

SIDOSPÅR 1/13

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöö Museichefen har ordet

Ett gott slut och en bra start

2012 blev ett framgångsrikt år för Sveriges Järnvägsmuseum. Det blev ett väntat besöksrekord efter sommarens framgångar och intäkterna i såväl den publika verksamheten som i tågtrafiken överträffade högt ställda mål. Kanske är det ändå lanseringen av bilddatabasen Samlingsportalen som uppskattats mest av Sidospårs läsare. Uppskattningen är ömsesidig då det är Järnvägsmusei vänner som gjort det möjligt. Det vore djupt oetiskt att tacka den höga arbetslösheten men Arbetsförmedlingen och Fas 3 har varit en nödvändig förutsättning för projektet. Det är väldigt tillfredsställande att kunna konstatera att flera i Fas 3-gruppen kunnat erbjudas avlönade tjänster i projektet och att det sker intern kunskapsuppbyggnad som i bästa fall kan leda till en långsiktig lösning för digitalisering av bildsamlingar. Två viktiga pionjärsamlingar som kommer att prioriteras för digitalisering har nyligen överlämnats till museet, dels Erik Sundströms fotografier av främst ovanliga vagnar och dels Lennart Welanders unika färgbilder från järnväg och spårväg, båda med tyngdpunkt på 1950-talet. Fotograferna är vid god vigör och kommer att bistå vid registreringsarbetet.

2013 har alla förutsättningar att bli ett minst lika bra år som fjolåret. Museiverksamheten har fått en tydligare organisatorisk plats i Trafikverket direkt underställd generaldirektören och det har bringats klarhet i ansvaret och finansieringen av underhållet för våra bangårdar som länge varit en källa till oro. Trots utredningar och en avvaktande hållning från politiskt håll så tar staten och Trafikverket ett uppensbart ansvar för vägens och järnvägens kulturarv. Efter två år av nedskärningar, överföring av verksamheten i Ängelholm och nedläggning av vägmuseet i Borlänge, är tiden mogen för att använda besparingarna till största möjliga nytta i Gävle för järnväg och i Eskilstuna (Kjula) för väg. Beslutsunderlag ska tas fram för de investeringar som i största möjliga mån

ska åtgärda kända brister för förvaring, föremedling och förplägnad. Redan under 2012 startade ett lokhusprojekt (korrugerade plåtskjul) för förvaring av godsvagnar och renoveringsobjekt. Målsättningen är att knappt 250 meter lokhus över tre spår i anslutning till Nynäsverkstaden ska stå färdigt i höst. Inför de förbättrade förvaringsmöjligheterna ska vi också ta fram en bevarandeplan för godsvagnar där en viktig väg för faktainsamling och beslutsunderlag kommer att vara Järnvägshistoriskt forum på museivännernas hemsida.

För att kunna växla upp våra behov för vår utåtriktade verksamhet har vi skaffat oss vänner på det lokala och regionala planet. Gävle kommun driver nu frågan om ett lokalt forskningscenter för transporter med avsikten att det ska samordnas med Sveriges Järnvägsmuseums besöksanläggning. Om det blir verklighet så skulle reception, restaurang och konferenslokaler kunna samordnas, vilket skulle skapa större utrymme för våra satsningar på en bättre publik miljö. Utredare på kommunens uppdrag blir Hans Rode som jobbade med frågan om ett Transport Science Center i Stockholm och som i skrivande stund utreder civilflygets kulturarv tillsammans med mig. Hans har en bakgrund som bl.a. vägtrafikdirektör i Stockholm, kommunalråd i Malmö och problemlösare vid stora infrastrukturprojekt.

Till sommaren kommer vi att veta om vi ska planera själva eller tillsammans med en god granne.

Då flyttar också vägen och bilismen in på Sveriges Järnvägsmuseum. Utan vägmuseet i Borlänge och i avvaktan på publik verksamhet i Kjula kommer en del av museet i Gävle att husera en vägghistorisk utställning. För att den ska smälta in i museets basutställning kommer fokus att bli vägtrafik och bilismens påverkan på vägnätet och vårt resande under första hälften av 1900-talet, något som till och med kan förstärka berättelsen om järnvägen. För ändamålet får vi möjlighet att låna flera fordon från Tekniska museet som tidigare visades i den så kallade maskinhallen. Utställningen ska stå klar till sommarsäsongen då vi åter öppnar dörarna till fordonsmagasinet på Nynäs med ytterligare utrymmen tillgängliga. Passa på att ta en tur med rälsbusspendeln som kommer att rulla igen. Men innan dess rekommenderar jag premiärturen med den nyrestaureerade lokaltågsvagnen SJ Co13 2832 från 1930, återställd i utsökt sent 30-talsutförande av vårt renoveringsteam. Möjligheten erbjuds i samband med Järnvägsmusei vänneres årsmöte den 20 april. Dragkraften blir också något alldeles extra. Väl mött!



Sportlov på Sveriges Järnvägsmuseum med bland annat "ångpendel" till Gävle C.

Läs mer på sidan 6.

Foto: Mikael Dunker.

Järnvägmusei Vänner

GDG-expressen 17-18 maj 2014 **OBSERVERA nytt datum!**

Resa på Bergslagsbanan Gävle - Göteborg är under planering.

Mycket preliminärt blir upplägget så här:

17/5 Lördag morgon. Efter anslutning från Stockholm, avgång från Gävle. Natten mot söndag, övernattnings på hotell, var är ännu inte klart

18/5 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!

Slutgiltig information kommer att skickas ut med Sidospår nummer 3!

Årsmöte - Årsmötesresa

Järnvägmusei Vänner årsmöte blir 20 april på Fyren, Kvistholmsvägen 21 i Norrsundet.

I samband med årsmötet anordnas en resa för medlemmar Gävle - Norrsundet - Gävle.

Med reservation för eventuell brandfara i skog och mark kommer tåget att dras av ånglok R 976. Planerade vagnar blir Giu, Co8cs 3200, Co13 2832. Ångvärme i tåget. Detaljerad information, tidtabell mm finner du i bifogad årsmöteskallelse.

Medlemsavgiften

En påminnelse till er som ännu inte har betalat medlemsavgiften. Gör det nu så att du inte glömmer det! För dig som har betalat medlemsavgiften efter förra utskicket (sidospår 4/12) bifogas medlemskort med detta utskick.

Järnvägens museum Ängelholm

Som medlem i Järnvägmusei Vänner har du fri entré till museet!

Årsboken SPÅR 2013

Boken är av olika skäl något försenad. Den kommer att skickas till alla medlemmar tillsammans med Sidospår nummer 2.

www.samlingsportalen.se

Efter ett långt och tålmodigt arbete har nu det av

Järnvägmusei Vänner drivna bildprojektet resulterat i att delar av Järnvägmuseets bilder blivit utlagda på Internet. Dessa och mycket mer kommer nu att samlas på Sveriges Järnvägmuseums nya digitala plats på nätet, Samlingsportalen.se

Efterhand som mer digitalt material blir klart så kommer detta att göras tillgängligt på www.samlingsportalen.se Välkommen på besök!

O-loket "hemma" igen

27 februari kom GDG O 214 hem från Notviken. Loket har nu fått sju nya rullager och resten är reviderade (16 st är det totalt), nya motorbälgar har tillverkats, ett tasslager fixats till och hjulen har svarvats. Loket gick hem aktivt bakom Da 820 och allt har funkade perfekt. Det känns väldigt skönt att loket nu äntligen är i ordning,

och vi kan därmed uppdatera trafikfordonslistan med även lok GDG O 214! Tack alla inblandade, från Bengt Boman och co som började med detta tillsammans med flera ideella vänner, till vår egen personal samt Euromaint och Duroc i norr.

Text & foto: Henrik Reuter Dahl



JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

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

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

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

För år 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 1 - 2013, årgång 10

Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.

Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE. E-post till redaktionen: sidospår@jvmv.se

© JvmV 2013 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospår@jvmv.se

I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

Ulf Diehl ulf.diehl@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 2 2013 utkommer juni

Presstopp 15 maj



Omslagsbilden:

Steampunk på Sveriges Järnvägmuseum 2014-06-27.

Läs mer på sidan 7.

Foto: Therés Stephansdotter Björk

www.stephansdotter.se



Erik Sundström

GBJ sommarvagn C03 796 i Borås omkring 1900. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.

Sommarvagnar

Turism förutsätter möjlighet att resa längre sträckor till intressanta områden, och förekom knappast före järnvägarnas tid. I Sverige hade vi sedan Magnus Ladulås tid gästgiverier, och Gustaf Wasa och senare kungar bidrog till att vi fick officiella regler för hur man längs de större vägarna kunde beställa hästskjuts, besöka värdshus och övernatta på gästgiverier. Då vägar och vagnar var primitiva utan belysning reste man sällan mer än tre mil per dag. Man kan nog säga att turismen började på 1870-talet när Norra stambanan nådde Storvik 1875 och där byggdes ett järnvägshotell drivet av Wilhelmina Wahlgren-Skoggh för dem som ville byta tåg till GDJ och besöka Dalarna. SJ nådde 1881 Åre och Storlien vilket ökade fjällturismen. Svenska Turistföreningen bildades 1885 och hade som lokala representanter ofta järnvägens stationspersonal.

SJ skaffade 1884 sommarskrov som bestod av tak buret av långa stolpar och låga väggar som kunde monteras på de vanliga stolpvagnar litt N som under vintern mest fraktade timmer till sågverken. Skroven hade oftast bänkar och tak, i vissa fall även fönster. De flesta normalspårsbanor skaffade liknande. Men godsvagnar med kort axelavstånd och styva fjädrar kan inte vara bekväma att åka i. Dessutom hade de inga bekväma trappor.

Leveransfoto på en av de sommarvagnar som UGJ anskaffade 1886. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.

En nyhet var då när UGJ 1886 skaffade fler personvagnar för att kunna köra arbetartåg till bruken längs banan, som Söderfors, Harnäs och Älvkarleö, senare också Skutskär och Bomhus. Bland dem fanns två öppna personvagnar som hade samma längre axelavstånd 4,4 m, fjädrar och öppna plattformar som den tidens vanliga täckta personvagnar. Man insåg snart att man här hade lok och vagnar som inte utnyttjades på helgdagarna, och valde då 1890 att starta familjeparker i Furuvik och Älvkarleö där man kunde se djur, dansa och lyssna till musik. Älvkarleö överläts till Vattenfallstyrelsen 1910 då parken måste göras om inför kraftverksbygget, men ännu finns turistattraktioner där på Laxön. Furuvik finns ännu kvar som en stor nöjesattraktion. Persontrafiken var så stor att man hade ett tak över den långa plattformen.

På 1890-talet blev det med inspiration från Frankrike populärt att bygga hälsohem, hälsobrunnar och vilohem utanför storstäderna, speciellt när Decauville vid Parisutställningen 1889 visat att korta transporter inte behövde kosta så mycket. Hälften av utställningsbanan och dess vagnar kom sedan till Ramlösa hälsobrunn som redan haft en hästbana till havsstranden. Flera av dess vagnar var boggivagnar med öppna sidor, och idag har de flesta museibanor sådana sommarvagnar. Även Stavsjöbanan var knuten till en hälsoanstalt.

Det ökade intresset för turisttrafik på sommaren ledde till att intresset ökade för vagnar med större kapacitet, och 1897 skaffade Göteborg-Borås järnväg 5 boggivagnar litt NNo nr 796-800 som kunde förses med lösa skrov med stora utvändiga markiser och då kallades Co3. De användes i trafik till Hindås där det byggdes pensio-



nat, idrottsplatser och skidbackar. Redan 1905 hade vintertrafiken ökat så mycket att dessa vagnar fick permanenta skrov med fönster för att kunna ha ångvärme. Bergslagsbanan följde efter med liknande konstruktion, först 5 vagnar 1900 litt NNo nr 4801-4805 med enkla godsvagnsboggier av archbartyp för att kunna ta stor last på vintern, därefter 4 vagnar 1902 med personvagnsboggier som vid Boråsbanan. De användes framför allt för turisttåg till Trollhättan, vars vattenfall var en stor sevärdhet. Även de fick skroven permanenta och från 1906 nr 201-205 litt Co6 och nr 206-209 litt Co3. De fyra senare blev gradvis moderniserade med normala personvagnsskrov, men de fem med godsvagnsboggier blev 1939 ombyggda för transport av ilgods i persontåg, med delvis igensatta fönster och helt utan soffor.

Limhamnsbanan köpte 1905 en liknande vagn som de första åren enligt tyskt mönster gick som fjärde klass vagn för fiskförsäljare med extra stort utrymme mel-

lan sätena. Den fick tidigt ett mer normalt skrov.

Två andra skånska banor, Lund-Bjärred och Kjäflinge-Barsebäckshamn lät 1909 Arlöf bygga två resp en vagn med långt tvåaxligt underrede som vintertid hade ett betvagnsskrov. Bjärredsbanan insåg efter en tid att det var för mycket arbete att lyfta av skrovet och använde dem istället på vintern som täckta godsvagnar litt G5c. Kjäflingebanans vagn kom 1927 till SJ och blev först moderniserad som litt Or nr 34143. Den blev redan 1932 slopad och använd som skyddsvagn till en kranvagn, och finns som sådan ännu kvar på Järnvägmuseet. Bjärredbanans vagnar övertogs 1939 av Nora Bergslags järnväg och i flera steg moderniserade till litt Or.

Bergslagsbanan köpte 1902 också tio tvåaxliga sommarvagnar nr 181-190 litt C4 med fast skrov och rymliga ändplattformar. Liksom boggivagnarna från samma år var de inte registrerade vid BJ förrän efter tio år och tillhörde dessförinnan troligen något

vagnuthyrningsbolag. De skilde sig från SJ litt C4 genom en meter längre underrede, större plattformar och sex något lägre fönster på var långsida, där SJ hade sju.

Liknande vagnar fanns på andra banor, där t ex Carlskrona-Wäxjö hade vagnar nr 40-42 kitt AC4 byggda 1909 i Kalmar med andraklassavdelning i en ände som vid förstatligandet blev helt tredje klass. Västeråsbanan hade tio vagnar nr 151-160 litt C4 byggda 1906 av Kockums, SGGJ hade nr 10, 11 byggda av Kockums 1908, OFWJ hade nr 1143-1150 byggda 1908 av Södertälje V, Mora-Vänern hade nr 50-52 byggda 1907 av Vabis. HHJ hade två vagnar nr 538-539. SNJ hade nr 16, 17, ändrade till 21, 22 byggda 1903 av Arlöf ursprungligen som litt Ci och troligen av BJ typ.

REF: Svenska Godsvagnar, normalspår 1856-1956; avsnitt 3.22 3.23 5.33 7.29



I slutet på januari 2012 såg vagnen ut så här, mycket jobb med blästring och rostlagning. Foto: Kenneth Landgren.

Vagnen har utrustats med ångvärme, vilket den inte hade när den var i trafik. Men detta är för att vi ska kunna använda vagnen i våra tåg även med ånglokomotiv. Boggierna är reviderade fullt ut. Märkningen har utförts av Jonny Hallgren, sedan har emaljerade siffror och ”metkrokar” monterats.

Vagnen blir en pärla i vår vagnpark, den var SJ:s största personvagn med 104 sittplatser.

Kenneth Landgren

I juli 2012 hade en hel del gjorts både utvändigt och invändig målning hade påbörjats. Foto: Kenneth Landgren.



Lokaltågsvagn Co13 2832

Museet håller på att färdigställa denna vagn så att den kan komma ut i trafiken under våren. Går allt som planerat kommer den att få sin nypremiärtur i Järnvägmusei Väners årsmöteståg till Norrsundet 20 april.

En omfattande renovering av vagnen påbörjades hösten 2011. Taket reparerades och återställdes med nitförband. Vagnen

hade ganska omfattande rostskador framförallt på gavlarnas rambalkar. Invändigt skulle all plastfärg tas bort, bara detta ett stort jobb. Fönsterramarna nytillverkades, och samtliga kromade detaljer har fått nytt krom.

Dörrarna var illa åtgångna och har fått nya plåtar, hela elsystemet är genomgången.



Sportlov på järnvägs museet *Text & foto: Mikael Dunker*

Solen stod högt på himlen när sportlovet i Gävle drog igång vecka nio! En entusiastisk grupp väntade ivrigt på Gävle central när ånglok E2 904 rullade in på måndagsförmiddagen, redo att ta dom till museet och Hennans station, som under lovet befolkats av dramaelever vid Vasaskolan. Tillsammans med Sveriges Järnvägs museums storyteller Peter Iller, spelar de upp små scener i och runt om stationshuset till besökarnas stora förtjusning. Paket ska lastas i och ur tåget, biljetter ska expedieras

och den som inte skärper till sig kan få en (skämtsam) utskällning av en lite småvresig dam, men stationsmästaren reder förstås upp det hela!

På museiområdet går grillarna varma, det åks i lokhytten och i Sveriges Väg museums väghyvel, som gästar oss några dagar. I slutet av lovveckan visar Järnvägs musei Vänner modelljärnvägen, ett populärt inslag i programmet.

Ställer man sig frågan: Vart är vi på väg? Blir svaret: Mot våren och sommaren såklart! Men hur vi reser om hundra år, det får vi veta först när teckningstävlingen är avgjord. Det händer som vanligt mycket under sportlovet och därför vill vi rikta ett stort tack till alla som arbetat, både fast- och extrapersonal!





Kristin Thorrud

Steampunk på Sveriges Järnvägmuseum!

2014 blir ett speciellt år på Sveriges Järnvägmuseum då ett banbrytande evenemang kommer att gästa museet: en steampunkfestival som är ett samarrangemang mellan museet, museivännerna och den nybildade föreningen Upsala-Gefle Ångpunksällskap. Festivalen äger rum 27-29 juni 2014 och blir ett tillfälle för museet att rikta in sig både på en helt ny målgrupp och på ett ålderssegment av befolkningen som man har missat tidigare.

Vad är då steampunk undrar du kanske? En enkel förklaring är att det är en litterär genre som kan beskrivas som "viktorsansk science fiction", men även en konstform och en estetik. Det handlar om en värld där ångkraften används i stor utsträckning, oavsett om berättelsen är satt till en alternativ historia så som viktorsatidens Storbritannien, Vilda Västern-epokens USA, eller en post-apokalyptisk tid som innehåller element av science fiction eller fantasy.

Steampunkens inspirationskällor är bl. a. det sena 1800-talets vetenskapliga romaner av Jules Verne, H. G. Wells och Mary Shelley, och tar ofta sina teman från denna epoken i den industriella utvecklingen, men med en science fiction-tolkning eller "twist". Hur kunde vår värld t ex ha sett ut om vi hade fortsatt med ångkraft eller med den teknologi som fanns på det sena 1800-talet?

Steampunkscenen är i sin linda här i Sverige, men intresset växer med raketfart och det första konventet kommer att arrangeras i Alingsås i år. Utomlands är

steampunk en gigantisk kulturströmning med konvent och festivaler som drar tusentals besökare.

Inom steampunk är det populärt att modifiera (eller "modda") olika moderna nyttoföremål till en pseudo-viktorsansk mekanisk steampunk-stil. Dessutom finns ett antal visuella konstnärer, hantverkare och musikartister som har beskrivits som steampunk. Att bygga själv är en viktig aspekt av kulturen, liksom att skapa sina egna dräkter och tillbehör. Det finns t o m människor som bygger tågbanor och -modeller i steampunk-stil.

Till festivalens förfogande ställer museet loket E2 904 som vi kan få modda till ett steampunkutseende. Kravet är självklart att inga ändringar skall vara permanenta, och att loket skall gå att återföra till sitt ursprungsutseende. Det måste också hålla sig inom de begränsningar på höjden och bredden som ges av säkerhetskraven. En tävling om bästa idéskiss kommer att utlysas, och sedan kommer skissen att anpassas efter vad som är praktiskt genomförbart. Projektet kommer att drivas i samarbete med museivärföreningen, och skall finansieras genom s k "crowdfunding". Arbetet skall påbörjas senast i augusti 2013.

Steampunkfestivalen 2014 på Sveriges Järnvägmuseum kommer att innehålla en blandning av programpunkter som är öppna för den vanliga museibesökaren, samt programpunkter som är förbehållna dem som betalar medlemskap i festivalen. Det kommer bland annat att finnas praktiska



Bilden ovan är tagen av Anna Gable Frimodig.

Mojängen på bilden är en musikmaskin, det vill säga en ombyggd mp3-spelare tillverkad av Anna Davour som är projektledare för festivalen tillsammans med Kristin Thorrud.

workshops, föreläsningar, författargäster, en bal, en utställning av steampunkföremål som skall göras i samarbete med museet, en skrotmarknad, modevisning av steampunkdräkter, tävlingar, lajv (levande rollspel) m m.

Du som är intresserad av att medverka på något sätt är välkommen att höra av dig till kristin.thorrud@trafikverket.se.

På festivalens webbsida: www.steampunkfestival.se kan du läsa mer.





Mårten Dunér

Stockholm Centralbangård 142 år 1871-2013

Man kan, så här 142 år senare, misstänka att Polycarpus Öman den 17 juli 1871 var en av Stockholms, ja, rent av Sveriges stoltaste män.

Polycarpus Öman hade tjänat sin arbetsgivare sedan denne hade startat sin verksamhet 15 år tidigare. Han hade, tillsammans med flera andra, slitit som pionjär i ett Sverige som genomgick en kraftig utveckling. De hade, med hjälp av planering med militär precision, byggt upp en landsomfattande verksamhet som skulle komma att fortsätta växa kraftigt under de kommande decennierna och en bra bit in i nästa århundrade.

Vem var han, Polycarpus Öman? Och vem hade han tjänat så troget?

Polycarpus Henrik Fritz Öman var den första stinsen på Stockholm Centralbangård och anledningen till hans stolthet just den 17 juli 1871 var att han äntligen hade ett stationshus att få utöva sitt ämbete i. Nu kunde han dra på sig sin eleganta stationsinspektörsuniform i sin tjänst för Kungliga Svenska Järnvägsstyrelsen på Sveriges största station. Han hade sin tjänstebostad på tre rum och kök i södra delen av stationen och befann sig alltså ständigt på arbetet.

Byggnaden hade imponerande mått. När den stod färdig var den Stockholms näst största byggnad. Det var bara Kungliga

Slottet som var större. Byggnaden var ändå inte lika stor som den är idag, men tidningarna kunde rapportera att det femspåriga systemet med en längd av 6000 meter och den imponerande banhallen var fullt jämförbar med storstationerna på kontinenten.

Anläggningen hade ritats i renässansstil av arkitekten Adolf Wilhelm Edelsvärd, som från 1855 varit Statens Järnvägars chefsarkitekt. Det var ett ämbete han innehade ända fram till 1895.

På baksidan av stationen fanns en ståtlig banhall med fem genomgående spår. Utanför banhallen löpte dessutom ytterligare två spår. Spåren räckte mer än väl till för de ungefär tio tåg som till en början trafikerade stationen.

Bakgrunden till stationens placering var en lång och segdragen historia. Faktum var att man hade diskuterat saken ända sedan Statens Järnvägar bildades 1856.

Översten i Flottans mekaniska kår, Nils Ericson, hade i januari 1855 utsetts till byggnadschef när staten skulle påbörja byggandet av vissa huvudlinjer, så kallade stambanor, genom Sverige. Samtidigt tillsattes en kommitté som skulle utarbeta förslag hur de blivande stambanorna skulle dras.

Kommittén och Nils Ericson hade skilda meningar om det mesta. Flera olika förslag framlades växelvis, och man får nog konstatera att Nils Ericson var den starkaste.

Det var slutligen Nils Ericson som gick segrande ur de stridiga diskussionerna: "Banor ska förenas i en och samma bangård och således utan afbrott löpa tvärt igenom staden".

Något större invigningsståhej kring den nya banan och den nya centralstationen blev det inte. Ingen officiell invigningsceremoni förekom, men konungen Karl XV, hertigen av Östergötland prins Oscar (sedermera kung Oscar II), danske kronprinsen Frederik, norske statsministern Otto Richard Kierulf m fl honoratiore provåkade sträckan i tre kungliga vagnar. Och på stationen kalasades det faktiskt. Trehundra arbetare blev bjudna på välfägnad där "tal höllos med anledning af det nu avslutade fleråriga och betydelsefulla arbetet å banan genom hufvudstaden".

Vid invigningen av stationshuset var endast bottenvåningen färdig. Följande år kunde de övriga våningarna tas i bruk av Kungliga Trafikstyrelsen som sedan sin tillkomst 1863 hade huserat i Oxenstiernska palatset i Gamla Stan.

Nu när Centralstationen var färdig, försköts många av maktens boningar från Gamla Stan till kvarteren kring stationen. Klara Strandgata förvandlades till en pulserande trafikled och döptes om till Vasagatan. Vasabron byggdes. Den ena institutionen efter den andra flyttades till Klara på bekostnad av i första hand Gamla Stan.

Teckningen till vänster visar Stockholm Centralstation med dess banhall. Tecknad av P C Bergman.

Kommunikationer var det som gällde. Först kom Centralposten som 1871 flyttade från posthuset på Lilla Nygatan till Rödbotorget för att 1904 flytta vidare till det av Ferdinand Bobergs ritade postpalatset längre bort på Vasagatan. De stora tidningarna flyttade sina redaktioner från Riddarhustorget och sökte sig till kvarteren kring Klara. Tryckeriföretagen och hotellen följde snart efter.

Ganska snart visade det sig vara nödvändigt att utvidga stationsanläggningarna i Stockholm. Trafiken ökade kraftigt år efter år och både bangården, spårsystemet och Centralstationen drabbades av växtvärk. I mitten av 1890-talet inleddes en 30 år lång period präglad av ovisshet och provisorier. En tävling om bästa lösning av bangårdsfrågan utlystes och det föreslogs att sammanbindningsbanan skulle bort. Järnvägen skulle istället korsa sjötrafiken på segelfri höjd, antingen vid Essingeöarna eller vid nuvarande Västerbron. Inga beslut togs dock. Istället hankade man sig fram

med kortare planeringar eftersom det blev allt svårare att klara trafiken.

Under åren 1902-06 byggdes nya spår och plattformar utanför den gamla banhallen. Det blev en s k säckstation för norra stambanan och Västeråsbanan. Man byggde också till och om huvudentrén mot Vasagatan. Den s k puckeln, en utbyggnad framför stora entrén, tillkom och innehöll vestibuler, vänthall och biljettförsäljning. Den mest raffinerade förändringen skedde dock i södra delen av stationen som 1904 utrustades med en Kunglig Väntsal. I början bestod den endast av ett stort rum som förbands med en direktutgång till spår 10, den s k Kungliga Gången. Sin nuvarande planlösning fick väntsalen 1927 när Drottningens rum inreddes.

Allt detta hjälpte dock föga. Trafiken fortsatte att öka lavinartat år efter år. Stationshuset byggdes till med ytterligare en våning 1910 och fyra år senare var det dags för nästa, betydande utvidgning av bangården.

I maj 1914 beslöt Stockholms stadsfullmäktige att låta bygga en sjöfartsled mellan Saltsjön och Mälaren genom Hammarby sjö och Årstaviken. Första världskriget

kom dock emellan och inte förrän 1917 kunde Hammarbyleden påbörjas. Men det var först 1923 som Riksdagen fattade beslut om att järnvägen skulle läggas om till en bro över Hammarbyleden och att det skulle bli förändringar och utvidgningar av stationerna.

På försommaren 1925 godkändes planerna på en ombyggnad av Centralstationen och bangården. Nu skulle trafikens krav mötas och tillfredsställas för många år framöver.

Stationen återfick mycket av sitt ursprungliga utseende när diverse mindre tillbyggnader revs. De stora förändringarna gällde dock innanmätet och den gamla banhallen. De gamla väntsalarna kunde användas för annat ändamål eftersom man förändrade banhallen till en rymlig väntsal, 119 meter lång och 28 meter bred. Hallens gamla takkonstruktion ersattes med det nuvarande högvälvda taket, som bärs upp av träbågar med 24 meters spännvidd. Resgodsexpeditionen fick ny plats, nya kiosker anordnades och konstnärlig utsmyckning utfördes. Det var konstnärerna John Ericsson och Natan Johansson som pryddes den östra sidan av den nya vänthallen med olika landskaps-

Årstabron började byggas 1923 och togs i bruk november 1929. Bilden är tagen omkring 1924 och visar att man har kommit en bra bit på väg med landfästena. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.



Statens Järnvägars resebyrå i Stockholms stationshus 1929. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.

målningar som skulle locka till resande. Målningarna finns fortfarande kvar. Hög blicken och titta! I hallens bäge ändrar placerades dricksvattenfontäner i rödbrun Jämtlandskalksten. Idag finns endast den södra fontänen kvar, men den används inte längre som sådan.

SJ:s Resebyrå, som startades 1915, kunde flytta in i stationen 1928 och hamnade då i det som tidigare hade varit första och andra klass väntsal. Idag huserar McDonald's där med hamburgare och pommes frites. Gå in där och höj blicken och beundra originaltaket i ek som fortfarande finns på plats. Ombyggnaden var klar 1927.

Samtidigt som stationen renoverades pågick byggandet av den nya ingångslinjen till Stockholm över Hammarbyleden. Det absolut största arbetet där var att bygga Årstabron. Hela linjen, inklusive bron, kunde öppnas för trafik den 25 november 1929. Generaldirektören för SJ, Axel Granholm, hälsningstalade på bron. Lyftspannet var i uppfällt läge. Konungen, Gustav V, förklarade den nya infartsvägen för öppnad och tryckte på knappen som inför åskådarnas häpna ögon sänkte brospannet – den vindbrygga som ännu spärrade framför stadens port. Salut gavs med 21 skott från Årsta holmar.

Under de kommande decennierna förändrades inte stationen särskilt mycket. Vissa expeditioner fick nya lokaler och ett elektriskt ställverk tillkom 1933 i en byggnad norr om stationen. Biljettexpeditionen moderniserades 1939 och fick maskiner som tryckte biljetterna allt eftersom de såldes. Tidigare hade man haft förtryckta biljetter som förvarades i stora biljettskåp.

Men säg den glädje som varar. I början av 1950-talet var det åter dags att sätta spaden i marken. Den här gången med anledning av att tunnelbanans södra och västra grenar skulle knytas samman mellan Slussen och Hötorget, eller Kungsgatan som stationen då hette. Två nya tunnelbanestationer skulle byggas, dels T-Centralen, dels Gamla Stan. T-Centralen skulle dessutom få en förbindelsegång under Vasagatan till Centralstationen. Under nästan hela 1950-talet var det stökigt i området. Tunnelbanan kunde invigas 1957 och ett år senare var gångtunneln under Vasagatan klar. Under byggnationen av tunnelplanet på stationen var den stora vänthallen till stora delar upprädd. När sedan golvet återskapades, tillkom det runda hålet som har fått många smeknamn genom åren. Det



snällaste namnet är nog "Spottkoppen". Runt öppningen i vänthallen sattes upp ett skyddsräckte, ett konstverk komponerat av Stig Blomberg. Motiven symboliserar de fyra väderstrecken. Det konstnärligt vackra räcket gavs i 100-årspresent av Svenska Järnvägsmannaförbundet till SJ 1956 och sattes upp 1959. Ombyggnaden av Stockholm Central avslutades 1961. Byggnaden hade då fått kontakt med Stockholm i tre plan, tunnelplanet, gatuplanet och viaduktplanet, det sistnämnda genom rulltrappor från stora hallens norra ände upp till Klarabergsviadukten.

I tunnelplanet fanns en liten affärgalleria som innehöll bekvämligheter för den glömske och ute-i-sista-minuten-resenären. Varuhuset NK hade öppnat en liten filial med det allra mest nödvändiga. Väg i vägg med NK öppnade Handelsbanken ett fullservicekontor. Ett daghotell erbjöd vila medan kemitvätten bredvid snyggade till kostymen eller dräkten. Efter tuppluren kunde man ta sig en uppfräschande dusch i den stora hygienanläggningen. Och en bit mat för den hungrige fanns runt hörnet – SJ:s dotterbolag AB Trafikrestauranger drev inte mindre än fem olika serveringar i stora hallen. Och utanför stationen, på Centralplan, stoltserade TR med en amerikansk innovation: en obemannad automat som kunde leverera varm korv med bröd och både senap och ketchup! Ville man hellre handla mat med sig hem, gick det bra i den stora livsmedelsbutiken i tunnelplanet som hade öppet långt in på kvällen och under helger tack vare dispens från reglerna över öppethållande för butiker.

Men det har också inträffat dramatiska händelser på Stockholm Central. Vid två tillfällen har sprängladdningar detonerat på Stockholm Central. Den 16 november

1946 detonerade en sprängladdning vid södra änden av stationsbyggnaden, alldeles utanför Kungliga Väntsalen. Det visade sig senare vara Sabbatssabotören, en tonårsliga som härjade i stockholmsområdet. Under tiden 21 april – 31 december 1946 försatte de huvudstadens invånare i skräck genom oförklarliga sprängningar vid inte mindre än tio tillfällen. De tre medlemmarna i ligan infångades och dömdes till mellan tre och sju års fängelse.

Den andra gången en sprängning detonerade, var inne i Norra hallen på nyårsaftonen 1991. Det var den sk Militärigan som sprängde en förvaringsbox i ett försök att pressa pengar av Stockholmspolisen och länspolismästaren Sven-Åke Hjälmsjö. Större delen av ligan greps två år senare. I en av de bärande stolparna finns fortfarande ett minne för evigt insprängt: en metallflisa sticker ut ca 5 mm, övermålad med flera lager.

Det har gått drygt 50 år sedan den senaste stora ombyggnaden av Stockholm Central. I skrivande stund är vi mitt inne i ny, stor ombyggnad och renovering. Nu gäller det dels byggandet av Citybanan, en ny sammanbindningsbana "tvärt igenom staden", dels modernisering och renovering av själva stationshuset som annars kommer att fortsätta ner i gamla Klara sjö. Huset måste stötta upp och samtidigt genomgå innanmätet stora förändringar. Allt beräknas klart i etapper under de närmaste åren och som kronan på verket invigs Citybanan 2017.

*Källor:
Stockholm Central 100 år, Stockholm 1971.
Nationalencyklopedin*



”Venus födelse”

”Venus födelse” (bilden ovan), intarsia komponerad av Ewald Dahlskog (1894-1950), Sveriges mest berömda intarsia-konstnär.

Dahlskog var målare, grafiker och konsthantverkare. Han bidrog till Upsala-Ekebys produktion på 1910- och 20-talen. Arbetade som tecknare för Stockholms-Tidningen 1924. Förnyade det slipade glaset vid Kosta 1926-29 i art déco-stil inför utställningen i New York 1927. Förnyade intarsiakonsten, bl a i Stockholms och Göteborgs konserthus 1926 respektive 1935. Har även gjort intarsiadekorationer på China Teatern i Stockholm 1928.

När M/S Malmöhus såldes lyckades AB Trafikrestauranger rädda intarsian. Man fick köpa den av SJ för 5000 kr. Den transporterades till huvudkontoret i Stockholm och hängde där i många år i ett konferensrum.

Vid flytt av huvudkontoret 1989 fanns det inget plats för den på det nya kontoret. Istället lät man deponera den på Tekniska museet i Malmö. Under byggandet av Öresundsbron hängde den i restaurangen vid Lerbacken vid brofästet på den svenska sidan. Restaurangen drevs av AB Trafikrestauranger. Restaurangen stängdes när Öresundsbron var färdig och intarsian återvände till Tekniska museet. När Trafikrestauranger såldes 2000 till Compass Group, överfördes ägandet till det svenska bolaget Scandinavian Service Partner, SSP, som fortfarande äger intarsian.

Mårten Dunér



Bilderna ovan är från bygget av färjan 1945 och visar arbetet med intarsian.

Bilden nedan är från 1953 och visar fartyget på väg ut från Malmö, destination Köpenhamn.

Foton: SJ reklamavdelning, samling Sveriges Järnvägmuseum.

Tågfärjan M/S Malmöhus byggdes 1945

på varvet Kockums Mekaniska Verkstads AB i Malmö. Konstruktör var överingenjör Kurt Söderlund. Längd 94,4 m, bredd 16,4 m, djupgående 4,1 m, bruttoregister ton 2 657, maskin två dieselmotorer, 5 800 hk, fart 17,5 knop, spårlängd 147 m. Ägare var SJ Färjetrafik. Sålades 1986 till ett Norskt rederi. Blev upphuggen i Spanien 1988.





Hôtel Continental i Stockholm 2013 på väg att rivas. Byggställningar till vänster, det gamla annexet, nuvarande Hotel Terminus till höger. Den främre delen av hotellet revs redan 2010. foto: Mårten Dunér

Mårten Dunér

På gaffeln! Rivningen påbörjad!



Mitt emot Stockholm Central ligger Hôtel Continental – eller låg kanske är mer korrekt i läsandets stund. Den 21 december 2012 checkade den sista hotellgästen ut från hotellet. Då hade hotellet härbärgerat gäster i 50 år.

Det öppnades 1962 och fastigheten var ett bidrag till 1960-talets moderna huvudstad och den då omdiskuterade omdaningen av stadskärnan. Nu har rivningen av Hôtel Continental i Stockholm påbörjats. Ytterligare en välkänd fastighetsprofil i centrala staden kommer att försvinna.

Men hur många vet om att det planerade hotellet i slutet av 1950-talet höll på att bli ett TR-hotell?

Tomten är belägen i hörnet av Klarabergsgatan 39 och

Vasagatan 22 på klassisk hotellmark. Fastigheten dessförinnan, Kirsteinska Huset, inrymde också ett Hôtel Continental. Och någon gång 2015-2016 kommer vi att få se ett tredje Hôtel Continental på samma tomt. Denna gång med en järnvägsstation i gatuplanet och nedåt och med exklusiva bostäder ovanpå.

Det hela började med att slottsbyggmästare Adolf Kirstein i slutet av 1700-talet lät uppföra ett stort hus i kv Kajan. Senare såldes huset till bröderna Fredrik och Gustav

Adolf Blom som 1852 lät bygga om huset efter egna ritningar.

När Stockholm Central uppfördes och invigdes 1871 förändrades mycket i kvarterna runt stationsbyggnaden. Ordenssällskapet W:6 lade beslag på fastigheten och byggde om den till hotell. 1878 öppnades Hotell W6. Förutom börssal, högtidssal och en ordenssal för sällskapet innehöll byggnaden 68 rum för resande och två badrum. Efter ytterligare ägarbyte öppnades ett nytt hotell i fastigheten. Det första Hôtel Continental tog emot sina första gäster i juli 1899.

Snart ansågs hotellet för litet. Lystna blickar kastades på tomten söder om hotellet. År 1904 skapade man ett temporärt annex i fastigheten som idag inrymmer Hotell Terminus. Huvudbyggnaden byggdes till, bl a genom att flyglarna blev

jämnhöga med huvudbyggnaden. Fler av de ursprungliga festlokalerna byggdes om till hotellrum. Hotellet hade till slut totalt 260 rum och var då störst i Skandinavien. Stockholms stad köpte fastigheten 1948, hotellet stängdes 1951 och byggnaden revs 1958 i samband med Citysaneringen och tunnelbanans utbyggnad. I planerna för saneringen ingick dock ett nytt hotell på platsen.

Vi backar några år i berättelsen men håller oss kvar inom Citysaneringen, dvs det stora rivningsraseriet som pågick i Stockholms City under tiden från slutet av 1940-talet och en bit in av 1970-talet. Staden ägde nu tomten och ville ha ett nytt hotell där. SJs dotterbolag, AB Trafikrestauranger, hade drivit Hotell Skandia på Mäster Samuelsgatan under många år, men förlorat det när staden ville riva fastigheten som en del av Citysaneringen. Fastigheten låg i hörnet av Vasagatan och Mäster Samuelsgatan, men där ville inte staden se ett nytt hotell. För att få TR att acceptera en flytt från Hotell Skandia, gav man ett löfte om anvisning av en lämplig tomt i stadens centrala delar för ett nytt hotell.

När staden 1958 hade rivit gamla Hôtel Continental, återknöts kontakten med TR. TR erbjöds tomten om ett hotell uppfördes. Nu såg det ut som att TR-ledningens våta dröm om ett storhotell i Stockholm skulle kunna uppfyllas! Men moderbolaget SJ höll sina döttrar i hårda ledband och ett beslut av denna storlek och dignitet var inget man tog lätt på. Det handlade om en jätteinvestering och alla beslut som skulle tas i ärendet hade digniteten av styrelsebeslut.

På den tiden satt SJs generaldirektör i varje dotterbolags styrelse som styrelseordförande. I TRs styrelse satt också representanter för Kommunikationsdepartementet enligt bestämmelser i bolagsordningen. Dessa ledamöter var inte de lättaste att ha att göra med, vilket ledningen för TR väl kände till. Man hoppades dock att ett beslut om ett storhotell inte skulle behöva hamna i långbänk. Man hade ju redan talat om ett nytt hotell under flera år, alltså sedan Hotell Skandia revs i början av 1950-talet.

Men det visade sig att det här skulle bli en riktig långbänk! Varenda fråga som rörde det blivande hotellet stöttes och blöttes, sköts upp och bordlades. Sammanträden med bolagsstyrelsen hölls ungefär tre gånger per år och däremellan fick TRs ledning gjuta olja på vågorna i sina kon-



Hôtel Continental cirka 1901. Annexet kommer att om några år inrymmas i byggnaden till höger. På Centralplan syns hästdroskor och spårvagnar trafikerar framför hotellet. Foto: Samling Stockholms Stadsmuseum.

takter med stadens tjänstemän. Staden ville ju ha ett avslut i frågan och gå vidare med den stora Citysaneringen. Gång efter gång sköts besluten på framtiden i TRs styrelse. Gång efter gång blev stadens tjänstemän lurade på en signatur på det eftertraktade kontraktet. För det fanns ju andra spekulanter. Både flygbolaget SAS och den stora amerikanska hotellkedjan Hilton hade anmält sitt intresse.

I slutet av 1959 var irritationen mycket stor inom stadens administration över SJs och TRs velighet. En av stadens tjänstemän hade marknadschefen för Kooperationens

stora resebyrå- och hotellverksamhet RESO på besök. Marknadschefen skulle skriva under ett kontrakt för ett annat hotellbygge i centrala Stockholm. Stadens tjänsteman passade då på att ösa galla över SJ och TR som velade hit och dit och hade stora svårigheter att komma till beslut. – ”Och här”, sa tjänstemannen, ”sitter jag med ett färdigt kontrakt och bara väntar på en underskrift.” Samtidigt tog han fram kontraktet och viftade med det i luften. Marknadschefen för RESO insåg att här hade han en guldgruva mitt framför näsan. En hotelltomt mitt i sta'n, till på köpet

mittemot Centralen! Han tog omedelbart fram sin penna igen, lutade sig fram över skrivbordet och sa till stadens tjänsteman: – ”Var skriver jag på?”

Så gick det till när SJ och TR blev blåsta på hotelltomten mitt emot Centralen. Men på RESO hyllades marknadschefen som hjälte och jublet steg över spiran på Klara kyrka! Folksam fick uppdraget att gå in som byggherre och fastighetsägare för den nya fastigheten medan RESO själv tog hand om hotellrörelsen.

Fastigheten uppfördes under åren 1960-63. Hotellet blev ett av de första moderna hotellen som byggdes under Citysaneringen. Byggnaden uppfördes som en kubisk huskropp i åtta våningar, placerad på en bredare tvåvåningslågdel med takterrass. Den lägre delen mot Vasagatan revs redan under 2010 och nu är det alltså dags för resten av byggnaden.

Till de många gäster som har övernatat på hotellet hör The Beatles. Under sitt gästspel i Stockholm den 23-31 oktober 1963 tillbringade de sina nätter på Hôtel Continental.

Nå, hur gick det med TRs hotelldrömmar? Man fick vänta ända till den 1 november 1984 innan man äntligen kunde se sin hotelldröm uppfyllas i Stockholm.

Då slogs portarna upp till Royal Viking Hotel, alldeles bredvid Centralstationen. På den tomten hade SJ tidigare haft en kontorsbyggnad. Tomten överläts på dotterbolaget för uppförande av en hotellbyggnad där.

Och vad händer efter rivningen av Hôtel Continental?

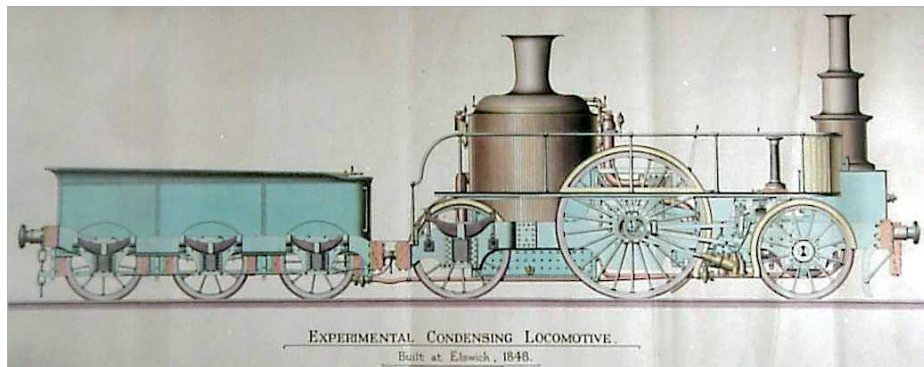
Folksam sålde fastigheten till Jernhusen 2009. Många förslag om hur den nya fastigheten ska se ut har diskuterats. Flera av förslagen har förkastats direkt. Klart är i alla fall att Stockholms stadsbyggnadskontor vill ha en byggnad med hög arkitektonisk ambitionsnivå. Den nya byggnaden ska rymma kontor, lägenheter och ett hotell med 400 rum, 100 rum fler än idag. Den nya byggnaden för Station Stockholm City är uppdelad i fyra volymer. Den lägsta byggnadskroppen mot Vasagatan kommer att bestå av åtta våningar och den högsta i diagonalt motsatt hörn mot Klarabergsgatan får 17 våningar.



Hotell Continental på 1940-talet. Hotell Teminus skymtar till höger. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.

Sidospår kompletterar!

Skulle det kunna vara så?



Apropå Lars Olov Kalssons artikel om Köping - Hults Järnvägs lok i förra numret. Ovanstående bild kom inte med vilket redaktören beklagar.

Ovan, bilden på det förmodade KHJ-loket "54" som inte kom med i förra numret. Här är den tavla som föreställer Armstrongs provlok och som idag finns på Beamish Museum.



Vår 2012 var undertecknad och Mats Freding och hjälpte till att städa ur dödsboet efter småbaneforskaren Björn Waldenström, Norrköping. Mycket av Björns samlingar har varit svårt vattenskadade efter att hans radhus två (!) gånger drabbats av bränder med påföljande "brandkårsbegjutning".

I en flyttkartong i ett uteförråd hittade vi ovanstående bild, som efter viss mö-

gelsanering och omtorkning nu gått att scanna.

Här ser vi alltså FRYCKSTAD och ett antal tidiga vagnar på uppställningsspår utomhus. Till höger en grekiskinspirerad och till synes tillfällig paviljong med texten KUNGL JÄRNVÄGSST... – observera träkilen under den högra kolonnen! Männens klädsel skvallrar om 1920- eller 1930-tal, tror att vi kan utsluta att bilden är tagen på gamla Tomtebodan...



Men kanske någon större utställning ute i landet? FRYCKSTAD var ju utlånad till hantverksutställningen i Karlstad 1927, männe är bilden däriifrån? Bifogar också ett litet skärmdklipp (till vänster) på FRYCKSTAD på väg genom Karlstad.

Jan Ericsson

Kjell Aghult har läst!



Busstrafiken vid Östergötlands smalspåriga järnvägar. Trafik-Nostalgiska Förlaget Drygt 70 % av

landets järnvägsföretag drev på 1930-talet även vägtrafik: Buss och ibland också lastbil. Vissa banor tog dock inte upp trafikslaget, den längsta var Skåne-Småland. SJ hade påbörjat verksamheten på försök 1915 och permanent 1921. För privatbanorna var årtalen 1921 resp. 1924.

Östgötasmalspårrets vägtrafik drevs i sex firmanamn och tre affärsformer: Tre järnvägsbolag, ett dotter- och två intressebolag. De senare tillsammans med berörda städer och kommuner. Totalt var hela TÖJ-komplexet kommunalägt, med Norrköpings stad som huvudaktör. Vägtrafiken – liksom tågen – förvaltades samordnat från Norrköping Ö.

Skänningebolaget (VSBJ) hade tidigt kommit på obestånd och aldrig hunnit starta någon vägtrafik.

Boken är mycket mångsidig med bl a följande inslag:

1) **Styrelsearbetet.** Inte alltid problemfritt.

2) **Linjenätet.** Med totalkarta och bolagsanknutna kartor. En kronologisk tabell därtill skulle ha förenklat överblicken.

3) **Vägar och väghållning.**

4) **Fordonen.** Skildras detaljerat, både tabellariskt och berättande. Problemen med personsläpvagnarna har veterligen ej berättats tidigare. Många goda foton visas och -ovanligt nog – ett dussintal färglagda teckningar. De skulle även kunna platsa som tavlor! Även gengastiden berörs.

5) **En busskonduktörs vardag.** Arbetsmängden för dessa unga grabbar imponerar: Biljettförsäljning och gods-, post- och tidningshantering. Penningförsändelser och budskick till systembolaget ("konduktörsväskan legitimerade"). Under krigsåren även hämtning av gengasbränsle.

6) **Garage, verkstäder och busstationer.** Bl a den viktiga stationsfrågan i Norrköping: Linjerna terminerade där förut lika splittrat som i t ex Örebro.

7) **Tidtabeller.** Därmed berörs också vissa linjers ekonomi. Som förstås kunde vara både bra och dålig – även om totalen gav vinst. Redan 1929 hade tåg för första gång ersatts med buss. 1938 tillämpades detta Örebro S-Hjortkvarn och Linköping-Ringtorp.

8) **Taxor och biljetter.** Endast blockbiljetter (s k valörkvitton) visas. Mot 40-talets slut införde dock TÖJ biljetmaskiner på

bussarna – kanske av märket National ("kassaapparater"), som användes av bl a SJ och Linjebuss. I 1949 års tjänstetidtabell för tågen anges vilka järnvägsplatser som bussbiljetternas hållplatsnummer motsvarade. Ett dussintal stationer hade då biljettmaskiner för att sälja lokalbiljetter till tåg.

Bra med "inflationstabellen" från 1925 och framåt. Gamla tiders biljettpriser var inte alltid så låga.

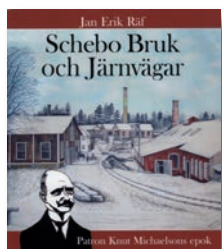
9) **Linjernas omgivning**. Samtida vyer från stad och land, ibland även flygfotograferade.

10) **Andra persontrafikutövare i området**. Båt- och färjelinjer och samverkande eller konkurrerande andra bussföretag.

Förut obehandlade är Vikbolandsbanans problem under depressionen på 1930-talet. VB var moderbolag i TÖJ-koncernen, som hade fyra ägandesteg. VB tågdrift riskerade då att läggas ned och ersättas med vägtrafik. Vid förstatligandet ägde VB t ex 18 lastbilar.

En busstrafikbok att rekommendera! 📖

Lennart Lundgren har läst!



Schebo bruk och järnvägar av Jan-Erik Räf.

ISBN 978-91-87247-18-7

En samlad beskrivning med tonvikt på bruksjärnvägen med spårvidd 891

mm som uppfördes 1872. Järnvägen fick vid sekelskiftet förbindelse med Rimbo-Sunds Järnväg vid stationen Skebobruk. En hästbana med 600 mm spårvidd ned till gruvorna vid Broby finns också beskriven.

Vi får läsa i ett kapitel om den intressanta man som drev bruket under den tiden, Patron Knut Michaelson. Hans stora intresse var inte malm och järn utan han hade istället ett stort intresse för alla konstarter. Detta gjorde att han 1903 sålde bruket, flyttade till Stockholm och blev något senare den första chefen på den då nya Dramatiska Teatern vid Nybroplan.

Ett kapitel beskriver också förhållande för de som arbetade och levde på bruket.

Man får intryck av att mycket forskning har gjorts som underlag till boken.

Trots att boken beskriver i huvudsak tiden från 1870 fram till brukets nedläggning 1924 finns en kortfattad kronologisk historik med början 1444 då Skedbo (Skebo) kvarn och järnhytta överfördes till Tälje gård från ärkebiskopen i Uppsala.

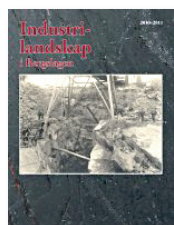
Ett för mig uppskattat avsnitt är där man på ca 30 sidor får beskrivit det som idag

återstår av järnvägen och bruket. Tyvärr har det mesta försvunnit under årens lopp men mycket arbete har lagts ned på att kartlägga det som finns. Allt finns beskrivet med kartor, ritningar, foton och text. Roligt för den som vill besöka platserna i nutid.

Något som drar ned betyget på boken är tyvärr den något dåliga bildkvalitet som finns i boken. Detta gäller främst de relativt nyfotade bilderna i färg.

Sammanfattningsvis, boken är läsvärd. 📖

Erik Sundström har läst!



Industriminnen i Bergslagen 2010-2011 – Garpenberg, Grängesberg och Storådalen utgiven av föreningen Larsbo Kalk och Stripa gruvas vänner som ett gediget A4-häfte med

många härliga bilder och kartor. Liksom föregångaren som recenserades i Sidospår 1/10 och handlade om gruvor och banor kring Guldsmidshyttan är författaren Lars Hagström som är bosatt mitt bland sevärdheterna. Föreningen har just bytt namn till - - Industrilandskap i Bergslagen.

Först beskrivs Garpenbergs olika gruvfält där man brutit både järn och koppar, och där Gruvgården – Fors järnväg anknöt till gruvorna direkt eller med linbanor. Det är så fascinerande att se alla bilder av gruvlavar, herrgårdar och arbetarlängor, till och med det gruvkapell man förväntades besöka innan man gick ned i berget.

Avsnittet om Grängesbergs gruvområde är helt fascinerande då man kan se hur det startade med flera separata gruvor med gamla trälavbyggnader som allmer bröts ihop till en stor öppen skärning, idag vattenfylld. Man kan förstå hur vid mötet på Ingenjörssällskapet 1867 kapten Nordenfeldt sade sig vara övertygad om att "i järnvägens närhet skulle finnas oerhörda skatter" och kapten Grill att "ingenstädes i riket finnas så stora rikedomar hopade". Mötet ledde till bildandet av Frövi – Ludvika järnvägsbolag som kom att ingå i det av engelska intressenter länge dominerade Grängesbergs gruvbolag. Kartorna visar vilka stora bangårdar som behövts, och hur banorna och samhället flera gånger måste flyttas för att minska rasrisken när malmbrytningen gick alltmer snett nedåt. Kartorna är stora och detaljrika, men är delvis svårtolkade då succesiva bangårdar från olika årtal finns på samma karta. Bilderna är många och visar inte bara gruvor och bangårdar utan hela samhällstillväxten med kyrka och det imponerande Casselska kulturhuset. Det är också intressant att se de mycket långa malmtågen med så liten

variation bland vagntyperna.

Avsnittet om gruvorna kring Storå visar med foton den stora variationen mellan olika gruvlavar, varav Stripa ännu finns kvar som museum.

Häftet är på 50 sidor och kan rekommenderas för den som vill förstå hur mycket den fantastiska expansionen i järngruvorna på 1860-1870-talet betydde för vårt järnvägsnät och hela vår industrikultur.

Häftet kan beställas från föreningen, tel 0581-81156 📖

Erik Sundström har läst!



Skara – efter 1900 ISBN 978-91-85597-32-1

Skara kommun har kommit med den tredje delen av sin historik, som på 646 sidor behandlar allt i staden – bebyggelse,

arkitektur, industrier, skolor – - och inte minst järnvägarna, där Ingemar Landin presenterar 30 sidor om de många trefotsbanorna, som skall ha gjort att Skara har kallats Europas största smalspårsstad.

Västergötland hade sedan länge ett framgångsrikt lantbruk och flera livskraftiga städer som Mariestad med landshövding, Skara med biskop och Lidköping med hamn. När Nils Ericson på 1850-talet skulle förbinda Stockholm, Göteborg och Malmö med stambanor hade han tanken att om man drog banorna utanför städerna minskade man byggtid och kostnader genom att istället gå genom glesbebyggda områden som då också fick bättre kommunikationer. De gamla städerna fick själva bygga och finansiera lokala järnvägsnät, och så skedde i Västergötland. Det är intressant att se hur man prioriterade olika syften. Lidköping ville förbinda Väneren och Vättern, Mariestad ville ha närmaste kontakt med SJ och Skara ville ha förbindelse med Göteborg. Sammanlagt blev det ett tiotal smalspårsbolag, och Skara hade förbindelse åt sex olika håll, med verkstad och stora lokstall.

Nedgången började efter förstatligandena när på 1950-talet Mariestad och Lidköping övertalade SJ att bredda sträckan Gårdsjö – Håkantorps till normalspår. Resten av smalspåret lades ned och revs, utom den del som nu utgör museijärnvägen Skara – Lundsbrunn, där Landin har varit intensivt verksam i styrelsen och som redaktör för Skara Järnvägsblad.

Boken är rikt illustrerad, framför allt bebyggelsen men även järnvägen. Vad man saknar är möjligen mer om museibanan. 📖

Fler tåg och mer i museiväg!

Succén kommer tillbaka! 17 juni - 18 augusti 2013 ger vi dig möjlighet att ta del av en större upplevelse - vi öppnar återigen fordonsmagasinet med fler lok och vagnar, på en ännu större yta än tidigare! Rälsbuss tar dig mellan museet och magasinet, varje dag under denna period. Tidtabell och mer info kommer att publiceras på hemsidan.

En ny vägghistorisk berättelse i museets utställning öppnar till sommaren och fler motorarrangemang väntar den nyfikne. Välkommen!



Familjedag
12 maj kl 10-16
Ångtågspendel från
Gävle central, minitåg,
modelljärnvägen
och mycket mer!

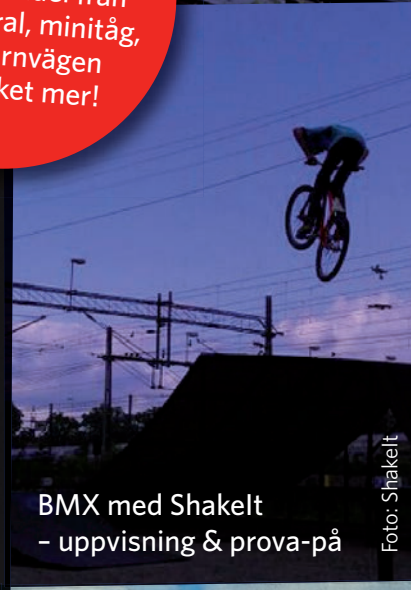


Tema säkerhet

Alternativa adrenalinkickar
för barn och unga

Utflyktståg t.o.r. Borlänge,
Falun, Storvik, Sandviken,
Sveriges Järnvägsmuseum

Green Cargo, X-Trafik, SJ,
Tågkompaniet och
Tåg i Bergslagen deltar



BMX med Shakelt
- uppvisning & prova-på

Foto: Shakelt



©TfL from the London Transport Museum Collection

Tunga Gefle Dala 4 maj
Veteranslastbilsträff
I samarbete med
Sveriges Vägmuseum och
Åkerihistoriska Sällskapet

Motorsöndagar
23 juni - 18 augusti

Nostalgidag 25 augusti
Bil, mc, moped, dans

The Art of the Poster
Affischkonst från Londons
tunnelbana, t.o.m. 1 september

Museidagar 14-15 september
Tema: Udda fordon

