

SIDOSPÅR 2/13

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöö Museichefen har ordet

Full fart i verksamheten

Dagen innan Järnvägmusei vänner årsmöte den 20 april rullades pendeltågens moder, lokaltågsvagnen Co13 nr 2832, ut ur vår renoveringsverkstad efter ett och ett halvt års omfattande arbeten. De största åtgärderna var nytillverkningen av fönster och nya, om än inte bärande, nitförband samt dropplistor på taket. Ytbehandlingen ska vi naturligtvis inte heller glömma. Vagnen användes, skinande blank, för resan till Norrsundet och Järnvägmusei vänner årsmöte och till magasinet på Nynäs/Norrtull ytterligare en dag senare i samband med *Tågsläpp* där Vänföreningen visade upp sin bredd från modelljärnvägen och vagngruppens renoveringsverksamhet till digitaliseringsprojektet. En välförtjänt flygande start för ett fordon som vi har stor praktisk nytta av, inte minst på *Familjedagen* den 12 maj då museet invaderades av reslystna gäster.

Vägverksamheten börjar bli alltmer uppenbar på museet. Under *Familjedagen* framträdde såväl folkracebilar och BMX-cyklar som små radiostyrda racingfordon. Den 3-4 maj fylldes museiområdet av lastbilar för det så kallade *Tunga Gävle-Dala* som fått ersätta *Tunga masträffen* som tidigare hölls på vägmuseet i Borlänge. När detta skrivs har precis tre praktpjäser anlänt från Tekniska museet för utställningen *På väg* som öppnar den 15 juni. Det handlar om Gustaf Erikssons experimentbil från 1897, en av de första *Scaniorna* från 1901 och en praktfull *Scania-Vabis* från 1912. Innan utställningen är färdig så väntas en representant vardera från SAAB- och Volvomuseerna. Det innebär att vi hos oss kommer att kunna visa gräddan ur den svenska bilproduktionen och trafikutvecklingen under 1900-talets första hälft som innebar en motsvarande revolution som järnvägen var under 1800-talet, liksom förändringen av resvanorna från kollektiva till individuella. Det är ju faktiskt ett viktigt inslag i den svenska transportpolitiken som i hög grad präglat situationen för järnvägen.

Innan firandet vid Valborgseldarna kunde sätta i gång på allvar så fick vi ett mycket välkommet besked på Valborgsmässöaftons förmiddag. Ångpannan till SJ Ka 692 höll tätt vid kalltryckning upp till 15 kg/m². Därmed kan vi efter många års stiltje slutföra renoveringen av loket



Vilken pärla, lokaltågsvagnen Co13 nr 2832! Här i Norrsundet 2013-04-20. Foto: Lennart Lundgren.

i Ängelholm. Här gör flera museivänner en jätteinsats och många följer säkert Tobias Bengtssons blogg *Bakom en stallport i Ängelholm*. Vi planerar premiärtur i Skåne på sensommaren eller tidigt i höst. Loket som är byggt 1901 för godstrafik men återställt till 1930-talsutförande, då uppgifterna för loktypen även omfattade persontåg, är passande dragkraft till ett kort lokaltåg med tidiga 1900-talsvagnar. Därför startar vi nu ett restaureringsprojekt med två sådana vagnar. Det kommer att dröja åtskilliga år innan de kan användas men först ut är i vart fall lokaltågsvagnen Co4 nr 1275 från år 1900. Vagnens status kommer att bli 1920-tal.

I april kunde vi också hälsa en ny medarbetare välkommen, Anna Lindgren, som närmast kommer från *Länsmuseet Gävleborg*. Anna som är byggnadsantikvarie och styrelseledamot i *Svensk byggnadsvårdsförening*

ska bland andra arbetsuppgifter ta sig an dokumentationen av våra restaureringar och medverka till att de vägval, tekniker och material vi gör och arbetar med kan komma så många som möjligt till del. På tal om byggnadsvård så har det nedplockade godsmagasinet från Fiskeby i Östergötland efter en del byråkratiska turer hämtats till Gävle med eget tåg. Vi räknar med att kunna uppföra det på lämplig plats nära Hennans stationshus inom ett år. I år kommer lokhusbyggena på Norrtull/Nynäs att bli det stora lokaltillskottet. Sedan har vi precis fått färdigt ombyggnationen av vårt konferensrum i museet. Jag kan lova att det har blivit en stor förbättring. Den som varit där förut kommer inte att känna igen sig. Kan rekommenderas för den som vill hålla ett möte i en spännande, järnvägs-mässigt elegant men ändå modern miljö. Kanske ses vi där!



Museidagen 2013 blir 14-15 september och årets tema är, udda fordon. Bland annat kommer ångdressinerna från UWHJ, SWB och WAJ att visa upp sig. Som en förberedelse till detta var ångdressinen från UWHJ ute och luftade sig den 7 maj. Foto utanför magasinet på Nynäs, Lennart Lundgren.



Järnvägmusei Vänner

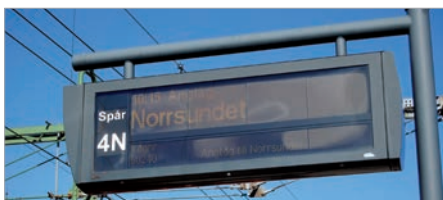


Foto: Peter Ödén

Årsmöte - Årsmötesresa

Järnvägmusei Vänners årsmöte hölls den 20 april på Fyren i Norrsundet.

Med anledning av årsmötet ordnades en medlemsresa Gävle - Norrsundet - Gävle. Tåget drogs av ångloket SJ R 976 med 3 vagnar i "kroken". För en av sittvagnarna, den helt nyrenoverade C013 2832, var det premiär i resandetåg. Se bilden ovan till vänster.

Själva årsmötet genomfördes utan några speciella frågor utan det blev mest formalia.

JvmV Styrelse består nu av följande personer: Rolf Sten ordförande, Bengt



I strålende solsken rullade R 976 in med årsmötetåget på Norrsundets öde bangård. Foto: Lennart Lundgren.

Lindberg kassör, Thomas Gustavsson sekreterare samt ledamöterna Leif Ekström, Ove Häger, Lennart Lundgren, Gunnar Jonsson, Anders Hendel, Erik Sundström, Maria Loberg Olsson samt Robert Sjöo.

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 årgångstagsvagnarna, 2 och 3 klass samt restaurangvagn och cafévagn.

I priset för resan kommer hotellrum att finnas som tillval. Förhandsbokning och delbetalning kommer att vara obligatorisk. Frågor - Bokningar epost: gdgexpressen@jvmv.se Slutgiltig information kommer att skickas ut med Sidospår nummer 3!

Bakom en stallport i Ängelholm

pågår Järnvägmusei Vänners verksamhet för fullt. Arbetet är just nu koncentrerat på ångloket Ka 692.

Vill Du hjälpa till? Kontakta Tobias Bengtsson tobias.bengtsson@jvmv.se. Du kan även surfa i på Bloggen och se vad som är på gång www.stallporten.jvmv.se

Grundmålning av luftpumpen på Ka 692.

Foto: Tobias Bengtsson.



TågSläpp 2013

Söndagen 21 april var det åter dags för Tågsläpp. JvmV visade upp sin verksamhet. På museet, modelljärnvägen och renoveringsarbetet i UGJ-stallet och på Nynäs, bildprojektet.

69 personer gästade oss under dagen och gästerna fick verkligen åka ståndsmässigt mellan museet och Nynäs. Dagen i ära den nyrenoverade 40 ton tunga personvagnen C014 2832 och dragkraften var inte fy skam, malmtågsloket R 976, ett lok som är gjort för att dra tåg på 1200 ton!

Foto: Kontorsbyggnaden på Nynäs, Lennart Lundgren.



JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

- en stödförening till Sveriges Järnvägsmuseum

BOX 407 SE- 801 05 Gävle

E-POST: info@jvmv.se Internet: www.jvmv.se



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

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

För år 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 2- 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: sidospaar@jvmv.se

© JvmV 2013 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 3 2013 utkommer sept/okt

Presstopp 20 augusti



Omslagsbilden:

Järnvägmusei Vänners årsmötetåg, draget av SJ R 976, passerar Mårdängsjön strax norr om Hille. Foto 2013-04-20: Lennart Lundgren.



Text & foto: Mikael Dunker

Familjedag 2013

Ett nytt, fräscht program signerat Helena Berg och chans till fint väder lockade hela 2372 personer att besöka museets familjedag, söndag 12 maj!

BMX-cyklisterna anlände tidigt, peppade att få visa sina bästa trick för publiken, som växte sig stor under dagen. *ShakeIt* ordnade en tävling under namnet *Train Battle* och åkarna fick inviga deras nya ramp och testa ett högt hopp där man landade mjukt och säkert i bark.

Från Gävle central kom besökare med *Sveriges Järnvägmuseums* ånglok E2 904, som gick i pendel under dagen. Det var populärt att få komma upp och titta i hytten och prata med personalen.

Portarna till hall 6 öppnades och på scenen inne i lokstallet drog ungdomarna

från *Helges All Stars* igång och följdes av *Rockskolan i Norrsundet* med bandet *The Curtains*, kulturskolans barnkör *Sjungarna* och dagens huvudakt *Dogge Daggelito* från fornstora *The Latin Kings*! När *Dogge* tog upp en liten kille från publiken på scenen, gav honom en mikrofon för att hänga med, ja då såg grabben helt lycklig ut och det kokade i lokalen!

Utomhus trivdes våra gäster på området – fikade, åkte minitåg, fick se hur *Gästrik Räddningstjänst* släcker bränder och hur *ambulansen* jobbar. *SMK Gävle* och *AMF Årsunda* hade bl.a. med sig folktracebilar, minicross och minibilar som dom demonstrerade för storögda barn!

X-trafik hade satt in extratåg från Häl-singland till museet denna dag, ordnade tävlingar och visade upp sitt tåg, man fick

också träffa lokföraren och kika in i förarhytten. *Green Cargo* visade också upp sitt moderna lok. *Tåg i Bergslagen* och *Tågkompaniet* ordnade tävlingar och delade ut ballonger. *Cirkusgymnasiet* framkallade glada miner med sina härliga clowner som rörde sig på området – jonglerade och busade med besökarna!

När museets eget tåg rullat ut från spår 1 vid *Hennans station*, för att köra besökare tillbaka till Dalarna och dom sista BMX-utövarna cyklade hem med sina bärgade priser under armen, började vi packa ihop och städa med känslan att det här var en riktigt bra dag!

Å hela personalens och alla inblandades vägnar – TACK för en fantastiskt härlig och rolig familjedag!



Forskarmötet i Trollhättan 13 - 14 april 2013

Årets första seminarium hölls i Trollhättan den 13-14 april. Trollhättan som är själva starten för Vattenfall och där det också andas järnvägshistoria i form av Nils Ericson, Nohab och UWHJ. I dess as omedelbara närhet till Göta älv och i Vattenfalls anläggningar fick vi i dagarna två hålla till och lyssna och frotera oss i det som ligger oss varmt om hjärtat, järnvägshistoria i dess olika skepnader.

Det var första gången som seminariet inte hölls i våra egna lokaler. Ett trettiotal deltagare hade samlats och vi fick höra spännande och varierande föredrag. Det var allt ifrån upphovsrätt vad gäller bilder till Skateurds sågverk.

Arrangemanget med mat och annat hölls galant och förtjänstfullt av en fyrgrupp bestående av herrarna Anders Jansson, Torbjörn Mårtensson, Ulf Smedbo och Magnus Carlsson. En kommentar som kom upp i och med allt som ska göras runt kring seminariet var- nu förstår jag vad mycket det är ni har att göra när vi är i Gävle.

Vad har vi då fått lyssna till?

Två stycken talare var speciellt inbjudna och den första var professor emeritus Martin Fritz från Göteborgs universitet och den andre var den nyligen tillträdde danske museichefen för Danmarks järnvägsmuseum, Henrik Harnow.

Lördagen öppnades med att professor emeritus Martin Fritz vid Göteborgs universitet, höll ett anförande om familjen Keiller och dess stora påverkan på Göteborg industriella utveckling under mitten och andra hälften av 1800-talet. Familjen Keiller hade i kompanjonskap med famil-

jen Gibson startat Jonsereds fabriker. Det var som i andra liknande fall en som står för affärssinnet och den andre för snillet i att hitta på olika saker och lösningar. I det här fallet var det Gibson som förstod sig på affärerna och Keiller som var det mekaniska snillet. Samarbetet med Gibson lämnade Keiller snart för att starta en egen rörelse inne i Göteborg, Keillers mekaniska verkstad, som senare blev Göteborgs mekaniska och slutligen Götaverken. En intressant notering som Fritz tog upp var den kartellbildning och överenskommelse om vem som tillverkar vad och hur mycket under 1890-talet och som kan ses här

Procentuell fördelning 1891 mellan verkstäderna för leverans till svenska järnvägar:

Nya Atlas	23
Göteborgs Mek. Verkstad	20
Kockums Mek. Verkstad	26
Landskrona Gjuteri	10
Landkrona Nya Mek. Verkstad	8
Kristinehamns Mek. Verkstad	5
Ljunggrens Mek. Verkstad	8
Summa	100

Källa: Martin Fritz powerpointpresentation om familjen Keiller

För den som önskar att läsa mer om familjen Keiller kan professor Fritz bok- Sveriges industrialisering och familjen Keiller, utgiven 2008, rekommenderas.

En i åhörarskaran ställde en fråga om professorn hade i sin forskning stött på bankmannen Cervin, varpå svaret blev, - ja, han låter bekant men han är ju från Stockholm.

Danske museichefen tog upp ett ämne som är nog så viktigt och som är aktuellt även här i Sverige och det är kopplingen mellan den akademiska forskningen och den forskning som bedrivs av oss inom järnvägsintresset.

Hans anförande- En historikers blik på järnbanehistorisk forskning - med utgångspunkt i den danske forskning og med udblik til udenlandske tendenser, gav en del intressanta synpunkter och han talade med utgångspunkt om den danska synen på en "järnvägshistoriker" vilket i vissa avseenden kan ställas i jämförelse med svenska förhållanden.

En järnvägshistoriker

- är en man
- har inte någon bakgrund inom histo-



Henrik Harnow. Foto: Lennart Lundgren

ria, etnologi eller konsthistoria – därför i princip en amatör

- Säljer förhållandevis många böcker, men skriver till en sluten krets
- En järnvägsförfattare är mycket intresserad i detaljer – och älskar att finna små faktafel i fackhistoriska arbeten
- behandlar sitt material slarvigt och felaktigt – och håller det för sig själv
- har svårt att begränsa sig
- är lidelsefullt upptagen av det han skriver om

Henrik menar att forskningen, den amatör-forskning som görs inom järnvägsintresset, måste för att närma sig den etablerade och akademiska forskningen ställa sig frågor och att vara begränsande i sin frågeställning. Mindre av faktasammanställningar och i stället komma fram till en slutsats. Den traditionella forskningen måste också våga ta steget att ta sig an järnvägshistorien.

Fördomsfullt om järnvägshistoria

- utan problemställningar
- källstyrt
- extremt detaljfixerade
- uppradande och harmoniserande
- leder ingenstans
- volymiös
- amatörmässigt layoutat och fyller så mycket som möjligt texten ända ut i kanten
- utan noter och litteraturhänvisningar - men järnvägshistoria har en stor publik... ..och många järnvägshistoriker kan behöva lite inspiration och ny strategi och blir bättre med några få, genomtänkta grepp och för att behålla fokus



Martin Fritz. Foto: Lennart Lundgren.

Ett sätt att närma sig detta är att man har beslutat sig för följande handlingsplan och tillvägagångssätt och ska etablera en ny typ av tidskrift som ska ges ut av Danmarks järnvägmuseum.

Planen ser ut som så:

- Redaktionsgrupp har tillsatts (med två kvinnor och tre män, adjungering av ytterligare är möjligt)
- Kommer på den danska autoritetslistan
- Rymmer både 2-3 längre artiklar och kortare artiklar
- Nordiska artiklar tas gärna in
- Alla kortare artiklar som antas (½ -1 A4-sida) ska ske i dialog med författaren
- De bärande artiklarna ska genomgå en expertbedömning
- Engelsk sammanfattning, möjligen också på tyska
- Hög tryckkvalitet, professionellt, elegant layout, ca. 80-100 sidor

- Kom in i kampen, ni är välkomna!
- Henrik Harnow - henhar@dsb.dk

Mats Freding och Lars Olov Karlsson (LOK) hade ett föredrag om "forskning" som blivit publicerat och kommit att bli sanningar. LOK pratade om en CE Stretton. Mr Stretton gav ut en bok 1892 (kom ut i sex upplagor mellan 1892-1903) med titeln The locomotive engine and its development: a popular treatise.... Boken behandlade alla de frågor och gav svar på det man undrade om den engelska loktillverkningen och vilka lok som fanns var.

Den blev genast mycket populär och blev en bibel för många, då som långt senare. Problemet var bara det, att det där med källmaterial var det lite si och så med. Vissa saker var sanna och riktiga men där det saknades uppgifter om någon banas lok och eller tillverkning så hade denne mr Stretton hittat på lämpligheter att fylla dessa luckor med. Av det som skrevs i boken hade han belägg för vissa uppgifter och för vissa andra inte, saker som aldrig hade existerat eller var inte tillverkade av den ena eller den andre för företaget som osv.

Frågan som nu väcktes för vår del var, hur ser det ut hos oss? Hur är det med våra nestorer och deras oemotsagda sanningar? Vilka liknande böcker och andra tryckta skrifter finns som innehåller liknande saker. Mats Fredig gav ett svenskt exempel på uppgifter som kommit fram om en svensk banas rullande materiel och som kom att tryckas i en svensk klubbtidning. Det visade sig vara en svensk Stretton där personen hade fabulerat ihop en del uppgifter.

Andra intressanta föredrag som vi un-



der dagarna två har fått höra om var till exempel Jan Ericsson som berättade om turerna kring ångsågarna i Falkenberg, vilket kommer att resultera i en bok som förhoppningsvis kommer att ges ut i samband med Hjulmarknaden senare i år. Lars Berggrund redogjorde för ett affärsverks tillkomst, existerande och för att i årsskiftet 2012-13 slutligen läggas ned, nämligen affärsverket Statens järnvägar. Läs mer om detta i Spår 2013.

Ett gott bevis på att till exempel Samlingportalens bilder har kommit till användning visade arkitekten Per Niklasson. Han har tagit bilder i förekommande fall på några stationshus utmed VGJ och jämfört dem. Med hjälp av bilderna har han kunnat göra underlag till ritningar och mallar till hus för modellbygge.

Bengt Boman gav oss en inblick i det omfattande arbete som låg bakom driftsättningen av O-loket.

Vi har vidare fått höra av Göran Engström

Per Niklasson om VGJ stationshus som modeller.

Nedan: Magnus Carlsson ringar ett mobilsamtal och efter en stund öppnas damluckorna och några minuter senare så kan vi uppleva fallen som under forstora dagar. Det var mäktigt att få uppleva detta och dessutom var det bara för oss!

Foton: Lennart Lundgren.



om sitt intresse för järnväghobbyn och om det berott på arv eller miljö. Det var nog i detta fall en väv av de båda, då det i släkten visar sig att flera personer har varit anställda inom olika järnvägar.

Vi har fått höra ett anförande av Hans-Fredrik Wennström om minutjakten inom olika järnvägsförvaltningar för att kunna vinna minuter, allt för att komma fram än snabbare på våra järnvägar.

Curt Fredén gav oss lite information om Skateruds sågverk vid Brattforshyttan. Hans keller framförde ett föredrag om Åmål-Årjängs järnväg och Dal-Västra Värmlands järnväg.

För att knyta ihop säcken så framförs härmed ett stort tack till Vattenfall och Magnus Carlsson som visade oss runt i anläggningarna under söndagen och bjöd på ett magnifikt eget fallens dag då vattnet släpptes på i älvfåran under en tid av tio minuter.

Ett tack till den trio som stått för de praktiska runt detta och Anders Janssons fru som bakat det goda fikabrödet.

Nästa möte kommer att hållas i Gävle 19-20 oktober.

Om vi kommer att bjudas på något lika spektakulärt som fallens dag återstår att se.



En kommentar till Erik Sundströms artikel om sommarvagnar i Sidospår 1/13

Tack för en trevlig artikel om en del av de sommarvagnar vilka förekommit vid Svenska järnvägar.

Min nyfikenhet väcktes när Sundström nämnde att BJ sommarvagnar under en period skulle tillhört ett vagnuthyrningsbolag?

Drog mig till minnes att jag för lång tid sedan noterat några uppgifter angående BJ sommarvagnar. Efter genomgång av kulturlagret hemma så har jag funnit ytterliggare uppgifter.

Bergslagens Jernvägs styrelseprotokoll: 2 sept 1901. § 123

”För trafikens behöriga handhavande utan förhyrning af främmande banors vagnar i den stora utsträckningen det senare året skett, anmälte vederbörande direktörer behof af tillökning i den rullande materielen med 10 st bogiepersonvagnar, 10 st bogiesommarvagnar och 100 st 18 tons virkesvagnar.”

Bergslagens Jernvägs styrelseprotokoll 7 okt 1901. § 127

”Uti det under § 123 i protokollet för den 2 sistlidne september antecknade ärendet rörande tillökning i den rullande materielen hade styrelsen fått från fullmäktige för Bergslagens Jernvägs Pensions samt Enke och pupill kassa emottaga en skrifvelse som föredrogs, så lydande.

Till etc

Bil. nr 106

Då till fullmäktige för Bergslagens jernvägars pensionskassa kunskap kommit att ett behof att i väsentlig mån öka Bergslagens Jernvägsaktiebolags rullande materiel föreligger, och då under nuvarande förhållanden tiden icke torde vara lämplig att härför anskaffa behöfliga medel, hvarför bristen på materiel med derför följande dryga afgifter till förhyrande af sådan torde komma att fortfara till stort mehn för ett godt trafikresultat, så hafva fullmäktige tänkt sig möjligheten af, att denna olägenhet skulle kunna afhjelpas genom samverkan mellan styrelserna för Bergslagens Jernvägsaktiebolag och för Bergslagens jernvägars Pensions samt Enke och pupillkassa.

Bergslagens Jernvägsaktiebolag behöfver för sagde ändamål penningar och pensionskassan är i behof af att placera sådana.

Vi vilja derför föreslå, att den behöfliga materielen anskaffas för pensionskassans medel och i dess namn, ehuru efter föreskrifter och under kontroll af bolagets

styrelse, samt att, sedan den blifvit levererad och vederbörligen afsynad, densamma ställes till jernvägsbolagets fria disposition mot en årlig afgift af 27 procent af anskaffningskostnaden att utgå under en tid af 5 år, hvarefter samma materiel öfverförs från pensionskassan till jernvägsbolagets egendom.

I fall styrelserna för såväl Bergslagens Jernvägsaktiebolag som för Bergslagens jernvägars pensionskassa välvilligt motaga detta vårt förslag, så öfverlemnna vi med fullt förtroende till de båda styrelserna att inom sins emellan träffa de närmare aftalen härför, dock under förutsättning att icke mera än högst 1/3 af kassans tillgångar för dylikt ändamål tages i anspråk.

Göteborg den 20 september 1901

Dennis Insulander

Med förordnande om infordran af anbud intill den 4 instundande november klockan 12 på dagen för leverans af dels 10 st bogiepersonvagnar och 10 st bogiesommarvagnar den 1 juni 1902 och dels 100 st 18 tons virkesvagnar senast den 1 februari 1902, samt med anmodan till Majoren Insulander att söka inhemta, huruvida i ofvansagda fullmäktiges förevarande anbud någon jämkning kunde göras till fömån för bolaget.”

Bergslagens Jernvägs styrelseprotokoll 4 nov 1901. § 143

”Sedan jemlikt styrelsens beslut under § 127 i protokollet för den 7 sistlidne oktober infordrats anbud till vagn leverans dervid dock, enligt hvad Herr Virgin anmälte, efter samråd med Trafikdirektören i stället för å 10 st bogiesommarvagnar anbud begärts å 4 dylika och 10 st sommarvagnar med länkaxelsystemet sam sålunda infordrats anbud å.

7 st kombinerade 2&3 klass bogiepersonvagnar

3 st 3 klass bogiepersonvagnar

4 st sk sommar 3 klass bogiepersonvagnar

10 st sk sommar, med tillämpning af länkaxelsystemet

100 st virkesvagnar litt: NN3, 18 tons last. deraf 20 st med skruvbroms”

Bergslagens jernvägs pensionskassa protokoll 4 nov 1901. § 45

”Sedan fullmäktige i kassan på sätt inhemtas af styrelsen för Bergslagens Jernvägsaktiebolags protokoller den 7 sistlidne oktober och denna dag, till jernvägsstyrelsen ingifvit anbud till anskaffning

af för jernvägsbolaget erforderlig ökning af rullande materiel, fann styrelsen för sin del skälig att med godkännande af anbudet besluta att mot en årlig afgift under fem år af 26 procent af anskaffningskostnaden för materielen och på de närmare villkor, som genom kontrakt mellan jernvägsstyrelsen och pensionsstyrelsen blifvit bestämda, öfvertaga betalningsskyldigheten för den materiel, vagnar samt axlar och hjul, som jernvägsstyrelsen enligt § 143 i dess protokoll denna dag, med antagande af leveransanbud, beslutit anskaffa för att ställa sagda materiel till jernvägsbolagets fria förfogande för nyttjande under 5 år och att derefter utan serskild ersättning till jernvägsbolaget öfverlåta eganderätten till samma materiel.”

Bergslagens jernvägs pensionskassa protokoll 9 dec 1901. § 48

”Förslag till det under § 45 i protokollet för den 4 sistlidne november omnämnda kontraktet emellan kassan och Bergslagens jernvägsaktiebolag angående anskaffning af vagnar, blef efter föredragning godkänt och af styrelsen försedt med underskrift, hvarjemte i sammanhang härmed styrelsen medelst på skrift å de af jernvägsbolaget i följd af dess beslut sagde dag med vederbörande leverantörer upprättade kontrakt, öfvertog jernvägsbolagets rättigheter och skyldigheter enligt desamma”

Av de inkomna anbudena så antogs följande anbud:

AB Södertelge Verkstäder: 3 st 2&3 klass bogiepersonvagnar

Kockums MV: 4 st 2&3 klass bogiepersonvagnar

Vagnfabriken i Södertelge: 3 st 3 klass bogiepersonvagnar

Ludvig Rössels MV : 4 st sk, sommarvagnar, bogiepersonvagn

Ludvig Rössels MV : 10 st sk sommarvagnar, med tillämpning av länkaxelsystemet

Priserna för respektive vagn var följande:

B Co 22000 kr/st, Co 17400 kr/st, C2 8510 kr/st och C1 4420 kr/st.

V&M Falun: 100 st virkesvagnar litt NN3, varav 20 st med skruvbroms, pris utan broms 1425 kr/st, med broms 2050 kr/st.

Alla angivna priser för vagnarna gällde utan axlar och hjul. Axlar och hjul skulle tillhanda hållas av järnvägen.

Därför antogs ett anbud från, Victor Berg i Stockholm om leverans av 276 st axlar med

Fortsättning på sidan 11

SJ godsvagnar: Storbehållarvagnar littera Nmt, Q35p och Q35up



Storbehållare

För att möta den allt hårdare konkurrensen från lastbilarna utvecklades på början av 1950-talet ett transportsystem som marknadsfördes under beteckningen "Från dörr till dörr med SJ". Det baserades på storbehållare som lätt kunde flyttas mellan specialutrustade järnvägsvagnar och lastbilar. Transporten kunde på så sätt ske utan att själva godset utsattes för omlastning även om avsändaren eller mottagaren saknade spåranslutning. Genom storbehållarnas utformning förenklades dessutom lastning och lossning avsevärt jämfört med tidigare hantering. I några fall användes tekniken även för att förenkla omlastning mellan normalspår och smalspår.

Det fanns olika typer av storbehållare avsedda för styckegods, flytande vätskor respektive bulkods. Gemensamt var maximala yttermått och att de stod på hjul. Förflyttning mellan olika fordon kunde på

så sätt ske utan lyftanordningar. Vanligast förekommande användningsområde var bulkods i form av råvaror till industrin.

Littera Nmt för 1067-nätet

Våren 1954 uppdrogs åt huvudverkstaden i Ronneby att utrusta en vagn littera Nmt som storbehållarvagn. Lämplig vagnurnågon av serierna 420577–420580, 420586–420587, 420665–420668, 420694–420698 och 420700–420704 skulle väljas. Ombyggnaden bestod i rivning av påbyggnaden samt montering av skenor och låsanordningar för transport av en storbehållare. Den nya påbyggnaden gjorde vagnen bredare än tidigare.

Redan innan ombyggnaden av vagn 420703 hunnit färdigställas beordrades i juni 1954 motsvarande ombyggnad för ytterligare 11 vagnar ur ovan angivna serier. Arbetet skulle utföras så att de 8 första kunde sättas i trafik redan från halvårsskiftet två veckor

Fyra Q35p med last av tomma storbehållare hämtas från Forsnäs Byggprodukter i Österbymo för transport till Eksjö. Foto: Anders Jansson – februari 1967.

senare. De första blev dock klara först i juli 1954 och resterande färdigställdes under augusti och september. Littera Nmt behölls efter ombyggnaden som omfattade 420577–420579, 420586–420587, 420667–420668, 420695–420697 och 420703–420704.

Huvudsaklig användning var transport av kalk till Kockums Jernverk i Kallinge. Sedan även delen Karlshamn–Karlskrona av kustbanan genom Blekinge breddats till normalspår upphörde behovet av dessa smalspårstransporter hösten 1957. Storbehållarvagnarna på 1067-nätet blev därmed övertaliga och slopades under de följande åren.

Littera Q35p för prov i Östergötland

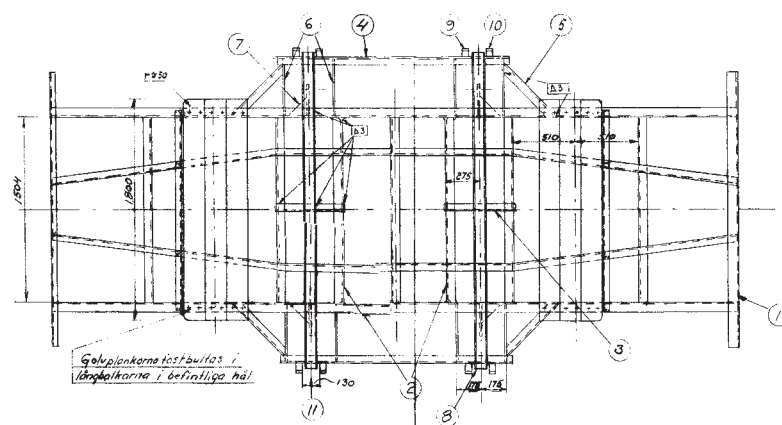
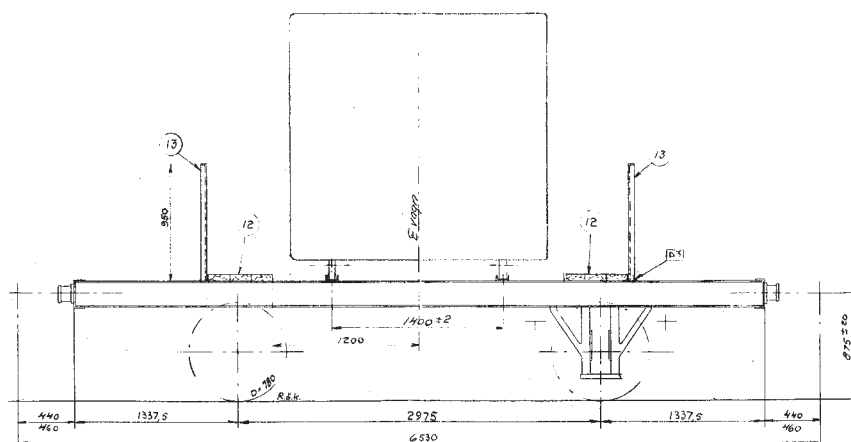
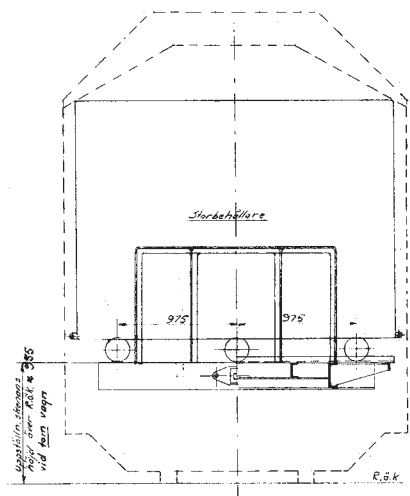
Järnvägsstyrelsens Drifttjänstbyrå initierade sommaren 1954 prov med storbehållare på 891-nätet i Östergötland. Godsvagnsverkstaden i Västervik fick därför i uppdrag att bygga om 2 vagnar littera Nmp ur serierna 322897–322899 och 322901–322907 på samma sätt som storbehållarvagnarna på 1067-nätet. För ändamålet valdes 322897 och 322899 och de färdigställdes i oktober 1954 med bibehållet littera Nmp. Månaden därpå ändrades det dock till Q35p. Av någon anledning fick vagnarna för 1067 mm spårvidd därvid behålla littera Nmt

Q35p 320984 avställd i Eksjö. I bakgrunden en ersättare på gum-mihjul. Foto: Anders Jansson – augusti 1967.



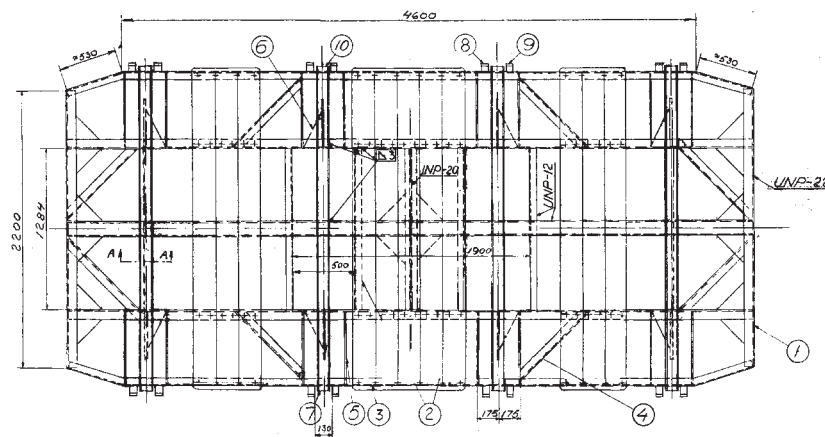
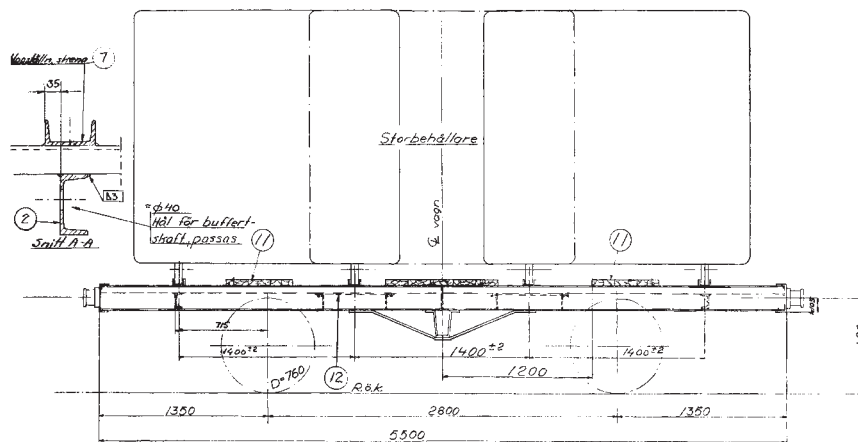
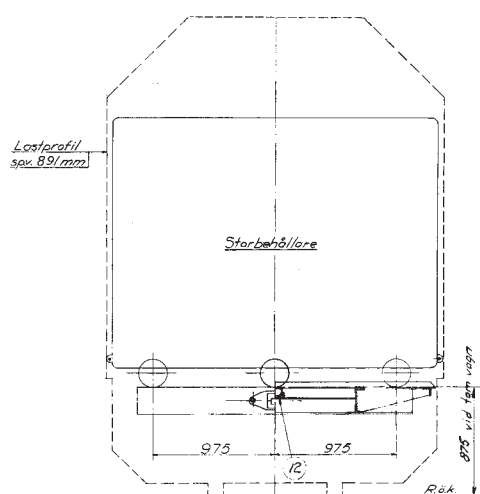
Q35p 322903 lastad med två tomma storbehållare som tidigare ankommit till Österbymo med cement. Foto: Anders Jansson – februari 1967.





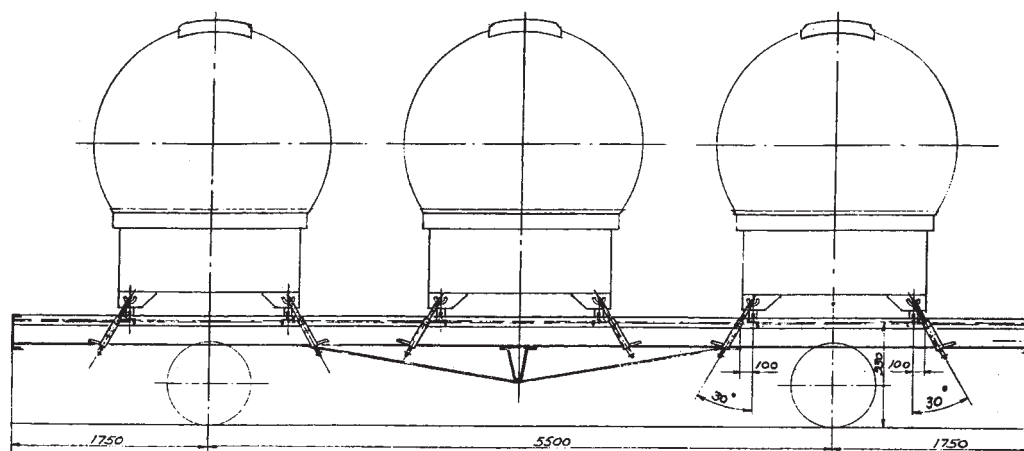
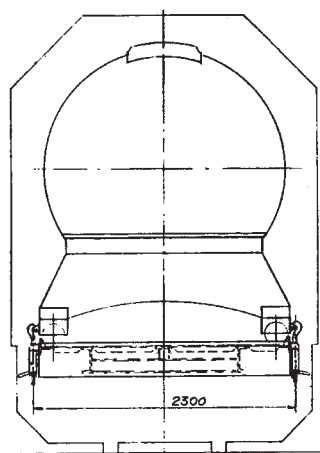
SJ littera Nmt
420577-420579, 420586-420587,
420667-420668, 420695-420697
och 420703-420704

Underlag: SJ Mbr 73108



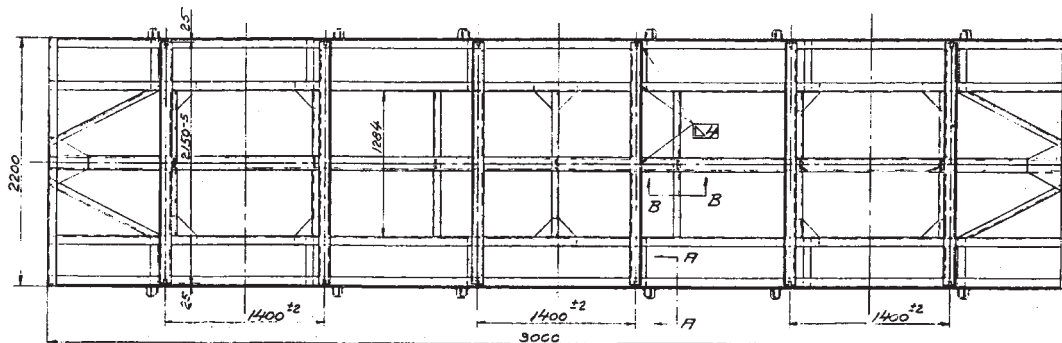
SJ littera Q35p
322898 och 322901-322904

Underlag: SJ Mbr 73127



SJ littera Q35up
324144–324150

Underlag:
SJ Ma 1MG-8683



Littera Q35p för Skärblackatrafiken

Under hösten 1954 förekom täta kontakter mellan distriktsförvaltningen i Norrköping och Fiskeby AB angående rationalisering av de omfattande transporterna till och från bruken i Ljusfors och Skärblacka. Under dessa kontakter överenskomts att glaubersalt från Oskarshamn och svavel från Närkes Kvarntorp skulle transporteras i storbehållare. Inom Järnvägsstyrelsen aktualiserades därför ombyggnad av ytterligare 10 vagnar utöver de två under ombyggnad varande provvagnarna. På grund av ett regeringsbeslut om beställningsstopp inom statsförvaltningen måste dock dispens sökas och erhållas innan ombyggnaden kunde genomföras. Denna erhöles i början av 1955 och godsvagnsverkstaden i Västervik fick i uppdrag att bygga om Nmp 322898 och 322901–322909 på samma sätt som provvagnarna. Kort därpå ändrades dock detta till att avse endast 5 vagnar med nummer 322898 och 322901–322904. Bakgrund var önskemål från trafikinspektören vid 38 ts om vagnar som kunde lasta två storbehållare per vagn för att minska behovet av växling. Önskemålet tillmötesgicks genom att vagnarna försågs med kraftigare axlar av SJ typ 212 och kraftigare bärfjädrar. Lastförmågan kunde på så sätt ökas från 6 till 12 ton per vagn. Lastskenor placerades så att en eller alternativt två storbehållare kunde lastas. Vagnarna färdigställdes under perioden mars–augusti 1955. De

båda provvagnarna behölls i utförande för bara en storbehållare men kom ändå till god användning. Varje normalspårsvagn kunde nämligen lasta 5 storbehållare som fördelades på 3 smalspårsvagnar.

Littera Q35p för Österbymotrafiken

Sedan Ljusfors och Skärblacka genom tresken-spår erhållit normalspår-förbindelse med Kimstad flyttades Q35p 322898 och 322901–322903 till Eksjö på början av 1960-talet. Forsnäs Byggprodukter i Öst-

erbymo använde cement vid tillverkning av träullsplattor. Denna cement transporterades i storbehållare från Skövde med överflyttning till smalspårsvagnar i Eksjö. 1965 hade trafiken blivit så omfattande att fyra lastade Q35p måste medföras samtidigt. Avsaknaden av tryckluftsbroms på de då använda vagnarna gjorde dock detta omöjligt. Lokstationsföreståndaren i Nässjö fick därför i uppdrag att flytta över lastskenor och låsanordningar från Q35p 322898 och 322902 till NNsp 320952 och 320984 som var av betydligt kraftigare

Sista ordinarie godståg lämnar Åkersberga den 30 juni 1969. Elmotorvagnen Xoa9p 58 agerar dragkraft för ett par lastade storbehållarvagnar littera Q35up. Foto: Anders Jansson – juni 1969.



konstruktion samt försedda med broms. Arbetet utfördes i juli 1965 och innefattade även byte av axlarna till SJ typ 251 med rullager. Vid ombyggnaden ändrades littera till Q35p. De 4 vagnarna i Eksjö användes därefter fram till våren 1967 då cementtransporterna på järnväg upphörde och slopades året därpå vid banans nedläggning. De 3 vagnar som blivit kvar i Östergötland förde en tynande tillvaro under 1960-talet och slopades 1964–1965.

Littera Q35up på Roslagsbanan

I december 1964 och januari 1965 ändrades NNrp 324144–324150 av driftverkstaden i Mörby till storbehållarvagnar littera Q35up. Dessa 7 vagnar var betydligt längre och kraftigare än tidigare storbehållarvagnar. Varje vagn kunde därför lasta 3 storbehållare. Vid ombyggnaden avsågs lastskenor och låsanordningar från skrotade storbehållarvagnar på 1067-nätet komma till användning. Dessa hade tillvaratagits men kunde ej återfinnas varför nya måste tillverkas.

Vagnarna användes för transport av aluminiumsulfat från Helsingborg till Holmens pappersbruk i Hallstavik. Omlastning mellan normalspår och smalspår gjordes med hjälp av lyftredskap i Stockholm. På grund av hög tyngdpunkt kunde transport på normalspårig storbehållarvagn och överföringsvagn via Uppsala ej komma i fråga. När godstrafiken söder om Rimbo

Prov- och serieombyggnad littera Nmt

SJ-nr	Littera	Tillverkad	Ombyggd	Längd	Hjulbas	Last
420577	Nmt	1887 Atlas	1954-08 hvst Ronneby	5650	3000	6
420578	Nmt	1887 Atlas	1954-09 hvst Ronneby	5650	3000	6
420579	Nmt	1887 Atlas	1954-09 hvst Ronneby	5650	3000	6
420586	Nmt	1887 Atlas	1954-08 hvst Ronneby	5650	3000	6
420587	Nmt	1887 Atlas	1954-07 hvst Ronneby	5650	3000	6
420667	Nmt	1887 Atlas	1954-07 hvst Ronneby	5650	3000	6
420668	Nmt	1887 Atlas	1954-09 hvst Ronneby	5650	3000	6
420695	Nmt	1887 Atlas	1954-09 hvst Ronneby	5650	3000	6
420696	Nmt	1887 Atlas	1954-09 hvst Ronneby	5650	3000	6
420697	Nmt	1887 Atlas	1954-08 hvst Ronneby	5650	3000	6
420703	Nmt	1887 Atlas	1954-07 hvst Ronneby	5650	3000	6
420704	Nmt	1887 Atlas	1954-09 hvst Ronneby	5650	3000	6

Provombyggnad littera Q35p

SJ-nr	Littera	Tillverkad	Ombyggd	Längd	Hjulbas	Last
322897	Nmp→Q35p ¹⁹⁵⁴⁻¹¹	1899 Ljunggrens	1954-10 hvst Västervik	5500	2800	6
322899	Nmp→Q35p ¹⁹⁵⁴⁻¹¹	1899 Ljunggrens	1954-10 hvst Västervik	5500	2800	6

Serieombyggnad littera Q35p

SJ-nr	Littera	Tillverkad	Ombyggd	Längd	Hjulbas	Last
322898	Q35p	1899 Ljunggrens	1955-04 hvst Västervik	5500	2800	12
322901	Q35p	1899 Ljunggrens	1955-03 hvst Västervik	5500	2800	12
322902	Q35p	1899 Ljunggrens	1955-03 hvst Västervik	5500	2800	12
322903	Q35p	1899 Ljunggrens	1955-04 hvst Västervik	5500	2800	12
322904	Q35p	1899 Ljunggrens	1955-08 hvst Västervik	5500	2800	12

Specialombyggnad littera Q35p

SJ-nr	Littera	Tillverkad	Ombyggd	Längd	Hjulbas	Last
320952	Q35p	1920 Görlitz	1965-07 dvst Nässjö	7500	4500	12
320984	Q35p	1943 Kalmar V	1965-07 dvst Nässjö	7500	4600	13

Serieombyggnad littera Q35up

SJ-nr	Littera	Tillverkad	Ombyggd	Längd	Hjulbas	Last
324144	Q35up	1917 Vagn- & Maskinf	1965-01 dvst Mörby	9000	5500	18,5
324145	Q35up	1917 Vagn- & Maskinf	1965-01 dvst Mörby	9000	5500	18,5
324146	Q35up	1917 Vagn- & Maskinf	1964-12 dvst Mörby	9000	5500	18,5
324147	Q35up	1917 Vagn- & Maskinf	1964-12 dvst Mörby	9000	5500	18,5
324148	Q35up	1917 Vagn- & Maskinf	1964-12 dvst Mörby	9000	5500	18,5
324149	Q35up	1917 Vagn- & Maskinf	1964-12 dvst Mörby	9000	5500	18,5
324150	Q35up	1917 Vagn- & Maskinf	1964-12 dvst Mörby	9000	5500	18,5

lades ned vid halvårsskiftet 1969 ändrades dock transporterna till att gå via Uppsala på överföringsvagn. Persontrafiken hade då upphört på den linjen och kurvdose-

ringarna hade minskats. De sista smalspåriga storbehållarvagnarna blev därigenom övertaliga.



En kommentar till Erik Sundströms artikel om sommarvagnar. Fortsättning från sidan 7.

hjul. Fried Krupp i Essen skulle tillverka de beställda axlarna och hjulen.

De angivna numren för de beställda vagnarna var följande. BCo vagnarna skulle förses med nummer 48-54. Det blev fördelat så att Södertelge vagnarna fick nummer 51, 52, 53. Kockums vagnarna fick nummer 48, 49, 50 och 54.

Co vagnarna erhöll nummer 242 - 244.

Sommarvagnar med boggie erhöll nummer 206 – 209

Sommararvagnar 2-axl erhöll nummer 191 – 200

Godsvagnarna litt NN3 erhöll nummer 4606 – 4705, bromsvagnar 0 & 5.

Maskindirektör Nyströmer i Åmål meddelar den 8 juli 1902, att samtliga personvagnar som enligt kontrakt tillverkats för pensionskassan räkning, nu är levererade och godkända. Det som avviker från ti-

digare angivna beställning är att från Kockums levereras 1 st Bo och 3 st BCo. Förmodligen har Bo vagnen erhållit nummer 39 istället för nummer 54. Möjligheten finns också att Bo vagnen hade nr 54 fram till 1905 då Atlas levererade 4 st BCo vagnar nr 54 – 57 och att Bo 54 ändrades till nummer 39.

I inspektionsberättelsen 1907 kommer de nya vagnarna med i BJ förteckningen för första gången.

Antalet sommarvagnar utökades 1910 då ASJ Linköping levererade 10 st litt C4 vagnar till BJ. Vagnarna erhöll nummer 181-190.

Roland Hansson

Leveransfoto på Bergslagernas Järnvägars sommarvagn BJ C4 187 tillverkad av AB Svenska Järnvägsverkstäderna 1910. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägmuseum.





"Bakom ett fotografi"

Vagnsurspårning vid Flen

Statens Järnvägars, SJ mätvagn B07 2249 byggd på Örebro huvudverkstad 1915. Efter olyckan byggdes vagnen om på Kalmar Verkstad då den fick ny stålkorg. Den användes som mätvagn fram till 1971.

Vad var det som gjorde att den här urspårningen hände? Följande artikelutdrag ger en förklaring.

"Dagsböter för Rapidolyckan" är rubriken i facktidningen Signalen nr 28-29 21 juli 1956.

Där redogörs för utslaget vid Villåtinge tingslags häradsrätt Katrineholm angående åtal mot instruktionsföraren Vidar Lindström. Han dömdes till 50 dagsböter för vållande till annans död och åsidosättande av tjänsteplikt.

"Förspelet var den s.k. Rapidolyckan på Flens bangård den 29 juni i fjol." D.v.s. 1955.

Provkörningen började med en resa Flen spår 1 till Katrineholm där man var uppe



Bilden visar mätvagnen SJ B07 2249 efter urspårningen i Flen 21 juli 1956. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

i 150 km/tim. Sedan en retur till Flen där man hamnade på spår 2. Efter rundgång startade föraren men fick åter stanna för att få med en person på loket. Vid återstart glömde sen föraren att han stod på en sidotågväg och då han vid en kilometerpåle 2.500 meter fram skulle hålla 125 km accelererade han kraftig. Han upptäckte växelkurvan och nödbromsade men farten var 80 km/tim när växeln passerades. Det skulle varit 40 km/tim så mätvagnen vätte

och två personer omkom.

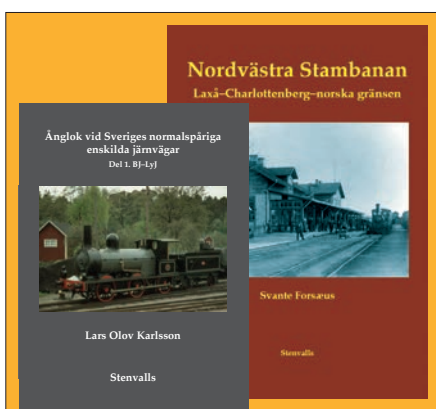
Detta skedde alltså i västra änden av Flens station.

Vagnens tråkorg förstördes helt som synes men ersattes av en stålkorg och finns kvar i dag. Mätapparaterna klarade vurpan och fanns kvar i vagnen till 1973 då tekniska museet fick dem och vagnen blev hjälp-mätvagn med tillfälliga mätapparater.

Thomas Tell

Här en bild på mätvagnen SJ B07 2249 under ett av dess "mätuppdrag". Bilden, som är tagen vid Grötingen, något norr om Bräcke, visar ett provtåg i samband med införandet av tryckluftsbroms i början av 1920-talet.





Ånglok vid Sveriges normalspåriga enskilda järnvägar. Del 1, BJ-LyJ

av Lars Olov Karlsson. Varje bana ägnas en kort beskrivning och en detaljerad lista med lokens alla ägarskiften, ombyggnader och omnumreringar. Här finns också uppgifter om exporterade och bevarade lok samt utvecklingar om olika slags ångdressiner, amerikanskbyggda lok, överhettare mm. 272 sidor, ca 400 ill, kart, kr 295:-.

Sveriges smalspåriga ånglok av Lars Olov Karlsson. 534 ånglok har funnits vid Sveriges smalspåriga järnvägar. 368 sidor, 600+ foton, kart, kr 295:-.

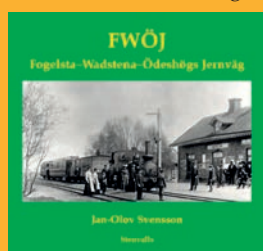
Nordvästra stambanan

av Svante Forsæus. Boken skildrar utförligt banans bakgrund, anläggningstiden, de festliga invigningarna, anknypningen till andra banor och den stegvisa moderniseringen. Utvecklingen vid de enskilda stationerna och hållplatserna upptar en stor del av boken, som bygger på omfattande arkivstudier under många år. 304 sidor A4, ca 500 ill, inb, kr 395:-.

Fogelsta-Wadstena-Ödeshögs Jernväg 1874-1919

av Jan-Olov Svensson. Smalspåriga WFJ öppnades 1874 och förlängdes 1888 till Ödeshög. Författaren berättar om finansiering och anläggning, trafiken med jordbruksprodukter, kalk och utflyktsresenärer, om snöhinder och skicklig verkstadspersonal. Han beskriver noga alla lok och vagnar och hur varje station utvecklats. 204 sidor, rikt illustrerad med foton, spårplaner och fordonsritningar. Kr 200:-.

Över
7.000 nya och
antikvariska
böcker på vår
hemsida!



Stenvalls

Box 17111, 200 10 Malmö.
Tel 040 12 77 03
Butik: Föreningsgatan 12 (vid Triangeln),
mån-fredag 10-18 info@stenvalls.com

www.stenvalls.com

Bergslagens Järnvägar motortralla 16

Från Olof Qvist har redaktionen fått tre verksamhetsbilder, ett stort tack för dessa! Nu får alla läsare njuta av dessa vardagsbilder.

"BJ motortralla (16) med Fordmotor för körning samt drift av elsvetsaggregatet.

Under åren 1936-1940 var min far Erik Qvist svetsare och förare på denna tralla och man arbetade med reparation av växlar. Glidplattorna i växlar, som tidigare varit nitade eller fästade på annat sätt, lossnade med tiden och svetsades fast."

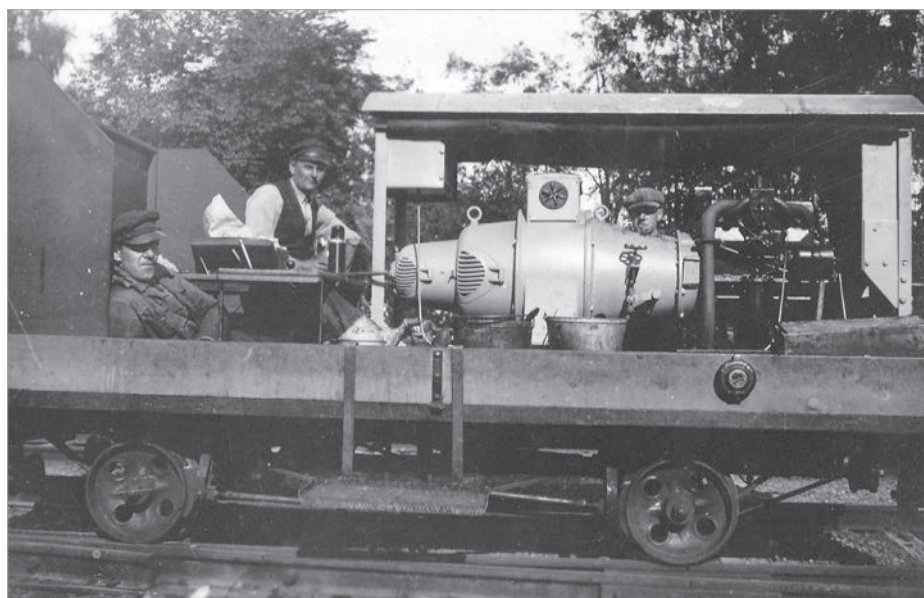
September 1939. Bredsjö, fr.v. C. Berndt, E. Qvist, S. Jansson, E. Lindblad, P. Jansson, Rosendal. Foto okänd.



September 1939. Bredsjö, fr.v. Erik Qvist, Petter Jansson. Foto okänd.



1935 Borlänge, fr.v. Rfm Tysk svetsare, Helmer Fredriksson, okänd. Foto okänd.



Järnvägens vågar

Det första en vanlig resenär kanske tänker på när det gäller vågar är förmodligen personvågen i väntsalen. Dessa trevliga, med sin färgglada snurra, myntinkast och viktbiljett, tillhörde inte järnvägen utan ägdes och sköttes av privata företag.

Denna artikel behandlar till största delen förhållandena i Dalarna (förutom TGOJ samt före detta SWB söder om Ludvika) under 1940- till 1960-talet.

Järnvägens vågar var gods- och vagnvågar av varierande ålder och utförande. Visarvågar var det vanligaste men även skjutvikts- och decimalvågar förekom, de senare på mindre stationer. Samtliga dessa vågar var kontrollerade och godkända (justerade) av Kungliga Mynt- och Justeringsverkets justerare. Som bevis på godkännande stämplades (kröntes), på avsedd plats på vågen (en liten blyfylld yta) med Tre Kronor-märke + länsbokstav + årtal (bilden till vänster) samt utfärdades justeringsbevis.



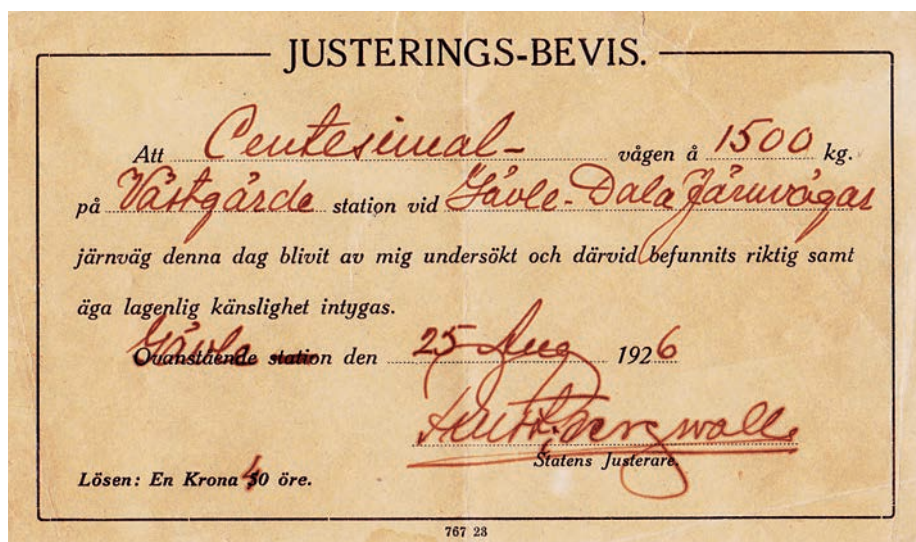
(bilden ovan till höger). Toleransen för godkänd våg var max. sex promille felvisning.

Godsvågar (cirka 118 stycken år 1966) fanns i eller vid resgods- ogods-fraktgodsmagasin och antalet vågar per station varierade, fler än fem vågar var ovanligt. Vagningskapaciteten för de mindre vågarna var upp till 50 kg, de större upp till 500 kg (res- ogods), för fraktgodsvågarna vanligen 50 kg respektive 2000 kg. Stathmos och Lindells var de vanligaste tillverkarna men även Berkel, Hagelin med flera förekom. En del vågar från 1900-talets början fanns kvar men de var ombyggda och en av de äldsta, fabrikat Tengelin, fanns i Gräsberg och slopades 1966.

På varje station med godsvåg fanns dessutom kontrollvikter som kröntes var tredje år, exempelvis hade Dala Järna tre stycken 50 kg, två stycken 20 kg och en tio kg vikter.

De äldsta vagnvågarna vid Bergslagsbanan (BJ) var engelska Fairbanksvågar för 20 ton med vågbordslängd (bryggglängd) 4,85 m., vågbalkarna av ek och övriga detaljer av järn.

1908 hade BJ sex vagnvågar i Dalarna och 1922 fanns det åtta vågar varierande mellan



20-50 tons maximal vagningskapaciteten med brygggländer 4,85-7,2 meter. De nyare vågarna var av svensk tillverkning, Avos, Lindells och Stathmos. Dessa var helt av järn.

1964 hade Statens Järnvägar (SJ) 18 stycken vagnvågar de flesta var visarvågar med skjutvikt och stämpelanordning. Vagnvågen i Borlänge som var ny 1963 hade visare och avläsning på remsa.

Det har funnits två typer av vagnvågar. Den ena med rälsavbrott, dvs. vågen ligger alltid i vagningsläge, och alla fordon passerar vågbryggan. Den andra typen utan rälsavbrott, innebär att vågbryggan ligger mellan rälerarna och upplyfts då vägning skall ske genom en mekanisk eller hydraulisk lyftanordning. Hjulen rullar i en flänsränna

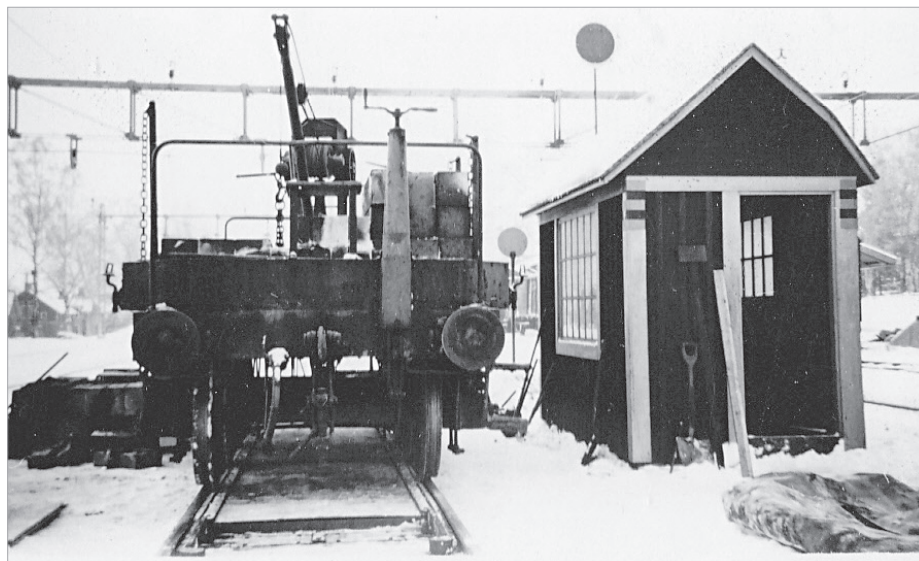
på vågbryggan och berör ej rälerarna, hjulen styrs upp på vågbryggan genom rörliga eller fasta uppkörsskenor.

För reparation och underhåll fanns en (under 50-talet två) vågreparatörer vid banavdelningen, på 60-talet vid maskinavdelningen.

Vid stor revision lyftes bryggan upp så att hela vågen kunde tas isär, rengöras, eventuellt förstärkas, målas. Eggar och pannor slipades och kontrollerades. Målsättningen var att vågen skulle fungera klanderfritt till nästa justering, cirka sju år. För en vagnvåg kunde det gå åt tre arbetsveckor eller mer för tre man beroende på väder och annat. Efter varje revision måste justering göras.

Om några fel på vågarna uppstod fick

Vagnvågen i Hedemora samt en viktvagn. ca. 1950, visar vågen i vagningsläge, signaltavlan visar "vägning", vågbryggan är i övre läge och uppkörningsskenorna styr hjulens flänsar upp på bryggan. Jämför med bilden på nästa sida längst upp. Foto: Erik Qvist.





Vagnvågen i Nora 2004-04-19.
Foto: Olof Qvist.

och fotogenkök för matlagning, det var inte alltid möjligt att få el-anslutning. En bättre vagn kom på 60-talet.

För kontroll och justering fanns vågjusteringsvagn (viktvagn). Den i Åmål stationerade viktvagnen Qal 6007 anskaffades 1920 var 4-axlig och vägde 50 ton var 7,8 meter lång, axelavstånd 1,45 meter. Kranen var handvevad. Andra, modernare och tyngre viktvagnar fanns också.



Källor: Bergslagens Järnvägsaktiebolag 1872-1922.

Banlära Kungl. Jvg.styrelsen 1915.

Våg reparatör Erik Qvist anteckningar/samtal/bilder.

Våg reparatör Lars-Erik Björck samtal.



Revision av vagnvågen vid Källbottengruvan 1953. Från vänster: Lars-Erik Björck, barb Mandal, Erik Qvist.

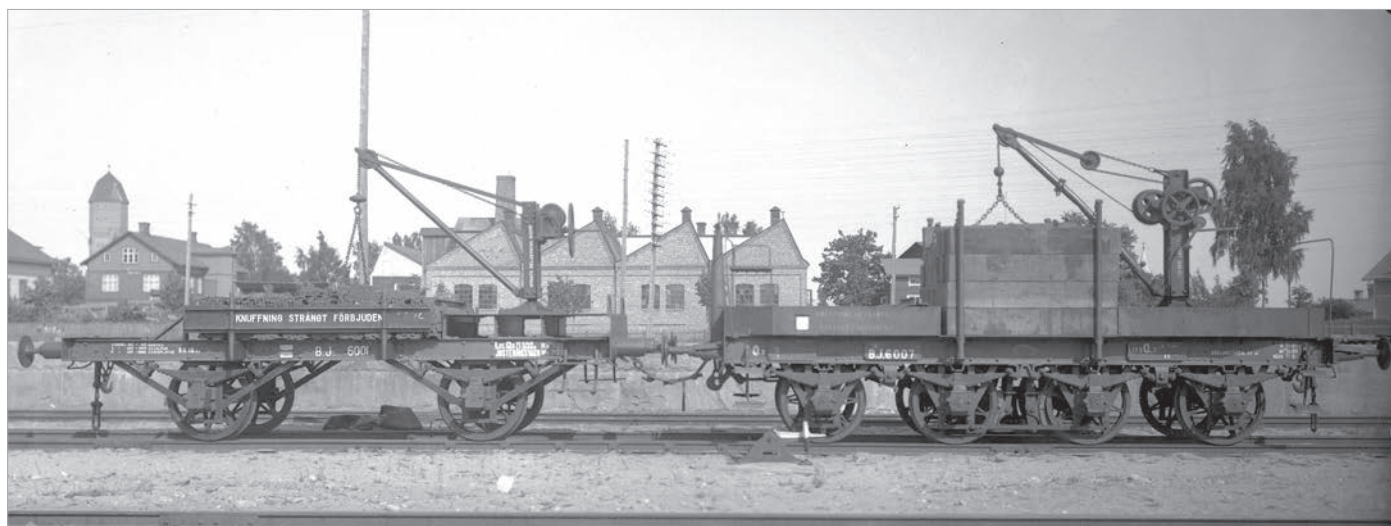
Foto: Okänd.

våg reparatören ta sin verktygsväska och ta sig med första bästa tåg till platsen, så han fick åka mycket tåg. Under 60-talet fick han tillgång till skåpbil (Duett/VW-pickup) för speciella resor.

Våg reparatörens tjänstevagn, 6033, som alltid var med vid större arbeten var en tvåaxlig gammal, obromsad, tidigare G-vagn som inrymde verkstad samt mat och sovutrymme. Uppvärmning med vedkamin

Från vänster, justeringsvagn Bergslagens Järnvägar, BJ Q3 6001 samt viktvagnen BJ Q3 6007.

Fotograferade i Åmål 1922. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.



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 information kommer att publiceras på hemsidan.

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



**Museidagar
14-15 september**
Ta med dina udda saker,
Peter Pluntky värderar!
.....
Dramatiserade visningar
Vardagar i juli månad,
Hennans station



© TfL from the London Transport Museum Collection

Piazza Italia 16 juni
Italiensk mat och fordon

Motorsöndagar
23 juni - 18 augusti kl 11-13

Nostalgidag 25 augusti
Upplev 1950-70-talet!
Bil, mc, moped, dans

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

Museidagar 14-15 september
Udda fordon väg/järnväg
- världens äldsta stålcula,
Wind Wagon m.m.

