle. Dagen före den planerade återresan 22 oktober fungerade loket och vi kunde fälla upp strömvatagarna och lägga i huvudbrytaren och stå för dragkraften i det lilla tjänstetåget som återförde lok och bromsvagnar till Gävle. Ett mycket glädjande delresultat, även om en hel del återstår innan loket kan sägas vara fullt trafikdugligt.

Finregleringsapparaten. Foto: Bengt Boman



Modelltågshelg 6-7 oktober kl 10-16

Sveriges största modelltågsutställning
Klassisk Märklinanläggning 1940/50-tal
Flera modelljärnvägar i olika skalar
Workshop i modulbygge • Radiostyrda
bilar och båtar • Minitåg • Märknad m.m.
Fri entré L.o.m. 19 år. Arrangeras i samarbete med
Järnvägmusei Vänner. Välkommen!



Under lördagen och söndagen ordnade Järnvägmusei Vänner årets stora modelltågshelg.

I år fanns det ett antal nyheter, dessa bestod av en historisk Märklinanläggning med material bara från 1940 och 1950-tal. Håkan och Klas byggde anläggningen speciellt för denna utställning. Den innehöll bl.a 8 st Krokodillok.

Gävle skalamodellbåtsklubb visade upp sina båtar i en bassäng utanför hall 6. Ca 10-15 skalbåtar visades upp, bl.a. en med en fungerande trecylindrig ångmaskin. Där fanns även radiostyrda bilar att titta på. Dessa bilar var kapabla att komma upp i 70-80 km/tim.

En motorvagn var försedd med en kamera inbyggd i förarhytten. Bilden från denna streamades ut live på internet. Lite problem med störningar förekom men dessa ska åtgärdas till ett annat år.

En nyhet var att nästan alla skalor var representerade. SLAMRA visade som vanligt upp en N-skala (1:160) anläggning.

Det gjorde även Olle Frykmo. I samma hall som honom satt Jörgen Edgar och visade upp sin byggteknik. Han hade även världens minsta fungerande modelljärnväg i skala T(1:450).

I nästa hall visade Kalle från Yxskaft-kälens Järnvägar upp modulbygge i skala G(1:22,5). Säkert något vi får se mer av i framtiden. I denna hall fanns även en liten fjärrstyrd bordsanläggning i skala Z(1:220).

Torsdag middag började uppbyggnaden av modulanläggningen samt den historiska Märklinanläggningen. Allt var klart till fredag kväll även om anläggningarna var körbara fredag middag.

Arrangemanget uppmärksammades i media, de båda lokaltidningarna samt de båda lokal-TV kanalerna besökte arrangemanget. Sveriges största hobbytidning kommer även med ett reportage.

Totalt 75-80 personer arbetade ideellt med hela arrangemanget.

Järnvägmusei Vänner vill härmed framföra ett stort tack till samarbetspartnern Sveriges Järnvägmuseums personal samt alla personer som var med att bygga upp de fantastiska anläggningarna. Även ett stort tack till modellbåtsfolket och bilåkarna.

Ove Häger & Lennart Lundgren



Gävle skalamodellbåtsklubb visade upp sina båtar i en bassäng utanför hall 6. Foto: Lennart Lundgren.

"Märklinnostalgi". Massor av 1950-taslsklassiker kunde beskådas på den här anläggningen. Foto: Lennart Lundgren.





Årets museidag handlade mycket om ånga. Här följer ett bildsvep från den mycket lyckade dagen vilken även bjöd på vackert väder.

På bilden ovan startar dagens första tåg till Norrsundet, draget av SJB 1108. Till höger skymtar godståget som även det, dragen av SJ E2 904, snart kommer att avgå till Norrsundet.

Bilden nedan visar ångmaskiner varav den vänstra fick sin ånga från R-loket 976. Foton: Rolf Sten.



Vid UGJ-stallet visades bland annat R-loket samt de objekt som Järnvägmusei Vänner arbetar med just nu, O-loket samt en dieselelektriskt finka. Nedan till vänster en bild från X 2000 manöverenhet som SJ just har återköpt från Kina. Bilden nedan till höger visar den öppna stallporten till hall 6 där Järnvägmusei Vänner som vanligt arrangerade Järnvägsmarknad. Foton: Lennart Lundgren.





Utflyktstågen till och från Norrsundet visade sig vara mycket uppskattade.

Det var många som passade på att åka från Gävle men framför allt var det många Norrsundsbor som passade på att åka till Gävle och tillbaka.

Att åka persontåg från Norrsundet till Gävle och åter hade inte vara möjligt sedan 1 december 1948. Före det datumet kunde man åka med Dala - Ockelbo - Norrsundets Järnväg, DONJ, till Hamrångefjärden och där byta till SJ för vidare färd till Gävle.

Bilden till vänster är från Norrsundets station och visar SJ B 1108 som gör rundgång inför återfärden till Gävle. DONJ före detta stationshus syns till vänster. Foto: Björn Kymré.

På mellanbilden har SJ B1108 just startat från Norrsundet. Foto: Lars Granström.



Den nedersta bilden visar E2 904 med persontåg från Norrsundet som just rullar in till Hamrångefjärden för vidare färd till Gävle. Foto: Björn Kymré

Avslutningsvis en bild från museet och denna "flakmoppe". Inte vilken som helst utan en ångdriven. En synnerligen trevlig konstruktion. Vad är den klassad som, moppe, eller? Foto: Rolf Sten



Debatten i riksdagen på 1890-talet rörande städningen och renhållningen på SJ, bland annat dess vagnar

Det är ju som bekant att en fråga leder ofta till fler. I sökandet när man letar efter svaret på en fråga då dyker det alltid upp annat spännande på vägen

Jag skulle i riksdagshandlingarna leta efter information vad som sagts i Riksdagen om förvärvet av Örebro-Svartå. Jag hittade vad jag letade efter i 1899 års handlingar, tog upp boken och bläddrade igenom. Det var nu som jag fann det i ett av riksdagsmännens tal det som jag nu ska prata lite kort om. Det är dessutom i första kammaren so, det tas upp. Talaren på Hallandsbänken, Adolf von Möller, godsägare på Skottorp i Halland och för Halland representerandes högern i första kammaren 1891-1908 tar till orda.

Initialt började von Möller (bilden till höger) prata om att SJ borde återinföra 1 klass på tågen. Det hade SJ reducerat för att nästan säga helt tagit bort. Det



fanns enligt von Möller bara på sträckorna Stockholm-Göteborg, Göteborg-Helsingborg, Malmö-Trelleborg och Stockholm-Malmö-Trelleborg. Det som en direkt följd efter att 1888 års Järnvägstaxekommitté kommit fram till att efter som resandetalet på första klass ständigt minskat borde den klassen tas bort. SJ funderade i fyra år och 1893 gjorde man vad som nämnda kommitté föreslagit. Det var detta som talaren i huvudsak talade om. Vad var frågan man egentligen diskuterade? Jo... ..anslag till ny materiel vid Statens trafikerade järnvägar.

Till saken! Vad är det som von Möller i sitt anförande i första kammaren den 22 mars 1899 talade om som fångade mitt intresse?

När han hade talat sig varmt om återinförande av första klassen på SJs tåg och då inte bara vissa sträckor, så säger han:

Jag har redan länge upptagit kammarrens tid. Men jag ber om ännu några minuters uppmärksamhet. Vad jag nu kommer att beröra, är en fråga av vida större betydelse än de resandes komfort och järnvägarnas ekonomi, nämligen de resandes och per-

sonalens liv och hälsa.

Så börjar han:

Vad jag önskar är, att först de nya..... och de gamla därnäst inrättas på sådant sätt, att de komma att bättre överensstämma med hygienens fordringar än nu är fallet.

Vad är det som han tar upp? Vad är så bekymmersamt att han använder ord som liv och hälsa? Jo renligheten i järnvägsvagnarna som han anser är sådana smittohärdar.

Var och en, som sett våra utomordentligt eleganta och bekväma järnvägsvagnar, måste naturligtvis i detta hänseende skänka överdirektören för maskinavdelningen sitt erkännande. Men, mina herrar, jag tror inte att läkaren dela denna beundran. De tycka nog också, att vagnarna är bekväma, men anse, och detta med fog, att dessa är smittohärdar.

Vad kan ha föranlett honom till att ta upp detta i riksdagens första kammare tro? Ja det kan man bara spekulera i. Han vände sig till flera läkare för att inhämta synpunkter. Men vad fick honom att göra det?

En liten utvikning och en möjlig förklaring till intresse för renligheten. 1882 upptäckte tysken Robert Koch tuberkelbacillen. Då hade man inget botemedel men man kunde uppnå viss skydd genom isolering och renlighet. På så vis och förhoppningsvis hålla sig fri från sjukdomen. Som en följd av det så öppnades det första sanatoriet i Sverige 1891 i Mörsil, just



Interiör 1928 personvagnen SJ AB03a 2704. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

utmed järnvägen, linjen Östersund-Storlien.

Tbc var ett problem och då inte bara i vårt land. Man måste med alla medel komma till rätta med spridningen. Om de nya rönerna att renlighet och isolering kunde motverka spridningen så gällde det att även i landets förnämsta kommunikationsmedel, tåget, göra vad som står till buds att komma till rätta med renligheten och förhindra spridningen av olika sjukdomar.

Vad är det han då säger? Hur ser det ut



Interiör förstaklassavdelningen SJ BC09 2698. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.



Interiör tredjeklassvagnen SJ C05 2042, tillverkad 1912, ASJ Linköping. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

göra. Järnvägsstyrelsen har ännu inte brytt sig om att svara på hans anhängan, fastän mera än en månad fortgått, sedan den framställdes.

Englunds initiativ

Den 28 april förra året inskickade provinsialläkaren Englund i Backe en skrivelse till järnvägsstyrelsen med anhängan, att järnvägsstyrelsen måtte låta uppslå såväl i väntsalar som i vagnarna några av honom sammanfattade "upplysningar och råd till tuberkolosens bekämpande". Järnvägsstyrelsen tog sig en funderare till den 12 oktober. Då blev den färdig med en föreskrift, att plakat med dessa "upplysningar och råd" skulle uppspikas i väntsalarna, där knappast någon människa läser dem; varför icke hellre anslå dem i kupéerna?

Doktor Englunds föreskrifter

i vagnarna som gör att det fångar hans intresse för detta? Von Möller säger:

För att nu börja med beklädnaden i vagnarna, hur ser det ut i en första-klassvagn, eller i en av dessa för andra-klass föränderliga sovvagnarna? De är klädda från golv till tak med schagg, emedan detta tyg skall vara så hållbart och med vilken även ryggstöden samt sitsarna på ena sidan är klädda.

Och vad har han för underlag för sitt anförande? Von Möller:

Jag har vänt mig till flera framstående svenska läkare för att höra deras mening om hur våra svenska järnvägsvagnar borde inredas för att något så när motsvara hygienens fordringar. Bland dessa läkare, som alla gillar min uppfattning och som gett mig värdefulla upplysningar, är regementsläkaren Emil Nilsson i Ystad, känd genom sin skriftställareverksamhet på hygienens område, provinsialläkaren Englund i Backe [Wilhelm. Startade på 1880-talet vattenkuranstalten i Backe-Fjällsjö (Jämtland Ångermanland öster om Strömsund)] doktor Lindman [Karl Albert. Stads- och distriktsläkare] i Helsingborg med flera. Den sistnämnde [doktor Lindman] skrev i förbigående sagt till järnvägsstyrelsen och anhöll att få en fribiljett ställd till sitt förfogande under några månader för att bli i tillfälle att ta prov och verkställa undersökningar i vagnar i och för bakteriologiska undersökningar, vilka han själv på egen bekostnad önskar

är mycket noggranna rörande försiktighetsåtgärder, som bär vidtagas, såsom det heter, "först och främst av alla lugnsigtiga och hostande- men därjemte i tillämpliga delar av alla människor". Redogörelsen för dessa försiktighetsåtgärder börjar med: "Utspotta aldrig inomhus upphostningar och saliv annorstädes än i ett särskilt spottkärl, vari ständigt bör hållas ett litet lager smittdödande vätska". Spottlådor ha också med exempel hämtat från Skåne-Hallands järnväg, anbragts å snälltågen på statsbanorna, men åtminstone på åtskilliga blandade tåg liksom godstågen finnas ännu inga spottlådor. Om man inser, att de passagerare, som åka dessa tåg, icke spotta eller att det icke gör så mycket, om de spotta, vet jag icke.

Spottningen ett problem?

Det är en mycket ömtålig punkt att för spottningen på tal i ett land, där spottandet blivit en nationalvana. I vilket offentligt rum som helst, och var helst vi kasta våra blickar, finna vi denna nationalsed praktiserar. Jag antar, det icke finnes någon av kammarens ledamöter, som undgått göra denna observation. I kyrkor, i skolor, i teatrar och i matsalar idkas denna sport. Svenskarna hava hittills icke kunna förstås låta bli att spotta, men icke vore det för ogrannlaga av järnvägsstyrelsen, om den ville försöka bibringa allmänheten i järnvägens egna vagnar eller stationer en bättre uppfattning i detta avseende?

Har man inte gjort något från SJ sida då?

Överdirektör Almgren har utfärdat en ganska noggrann instruktion om sättet för vagnarnas städning, efter vad jag anser så tillfredställande, som det är möjligt under nuvarande förhållanden. Piskning och borstning försiggår emellertid inne i vagnarna, något som nu icke kan undvikas med den nu befintliga inredningen. All piskning och damning af gardiner, sängkläder, madrasser och dylikt borde verkställas ute, golv och väggar avtorkas med svablar eller våta klutar. Som det nu är ställt, kunna ryggstöden naturligtvis endast med stor svårighet fullständigt desinficeras, därest detta skulle erfordras.

Vad menar han själv då skulle kunna underlätta för de resandes och personalens liv och hälsa?

Varför då inte i stället använda trä, pegamoid, lädertapet eller annat lika hållbart beklädnadsämne för väggarna samt skinn på sitsar och ryggstöd, vilka senare borde vara lösa och lätta att uttagas för att piskas och desinficeras.

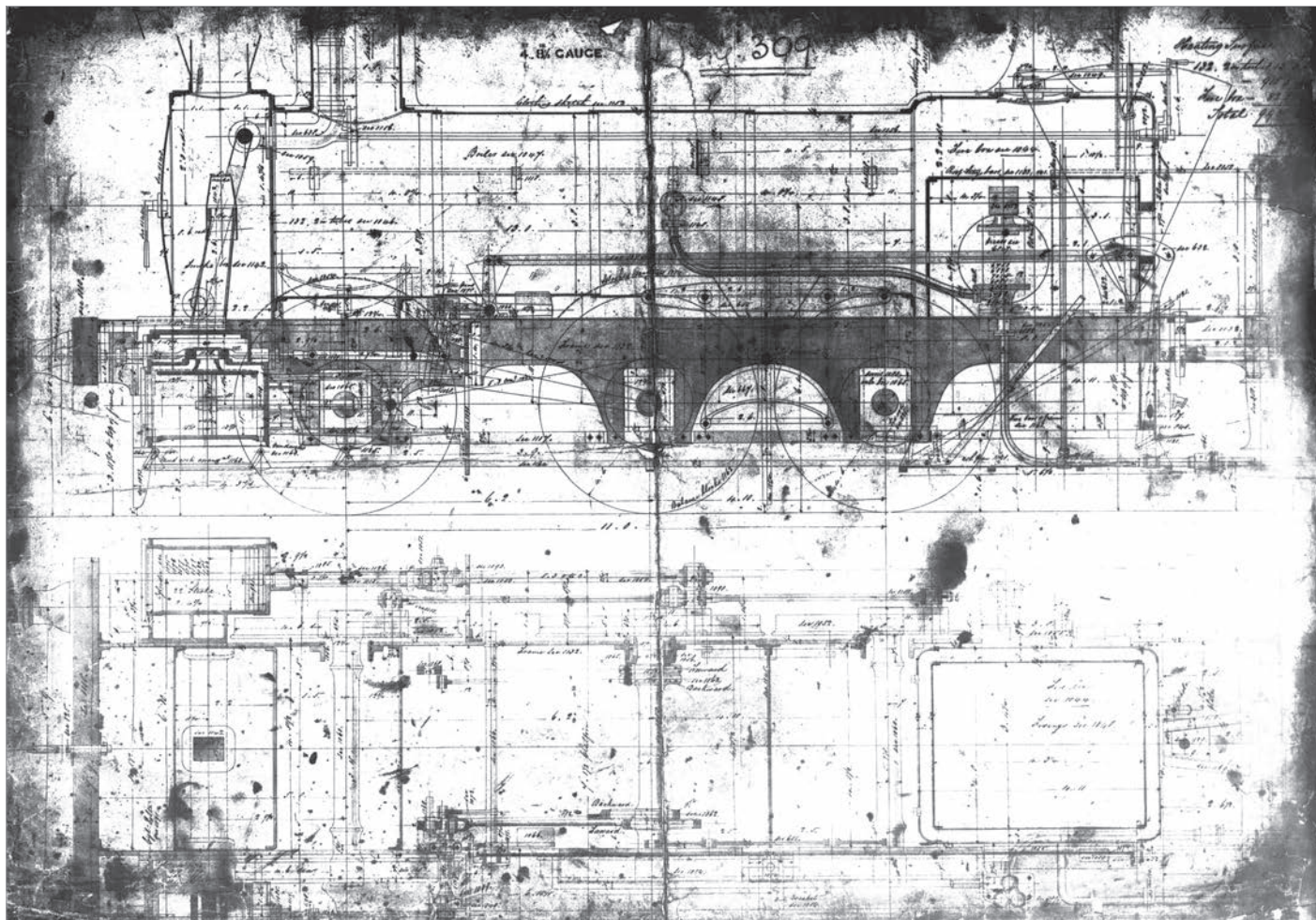
Som jag antytt- denna schagg -i dubbel bemärkelse uppåt väggarna - bör tagas bort och annan lämplig beklädnad såsom trä, pegamoid eller tvättbar linnevävnad anbringas i stället. Inga ylle- eller kokosmattor borde finnas i vagnarna, endast sådana af linoleum, kork eller dylikt.

Vad blev reaktionen i första kammaren på herr von Möllers inlägg?

Herr Fränkel: Jag är uppkallad av den ärade talaren på hallandsbänken, som yttrade sig om arrangementerna å statsbanorna. Jag skall icke följa honom i avseende å inredningen af och hygien i vagnarna, ty det synes mig att, hur intressant den frågan än må vara, första kammaren dock icke är rätt forum för att behandla detaljer om järnvägsmaterielens konstruktion. Icke heller skall jag följa honom i avseende å de bakteriologiska undersökningar, vilka han anställde i fråga om, huruvida våra vagnar är hälsovådliga eller icke. Även den saken synes mig snarare bör utgöra föremål för debatt på annat håll.

Sen var den debatten avklarad. Vad blev det av? Ja det blev i alla fall uppmärksamhet och regler och instruktioner om renlighet i våra vagnar kom att bli bättre och vagnarna kom ju mycket rätteligen att bli också så som herr von Möller menade att de skulle ändras till.





Ulf Diehl GDJ 1-3

I Sidospår 1/12 redogjorde Lars Olov Karlsson och undertecknad för vårt besök vid National Railway Museum i York. Ett mål var att skaffa ritning och bild på de tre första loken till Gävle-Dala Järnväg, byggda av Sharp Steward (SS) 1856.

Bilder och ritningar saknas och axelföljden anges i GDJ minnesskrift som "4-koppl. med 2 löphjul och 6-hjulig tender". Om detta skall anses vara med främre eller bakre löphjul varierar mellan olika uttolkare, men i SS orderlista står tillskrivet "042" med blyerts. Resultatet av våra efterforskningar då var negativa, ingen bild och ingen ritning men däremot fanns en utförlig beskrivning i SS:s orderbok där det klart framgår att beställningen först omfattade en sexkopplad tankmaskin, som sedan ändrades av Adelskölds engelska ombud Sahlström till att gälla tre sexkopplade tenderloks (se bild Sidospår).

Men men skall aldrig ge upp. I augusti meddelade JärnvägsMuseums Robert Herpai att man hittat två ritningar märkta GDJ 1-3 i Svante Runbergers efterlämnade ritningsarkiv (se ritningarna ovan och till höger). En kontroll visade att alla data överensstämmer med orderbokens givna dimensioner och till yttermera visso är

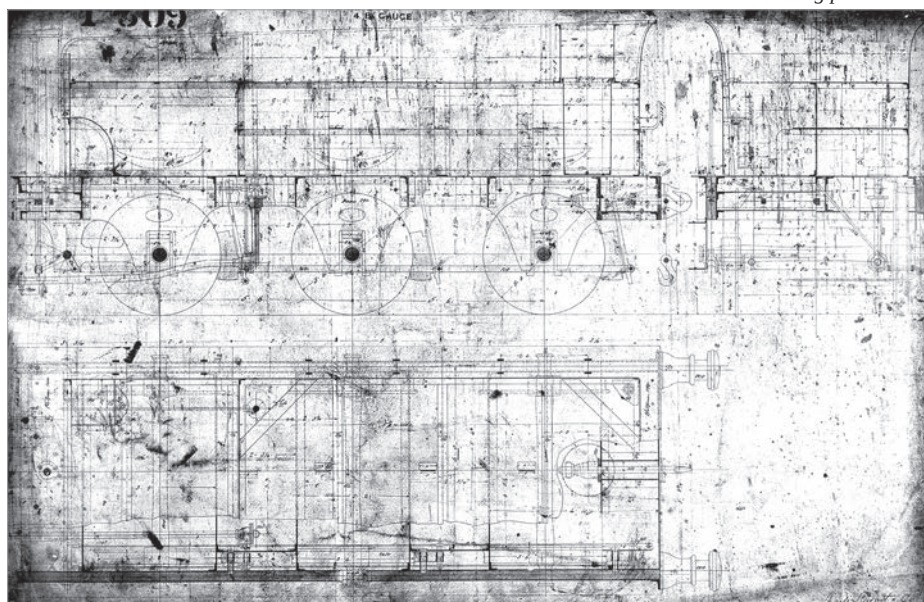
ritningen märkt 309 vilket är lokens ordernummer hos Sharp Steward.

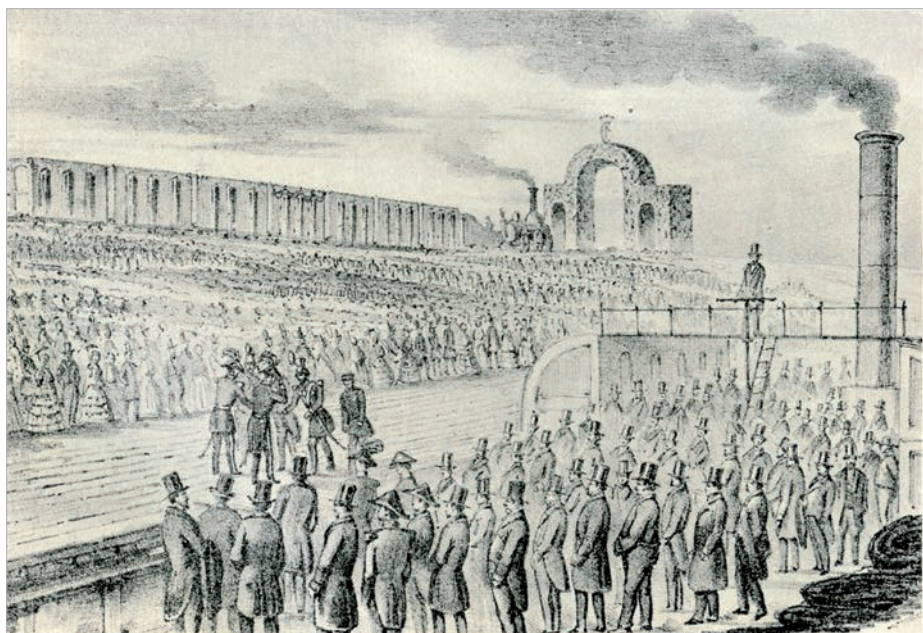
Vi finner ett sexkopplat ånglok med treaxlig tender av s.k. longboilertyp dvs med eldstaden bakom sista lokaxel. Utvändiga cylindrar och slidskåp placerade utanför första drivhjulssaxeln, men sliderna drivs från invändigt placerade excentrar på drivaxeln. De bakre drivhjulssaxlarna är

placerade tätt tillsammans. Sammantaget kan man gissa på en loktyp som hade starka sidokrafter i spåret. Enligt uppgift slopades loken 1875-1877 efter 20 års tjänstgöring och om man tolkar minnesskriften rätt hade de troligen gått sista tiden med en axel nedkopplad.

Nu var det inget ovanligt att sexkopplade privatbanelok gick med en axel

Fortsättning på sidan 14





Lars Olov Karlsson

Skulle det kunna vara så?

På de flesta av våra forskarmöten har de första loken på Köping – Hults Järnväg diskuterats. Här finns fortfarande många frågetecken. Men skulle det kunna vara så att vi kommit ett av de okända loken på spåret? Jag vet inte, men helt omöjligt är det inte.

Det finns en känd teckning med det första tåget från Arboga till Örebro (se bilden ovan). Den har publicerats på många ställen och jag, och många med mig, har sett på den lite överlägset och nedvärderat konstnären till att vara dåligt informerad. Tågets vagnarna ser ut som en samling Baja-Major och proportionerna mellan folk i förgrunden och på tåget verkar helt fel. Loket ser ut att vara en enda stor missuppfattning med två uppstickande panndelar.

Men, tänk om konstnären inte var så fel ute. Jag förstörde upp loket på skoj och skickade en kopia till min engleske vän Jim Rees på Beamish-museet, en stor kännare av tidiga brittiska lok. Och Jim svarade med vändande post.

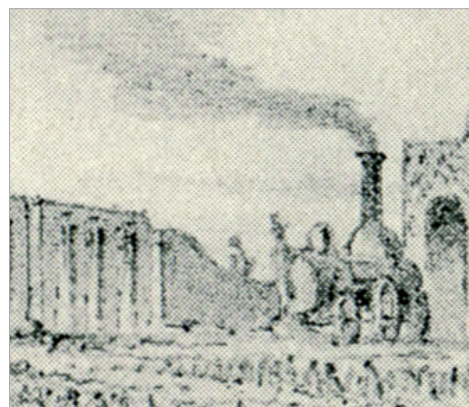
Det ser ut som W G Armstrongs kondenslok "Flying Dutchman" från 1848 skriver Jim och bifogar en bild som visar en målning av nämnda lok. Samtidigt får jag en rapport från Robert Herpai på Sveriges Järnvägmuseum som konstaterar att ångbåten på teckningen stämmer mycket bra överens med den båt som fanns med vid invigningen. Det har han bildbevis på.

Men åter till Jim och hans beskrivning av Armstrongs lok. Det byggdes som ett experimentlok och var försedd med en kondensor för att bättre kunna utnyttja ångan.

Tanken var god, men kondensorn gjorde ingen större nytta och Armstrong lyckades aldrig sälja loket till någon engelsk järnväg. I den engelska lokhistorien (huvudsakligen skriven runt sekelskiftet 1900 och senare) utgår man från att loket skrotats.

Men, vi tittar på bilderna och jämför. Tendern ser ut att stämma med sina tre axlar och sluttande överdel (se delförstoring ovan till höger). I och för sig en vanlig konstruktion på denna tid. Loket i Arboga har helt klart axelföljd 1A1, samma som den flygande holländaren. Armstrongs lok har utvändig ram vid den bakre löpaxeln, det har inte Arboga-loket. Båda bilderna visar lok med två uppstående "pucklar" på pannan, en baktill och en framtill. På Arbogabilden kan man inte klart se om det är mellanrum eller om det finns en liggande panndel. Den främre utvikningen, nedanför skorstenen, har klart olika form. Men, det kan det finnas en förklaring till. Enligt ett av Munktells besiktningsprotokoll sägs att lok "54" har en ovanlig panna och att det 1857 har fått en ny "ware water gear", något som tolkas som just kondensor. Målningen visar loket i ursprungligt utförande, och på Arboga-bilden skulle den kunnat fått en ny kondensor.

Nummer "54" då, hur skulle det passa in på Armstrongs lok? Ja, troligen är loket verkstadens första och någon tillverkningsnummerlista är inte känd. Men enligt Jim hade firman omkring 1848 varit verksam några år och framställt kanske ett femtiotal större maskiner (typ kranar, vändskivor, broar) av olika slag vid sin verkstad i Elswick utanför Newcastle. Så, det skulle kunna vara ett tillverkningsnummer. Eftersom Armstrong aldrig lyckades sälja



sitt lok fick det aldrig något nummer vid en järnväg, men 54 skulle ju kunnat funnits angivet på loket, och i brist på annat använts av Munktell vid hans besiktningar av KHJ-loken. Letande i samtida engelska järnvägars loklistor har inte givet något napp på numret 54, som skulle kunna vara sålt till Sverige.

Ja, som ni ser talar en del för att det skulle kunna vara "Flying Dutchman" som blev KHJ "54", senare "ÖREBRO". Men en del talar också emot. Det skulle ju kunna vara så att konstnären på något vis haft målningen av "Flying Dutchman" som förebild.

Firman Armstrong fick ett långt liv. Man byggde fler lok från 1860-talet och längre fram slogs man samman med firman Whitworth och senare med Vickers. Man tillverkade in i modern tid såväl lok som bilar och flygplan. Deras arkiv lär finnas i Cambridge University Library.

Så det är bara att börja gräva i arkiven och se om vi kan få fram någon form av förbindelse mellan Armstrong och KHJ. Det kan ju vara så....



Då det begav sig!

Insänt av lokförare Arne Bruman

Lokförare Larsson hade ofta dispyter med tågklarare angående ordergivning.

Vid ett tillfälle i Bräcke när de inte hade samma uppfattning om ordern säger Larsson efter att de käftat en stund, Vet du vad det är för likhet mellan en helfet ost och en tågklarare?

Tågklararen: Nej.

Lokföraren: Båda har ett rött band kring det tjockaste stället. Då gick jag in i maskinrummet för att slippa höra mer.



Oreho station på Orsa - Herjedalens Järnväg, OHJ, 1907. Loken är två av de fem lok som OHJ köpte från Atlas 1906. Stationshuset synd bort till vänster och ungefär mitt emot syns bryggan för lastning av träkol. Bortåt i bild är i riktning mot Orsa. Bilden av tagen från det provisoriska lokstallet. Stationen bytten 1911 namn till Älvho. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.

Erik Sundström

Stationer som har bytt namn

Man har alltid försökt välja ortnamn för att undvika förväxling, men inom olika stora regioner. För gårdar var det tillräckligt att vara ensam om namnet i socknen, för socknar räckte det att vara ensam inom stiftet, så vi har flera Nora och Kumla församlingar.

För järnvägsstationer och postanstalter måste namnet vara unikt inom hela landet, och dessutom inte leda till förväxling om man missade prickar över bokstäver. Dessutom fick inte namnet låta fult eller missvisande.

Den troligen första stationen som fick byta namn var JÄDRAN vid Gävle-Dala järnväg, som 1856 fick namnet efter ån Jädran (eller Jädraån) som rinner ut i nordöstra Storsjön. Redan 1861 när Högbo Bruk flyttade till järnvägens närhet och stationen därför flyttade 1 km västerut så blev det nya namnet SANDVIKEN. För vem ville säga att man jobbade på en Jädrans station?

På Bergslagsbanan fanns en station som hette SKRÄCKA, och det ändrades tidigt till ULVSHYTAN.

Vid Bredåkra-Tingsryd järnväg fanns en liten station mittemellan byarna Böket, Horkoneryd och Tattamåla, och den fick namnet TATTAMÅLA, som syns på en skylt i museets utställning, ända tills de boende insisterade på att den skulle döpas om till FAGERFORS efter ett sågverk.

Lustigt nog hade samtidigt KUSFORS på norra stambanan bett om samma namn.

I den ursprungliga planeringen för stambanan norr om Ljusdal hade man tänkt två stationer vid sjön Hennan, den ena vid Ramsjö kyrka och den andra vid byn Välje, men man såg direkt att om man kallade den senare för VÄLJE skulle den förväxlas med VALJE vid Sölvesborg, så det blev HENNAN, och lustigt nog ändrades sedan VALJE till VALJÖ.



Jädrans station 1860. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.

Tattamåla. Bilden är troligen tagen 15 juni 1942 i samband med att stationen bytte namn till Fagerfors. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.





Slöinge station på före detta Mellersta Hallands Järnväg, MHJ, 1925. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

► Att OREHO på Orsa-Härjedalens järnväg ändrades till ÄLVHO var för att inte slarvigt adresserat gods skulle hamna i Örebro.

Värmland utmärker sig bl a för att man har två sjöar med samma namn Alstern, och då fick man också acceptera ALSTER station på SJ strax öster om Karlstad och

ALSTERN på banan Lindfors-Bosjön.

Ett namn som fanns på flera håll var NÄS, vid Näs bruk söder om Horndal, och vid Kramfors, och dessutom kanske förväxlingsbart med NÄS intill Björbo, det tycktes inte vara så stora problem. Likaså fanns BÄCK både vid Gävle-Dala och Skåne-Smålands järnvägar, och RÅDA både på Uppsala-Rimbo och Nordmark-Klarälven. Hur ofta kom gods och passagerare fel?

Den station jag undrar varför den inte bytte namn är dock SLÖINGE 15 km söder om Falkenberg. Gick det att skicka expressgods från Slöinge?



Rapport från den järnvägshistoriska konferensen i Odense 2012-11-03

Mötet var arrangerat av "Foreningen af jernbaneforfattere", en självständig organisation för järnvägsskribenter i Danmark. Jernbanemuseet i Odense stod för lokal, kaffe, lunch (typiskt danska smörrebröd) mm. Man hade fått bidrag från en privat fond för att hålla kostnaden nere. Deltagaravgiften var 200 danska kronor per deltagare. Mötet hade lockat över 40 personer, varav två från museet i Odense, och så jag som ende utländske representant.

Till skillnad från våra forskningsmöten höll man föredragen på en mer allmän nivå, och kom sällan in på detaljer. Rena specialfrågor, som hos oss om okända lok, personvagnarnas konstruktion eller bilder från Grängesberg, förekom inte. Möjligen kan det bero på att man höll mötet i denna form första gången och ville strama upp det lite.

Förste talare var föreningens ordförande, Lars Viinholt-Nielsen, som berättade om föreningens historia, och om varför vi skulle skriva om järnvägens historia, och för vem.

Näste talare var arkivchef Steen Ousager som med ett exempel från Skånska Brösarp beskrev olika vinklar, verktyg och källor man kunde använda sig av när man forskade/skrev.

Sedan redogjorde John Poulsen om hur man använder digitala bilder, och lite om moralen när man bearbetar en bild på olika sätt. Det var allt från att göra bilderna skarpare till att ta bort störande element eller lägga till fordon och annat i en befintlig bild. Han visade bland annat en bild med tre silverfärgade rälsbussar vid lokstallet

i Graested när vi vet att det bara existerar en sådan rälsbuss....

Efter smörrebröden var det så dags för advokat (och järnvägsentusiast) Jakob Stilling att informera om det juridiska vid bildanvändning. Helt klart är att här finns många fallor att gå i, och uppenbarligen varierar bestämmelserna mellan olika länder, olika tider (om bilden är tagen före eller efter 1970) och om motivet kan anses vara konstnärligt eller inte. I princip är det en rad frågor där omdömet får gälla. Egentligen kan man nog bara säga att bestämmelserna verkar mer förvillande än vägledande. Detta ämne borde vi nog ta upp på ett av våra möten.

Slutligen var det den nye museichefen i Odense, Henrik Harnow, som lite provokativt försökte dra gränsen mellan akademisk forskning och amatörforskning. Uppenbarligen har man i Danmark en ganska klar linje mellan dessa, vilket både verkar ge både för- och nackdelar. Henrik Harnow har en akademisk bakgrund och han tolkade det faktum att han fått jobbet som museichef också innebar att museet i framtiden skulle ägna mer tid åt traditionell akademisk forskning.

Därefter hade en intressant och intensiv dag gått och alla åkte hem till sig. Och jag till mig.

Lars Olov Karlsson

Då det begav sig!

Insänt av lokförare Arne Bruman

Vid en station där det ofta låg tåg-möten på natten hände det ibland att infartssignalen stod i stopp för ett av tågen.

Vid grön blink i försignalen gavs ljudsignalen "tåg kommer" (lång signal). Stod infartssignalen fortfarande i stopp gavs ljudsignalen "jag är beredd på hinder och spårändring" (tre korta signaler).

Boende i samhället klagade över störd nattro och SJ satte upp telefoner vid infarterna och gav order om att ljudsignal ej skulle ges utan i stället använda telefon.

"Dubbelecke" kom inte ihåg förbudet och blåste tåg kommer och sedermera tre korta.

Efter att så småningom ha fått kör kommer tåget in på station och tågklararen säger du ska inte blåsa tåg kommer eller beredd.

Ecke: Det var en hund på spåret.

Tågklararen: Men du blåste ju tre korta också.

Ecke: Hon hade tre valpar.



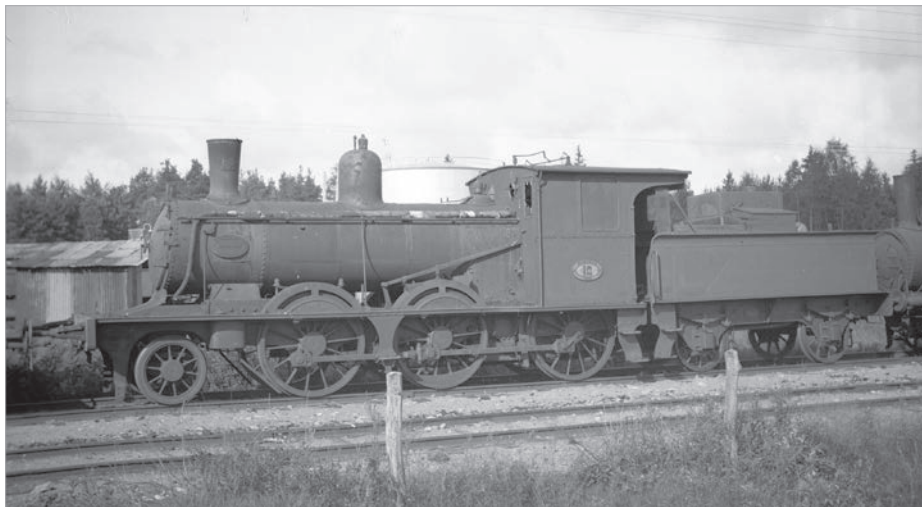
Infartssignal i "stopp". Habo 1916. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum

Addendum till "masonitskyltar"

Bilder av många lok som skrotades i mitten och slutet av 1940-talet visar loket på skrotplatser med privatbaneskytlor påsatta trots att loket tjänstgjort i flera år på SJ efter förstatligandet. Vi har t.ex. denna bild av UVHJ 12 på Vislanda skrotplats 1946. Loket slopades detta år och sändes uppenbarligen omedelbart till Vislanda, men mötte inte skärbrännaren förrän 1948.

Det är svårt att tänka sig att loket rullat i aktiv tjänst på SJ fram till slopningen 1946 utan att ha fått en masonitskylt uppsatt enligt 1942 års ordergivning. Varför är då loket fortfarande märkt UVHJ 12?

Jag tror vi kan tänka oss två möjligheter:
1. När loket slopades och sändes till Vislanda skrotplats befriades loket från masonitskyltarna för att dessa skulle kunna återanvändas på nya övertagna



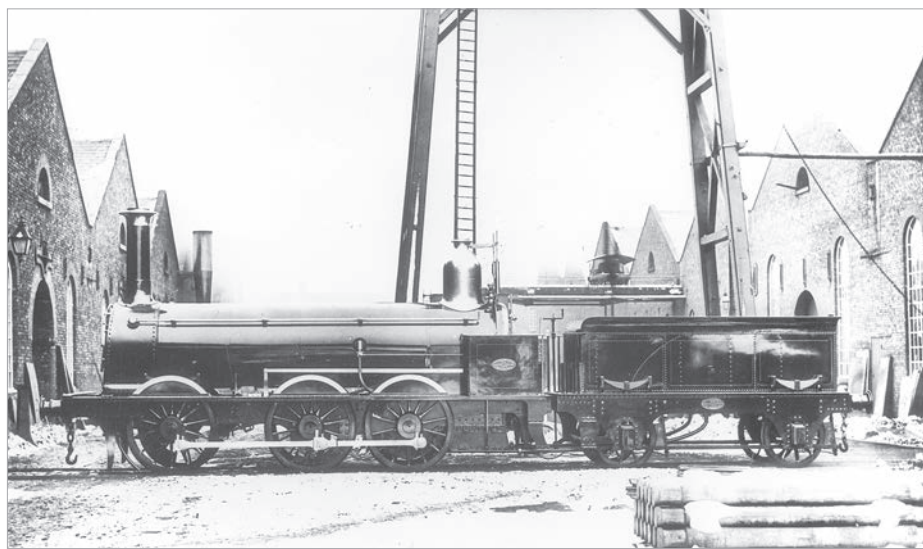
privatbanelok. På så sätt slapp man skära till nya masonitskyltar, det var ju bara att ändra nummer och littera. Att detta var brukligt antyder ju ommålningen på den överlämnade skylten från KYJ 7.

2. Fotografen (Sven Nygren) bad personalen på skrotplatsen att avlägsna masonitskylten för att kunna dokumentera loket i dess ursprungliga privatbaneskepning. Mot detta talar det faktum att den borttagna

skylten då sannolikt skulle legat på marken bredvid loket, men där syns ingenting. Det finns många bilder av fd privatbanelok med ursprungliga privatbaneskytlor på Vislanda skrotplats. Många var driftslok 1944 och borde då fått masonitskyltar som då togs bort enligt alternativ 1 ovan.

Ulf Diehl

GDJ 1-3 fortsättning från sidan 10



Leveransfoto på GDJ lok nummer 8 eller 9. Foto: Nybergiska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum.

nedkopplad, flera exempel finns från södra Sverige. Att loket var longboilerlok spelade sannolikt mindre roll på GDJ:s långa stigningar med låga hastigheter. Dessa tre lok kom nämligen att efterföljas av sammanlagt 25 longboilerlok, varav 2 tanklok, från Beyer Peacock (BP se bilden ovan) som alla uppvisar samma oregelbundna axelavstånd. BP placerade dock cylindrarna invändigt, ökade hjulbasen 25 cm och förstörde cylinderdimensioner samt ökade drivhjulens något till 1400 mm från 1372 mm vilket bör ha förbättrat eventuellt dålig gångegenskaper. BP levererade

19 lok 1860-1875 och Nydqvist & Holm samma lok med ändrade dimensioner i 6 exemplar 1890-1893.

Dessa resultat visades på Järnvägshistoriska forskarmötet i Gävle den 13-14/10 2012 och nu väntar vi bara på en bild.

Man skall alltså aldrig ge upp. Om inte annat borde vi kunna hitta en bild på ett liknande lok levererat någon annanstans av Sharp Steward, nu när vi vet hur loket var uppbyggt.

Litteratur: Sidospår 1/12 p 20-21, Gävle-Dala Järnvägar 1855-1908 (Hagberg) p 204.



I samband med elektrifieringen, semaforerna byts ut och ersätts av ljussignaler. Här vid infarten till Hällnäs 1942. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.

Handhyvlar, hyvelstål och ryggsågar av högsta kvalitet för hantverk och hobby.

www.hyvlar.se

Rubank Verktygs AB
www.hyvlar.se

Rubank Verktygs AB Tel 08-724 75 00

Ett av järnvägens minnesmärken pånyttfödd, Fredrik Gran

I mitten av 1870-talet byggdes Bergslagsbanan BJ mellan Göteborg och Trollhättan. Hela banan var klar till Falun år 1879.

Fredrik Olofsson, från Oset i Rommele socken, hette en av rallarna. Han tog med sig en liten gran hemifrån, den planterades nära kilometer 420 i Flundre härad, som ligger mellan Upphärad och Pressebo.

Granen blev uppmärksam av lokförarna som började hälsa på den med en kort signal och honnör, en tradition som nu hängt med i nästan 140 år.

Att hälsa på Fredrik var viktigt för det innebar att man hade lycka på den fortsatta färden.

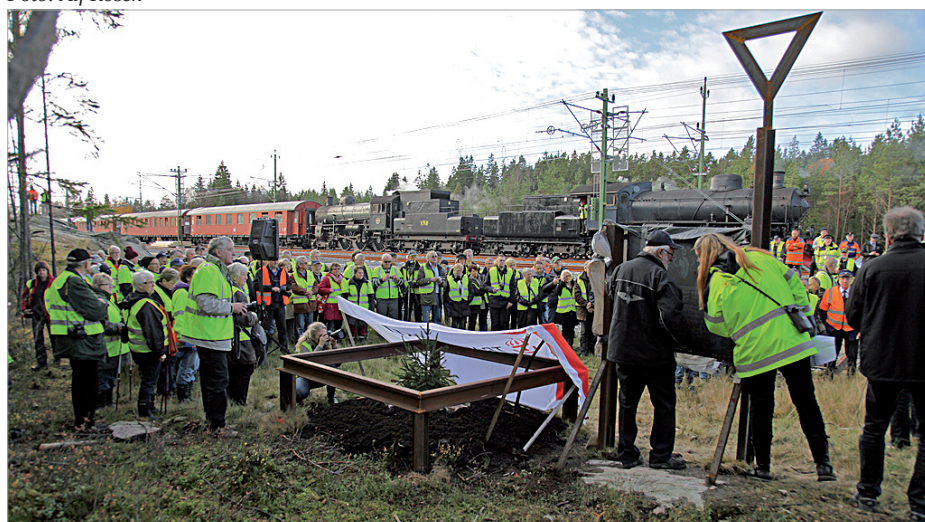
I mitten på 1940-talet började lokföraren Nils Erik Axelsson bördig från Ronneby i Blekinge sin lokmannabana, efter något år kom han till BJ och fick lära sig hälsning proceduren när Fredrik passerades.

Vid Nils Eriks pensionering i mitten på 1980 talet blev Fredrik misshandlad av ett buskröjningsaggregat, han blev nedhuggen, och det fanns en stor risk att seden skulle med hälsning skulle avbrytas i brist på gran. Nils Erik tillsammans med hustru Elsa tog då en gran han fått i present och planterade den nye Fredrik II intill stubben av Fredrik I. Samtidigt sattes det upp en enkel skylt.

Vid BJ 125 årsjubileum 2004 var det en ceremoni vid Fredrik och en minnestavla i järn avtäcktes för att stärka hälsningsseden. Vid detta arrangemang tog Banverket det första spadtaget för den nya banan, genom att spräcka en stor sten i Nygård. Samtidigt uppmärksammades risken med en ny bansträckning att Fredrikhälsningarna skulle försvinna.

Banverket och senare Trafikverket insåg att Fredriktraditionen var något man skulle slå vakt om.

Foto: Alf Rosén



Medlemmarna och ledande personer i Bergslagens Järnvägssällskap var mycket fast beslutna att Fredrikseden skulle fortsätta.

Rotskott från Fredrik togs och nya Fredrikar eller Fredriks-söner drevs upp av en specialist i Holland.

I december 2012 kommer det nya dubbelspåret Göteborg – Trollhättan att invigs. Men redan vid en speciell ceremoni den 24 oktober 2012, återplanterades Fredrik vid Varpemossen. Det är en trafikplats på nya banan söder om Upphärad och ligger cirka 200 meter öster om gamla banan och "gammel Fredrik".

Planteringståget med sina 200 gäster avgick från Göteborg central kl. 10.20 till Flunbo och en spärrfärd sista kilometern på byggspåret till Varpemossen dit tågen anlände strax före kl. 12.00 (se bilden nedan).

Tåget drogs av loken BJ B3 nr 130 och B 1037 med tender mot tender i BJs stil, då kan man alltid ha ett rättvänt lok främst i tåget i brist på vändskivor.

Tåget sammansättning var BJ ABo1 nr 12, BJ Co8 nr 225. F.d. SJ Co9 2858 alla med inkopplad ångvärme, sedan följde f.d. SJ Ro3a 3150 och So25 3184 den första med värme från AC anläggning och den andra med kylfluten från ett dieselelverk.

I Varpemossen hade InfraNord byggt två stabila plattformar mellan nedspåret och det avvikande tågspåret, ett spår man följde fram till en provisorisk bro över till skogskanten.

Längs det nya spåret har Trafikverket servitut på att det inte får växa några höga träd som kan blåsa ner på kontaktledningen, i detta område nära skogskanten är Fredrik planterad så att han inte känner sig för ensam. Runt Fredrik är nu uppsatt ett ordentligt skydd av BJ 43 kilos räls valsad i Bochum 1923, rälsen är hämtad från ett



Foto: Alf Rosén

sidospår i Upphärad.

Den nya minnesskylten är tillverkad av lokföraren och smeden Tommy Bergkvist (se bilden ovan). Över skylten är uppsatt en "tut-tavla" som påminnelse om ritualen när man passerar med ett tåg.

Själva "planteringsceremonin" började med att undertecknad kort hälsade alla välkomna till Varpemossen. Nästa talare, Elsa Axelsson, änka till lokförare Nils Erik, berättade om deras engagemang för Fredrik och om strapatserna när Fredrik II planterades. Sedan presenterade Mona Huvonen informationsansvarig Trafikverket Bana Väg i Väst Sara Distner Som är projektchef för hela projektet till färdigställandet i december 2012. Sara talade om vilka möjligheter som skapades med det nya, hon nämnde också det tryck hon märkt sedan 2004 på att Fredrik inte fick glömmas bort.

Tillsammans lyfte sedan Elsa och Sara på täckelserna och loken saluterade med sina visslor.

Därpå vidtogs mycket fotograferande och filmande runt Fredrik liksom hela publiken kunde gå fram och känna på honom. Efter cirka 20 minuter var det dags att kliva ombord på tåget och loken gick runt tågsättet för hemfärd. Det var mycket nöjda gäster, funktionärer och projektledning som var åter i Göteborg omkring kl 14.30.

Man kan ställa sig frågan vem håller nu reda på de "minnesmärken" som finns längs våra järnvägar. Utanför Alingsås vid Skaveryd finns en minnessten från det första spadtaget på Västra Stambanan. Finns det några fler minnesmärken?

Detta arrangemang fick ett mycket stort genomslag i massmedia. Både SVT Väst-nytt och TV4 Väst hade trevliga reportage i nyhetsändningarna onsdag kväll, liksom både GöteborgsPosten och TTELA hade bildreportage på torsdagen. Även i Staffans blogg gjorde ett fint reportage.

Jag tror att Fredrik nu blivit välkänd i västra Sverige och att hälsandet med tut och honnör är säkerställt för lång tid framåt.

Morrgan BJs projektledare för FREDRIK.

Avsändare:
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B Förenings-
brev



Nyhet!

En samlingsportal
öppnar för dig som
vill se klassiska
bilder ur museets
samlingar!

Snart kan du söka bland museets fotografier på nätet!

Sveriges Järnvägsmuseums fotosamling innehåller väldigt många bilder. Nu kommer en del av dessa att finnas tillgängliga på nätet. Sök bland stationer och fordon med mera ur den svenska järnvägshistorien. Mer information och länk hittar du på hemsidan:

www.trafikverket.se/museer